

Vergaderjaar 1996–1997

25 003

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 25 november 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 november 1996 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **het Infrastructuurfonds en het Meerjarenprogramma Infrastructuurfonds en Transport (MIT) 1997–2001**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Coenen

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), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), 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) en 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), Korthals (VVD), Th.A.M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), 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) en Van der Linden (CDA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 18 november 1996

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Van den Berg, Biesheuvel, Van Heemst, Leers, Van 't Riet, Rosenmüller, Stellingwerf en Verbugt,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet de minister en haar medewerkers van harte welkom. Ik wijs erop dat deze vergadering is gepland tot 18.30 uur en vraag de aandacht van de leden voor de aangegeven spreekijdverdeling die zowel de eerste als de tweede termijn betreft.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het Infrastructuurfonds (25000-A) en het Meerjarenprogramma Infrastructuurfonds en Transport (MIT) 1997-2001 (25003, nr. 1).**

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer de voorzitter! "Je vrij kunnen verplaatsen, overal kunnen komen binnen redelijke tijd op een betrouwbare, veilige en milieuvriendelijke manier." Met die uitnodigende, haast utopische woorden wordt de bezoeker aan het digitale verkeersplein op Internet welkom geheten door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik heb de moeite genomen om daar eens te kijken. Gelukkig komen wij weer meteen

met beide benen op de grond te staan als wij wat verder lezen: "Nederland dreigt dicht te slibben, files komen steeds vaker voor, worden langer en hardnekkiger. Ze zorgen voor langere reistijden en een grotere belasting van het milieu en ze brengen schade toe aan de Nederlandse economie. Alternatieven voor de auto, zoals het openbaar vervoer, voldoen niet geheel; voorzieningen voor fietsers en voetgangers komen te vaak op de tweede plaats.", aldus het Internet-verhaal van het ministerie.

Voorzitter! Mijn fractie stelt met opluchting vast dat het thema van de bereikbaarheid langzaam maar zeker is doorgedrongen tot de belangrijkste pagina's van de politiek agenda voor de nabije toekomst. Met ons plan "Van twee keer twee naar twee keer drie" vroegen wij reeds het vorige jaar aandacht voor dit probleem. De kern van ons verhaal blijkt nu eindelijk tot de minister te zijn doorgedrongen, namelijk het intensiveren van de uitvoering van het SVV op een aantal punten. Terecht, voorzitter, want de situatie is ernstig en bedreigend terwijl oplossingen niet eendimensionaal en voor de hand liggend zijn. Het probleem van mobiliteit en bereikbaarheid raakt ons allemaal en kan alleen worden opgelost als er ruimte is voor nieuwe inzichten en begrip voor elkaars standpunten. De discussie op Internet – een prima initiatief; hulde daarvoor – kan zeker een bijdrage leveren maar natuurlijk moet er méér gebeuren. Mijn eerste vraag is dan ook: hoe denkt de minister bij brede lagen van de bevolking betrokkenheid los te weken, naast begrip en saamhorigheid?

Dat begrip en die betrokkenheid klemmen te meer omdat de gewone burger de problemen op dit moment slechts ziet verergeren, zulks ondanks alle plannen en beleidsvoornemens. Terecht stelt de minister dat er vooral behoefte bestaat aan zaken die effectief kunnen zijn; geen woorden, dus, maar daden. Tegen die achtergrond worden de twee rapporten die met Prinsjesdag zijn gelanceerd, de SWAB-nota (Samen werken aan bereikbaarheid) en TIB (Transport in balans), door mijn fractie positief beoordeeld. Echter, de grote vraag blijft hoe een en ander kan worden gefinancierd en geconcretiseerd. Is het beleid, zoals het nu ontwikkeld is, wel voldoende?

Voorzitter! Ik zal vandaag niet al te zeer op die discussie vooruitlopen. Hierover zal immers bij de begrotingsbehandeling nog genoeg worden gesproken. Wat ik wél wil doen, is vraagtekens zetten bij het langetermijnperspectief, vooral in financieel opzicht, en bij de samenhang tussen de zaken.

Uit het antwoord op vraag nr. 43 over de financiering blijkt dat tot het jaar 2010 rekening moet worden gehouden met een tekort van 27 mld. bij het realiseren van de noodzakelijke en geplande infrastructuurprojecten. Wij spreken hierbij alleen over de projecten die al in de planstudiefase verkeren; projecten in de verkenningfase zijn daarbij dus niet betrokken. Dit geeft duidelijk aan dat er een geweldig financieel probleem dreigt te ontstaan rond de fysieke infrastructuur. De dekkingsproblemen zijn bijzonder groot, ook in relatie met de grote projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL. Volgens de minister moeten wij die problemen oplossen

door middel van herprioritering maar de vraag rijst hoe dit uitpakt. Dat is nog altijd niet helder, ondanks het lijstje dat ik heb gezien bij de vragen en antwoorden inzake de SWAB-nota. Het is duidelijk dat een groot aantal "geherprioriteerd" moet worden, zeg maar rustig verder weg moeten worden geschoven. Echter, vandaag praten wij al over het MIT en de consequenties daarvan. Straks zal een aantal projecten waarover wij vandaag spreken, op de een of andere manier van de agenda verdwijnen. Mijn zorg is dat de agenda voor de 21ste eeuw, die met zoveel fanfare is opgesteld, dadelijk beperkt blijft tot de twee grote projecten: Betuwelijn en HSL. Dat mag natuurlijk niet gebeuren. Hierdoor is het helder dat alleen een herschikking onvoldoende is wat de financiering betreft. Er zal dus een stevige investeringsimpuls moeten komen. Die in de SWAB-nota is weliswaar een aardig begin, maar is volstrekt onvoldoende. Hoe kijkt de minister aan tegen de financieringsnood? Ik neem aan dat ook zij er weinig behoefte aan heeft om straks te gaan droogzwemmen.

De nijpende financiering speelt natuurlijk ook een rol bij de verdeling van de middelen over de Randstad en de regio. Naar de mening van de CDA-fractie kunnen de problemen in de Randstad en die in de regio niet geïsoleerd ten opzichte van elkaar bekeken worden. Nu bestaat toch een beetje de indruk dat uit pragmatische en budgettaire overwegingen vooral op de Randstad wordt ingezet en dat de regio maar even tussen haakjes wordt geplaatst. In ieder geval wil ik graag nog eens gemotiveerd zien waarom de minister zich in eerste instantie richt op de Randstad.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik snap dit niet. Volgens mij hebben wij een en ander namelijk geprioriteerd op basis van de criteria ingevolge het Structuurschema verkeer en vervoer. Dat heeft volgens mij niets met de Randstad en de regio te maken, maar met de heersende noden.

De heer Leers (CDA): Met alle respect, maar in het MIT staat dat u zich concentreert op drie aspecten: fileproblematiek in de Randstad, filevrij onderhoud en goederenvervoer. Mijn vraag is waarom u zich daarbij concentreert op de Randstad. In de regio is namelijk ook grote

behoefte aan projecten. Volgens mij moet er gewerkt worden aan een meer evenwichtige verhouding, omdat het economisch kerngebied meer dan de Randstad alleen omvat. Ik noem Brabant en Gelderland. Als het mogelijk is om daar lucht in de congesties te brengen, kan de Randstad ademen. Immers, dat hangt met elkaar samen.

De achterlandcorridors vervullen een belangrijke functie voor de economische ontwikkeling van ons land. Versterking van infrastructuur is wat dat betreft dus ook hartstikke noodzakelijk. Toch geeft de minister in het MIT aan dat zij zich de komende tijd met name richt op de Randstad. Misschien heb ik het verkeerd gelezen, maar dat hoor ik dan wel.

Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen de uitlatingen van de fractievoorzitter van de PvdA de heer Wallage dat hij een deel van de bedrijvigheid zou willen verplaatsen naar de regio? Dit is toch het beste pleidooi om voor de regio meer te doen op infrastructureel gebied? Dan verplaats je toch ook de mobiliteitsproblematiek?

Minister Jorritsma-Lebbink: Vindt u dat ook?

De heer Leers (CDA): Ik vind dat niet.

De voorzitter: Wij hebben ontzettend weinig tijd. Ik stel voor dat er alleen verduidelijkende vragen gesteld worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er wordt een mening van een ander weergegeven. Dan wil ik graag weten of de woordvoerder ook die mening is toegedaan. Dan kan ik daar vervolgens weer op reageren.

De heer Leers (CDA): Ik vraag de minister om daarop te reageren. Zij mag best mijn antwoord weten. Ik ben tegen een nieuwe vorm van spreidingsbeleid. Ik zie er niets in om bedrijven in deze tijd tot verplaatsing te verplichten. Dat staat haaks op alle economische ontwikkelingen en liberaliseringsprocessen. De marktwerking kan dan meteen aan de kant geschoven worden.

Voorzitter! Hoe je het wendt of keert, de behoefte aan extra middelen voor de fysieke infrastructuur is evident. Het uittrekken van extra middelen van 2 mld. tot het jaar 2000 is, zoals ik gezegd heb,

weliswaar een eerste positieve stap, maar er zal nog een flinke schep bovenop moeten. Dat zegt de minister zelf ook. Ik herhaal dat er na 2000 een enorme behoefte zal zijn aan extra middelen. Immers, dan concentreert zich het tekort aan financiële middelen. Daarom zullen er in de volgende kabinetsperiode ook afspraken gemaakt moeten worden over verdergaande investeringsimpulsen. Hoe sorteert de minister op dit punt voor? Het is aardig om het antwoord daarop te weten. Het langetermijnperspectief is namelijk nog onduidelijk.

Ik wil mij vooral concentreren op de lopende, concrete projecten. Volgende week zullen bij de begrotingsbehandeling allerlei beleidsmatige zaken aan de orde komen. Ik wil er alvast één puntje uit lichten. Ik vraag de aandacht van de minister voor de mogelijkheden van ondergronds bouwen. Er is nu namelijk sprake van een veel te gescheiden behandeling van het structuurschema over buisleidingen en het SVV. Ik verneem graag de mening van de minister over een meer integrale afweging van beide. Mijns inziens moeten buisleidingen en ondergrondse vervoerswijken onderdeel uitmaken van het reguliere rijksbeleid. Wellicht moeten die straks ook onderdeel uitmaken van het MIT.

Nu ben ik toe aan het MIT en de concrete projecten. Ik heb al gezegd dat de minister zich dit jaar concentreert op drie topics: files in de Randstad, veilig en filearm wegonderhoud en intermodaal vervoer. Op zich is het een goede zaak om het aantal te behandelen beleidssonderdelen te beperken. Het is echter jammer dat wij hier het MIT bespreken waarin de maatregelen uit de SWAB-nota nog niet zijn opgenomen. Dat gebeurt pas volgend jaar. En die maatregelen hebben juist betrekking op die drie hoofdaandachtsgebieden. Waarom heeft de minister dan toch voor deze aanpak gekozen en in hoeverre valt reeds nu een indicatie te geven van projecten die versneld uitgevoerd gaan worden. Zijn er ook projecten die vanwege de gekozen prioritering verder naar achter worden geschoven? Anders wordt straks het MIT geheel opnieuw in elkaar gezet.

Ik maak toch een paar opmerkingen over die aandachtspunten en in de eerste plaats over de fileproblematiek. Zowel bij het gebruik

van de weg als in het OV hebben de files en vertragingen een maximum-ergernisniveau bereikt. In toemende mate voelen de mensen zich in een soort mobility-trap gevangen, een val in de mobiliteit. Men kan geen kant meer op. Ook al zou men het willen, men heeft niet te kiezen. Men kan geen kant op. Je ziet ook geen vooruitgang, ondanks aangekondigde beleidsvoornemens. Het is aan ons om die spiraal te doorbreken. Die versnelling van projecten en verbetering van de frequentie van het OV kan wat lucht bieden. Met versnelling doel ik overigens niet alleen op die ritssluitingproef, waarbij de politie voorop reed. Hoe staat het daarmee overigens? Het was even nieuws en daarna hoorden wij er niets meer van. Wij zullen dus zichtbaar moeten werken aan verbeteringen.

Dat geldt ook voor het filearm wegonderhoud. Ik juich de intensivering die de minister voorstelt, toe. Inderdaad blijkt dat vaak één van de grote bronnen van allerlei fileproblemen te zijn. Het is een ergernis en een zondebok tegelijk voor de automobilist. Ik vind ook dat zij menigmaal gelijk hebben. Als je ziet dat er een geweldige file ontstaat op een wegvak waar niets gebeurt, zonder enige zichtbare activiteit, is het de vraag of je die wegafzettingen die tot fileproblemen leiden, niet kunt beperken.

Het derde punt was intermodaal vervoer. Wij praten straks nog over de nota Transport in balans. Daar zal het ongetwijfeld bij aan de orde komen. Ik wil hier volstaan met de opmerking dat ik een zichtbaarder inspanning wil zien, althans meer helderheid daarover wil krijgen, bij het flankerend beleid. Wij hebben daar met name op ingezet bij de Betuwelijn. Ook bij de HSL zal dat een belangrijk punt van discussie worden. Ik zie daar eerlijk gezegd nog niet veel ontwikkelingen in.

Ik kom nu toe aan de concrete projecten op het gebied van openbaar vervoer en rail, binnenvaart en de hoofdwegen. Allereerst openbaar vervoer en rail-infrastructuur. Het spreekt voor zichzelf dat wil het openbaar vervoer wervend zijn en een realistisch alternatief kunnen bieden, er keihard gewerkt zal moeten worden aan een verbetering van zowel de kwaliteit als de bereikbaarheid en frequentie. Ik moet toch vaststellen dat de investeringsimpuls van de zoge-

naamde De Boer-gelden bij lange na niet voldoende is om een stelsel van hoofdlijnen te realiseren. Wil je het OV sneller aanpassen aan de wensen van deze tijd, dus sneller en frequenter, dan zijn meer middelen noodzakelijk. Mijn vraag is of de minister van plan is om bovenop die 90 mln. nog iets te doen. Wij hebben daar grote zorgen over. Die zorgen worden vooral ingegeven door het financiële beslag dat de grote infrastructurele projecten zoals de Betuwelijn en de HSL op het Infrastructuurfonds zullen leggen. Het overzicht dat de minister ons heeft verschaft over de noodzakelijke herprioritering – zie het lijstje dat zij heeft ingediend bij de SWAB-nota – vind ik niet goed onderbouwd. De minister schrijft dat het leidt tot twee jaar vertraging. Ik vind het ook te eenzijdig. Als je alle bezuinigingen die nodig zijn voor de HSL uit dat lijstje haalt, haalt dat de basis weg onder de noodzakelijke verbetering van het OV. Ik ben van mening dat omwille van het meer aantrekken van mensen in het openbaar vervoer, er juist sprake zou moeten zijn van een versnelling van die projecten in plaats van het wegstrepen van die projecten. Je zou natuurlijk kunnen redeneren om die kosten te verschuiven naar andere projecten, maar dan haal je die samenhang weer weg. Verschuiven en herprioritering bieden dus geen enkel soelaas. De enige oplossing ziet het CDA in een verruiming van de middelen, zoals reeds door mij is aangegeven. Ziet de minister mogelijkheden om ook met het oog op die herprioritering te komen tot een intensivering en inzet van extra middelen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Minister Zalm maakt vanochtend bekend dat er een meevaller is van 850 mln. op de rijksbegroting. Dat is een eenmalige meevaller. Daarmee kun je moeilijk structurele gaten in de begroting dekken. Minister Zalm heeft namens het kabinet aangegeven dat het de bedoeling is dat de 850 mln. wordt gestopt in de verlaging van het financieringstekort. En dat terwijl Nederland al zeer goed scoort ten aanzien van de EMU-criteria, als wij het vergelijken met de ons omringende landen. Is de CDA-fractie van mening dat je een deel van het bedrag of zelfs het hele bedrag zou moeten besteden aan de infrastructuur?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb dat bericht nog niet gehoord. Als blijkt dat er meer middelen zijn, is zo'n bericht altijd welkom. Het zal uit de lengte of de breedte moeten komen. Als je aan je eisen en je doelstellingen rondom het financieringstekort voldoet, kan ik mij voorstellen dat je incidentele meevallers ook gebruikt voor de infrastructuur. Ik kom dadelijk nog wel met een paar andere punten op dit terrein. Ik vind dat bijvoorbeeld ook staatsdeelnemingen best ingezet kunnen worden. Dat verkwaansel je niet het tafelzilver, maar gebruik je het geld voor een versterking van de infrastructuur, die toch nodig is. Wat dat betreft kan ik dus een heel eind met de heer Rosenmöller meedenken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waar het voor het kabinet een automatisme is dat eenmalige meevallers worden gebruikt voor een nog verdere verlaging van het financieringstekort, betekent het dat de CDA-fractie dat automatisme niet steunt?

De heer **Leers** (CDA): Zo ver wil ik niet meteen gaan. U confronteert mij nu met een ontwikkeling op het terrein van minister Zalm. Zeker als je al lang voldaan hebt aan je doelstellingen ten aanzien van het financieringstekort, vind ik het best denkbaar dat je eens kijkt of je die extra middelen niet kunt gebruiken. Maar om nu te zeggen dat wij in de toekomst afzien van iedere verdere reductie van het financieringstekort, vind ik toch te boude stelling.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik haak hier even bij aan. Ik hoor de heer Leers al enige tijd uiting geven aan de zorgen van de CDA-fractie, als het gaat over de toekomstige uitgaven voor de infrastructuur. Hij geeft een aantal ideeën, waarbij het CDA er alleen maar op uitkomt dat er meer geld naar de infrastructuur moet. Ik ben dat wel met hem eens. Ik vraag hem of wij van de CDA-fractie ook op korte termijn steun mogen verwachten in de keuze voor een HSL-tracé dat zuinig is op het terrein van de investeringskosten. Op die manier kun je heel grote bedragen binnenhalen. Uit het debat heb ik niet opgemaakt dat de heer Leers erg zuinig was.

De heer **Leers** (CDA): Als de VVD

ons gevolgd had, zou zij de HSL tot Rotterdam hebben laten aanleggen. Dan had zij veel geld gespaard. Wij krijgen dan echter de hele discussie hier opnieuw. Ik vind het eerlijk gezegd geen vraag waarop ik nu kan antwoorden. Wij hebben het dan immers over een discussie die wij waarschijnlijk op 9 december a.s. gaan voeren. Wat mij betreft hadden wij die al eerder kunnen voeren. Houdt u het er maar op dat de CDA-fractie natuurlijk let op de kosten van allerlei projecten, maar dat wij er toch rekening mee moeten houden – daar kom ik straks nog over te spreken in het kader van de A4 – dat wij in de toekomst, mede als gevolg van besluiten van het door u gesteunde kabinet, infrastructuur alleen nog maar kunnen aanleggen door bijvoorbeeld meer tunnels, meer ondergronds bouwen en meer van dat soort zaken. Op die manier zal het meer geld kosten. Kwaliteit zal in de toekomst een steeds belangrijker element worden in de infrastructuur. En daar heb je geld voor nodig. Alleen maar zeggen dat je voor een dubbeltje op de eerste rang wilt zitten, kan gewoon niet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar andersom ook niet, hoop ik.

De heer **Leers** (CDA): Nee, natuurlijk niet. Het moet afgewogen worden.

Voorzitter! Ik heb gezegd dat ik de herprioritering die op het lijstje is aangegeven, graag toegelicht wil hebben. Ik vind eigenlijk dat wij het niet kunnen maken om het eenzijdig bij het railvervoer te leggen. Ik heb er net een pleidooi voor gehouden dat er dan maar meer geld bij moet. Ik heb de minister gevraagd om aan te geven of zij daar mogelijkheden toe ziet.

Dat er ten aanzien van het railvervoer het nodige werk aan de winkel is, is het intrappen van een open deur. De reizigers aantallen lopen terug in plaats van een verwachte groei. De rijksoverheid, verantwoordelijk voor de aanleg van de infrastructuur, zal uiteraard voorwaarden moeten creëren, opdat de NS en eventuele partners in de toekomst hun werk kunnen doen. In de SWAB-nota is door de minister een bedrag beschikbaar gesteld voor extra spitsdiensten, die volgens De Koppeling moeten worden ingezet op de trajecten Amsterdam-Den Haag, Leiden-Rotterdam en

Rotterdam-Dordrecht. Die verhoging van de frequentie is alleen maar toe te juichen. Wij zijn het daar van harte mee eens. Echter, een ander probleem, nauw gerelateerd aan verhoging van de frequenties, zijn de overgangen. Allerlei spoorwegovergangen, bijvoorbeeld op de Zaanlijn en de Gooilijn, veroorzaken gigantische files. Zeker als je frequenter treinverkeer laat ontstaan, zijn die overgangen vaker dicht dan open. Ziet de minister mogelijkheden om die problemen op te lossen?

Om de frequentie te verhogen zal de railinfrastructuur op onderdelen moeten worden aangepast. Ik loop nu een aantal projecten langs waarbij ik opmerkingen zal maken.

In de eerste plaats over het Sternet, Amsterdam en omgeving. Wij zetten grote vraagtekens bij het in de tijd naar achteren schuiven van de Hemboog. Dat is een van de mogelijke prioriteringsprojecten die in het lijstje genoemd staan. Wij zouden het juist willen omdraaien. Welke mogelijkheden ziet de minister om de ontbrekende schakel tussen Noord-Holland en Schiphol, die volgens het MIT in het jaar 2004 gereed zou zijn, toch te versnellen? Die verbinding biedt de reizigers Noord-Holland/Schiphol vice versa een rechtstreekse verbinding en past in het sternet Amsterdam. Dat is ontzettend belangrijk.

Daarnaast wordt in hetzelfde kader de verkenning uitgevoerd naar het zestiende spoor Amsterdam CS. Volgens het MIT is die verkenning in 1997 of 1998 gereed. Wij willen er bij u op aandringen om dit project met spoed ter hand te nemen en dat zestiende spoor zo snel mogelijk te realiseren. Daardoor zou een geweldige hobbel weggenomen kunnen worden.

Wij hebben begrepen dat de minister de verdiepte ligging van de spoorlijn rond Abcoude afwijst. Dit naar aanleiding van het onderzoek waarom werd gevraagd in de motie-Verbugt/Reitsma. Wil de minister vandaag nog eens duidelijk maken waarop die afwijzing is gebaseerd? Ik heb uit uitspraken begrepen dat een bedrag van ongeveer 100 mln. voor u acceptabel zou zijn. Ik wil graag van de minister weten of er overleg over een eventueel gemeenschappelijk financiering met de regio heeft plaatsgevonden, zoals toch diverse malen is bepleit. Als de regio bijdraagt in de kosten, kan dat

bedrag toch omlaag? Dan wordt het wel haalbaar. Wij zouden daar sterk voor willen pleiten.

Een efficiënte uitvoering van het randstadspoor rond Utrecht en omgeving, eventueel gecombineerd met lightrail zal pas kunnen ontstaan wanneer haast wordt gemaakt met de uitvoering van de aanleg van vier sporen tussen Vleuten en Utrecht CS. Volgens het MIT zal de uitvoering van die vier sporen in 2005 gereed zijn. Ook zal dan haast moeten worden gemaakt met de partiële vier sporen Utrecht Lunetten/Geldermalsen, die eveneens volgens het MIT in 2005 gereed zullen zijn. Welke mogelijkheden ziet de minister om die spooraanleg juist te versnellen?

De ontbrekende schakel in Rotterdam is de verbinding Hofpleinlijn/Rotterdam CS, nog steeds een groot probleem. Is de minister voornemens dit project op te nemen? Naar welke oplossingen gaan haar gedachten uit.

De verbetering van de spoorlijn Nijmegen-Venlo staat op blz. 113 van het MIT aangegeven als een verbetering met extra spoor en elektrificatie. Als nu reeds blijkt dat die verbetering noodzakelijk is – ik heb begrepen dat dat inderdaad is gebleken – waarom bevindt dit project zich dan nog steeds in de verkenningfase en lezen wij dat deze verkenning pas in 1998 gereed zal zijn? De noodzakelijke verbeteringen zijn niet terug te vinden op blz. 114 in het overzicht spoorweg-goederenvervoer. Mag hieruit worden afgeleid dat de lijn Nijmegen-Venlo niet meer in de plannen is opgenomen als een mogelijke zuidelijke bypass voor de Betuwelijn? Zoals u weet, heeft de Kamer aangedrongen op zowel een noordelijke als een zuidelijke bypass.

Ook de Brabantlijn is nauw gerelateerd aan de ontwikkelingen rond de Betuwelijn. Deze Brabantlijn van Rotterdam naar het zuiden zit met name tussen Tilburg en Breda aan de grenzen van zijn capaciteit. Bij de discussie over de Betuwelijn hebben wij dat probleem onderkent en hebben wij ons afgevraagd wat daarvoor de beste oplossing zal zijn: het goederenvervoer of het personenvervoer voorrang geven. Toen is duidelijk gemaakt dat een verslechtering van de dienst ten behoeve van het reizigersvervoer voor de Kamer niet acceptabel zou zijn. Wij hebben daar grote moeite

mee. Hoe zal dit in de praktijk uitwerken? Betekent het inderdaad dat het goederenvervoer in de toekomst steeds meer voorrang zal krijgen op het reizigersvervoer? Geldt dat dan voor alle reizigersvervoer?

In dit verband speelt ook de slepende discussie rond het station Reeshof bij Tilburg. Bij voortdurende is de verwachting gewekt dat dat station er zal komen, maar nog steeds is er geen duidelijkheid. Is de minister bereid om dat station weer in het MIT op te nemen, zodat de opening ervan in het jaar 2000 kan plaatsvinden?

Ik heb begrepen dat er een lightrailproject gestart is tussen de vijf grote Brabantse steden. Is de minister bereid in overleg te treden met de vijf betrokken steden om dat project te ondersteunen? Ook graag een reactie op het plan "Sporen zonder rails", dat in de regio Eindhoven is ontwikkeld. In hoeverre kan men ook daar rekenen op een bijdrage in het kader van het Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)?

Ik vind het in het kader van de discussie over de HSL toch nog steeds een gemiste kans dat niet beter gekeken is naar de verbinding Breda-Utrecht. Dat zou namelijk in dat verband een potentieel interessante lijn kunnen zijn. Want daarmee wordt niet alleen een enorm achterlandgebied rond Breda en Utrecht bereikt, maar zou ook een interessante koppeling gelegd kunnen worden tussen de HSL-zuid en de HSL-oost.

De sneltramverbinding tussen Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk is in de verkenningsfase van het MIT opgenomen. Het project is echter weer opgesplitst in twee delen, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat deze nauw met elkaar verbonden projecten niet integraal kunnen worden benaderd. Is het niet verstandiger, beide projecten in een verkenningsfase integraal te benaderen en pas daarna een fasering aan te brengen? Ik wijs op het antwoord op vraag 56.

Dan kom ik te spreken over de Hanzelijn. Wij zijn verbaasd over de opmerking van de minister dat de Hanzelijn niet conform de motie-Reitsma in 2004 in gebruik kan worden genomen. Kan zij hierover meer zeggen dan alleen dat de te volgen procedures en de bouwtijd de reden zijn? En hoe staat het met de

plannen rond de Zuiderzeespoorlijn? Als het één versneld wordt uitgevoerd, betekent dit dan dat het ander veel verder naar achteren wordt geschoven?

Voorzitter! Hoe staat het met de gewenste verdubbeling Groningen-Sauwerd? Hierover is vorig jaar nog een motie ingediend.

Ik kom bij de spoorproblematiek bij Delft, een punt uit de discussie rond de HSL. Ik heb begrepen dat mevrouw Verbugt hiervan een belangrijk punt gaat maken. Ik ben daar zeer benieuwd naar. Het CDA heeft bij de HSL-discussie in ieder geval geen misverstand laten bestaan. De spoorproblematiek bij Delft dient opgelost te worden door een viersporige tunnel: als onderdeel van de bestaande lijn óf als uitwerking in het kader van Rail 21 respectievelijk het MIT. Ik hoop dat de minister duidelijk aangeeft wat zij op dit punt wil.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik een kleine hartenkreet uiten, voorzitter? Zou de heer Leers kunnen aangeven ten koste van welke andere projecten hij allerlei extra dingen wil? Voorlopig is er een budget waarbinnen wij moeten opereren. De heer Leers heeft inmiddels een aardig wensenlijstje naar voren gebracht.

De heer **Leers** (CDA): En ik ben nog lang niet klaar!

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zou zo graag horen ten koste van welke projecten dat volgens u moet gaan. Het kan toch niet zijn dat u alleen maar stapelt!

De heer **Leers** (CDA): Nee, maar het kan ook niet zijn dat wij niets meer mogen zeggen. Wij praten over het MIT, dat drie fases kent. Wij moeten dus ook naar de toekomst kijken. Ik stel vast dat Nederland nog lang niet af is. Er liggen nog enkele projecten waarvoor nog wel het een en ander nodig is. Mag ik die onder uw aandacht brengen? Wellicht zijn er financiële mogelijkheden. Ik ben mijn verhaal begonnen met de opmerking dat er op het punt van de infrastructuur – en ik ben pas bij het openbaar vervoer! – de komende jaren geweldige intensiveringen nodig zijn. Uw ministerie en onder andere het ministerie van Economische Zaken hebben het in een vertrouwelijke notitie toch niet voor niets over een

investeringsbehoefte voor de komende jaren van 35 mld.? Dat geeft aan dat er een geweldige financiële problematiek bestaat. Er ligt een groot aantal projecten waarvoor een oplossing moet worden gevonden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij spreken nu wel over het MIT van 1997 tot 2002. Dus naar mijn gevoel moeten wij het dan hebben over de prioriteitstelling binnen het MIT. U mag er natuurlijk alle vergezichten bij halen die u wilt. Maar ik hoor zo graag prioriteiten en dus ook posterioriteiten. Dan weten wij ten minste waaruit wij het moeten betalen.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb nog niet één project genoemd dat niet in het MIT staat. Ik heb er alleen vragen over gesteld.

Minister Jorritsma-Lebbink: In de uitvoerings sfeer?

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk niet in de uitvoerings sfeer. Het MIT heeft toch meer fasen, zoals een verkenningsfase en een planstudiefase. Daarover praten wij vandaag toch ook, of niet?

Minister Jorritsma-Lebbink: Als u zegt dat u dingen uit de planstudiefase wilt halen en in de uitvoeringsfase wilt hebben, dan moet er iets naar achteren worden geschoven. Als u prioriteiten stelt, moeten er andere dingen naar achteren worden geschoven.

De heer **Leers** (CDA): Tot nu toe heb ik u alleen vragen gesteld: ziet u mogelijkheden voor versnelling hier, ziet u mogelijkheden daar, hoe staat het met de Hanzelijn, hoe staat het met de Zuiderzeespoorlijn? Kennelijk mag ik die vragen niet stellen.

De **voorzitter:** Ik verzoek u uw betoog te vervolgen, mijnheer Leers. Deze discussie doet mij sterk denken aan die van vorig jaar. Op deze manier komen wij niet verder.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wil met alle plezier nog een keer mijn laatste vraag herhalen, voor het geval de minister die vraag door de discussie van zojuist is vergeten. Wil zij helderheid verschaffen over de spoorproblematiek bij Delft?

Ik kom bij het goederenvervoer. NS-Cargo heeft aangegeven dat op de Maasvlakte een groot tekort aan opstelsporen voor het goederenvervoer gaat ontstaan. Daar is men bang voor. Wij hebben begrepen dat de procedure ter uitbreiding van de opstelsporen al in gang is gezet. Echter, deze blijkt niet voorspoedig te verlopen. Kan de minister aangeven wat exact het probleem is en wat daaraan gedaan kan worden? In dit verband vraag ik mij af of het in het ICES-verband ontwikkelde concept van de combiroad geen goed alternatief zou kunnen zijn. Dit project wordt thans door het Centrum Transport Technologie (CTT) gefinancierd en getest. Ik heb begrepen dat de test heel positief verloopt. Het zou bijzonder jammer zijn als wij dadelijk moeten vaststellen dat de operatie rond dit gebeuren is gelukt, maar dat de patiënt is overleden. Immers, een project als combiroad kan een heel interessante bijdrage leveren aan de terugdringing van de CO₂-reductie. Ik verneem graag de reactie van de minister.

Wat het goederenvervoer betreft permitteer ik mij nog de volgende opmerking in de zijlijn, namelijk over de problematiek van de grensovergang Oost-Europa. De wachttijden die daar ontstaan, lopen tot ongekende hoogte op, waardoor het onmogelijk is om concurrerend vervoer aan te bieden. Dit geldt overigens ook voor de vrachtwagens. Wil de minister daar als voorzitter aandacht aan geven?

Ik kom op de vaarwegen. Vervoer over water kan belangrijke bijdragen leveren aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem. In dit verband is het jammer om te moeten constateren dat de meerjarencijfers wat de rijksvaarwegen betreft een dalende lijn vertonen. Voor de jaren 1995 en 1996 worden de begrotingsdoelen niet gehaald. Voor 1995 was begroot 760 mln. Uiteindelijk blijkt slechts 667 mln. te zijn uitgegeven. Er is dus een onderbesteding van ongeveer 90 mln. Voor 1996 wordt voorlopig een onderbesteding verwacht van 70 mln. Kan worden aangegeven wat de oorzaak van die onderbesteding is? Ik heb begrepen dat de minister voornemens is, nog 200 mln. extra te investeren in de jaren tot en met 2000. Dat bedrag is nog niet in het MIT verwerkt, maar staat in het rapport Transport in balans. Wij zijn het van harte eens met die intensivering, maar ook hier ontstaat het

gevaar van onderuitputting. Indien de minister behoefte heeft aan kleine projecten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en een groot rendement kunnen opleveren, verwijs ik haar naar de projecten die het Centraal overleg vaarwegen heeft ingediend. Het gaat om een lijstje van twaalf projecten. Misschien ligt daar een mogelijkheid om onderuitputting in de sector te voorkomen.

Ik noem een aantal concrete projecten, allereerst de Zuid-Willemsvaart. Verbetering daarvan is niet vóór het jaar 2000 voorzien. Dat is spijtig, gelet op de grote behoefte die er bestaat om dit kanaal geschikt te maken voor klasse-IV-schepen. Wij hebben daar vorig jaar en het jaar daarvoor al uitvoerig over gesproken. Ik vind het spijtig, omdat een groot aantal bedrijven aangeeft, grote behoefte te hebben aan deze verdieping. Ook door provincie, gemeenten en kamers van koophandel is aandacht voor dit project gevraagd. Erkent de minister de samenhang tussen dit project en de A2? Ziet zij mogelijkheden om de procedures te versnellen, zodat sprake is van een voortvarende realisering van dit werk? Ik hoop dat de minister zich uitspreekt voor een omleggingsalternatief in plaats van de ombouwvariant. Die helderheid is vandaag geboden.

In een brief van 8 november geeft de minister aan dat het ambtelijk vooroverleg over het kanaalvak Zuid-Willemsvaart tussen Maas en Den Dungen meer tijd vergt dan verwacht. Kan zij de oorzaak hiervan aangeven? Zijn er inhoudelijke verschillen?

Ook over het Wilhelminakanaal bij Tilburg wordt al twintig jaar gesproken. Ik heb begrepen dat het project zich thans in de verkenningsfase bevindt. Een groot aantal bedrijven is op dit kanaal georiënteerd. Zij willen bulkvervoer gaan doen en staan voor een aantal investeringsplannen. Kiezen zij voor vervoer per vrachtwagen of per binnenvaartschip? Welke concrete toezegging kan de minister thans doen over de opnemings van deze vaarweg in het planstudieprogramma? De ondernemers ter plaatse hebben al een paar keer gevraagd om duidelijkheid. Ik vind dat zij daar recht op hebben.

Een soortgelijke discussie speelt ten aanzien van het Margrietkanaal (uitbreiding tot klasse V bij Grouw). Het gaat hier om een bedrag van 41

mln. Misschien is dit een project dat in aanmerking komt voor benutting van de onderuitputtingsgelden.

Ik kom op het doorlaatmiddel Veerse Meer. Ik heb begrepen dat met betrekking tot de overdracht van het onderhoud en het beheer van het Veerse Meer naar de provincie een groot probleem ontstaat. Over de financiering van het doorlaatmiddel, nodig voor fris water, blijken misverstanden te bestaan. De discussie loopt al vanaf 1989. Ik heb begrepen dat een oplossing al was toegezegd in het kader van de Deltawerken. Is het juist dat de minister de kosten van dit project niet wil dragen? Zo ja, dan zijn wij gemotiveerd om over dit onderwerp een Kameruitspraak te vragen. Ik heb begrepen dat het een amendement moet worden, omdat het in de begroting staat. Wij zijn van mening dat de financiële middelen van de provincie niet toereikend zijn om een dergelijk project van 30 mln. te financieren. Wij vinden dan ook dat het Rijk dit geld voor zijn rekening moet nemen.

Mijn laatste thema is dat van de hoofdwegen. Naast investeringen in het openbaar vervoer, zullen ook investeringen in wegen noodzakelijk blijven. De versnelling die het CDA bij de behandeling van het vorige MIT heeft bepleit, blijkt nu gelukkig een gewillig oor te vinden bij de minister. Daarvoor zijn wij haar erkentelijk, zij het dat vastgesteld moet worden dat de versnelling pas op middellange termijn tot stand wordt gebracht. Je ziet pas een ontwikkeling na 2000. Ik vraag de aandacht voor een paar projecten.

Onlangs is een motie-Verbugt/Reitsma aangenomen. Hierin is de wens neergelegd om knooppunt Empel mee te nemen in de uitwerking ter verbreding van de A2. In het debat is aangegeven dat de gemeente 's-Hertogenbosch zelf een helder beeld moet schetsen van de mogelijkheden. Kan zij de Kamer informeren over de stand van zaken op dit moment rond de aansluiting van Empel?

In dit kader heb ik ook een vraag over de trajectstudie met betrekking tot de tangent te Eindhoven. Uit een nieuwsbrief van het ministerie blijkt dat de op Prinsjesdag gepresenteerde kabinetsplannen mogelijk invloed hebben op de planning van dat project. Daar staat letterlijk dat die mogelijk tot een versnelling kunnen leiden. Kan de minister

daarover nadere informatie geven? Tot slot wijs ik in dit kader op het gigantische probleem rond de stadstraverse bij Maastricht. Daar staan, geloof ik, zeven verkeerslichten. Het verkeer staat daar altijd helemaal vast. Is ook daar een versnelling realiseerbaar?

Ik kom dan te spreken over het zuidelijk deel van de A4 in relatie tot de A16. Ik wijs in dit verband op de aangenomen motie-Verbugt/Leers. De tracébesluiten zijn in 1997 te verwachten. Toch hebben wij zorgen over de voortgang van het project, met name bij het gedeelte Dinteloord-Bergen op Zoom. Waarom duurt het vanaf het tracébesluit twee jaar voordat de procedures rond zijn? Is het juist, zoals ik heb begrepen uit onder andere het dagblad De Stem, dat voor het jaar 2005 geen geld beschikbaar is voor de A4? Wat de A16 betreft, leg ik een verband met de HSL-discussie. Als de aanleg van de HSL wordt vertraagd, ligt het dan niet voor de hand om alles te zetten op een snelle uitvoering van de A4? Dat kan dan een alternatief zijn voor de verkeersafwikkeling van de A16.

Hiermee kom ik op een belangrijk punt: de A4 in Midden Delfland. Afgelopen vrijdag heeft het kabinet besloten om deze lang slepende kwestie eindelijk op te lossen. Wij zijn daar blij mee. Het werd hoog tijd om de ontbrekende delen van de rijksweg 4 aan te leggen. Hierdoor ontstaat een lange internationale vervoerscorridor tussen Antwerpen en Amsterdam. Een dergelijke verbinding wordt door het bedrijfsleven en de provincies als onontbeerlijk gezien voor de economische positie van de Randstad. Met het besluit van het kabinet is een flinke stap in de goede richting gezet, zij het dat er natuurlijk wel helderheid moet komen over de A4-zuid onder Rotterdam (Hoogvliet-Klaaswaal).

Ook bij de weg door Midden Delfland zijn wij er nog niet. Er is grote druk vanuit de regio Haaglanden, kamers van koophandel, gemeenten, OVI en provincie om de weg verdiept aan te leggen. De minister ziet dat anders en kiest voor een maaiveldligging. Wij willen dat graag toegelicht zien. Wij kunnen ons niet voorstellen dat het kabinet zich tegen een zo grote meerderheid kan blijven verzetten. Ik heb net al gezegd dat infrastructuur in de toekomst steeds beter moet worden ingebed. Het kabinet heeft daarvoor

ook zelf aanleiding gegeven met de keuze voor een tunnel door het Groene Hart. Je zult de infrastructuur in de toekomst in toenemende mate zorgvuldig moeten inbedden.

Mevrouw Verbugt (VVD): Toen wij het hadden over de tunnel in het Groene Hart, sprak u daarover in termen als "de gekkekoeientunnel". U vond het te gek voor woorden. Maar nu zegt u dat die tunnels zo gek nog niet zijn.

De heer Leers (CDA): U snapt de portee van mijn opmerking kennelijk niet. Als het kabinet beslist om een tunnel aan te leggen onder het Groene Hart, dan moet je niet raar staan te kijken als vervolgens in de rest van het land ook om tunnels wordt gevraagd. Er zijn honderden plekken die precies zo waardevol zijn voor de mensen daar. Zij wijzen dan op de precedentwerking van het HSL-project. Dat heeft het kabinet over zichzelf afgeroepen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dit is een leuke discussie, maar wat vindt u nu zelf?

De heer Leers (CDA): Ik heb al gezegd dat het een kwestie is van afweging en maatvoering. Ik geef aan dat de infrastructuur in de toekomst zorgvuldiger moet worden ingebed.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar hoe dan?

De heer Leers (CDA): Het moet zorgvuldiger, omdat de infrastructuur steeds moeilijker is in te passen. Die ontwikkeling ziet u toch ook? De infrastructuur is niet meer in alle gevallen eenvoudig over het maaiveld aan te leggen. Je zult een betere inpassing moeten krijgen. Ik kan mij wel voorstellen dat je daarin zorgvuldig afwegingen maakt. Het kabinet heeft wat dat betreft de deur helemaal open gezet met de tunnel in het Groene Hart. Je moet dan niet raar staan te kijken als de mensen elders zeggen: wij hebben daar ook behoefte aan. Daarin hebben zij groot gelijk.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik ben benieuwd naar de positie van de CDA-fractie zelf in dezen.

De heer Leers (CDA): Ik heb al gezegd dat er vanwege twee factoren

een grote financieringsbehoefte is. Ten eerste moeten er veel projecten worden uitgevoerd. Ten tweede zal de infrastructuur duurder worden, omdat die beter moet worden ingebed. Dat is een logische ontwikkeling.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Betekent dit dat de CDA-fractie voorstandster is van een verdiepte aanleg van de A4 door Midden Delfland?

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Ik kom daar nog op. Het CDA kan zich niet voorstellen dat het kabinet zich tegen een zo grote meerderheid kan blijven verzetten. Dat zou tot een geweldige vertraging in de uitvoering van het project leiden. Ook dreigt een meerderheid in de Kamer alleen maar haalbaar te zijn – daarbij kijk ik met name naar D66 – als verdieping aan de orde is. Het CDA wil echter koste wat het kost voorkomen dat er weer jaren verloren gaan aan een discussie die er uiteindelijk toch toe leidt dat tegemoet wordt gekomen aan de wensen terzake. Wat dat betreft kan ik een heel eind mee gaan met de verdieping.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Ik kom even terug op de zorg die de heer Leers heeft geuit over de financiële tekorten voor de infrastructuur op lange termijn. Betekent dit zijns inziens dat de wensen voor een verdiepte aanleg altijd moeten worden gehonoreerd, ondanks de meerkosten?

De heer Leers (CDA): Natuurlijk niet! Ik heb daarbij het woordje "maatwerk" laten vallen. Er moet sprake zijn van een evenwicht, kijkend naar de kosten en de opbrengsten. Uiteraard moet je ook letten op het visuele en de geluidhinder. Ik wijs echter op het besluit om bijvoorbeeld tunnels aan te leggen op plaatsen, waarvan je je kunt afvragen of dat in de toekomst niet leidt tot allerlei precedenten. Die discussie is gevoerd in het kader van de Betuwelijn, de HSL en het Pannerdens Kanaal. Daaruit blijkt dat er elders ontzettend veel behoefte bestaat om, met het oog op de projecten waar wij nu mee bezig zijn, op zijn minst gelijk te worden behandeld. In die zin is dus sprake van precedentwerking.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De vraag is of het CDA terzake een eigen afweging wil maken, of dat het zich aansluit bij de dingen die om haar heen gebeuren. Daarover moet duidelijkheid komen. Ik wijs er voorts op dat wij enkele jaren geleden terzake ook al een debat met het CDA voerden. De woordvoerder van het CDA zei destijds dat er bij de grote infrastructuur sprake was van veel te veel toeters en bellen. Die moesten er allemaal af. Het CDA wilde een en ander soberder, minder. Het lijkt mij goed als de heer Leers daarop ingaat, want ik ben heel benieuwd wat die enorme sprong vooruit in zijn afweging heeft veroorzaakt. In november 1992 moesten de toeters en bellen eraf, maar nu stelt het CDA hoge inpassingseisen.

De heer **Leers** (CDA): Met betrekking tot deze A4 heb ik al het geweldig grote draagvlak aangegeven. Het was echter de heer Van Heemst die bij de discussie over de HSL telkens tegen ons zei dat wij beter moesten luisteren naar de provincies, naar de organisaties en naar de gemeenten. Het CDA zou namelijk niet luisteren naar wat men van die kant wilde. In dat kader heb ik gewezen op het geweldig grote draagvlak. De enige die kennelijk niet wil, is de minister.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er zijn er nog een paar meer!

De heer **Leers** (CDA): Ik hoor dan wel wie dat zijn.

Ik heb met betrekking tot de infrastructuur al aangegeven dat ik wel kan willen dat daar sober mee wordt omgesprongen, maar als onder druk van de Kamer – ik wijs op de discussie over de Betuwelijn en de HSL – tunnels worden aangelegd en verdiepingen plaatsvinden, dan constateer ik dat op dat punt sprake is van precedentwerking, want op die zaken heeft men elders ook recht. Die precedentwerking kun je niet buiten de deur zetten. Dat is een realiteit waar je mee te maken hebt. Daar wijs ik op. In het kader van de discussie over de Betuwelijn zijn verbeteringen aangebracht, terecht of onterecht. Men kan het niet maken, als ergens anders over de infrastructuur wordt gesproken, om het daar dan niet te doen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik zal, voor alle duidelijk-

heid, dat citaat van 2 november 1992 even vermelden. De heer De Graaf voerde destijds voor de CDA-fractie het woord over de infrastructuur. Hij zei letterlijk: "Een ander punt waarom alles duurder wordt, is het te gemakkelijk inwilligen van eisen van derden als het gaat om de inpassing van de infrastructuur. De minister" – het ging om een CDA-minister – "zal moeten eisen dat er geen toeters en bellen aangebracht kunnen worden. Er zal echt soberheid betracht moeten worden." Ik mis in het betoog van de heer Leers een afweging van waar hij in meegaat en wat hij laat zitten. Ik ben positief over de ontwikkeling bij het CDA, want ik zei vorig jaar al: liever kwaliteit dan kwantiteit. Wij zitten echter allemaal met de vraag hoe wij op een ordentelijke manier afwegen wat wel en niet kan. Een simpel beroep op het feit dat een regio of lokale bestuurders erom vragen, dat is ontoereikend. Anders zullen ze er altijd om vragen, waardoor wij er altijd aan vastzitten. Dan ontbreekt echter de mogelijkheid om af te wegen.

De heer **Leers** (CDA): Ik waardeer het feit dat u zo geweldig veel werk maakt van het uitzoeken van citaten van het CDA.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat doe ik alleen als ik interessante ontwikkelingen in de gedachtegangen bespeur. Dus ik neus zelden.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben blij dat u ons zo goed volgt. U heeft zelfs wel eens aangegeven dat u bereid bent om tot 1917 terug te gaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In het belang van de zaak!

De heer **Leers** (CDA): Dat is op zichzelf heel positief. Overeind blijft dat je terzake van toeters en bellen een afweging moet maken. Ik heb aangegeven dat er in de afgelopen vijf jaar een enorme intensivering zichtbaar is van de wensen, met name wat betreft de inpassing. Ik geef aan dat de infrastructuurinpassing in de komende jaren ons voor grote problemen gaat stellen, in de zin dat er vragen over de financierbaarheid gaan ontstaan. Daarop moeten wij inspelen. Verder heb ik aangegeven dat er een aantal grote besluiten zijn geweest die door de Kamer in drie instanties verbeterd

zijn. De PvdA-fractie heeft stop gezegd tegen het besluit over de Betuwelijn. Zij wilde er opnieuw over spreken en heeft een aantal verbeteringen aangebracht. Dat heeft paars gedaan. Dan moet diezelfde fractie het mij toch niet kwalijk nemen als ik zeg dat zij daarvan de consequenties moet aanvaarden. Dan vind ik het wat slap om dan weer terug te verwijzen naar het CDA. Ik zou zeggen: omarm het, wees er blij over dat wij gemeenschappelijke ideeën hebben over de toekomstige infrastructuur.

Voorzitter! Wat betreft de A4 wil ik nog zeggen dat het CDA kost wat kost wil voorkomen dat weer jaren verloren gaan aan een discussie die er uiteindelijk toe zal leiden dat onder druk van de maatschappelijke groeperingen tegemoet zal worden gekomen aan honorering van de wensen. In dit verband wil ik nog even terugkomen op de brief van de minister inzake de A4 bij Delft tussen de Gaag en de Kruithuisweg. Kan de minister aangeven waarop zij de 320 mln. meerkosten voor de gewenste verdiepte ligging heeft berekend? Waarom heeft zij de gunning op basis van de oude plannen toch doorgezet ondanks de bereidheid en de belofte van de Rijkswaterstaat om een en ander uit te stellen? Wij willen graag dat zij de plannen van ir. Van der Chijs serieus neemt en dat zij er op z'n minst een reactie op geeft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is een broer van ir. Bos!

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Vervolgens kom ik te spreken over de Leidse agglomeratie. In navolging van de provincie Zuid-Holland pleit het CDA voor het opnemen van een corridorstudie naar de relatie A4 en A44 in de verkenningfase van het MIT. In dit kader zal ook de afweging A11-west als rijksweg of als stadsautoweg moeten plaatsvinden met de vraag of de opwaardering van de N206 door Leiden moet worden meegenomen.

De problemen op de zuidelijke rondweg bij Sneek nemen hand over hand toe. Deze problematiek slaapt al vele jaren. De gemeente Sneek heeft al voor miljoenen guldens grond aangekocht en wil de rondweg zo snel mogelijk realiseren. In het vorige MIT stond aangegeven dat de uitvoeringsperiode zou aanvangen in 1998. De minister zegt nu dat de zaak

over een aantal jaren afgerond zal worden. Wat is daarvan de reden? Is de minister niet bang dat hierdoor Europese subsidies misgelopen worden? De minister heeft in 1991 zelf een motie terzake ingediend. Is zij bereid tot een versnelling van het project en is zij niet bang voor het weglekken van de subsidies?

De oplossingen zoals voorgesteld voor de fileproblemen bij Velsen-Badhoevedorp (A9) kunnen wij volgen. Volgens een uitspraak van de Kroon in 1989 zullen er echter ook de problemen bij Halfweg bij betrokken moeten worden. Er bestaat bij de regio enige zorg dat dit niet gebeurt. Kan de minister die zorg wegnemen?

Ten aanzien van de A15 heeft de minister besloten af te zien van doortrekking naar de A12. Wij willen dat nader toegelicht zien, mede in het licht van de discussies die gevoerd zijn over deze weg bij de bespreking van de PKB over de Betuweroute. Ook in het huidige MIT op blz. 116 zie ik een kaartje staan. Daarop is de doortrekking van de A12 nog steeds aangegeven. Als die doortrekking er niet komt, is mijn vraag wat dat betekent voor het multimodale transportcentrum bij Valburg. Op welke wijze denkt de minister de problemen op de zogenaamde Pley-route op te lossen?

De A31 Leeuwarden-Drachten. De passage van de A31 over het Margrietkanaal, de Fonejagtbrug, is gepland via een vaste brug. Dit biedt, zoals de provincie ons vertelt, talloze voordelen voor de scheepvaart, mede omdat er in de nieuwe constructie geen sprake meer is van een peiler in het midden van het kanaal. De hoogte van de brug blijkt echter problemen op te leveren voor enkele aangrenzende werven. Ik noem de Bijlsma-werf. Passage van die brug wordt voor hoge constructies op termijn onmogelijk. Is de minister bereid om in overleg met de provincie Friesland deze problematiek te bespreken? Wellicht kan een bypass aangelegd worden.

De projecten A50 Eindhoven-Oss en de omlegging van de A58 bij Etten Leur zijn opgenomen in het realisatieprogramma. Is versnelling mogelijk? Ik verwijs naar het antwoord van de minister op vraag 68.

Ik kom op de IJssel ten noorden van Kampen. In hoeverre wordt rekening gehouden met de problemen die watersporters zullen ondervinden van een brug met een

klep? De kamer van koophandel van Overijssel pleit in haar correspondentie voor de aanleg van een tunnel. Alleen dan bestaat de mogelijkheid van een aansluiting op het bedrijven-terrein in Kampen. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter! De A73-Zuid. Uit het MIT blijkt dat pas een jaar later met de aanleg van deze autosnelweg zal worden begonnen. Bovendien verstrijken nog eens twee jaar vanaf het moment waarop de procedures zijn afgerond en het moment waarop begonnen kan worden met de werkzaamheden. Wat is daarvan de reden? Het gaat om een achterlandverbinding. Kan er enige versnelling worden bewerkstelligd? Hoe staat het overigens met de doortrekking van de A73 bij Valburg naar de A15?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is geen achterlandverbinding.

De heer **Leers** (CDA): De A15 in ieder geval wel. Hoe staat het met de koppeling van de A15 op de A73? Die weg is vooral nodig voor het noord-zuidverkeer. Eventueel kan de N322 vanaf Tiel via de Prins Willem Alexander-brug soelaas bieden voor het oost-westverkeer. Dat zou de gemeente Valburg in sterke mate ontlasten, want zij krijgt nogal wat voor haar kiezen op het gebied van de infrastructuur.

De verlengde afrit A73 bij Roermond. Is de minister bereid om deze zogenaamde afrit richting A52 op te nemen in het MIT als studie-project?

Wat de A74 betreft, begrijp ik dat de gemeente Venlo al vele jaren geplaagd wordt door zwaar vrachtverkeer op het lokale wegennet, dat aansluiting met de A73 zoekt. Dit komt omdat er een klein tussenstuk ontbreekt tussen de A52 en de A73. Die verbindende schakel dient dan ook zo snel mogelijk aangelegd te worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is een andere weg, namelijk de A61.

De **voorzitter**: Mijnheer Leers, u hebt, inclusief tweede termijn, nog één minuut. Daarin moet u ook eventuele moties indienen.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal mijn overige punten schriftelijk aan de minister overhandigen. Wellicht kan zij daarop in haar beantwoording ingaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik bied de heer Leers graag een minuut aan om zijn moties ook fatsoenlijk in te kunnen dienen. Ik hoop dat ik zelf een minuut extra overhoud, anders zijn wij beiden in de aap gelogeerd. Dan moeten wij weer gaan lenen bij de VVD.

De heer **Leers** (CDA): Eerdere ervaringen stemmen mij op dat punt een beetje wanhopig.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Lenen bij de VVD, dat kan ik mij voorstellen.

Voorzitter! De behandeling van het MIT is in een aantal opzichten meer een "onderuitputtingsslag" dan een uitputtingsslag, want het enige wat altijd ruimschoots wordt opgemaakt, is de beschikbare spreektijd, terwijl het nog steeds erg veel moeite kost om de middelen die voor de aanleg van infrastructuur beschikbaar zijn ook daadwerkelijk tot besteding te brengen. Vorige week hebben wij daarover bij het feitelijk begrotings-onderzoek uitvoerig stilgestaan. Er is op dat vlak nog steeds sprake van een tamelijk verontrustend beeld. In 1995 is zo'n 900 mln. onbestede gebleven, met een relatief hoge onderuitputting bij spoorlijnen en vaarwegen. Ook het beeld voor 1996 geeft in een aantal opzichten hetzelfde resultaat te zien. De minister gaf daarbij wel aan, dat zij een deel van de onderuitputting heeft kunnen wegwerken door een aantal betalingen van andere projecten naar voren te halen. Kan zij aangeven, hoe de vooruitzichten over de verrichtingen in 1996 eruit zien en om welke naar voren gehaalde projecten het gaat?

Onderuitputting is in een aantal opzichten een doorn in ons oog, vooral als die vertragingen de aanleg van spoorwegen en vaarwegen betreffen. Vorig jaar hebben wij de minister in een motie gevraagd, ervoor te zorgen dat er een redelijk grote werkvoorraad is aan projecten die ertussen kunnen worden geschoven als onderuitputting dreigt. Ik wil graag van de minister weten welke activiteiten in het afgelopen jaar zijn ondernomen om het onbestede laten van middelen te voorkomen. Ook niet na de discussie van vorige week krijg ik de indruk dat de voortgang en voorbereiding van de uitvoering van projecten voldoende zijn voor een volledige besteding.

Naar mijn mening kent het probleem van de onderuitputting nog twee aspecten die wij voor ogen moeten houden. Het geeft een zekere kwetsbaarheid aan de sector. Het verhaal dat bedragen in een orde van grootte van 600 tot 900 mln. niet zijn besteed, staat haaks op de enorme behoefte aan additionele middelen voor investeringen. Naar ik meen, wordt de noodzaak om de komende tien of vijftien jaar aanmerkelijk meer te doen aan ontwikkeling en aanleg van infrastructuur kamerbreed erkend, terwijl de minister iedere keer het verhaal vertelt dat er geld overblijft. Dat verhaal verliest in aantal opzichten snel zijn overtuigingskracht. Hierop hoor ik graag een nadere reactie van de minister. Voor de infrastructuur staat echt zeer veel op het spel.

Ik wil kort ingaan op de inpassing van infrastructuur. De heer Leers gaf aan dat zich ook binnen het CDA een ontwikkeling in gang heeft gezet waarbij er meer oog en oor is voor de noodzaak om tot een hoogwaardig inpassing over te gaan. Die benadering spreekt mij aan. Vorig jaar heb ik al naar voren gebracht, dat kwaliteit het in de toekomst in toenemende mate zal moeten winnen van kwantiteit. De inpassingseisen die je aan grote infrastructurele werken moet stellen, heb ik zelf nooit bekeken als "toeters en bellen", maar als eisen die te maken hebben met de toekomstige gebruikswaarde van infrastructuur en wel in de omgeving waarin die infrastructuur haar plaats moet krijgen.

Ik houd mij nu een of anderhalf jaar bezig met infrastructuur. In die periode is gebleken dat telkens een enorme spanning ontstaat, niet alleen in de discussies tussen de minister en gemeentebesturen, provincies en de samenleving, maar ook in de debatten hier over de vraag of inpassingsvoorstellen en inpassingskwaliteiten toereikend zijn. Vanaf vorig jaar oktober, november is de vraag of de spoorwegverdubbeling bij Abcoude verdiept kan worden uitgevoerd, volop in discussie geweest. Tal van dat soort vragen spelen een rol bij de inpassingseisen die wij aan de hogesnelheidslijn willen of moeten stellen. Inmiddels wordt eenzelfde langlopende discussie gevoerd over de spoorviaducten in Delft. Een nieuw voorbeeld wordt gevormd

door de inpassingseisen die wij kunnen of moeten stellen aan de laatste schakel van de A4 door Midden-Delfland. Dat zijn in de samenleving en in de relatie tussen Kamer en minister zeer moeizame discussies. Ten aanzien van onderdelen slagen wij er nauwelijks in om een stap verder te komen.

Ik heb wel eens de vraag gesteld wat nu de toekomstwaarde van dergelijke inpassingen inhoudt, zulks aan de hand van het spoorwegviaduct in Delft. In 1963 ging daar de vlag uit omdat het spoor op maaiveld het viaduct opging. Daardoor ontstond er ruimte in de stad en kon de oost-westverbinding weer functioneren. Dat was nog maar 30 jaar geleden. Nu zien wij dit viaduct als een voortdurende bron van overlast en als een obstakel voor de herinrichting en de ontwikkeling van het centrumgebied van Delft. Zo snel kunnen inzichten over inpassingskwaliteiten veranderen. Hiermee wordt ook aangegeven dat, wanneer op enig moment om financiële redenen wordt gekozen voor een suboptimale inpassing, vaak daarna en soms vrij snel investeringen...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik moet erop wijzen dat dat viaduct tóén de optimale oplossing was. Wat gisteren optimaal heette, is vandaag misschien suboptimaal. Ik sluit niet uit dat het over een aantal jaren weer anders is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik kan mij, gelet op de inzichten van dit moment, niet voorstellen welke oplossing "optimaler" zou kunnen zijn dan een tunnel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat tunnels betreft zijn wij tot de conclusie gekomen dat veel verkeer eromheen moet worden gestuurd, bijvoorbeeld vanwege veiligheidsaspecten. Dat is dus ook niet helemaal optimaal.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Waar het gaat om visuele hinder en ruimtelijke inrichting denk ik toch dat een tunnel voorlopig als de meest ideale inpassingsvorm moet worden beschouwd, tenzij wij zouden besluiten om de infrastructuur op te heffen; in het laatste geval hoeft er ook niets te worden ingepast. De geschiedenis van de laatste jaren laat zien dat met betrekking tot

inpassingseisen door de Kamer en door lokale en provinciale bestuurders in toenemende mate wordt gevraagd om tot tunnels en verdiepte aanleg. De trend is eerder dat men het wil wegstoppen en verdiept wil aanleggen dan dat men ervoor pleit om een en ander op palen te zetten of op andere verhoogde constructies door het landschap of het stedelijke gebied te laten gaan.

Voorzitter! Ik denk dat het verstandig zou zijn, nog eens afzonderlijk met de minister overleg te voeren over vragen inzake inpassingskwaliteiten en -eisen. Overigens wordt ook mijn inzicht gelouterd door al die moeizame discussies over concrete situaties. Het vorige jaar heb ik gezegd dat er veel voor pleitte om het rijksbudget aan te spreken op die hoogwaardige inpassingskwaliteiten. Het gaat immers om rijksprojecten die in een lokale gemeenschap of in een regio zo fatsoenlijk mogelijk moeten worden ingepast. Inmiddels zijn er veel voorbeelden waaruit blijkt dat de lokale en/of de provinciale overheid een bijdrage wil leveren wanneer daardoor een hoogwaardige inpassing kan worden bereikt. Daar is wellicht iets voor te zeggen omdat hierbij ook lokaal of regionaal voordeel aan de orde is. Ik vraag de minister, haar gedachten hierover te laten gaan en te overleggen met IPO, VNG en andere partijen die hierin een rol spelen. Wellicht kan een kader worden ontworpen waarbinnen wij meer gericht al die afwegingsvragen kunnen plaatsen die te maken hebben met de verhoudingen tussen kosten, baten en kwaliteit. Op die manier kan misschien inzichtelijk worden gemaakt hoe het best concrete keuzen worden gemaakt. Dan hebben wij een punt bij de kop waarbij wij in de komende vijf à tien jaar in toenemende mate op vastlopen. Iedereen zegt heel snel en gemakkelijk: wij willen geen soort blanco cheque geven, ook niet wat de politieke beoordeling betreft in die zin dat alles wat gevraagd wordt ook mogelijk moet zijn. Welnu, iedereen zoekt juist naar een afwegingskader. Ik heb geen uitgewerkt voorstel, maar misschien is het denkbaar dat er gewerkt wordt met een soort basiskwaliteit die als het ware per definitie voor rijksrekening komt. Daarnaast zou de optimale kwaliteit gelegd worden,

althans de meest hoogwaardige inpassing die denkbaar is. Beide kunnen gekwantificeerd worden, dus van een rekening worden voorzien. Aan de hand daarvan kan een formule uitgewerkt worden met aandelen van gemeenten, regio's, provincies of anderszins om het verschil te dekken. Dan is het Rijk in staat en bereid om daarvan ook een extra deel voor zijn rekening te nemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik probeer mij voor te stellen wat de heer Van Heemst precies bedoelt, maar heeft hij het niet over de MER? Daarbij is er toch sprake van de afweging, een kostenberekening, de inpassing, de effecten op milieu en landschap, etc.? Aan de hand daarvan wordt een keuze uit de projecten gemaakt. De heer Van Heemst heeft het over een aaneenschakeling van projecten waarop kwaliteitsnormen van toepassing worden verklaard. Hij zegt ook dat het tevens maatwerk moet zijn. Dan moet je per project bekijken wat de beste inpassing is. Ik denk dat de centrale vraag gewoon is hoe wij het geld erbij krijgen voor maximale inpassing, bijvoorbeeld een tunnelfonds.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Op zichzelf zie ik wel in dat elke concrete keus eigenlijk een afweging is. In die concrete keus zit in een aantal opzichten ook wel de mogelijkheid om een kader aan te geven waarbinnen de afweging gemaakt moet worden. Er is een heel verschillende bereidheid en mogelijkheid van gemeenten om zelf een deel van de meerkosten te financieren. Wij zijn in Kampen geweest. Die gemeente zegt: de meerkosten van een tunnel onder de IJssel zijn 30 mln. in plaats van een brug. Die gemeente is bereid om zelf 1/3 op tafel te leggen. Dat is op zich een relatief hoog aandeel. In Abcoude vragen wij om een verdiepte aanleg van een spoorlijn, waarvan de meerkosten 150 mln. bedragen. Die gemeente kan in financiële zin bijna niks. De minister schrijft afgelopen vrijdag in een brief aan de Kamer: als een zeer groot deel van die meerkosten van 150 mln. door gemeente en provincie wordt opgebracht, wil ik misschien ook nog wat doen en dan kan dat project financieel getrokken worden.

Ik zoek dus om een benaderingswijze waarbij een soort basiskwaliteit financieel inzichtelijk kan worden gemaakt, dus dat het Rijk als het ware op de minimaal fatsoenlijke manier komt tot inpassing van grote werken. Ik wil dat dit gelegd wordt naast een kwantificering van een maximumkwaliteit. Voorts wil ik dat er dan een soort verreken- of verdeelregel wordt gemaakt, waarbij lokaal en regionaal een bepaald aandeel in de meerkosten hebben. Dan is er in beginsel de bereidheid van het Rijk om het resterende deel van de meerkosten voor zijn rekening te nemen. Ik zoek dus een soort richtlijn, normering aan de hand waarvan dergelijke afwegingen meer algemeen gemaakt kunnen worden. Nu wordt er vaak gescharreld met incidentele mogelijkheden en toevalstreffers. Dat lijkt mij niet de manier om om te gaan met een thema dat in toenemende mate politiek en samenleving zal fascineren. De vraag is: wat is nu de hoogwaardige inpassing, wat hebben wij ervoor over en wie betalen eraan mee? Die moet op een goede manier worden afgedaan. Ik wil dus graag in algemene zin...

De **voorzitter**: Kunt u uw antwoord iets korter maken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik dacht al: wanneer houdt hij op?

De **voorzitter**: Dit kan geen aanleiding zijn om nog een interruptie te plaatsen, maar als u toch wilt, dan graag heel kort.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het kan toch niet zo zijn dat arme gemeenten geen goede infrastructurele inpassing krijgen en rijke gemeenten wel, omdat zij een aandeel in die inpassing kunnen betalen? Dus gelijk Abcoude en Kampen. Dat is toch uw intentie niet?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee.

De heer **Leers** (CDA): Ik begrijp het niet helemaal. Ik wil aan de heer Van Heemst dezelfde vraag stellen als aan mij is gesteld. Als hij nu nog geen afwegingskader heeft, hoe weegt hij dan op dit moment af? Is dat dan in de vorm dat wij alle wensen honoreren? Ik ben van mening dat er wel een soort afwegingskader is, maar dat je het van geval tot geval moet bekijken. Ik

zie dus niets in zijn aparte overleg. Dat laat onverlet dat ik het met hem eens ben dat wij naar een betere inpassingskwaliteit moeten, zeker als je de deur heb opengezet in een aantal gevallen. Gelijke gevallen moet je gelijk behandelen. Maar hoe weegt hij dit af bij Midden-Delfland, als hij geen afwegingskader heeft? Waarop is dan de afweging gebaseerd om daar toch verdiept te willen gaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is vandaag niet aan de orde.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zou over Midden-Delfland ook wel eens die discussie willen voeren. Als de meest hoogwaardige inpassing 600 of 900 mln. meer kost, is het dan redelijk en per definitie noodzakelijk dat het Rijk als enige die optimale inpassing voor haar rekening neemt?

De heer **Leers** (CDA): Dat is alleen een financiële discussie. Wie betaalt mee?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Het is ook een discussie wat de basiskwaliteit is die het Rijk sowieso moet waarborgen. Daar begint de discussie mee. En als dat financiële verschillen oplevert met de optimale inpassing, is dat dan per definitie een financiële verantwoordelijkheid voor het Rijk of niet? Draai het eens om. Waarom zou de inpassingseis die de gemeente Kampen heeft met die tunnel op zichzelf kansrijker moeten zijn in een politiek debat, omdat de gemeente Kampen in staat is om een derde van die meerkosten zelf te dragen? Waarom zou een verdiepte spoorlijn bij Abcoude minder kansrijk zijn in een politiek debat, omdat Abcoude niet een substantieel deel van die meerkosten kan dragen? Op basis van dat soort toevalligheden en toevalstreffers wordt ook heel vaak de politieke afweging medebepaald.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil het pleidooi van de heer Van Heemst om aan dit probleem apart aandacht te besteden, ondersteunen, maar misschien vanuit een iets andere invalshoek dan hij aangeeft. Het gaat hem vooral om een kader voor de afweging van de inpassing per geval. Ik constateer echter dat door dit soort problemen het MIT als afwegingskader op meerjarig perspectief nauwelijks toereikend is.

In het MIT staat dat voor de HSL-oost, afhankelijk van de inpassingsvarianten, 2,5 tot 6 mld. moet worden uitgetrokken. Dan heeft het MIT voor de Kamer nog nauwelijks een functie voor een prioriteitsstelling in een meerjaren-perspectief. Is de heer Van Heemst het met mij eens dat wij juist uit dien hoofde moeten zoeken naar kaders voor dit probleem? Anders kunnen wij ook op langere termijn de goede afwegingen niet meer maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat was ook mijn volgende opmerking. Die kan ik nu laten vervallen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil ook die suggestie ondersteunen, maar ik heb toch nog wel een vraag. De heer Van Heemst sprak over een moeizame discussie over die hele inpassing. Ik ben het met hem eens, maar ik heb het idee dat die moeizaamheid van de discussie bij het kabinet absoluut niet aan de orde is. Als ik de brieven zie die wij de afgelopen week hebben gekozen, was het niet zo bar moeizaam.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is natuurlijk ook een moeizame discussie in de beoordeling door de Kamer van de keuze die het kabinet gemaakt heeft. Over Abcoude zijn inmiddels twee of drie moties aangenomen, waarin de Kamer iedere keer tot uitdrukking brengt dat een maximale inspanning moet worden geleverd om die verdiepte aanleg te krijgen. De minister zegt gewoon dat zij dat niet doet. Wij hebben gelezen wat de minister in Kampen heeft gezegd, toen zij daar 's ochtends op werkbezoek was en wij daar 's middags met een aantal woordvoerders waren. Het is steeds het verhaal "ik doe het niet, ik doe het niet, ik doe het niet".

De heer **Stellingwerf** (RPF): De kloof zit dus niet zozeer in die discussie binnen de Kamer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ook binnen de Kamer. Als je hier bespreekt hoe je de kosten van een verdiepte aanleg of van een hoogwaardige inpassing dekt, is het heel moeizaam om een meerderheid in de Kamer te vinden die daar hetzelfde over denkt. Denk alleen maar eens aan de afweging of meerkosten van de inpassing van een spoorlijn ten laste mogen

worden gebracht van de aanlegkosten van autowegen. Dan zijn wij hier al snel met elkaar in gevecht. De minister geeft in het antwoord op de vragen over "Samen werken aan bereikbaarheid" zelf al aan dat, als de meerkosten van de inpassing van de HSL moeten worden opgebracht binnen het spoorinfrabudget, het dan vertraging op die en die projecten betekent. Voor de PvdA-fractie is het helemaal geen vanzelfsprekendheid dat wij railproblemen oplossen met zogenaamd railgeld en dat wij autowegproblemen oplossen met autoweggeld.

Voorzitter! Ik heb twee hoofdredenen genoemd. Ik heb gezegd dat je de discussie als het ware in een wat normaler en meer afgewogen vaarwater kunt trekken. De tweede reden was het punt dat de heer Van den Berg benadrukte, namelijk dat je ziet aankomen, als je deze benadering doortrekt, dat alleen al om een kwantitatieve inspanning vol te kunnen houden je de komende vijf à tien jaren aanmerkelijk meer budget nodig zult hebben voor de kwalitatieve kant. Dat staat dan nog los van de andere discussie, namelijk dat wij ook voor de kwantiteit, dus de groei van de capaciteit in met name het openbaar vervoer, zullen moeten komen tot een zeer grote uitbreiding van het budget. De heer Leers heeft al de cijfers genoemd die de minister zelf als een minimale uitbreiding beschouwt.

Dit brengt mij overigens bij de vraag of de minister in de loop van het volgende jaar met ons weer de discussie wil opstarten over mogelijkheden om binnen de rijksbegroting te komen tot een kapitaaldienst. Hierover is in het verleden een aantal malen een discussie gevoerd. Een van de hoofdredenen waarom het uiteindelijk een wat stille dood is gestorven, althans waarom het plannetje op een laag pitje is gezet, was dat wij een aantal taakstellingen met betrekking tot het financieringstekort en dergelijke eerst gerealiseerd zouden moeten hebben, wilden wij die overstap naar een kapitaaldienst kunnen overwegen. Ik denk dat het bij de huidige financiële vooruitzichten tijd wordt om die discussie opnieuw op te pakken. Ik zeg dit ook, omdat daarmee een heel ander probleem in een wat ander daglicht komt te staan, te weten de enorme moeizaamheid waarmee wij iedere keer het debat voeren over de kosten

voor infrastructuur, die in een, twee of drie jaar moeten worden opgebracht, terwijl de looptijd of gebruikstijd van die infrastructuur vijftig, zestig, zeventig of tachtig jaar is. Daarmee kom je dus altijd in een onredelijke positie. Wij proberen ons de toekomstwaarde, de lange gebruikswaarde voor ogen te houden. Dat leidt tot opvattingen over kwaliteitseisen die je eraan moet stellen. Het geld dat daarvoor nodig is, kunnen wij echter maar over een, twee, drie of vier jaar uitsmeren. Vanuit de kwaliteitsdiscussie wil ik dus nog eens naar het instellen van een kapitaaldienst voor infrastructuur kijken. Ik wil daarover in de loop van 1997 nader van gedachten wisselen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mag ik hieruit concluderen dat de PvdA-fractie, in tegenstelling tot het verleden, er nu op zich voorstander van is? Wij hebben deze discussie een paar jaar geleden ook gevoerd. Ik heb zelf ook wel eens aangedrongen op het instellen van een kapitaaldienst. Andere fracties, zoals met name de VVD, hebben dat ook gedaan. Begrijp ik het goed dat de PvdA-fractie dit nu een bespreekbaar punt vindt? Ik zou dat zeer toejuichen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja.

Ik zal nog kort iets zeggen over nieuwe transporttechnieken. Aan het einde van deze zomer hebben wij een dag in het gebied van Rotterdam Rijnmond rondgekeken, met name naar de mogelijkheden die kunnen worden ontwikkeld om goederen-transport per buis of pijpleiding te laten lopen. Voor mijzelf was dat in alle opzichten een eye-opener, omdat je dan indringend ziet wat de grote voordelen zijn van dat soort nieuwe technieken. Het is veilig, het is snel, milieuvriendelijk en onzichtbaar, maar in het algemeen nog steeds een vorm van infrastructuur die in hoge mate wordt beschouwd en ook ontwikkeld als een particuliere aangelegenheid. Het zijn over het algemeen bedrijven die zelf in zo'n industriegebied als Europoort-Botlek zorgen voor de aanleg van die pijpleidingen.

In mijn ogen zou er veel voor te zeggen zijn om in een aantal stappen te komen tot een pijp- en buisleidingstelsel als onderdeel van een publieke infrastructuur. Ik heb op de dag dat wij daar waren

niet goed kunnen begrijpen waarom daarbij het particuliere initiatief voorop staat en waarom dat niet dezelfde vanzelfsprekendheid heeft als infrastructuur die gewoon is aan te merken als publieke infrastructuur. Het zal natuurlijk heel veel overhoop halen, er moeten heel wat vragen beantwoord worden. Bezien moet worden wie er toegang tot die vorm van transport hebben. Nagegaan moet worden hoe erop wordt toegezien dat de toegang wordt gewaarborgd en dat iedereen daarbinnen aan zijn trekken komt. Maar ik kan zelf niet goed verklaren waarom het zo ver weg staat van andere vorm van structuur zoals wegen, vaarwegen en spoorwegen.

Het is een ontwikkeling die in de toekomst van grote betekenis kan worden, juist ook vanwege de voordelen die het biedt, ook op kwalitatief gebied. Mijns inziens moet worden onderzocht hoe dit systeem is in te passen in de bestaande systemen. Ik verzoek de minister ons eens een nader inzicht te geven in de mate waarin die ontwikkeling vanuit de publieke sector kan worden bevorderd en tevens aan te geven in welke mate men bij een dergelijke ontwikkeling aanspraken in financiële zin zou moeten kunnen laten gelden op de middelen die voor de publieke infrastructuur op de rijksbegroting beschikbaar zijn en zullen komen.

Naar aanleiding van het algemeen overleg over verkeersveiligheid zal de fractie van de PvdA bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat met een voorstel komen om vanuit het Infracfonds een bedrag in de orde van grootte van 50 à 100 mln. te reserveren voor de verbetering van de verkeersveiligheid door middel van technische voorzieningen aan wegen. Ik zal daar nu niet al te uitgebreid op ingaan. Daarbij zal wat ons betreft moeten worden gekeken naar een rangorde van onveilige wegen en wegvakken. In het verleden hebben wij op ons verzoek een overzicht gekregen waarin de minister had geïnventariseerd wat per provincie de top 10 is van de meest onveilige wegen en wegvakken. Wij zullen daartoe een amendement op de begroting indienen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik neem aan dat u dan concrete projecten of onderwerpen in het MIT gaat verschuiven. Het lijkt mij handig

die verschuivingen dan vandaag al te horen, omdat wij vandaag het meerjarenprogramma behandelen. Ik zou graag weten welke posterioriteiten u ten gunste van deze prioriteit zet.

De heer Van Heemst (PvdA): Dat mag u wel vragen. Dat zullen wij in de toelichting op dat amendement wel aangeven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar wij behandelen toch vandaag het MIT?

De heer Van Heemst (PvdA): Jazeker, maar dat doen wij dus voor de begrotingsbehandeling. En bij de begrotingsbehandeling gaat het om amendementen op de begroting van Verkeer en Waterstaat. In dat financiële amendement zullen wij aangeven hoe wij de dekking van dat onderdeel verkeersveiligheid geregeld willen zien.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij behandelen vandaag het meerjarenprogramma. Ik neem aan dat u met uw voorstel andere onderwerpen van het meerjarenprogramma gaat wegschuiven. Dan zou het toch aardig zijn als wij tijdens de behandeling van het meerjarenprogramma, namelijk nu, weten welke onderdelen van het programma u minder relevant vindt.

De heer Van Heemst (PvdA): Dat ziet u dan wel als het amendement er is. Het is vandaag toch niet de dag om amendementen in te dienen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Waarom niet? Bij het MIT kunnen toch ook amendementen worden ingediend? Of niet? Het is een onderdeel van de begrotingsbehandeling.

De heer Van Heemst (PvdA): Bij de begrotingsbehandeling komen wij met amendementen op een aantal punten. Dit is er één van. Wij zullen aangeven hoe wij een amendement dekken om binnen het Infracfonds een bedrag in de orde van 50 mln. te bestemmen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Het is niet oninteressant, maar ik denk dat de minister op zichzelf wel een beetje gelijk heeft met haar vraagstelling. Ik ben in ieder geval

ook benieuwd naar de verschuivingen die ten gevolge van het amendement zullen optreden. U kunt het toch wel verklappen, nu de begrotingsbehandeling al over een week zal plaatsvinden? Want als u nu nog moet verzinnen waar u dekking voor uw voorstellen gaat vinden, is dat toch ook rijkelijk laat. Kunt u aangeven binnen welke cluster dat bedrag gevonden moet worden? Is dat bezuinigen met betrekking tot de infrastructuur binnenvaart, spoor of wegen?

De heer Van Heemst (PvdA): U mag van het laatste uitgaan.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dan neemt de sympathie toe.

De heer Van Heemst (PvdA): Wij hebben het over de verkeersveiligheidsvoorzieningen, de wegtechnische voorzieningen. Daarvoor moet binnen het infrastructuurfonds blijvend een bedrag worden gereserveerd.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): U wilt dus meer geld besteden aan een verbetering van de verkeersveiligheid. En dat wilt u doen door te temporiseren of te schrappen in het wegenprogramma.

De heer Van Heemst (PvdA): In die richting moet u het zoeken. Dat lijkt mij ook een zeer voor de hand liggende richting.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Zeker.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Ik luister met veel belangstelling en ik word wel erg benieuwd naar het wegnelpunt dat niet zal worden opgelost. Ik begrijp dat de heer Van Heemst niet wil zeggen welke weg hij wil schrappen. Kan hij misschien wel zeggen in welk landsdeel hij wil gaan schrappen?

De heer Van Heemst (PvdA): Ik beloof dat wij iets zullen uitzoeken dat zó sympathiek is dat wij u maximaal in verleiding brengen om er voor te stemmen!

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Ik wil aan dit verstoppertje spelen niet meedoen. De heer Van Heemst is anders zo helder. Waarom kan hij nu niet duidelijk zijn? Laat hem hier helder zeggen wat de PvdA-fractie

beoogt, zodat wij daarover kunnen praten en argumenten kunnen uitwisselen. Mijnheer Van Heemst, houdt u eens op met verstoppertje spelen en geeft u eens aan welke dekking u heeft gevonden voor uw amendement. Langzaam aan wordt duidelijk dat het gaat om de wegen, misschien in het Zuiden of misschien in het Noorden. Maar de heer Van Heemst kan toch gewoon zeggen waarom het gaat?

De heer **Van Heemst** (PvdA): De hoofdvraag is of wij op de rijksbegroting Verkeer en Waterstaat een bedrag in de orde van grootte van 50 mln. jaarlijks beschikbaar willen hebben voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Het zal dus een amendement worden op de begroting Verkeer en Waterstaat. Dat amendement ligt er volgende week. Wij kunnen in het plenaire debat over de begroting vaststellen of er steun voor is, ja of nee. Als u het eens bent met de dekking, mijnheer Leers, stemt u voor het amendement. Bent u het er niet mee eens, dan stemt u tegen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Van Heemst, zijn betoog te vervolgen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wat een onrust ineens! Wij zijn geen 1200 mln. aan het verschuiven!

De heer **Leers** (CDA): Precies om die reden. U doet alsof het gaat om een pietepouterig punt. Geeft u dan concreet aan waarom het gaat.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Van Heemst nogmaals, zijn betoog te vervolgen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat relatief om een klein bedrag. Het amendement dat wij indienen, zal onderdeel van de begrotingsbehandeling uitmaken.

Voorzitter! De brief over de verdiepte spoorlijn bij Abcoude hebben wij vrijdag ontvangen. Ik blijf de afweging tussen de meerkosten en het blijvende voordeel redelijk vinden. Hoe kan het ook anders. Op dit punt ligt er dus nog steeds een conflict met de minister. Zij zegt: ik doe het niet. Vervolgens biedt zij een kleine opening. Zij schrijft: dit betekent dat een verdiepte ligging alleen mogelijk is als andere partijen bereid zijn om deze meerkosten

vrijwel volledig voor hun rekening te nemen. Wil de minister aangeven of zij een poging zal wagen om er een mouw aan te passen en om de andere partijen aan tafel te krijgen? Of wacht zij af of de andere partijen zich bij haar melden? En als de minister echt niets wil, moet zij dat ook zeggen. Anders zeurt het nog jaren door. Op basis van de brief zeg ik: minister, waagt u zelf ook een poging om de andere partijen aan tafel te krijgen en te bezien of er mogelijkheden zijn.

Bij de A4 Midden-Delfland speelt de kwestie die de heer Leers noemde. Hoe verhoudt zich de uitvoering van een aantal werkzaamheden aan de Kruithuisweg ten zuiden van Delft tot de mogelijke uitvoering van de laatste schakel door Midden-Delfland? Als bij die laatste schakel gekozen wordt voor verdiepte aanleg, worden die werken aan de Kruithuisweg dan niet op de verkeerde manier uitgevoerd?

Wij willen apart praten over de laatste schakel. Van bestuurders in het gebied heb ik begrepen dat zij niet weten of er nu wel of niet een brief aan het kabinet ligt. Ik zie aan de minister dat die brief eraan zit te komen. Dan hebben wij een document om onze gedachten te bepalen en tot een beoordeling te komen. Zelf ben ik nog lang niet zover dat ik zeg: die A4 is daar zo absoluut noodzakelijk, dat wij die kant per se op moeten. Ik zou nog wel eens een zorgvuldige discussie willen voeren over nut en noodzaak. Na die discussie wil ik kijken naar de vraag hoe wij tot een verantwoorde inpassing kunnen komen. Daarbij speelt de financiële afweging. Als het alleen op die plek kan, ook kijkend naar het toekomstig gebruik van de hele A4, en je hebt die tunnel of verdiepte aanleg nodig, dan heb je op een andere manier wederom een nut- en noodzaakdiscussie te voeren. Als aanleg alleen verantwoord is op die heel hoogwaardige manier, kan de rekening dusdanig hoog worden, dat de aanleg in termen van de inzet van schaarse middelen niet langer verantwoord is.

Ik hoop dat de heer Leers en mevrouw Verbugt bereid zijn om bij zo'n wegproject op dezelfde manier vanuit de Kamer het debat voor te bereiden als zij doen bij allerlei spoorprojecten. Ik heb dat wel eens eerder gezegd. Spoorprojecten voor goederen- of personenvervoer worden op een zodanige manier

behandeld, dat de indruk kan ontstaan dat wij bezig zijn met het organiseren van milieurampen, terwijl wij in feite bezig zijn met het op poten zetten van milieuvriendelijk vervoer. Wegprojecten worden daarentegen nogal eens in betrekkelijk korte tijd, misschien wel eens wat gemakkelijk afgedaan. Ik stel de collega's voor om op het moment dat wij gaan praten over de laatste schakel van de A4 op werkbezoek te gaan, een hoorzitting te houden en belanghebbenden te interviewen.

Misschien is het goed om ons, op het moment dat wij daar ronds-tappen, te realiseren wat er in dat gebied, dat onder een reconstructiewet valt, allemaal op het spel staat. Wat er op het spel stond op het moment dat de reconstructiewet ongeveer 25 jaar geleden werd aangenomen, heeft in een aantal opzichten alleen maar aan betekenis gewonnen. Het is een gebied dat 25 jaar geleden al onder druk stond. Ik denk aan de toegenomen verstedelijking en mobiliteit. Die druk is alleen maar toegenomen. Ook in het licht daarvan moet de laatste schakel worden bezien.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Van Heemst is nog niet overtuigd van de noodzaak van dat stukje A4 en wil een nut- en noodzaakdiscussie voeren. Gaat het dan om het nut en de noodzaak van dat stukje weg als zodanig of om de wijze van inpassing?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat mij ook om het eerste. Ik zou nog wel een keer het verhaal willen horen waarom die schakel nuttig en noodzakelijk is. Ik wil kunnen afwegen of een investering in dat gebied ter wille van een autoweg beter is dan additionele investeringen in het openbaar vervoer in de stedelijke gebieden van Rotterdam en Den Haag.

De heer **Leers** (CDA): De heer Van Heemst pleit ervoor zorgvuldiger te kijken naar aan- en inpassingen van wegen. In zijn algemeenheid kan ik dat onderschrijven. Ik vind echter wel dat hij hiermee een valse tegenstelling creëert. Bij grote infrastructuurprojecten, zoals de HSL en de Betuwelijn, hebben wij de wettelijke PKB-procedure te volgen. In die procedure is de inspraak en dergelijke geregeld. Bij wegen is dat echter niet aan de orde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Natuurlijk wel!

De heer **Leers** (CDA): Niet op dezelfde manier. Als de heer Van Heemst pleit voor overleg met de regio, provincies en andere betrokken om te zoeken naar maatwerk bij de inpassing, dan ben ik het met hem eens. Zie ik dat juist?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil de besluitvorming in de Kamer zo organiseren, dat wij ons op dezelfde zorgvuldige manier oriënteren op de gevolgen van een dergelijk kabinetsbesluit als bij andere grootschalige infrastructuur. Volgens mij kan dat in een betrekkelijk korte tijdsspanne gebeuren. De heer Leers zegt gelukkig dat hij het daarmee eens is. Dat is misschien een goed begin.

Ik sluit mij aan bij de vragen die over de Zuidwillemsvaart zijn gesteld. Hetzelfde geldt voor de Hemboog en spoor 16. Ik heb al een aantal malen verwezen naar de IJsselpassage bij Kampen.

Uit de antwoorden van de minister blijkt dat een versnelde aanleg van de Hanzelijn ten opzichte van het jaar 2007 onhaalbaar is. Misschien dat zij kan aangeven waarom de verdere afronding van procedures daarbij een factor van betekenis is. In de beantwoording stond immers ook dat alle procedures begin 2000 zouden kunnen zijn afgerond.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben als standpunt ingenomen dat de doortrekking van rijksweg 15 naar de A12 voorlopig niet aan de orde is. Wordt overwogen om dat project uit het structuurschema Verkeer en Vervoer te schrappen?

Ten aanzien van het Wilhelminakanaal bij Tilburg dring ik aan op een versnelling van de voorbereiding. Ons lijkt dat een project dat zeer de moeite waard is. Waarom wordt nu al aangegeven dat, als de minister eind 1996 een besluit neemt om een planstudie uit te voeren, deze studie twee jaar moet duren? Ik wijs op het antwoord op vraag 50. Kan deze termijn bij een positief besluit niet aanmerkelijk worden bekort?

Ik kom dan op de aanpak binnen het departement van lightrailachtige projecten. Deze zaak zit ons zeer hoog. Goede projecten dwingen te zijner tijd hun eigen financiering af. Dat is een interessante kant van de druk die de Kamer legt op het beschikbaar krijgen van zoveel

mogelijk projecten die uiteindelijk voor uitvoering gereed liggen. Je moet niet altijd maar afremmen, omdat het budget beperkt is. Je kunt ook zeggen dat goede plannen moeten worden versneld, omdat zij dan ook de kans lopen om mee te doen als er iets extra's is te vergeven. Er ligt nu kennelijk weer 850 mln. op de plank. Hadden wij maar drie goede randstadrailachtige projecten bij de hand. Dan konden wij misschien met z'n allen minister Zalm nog eens over de streep trekken.

Is er binnen Verkeer en Waterstaat iemand verantwoordelijk voor Randstadrailprojecten? Er is een projectleider voor de HSL en één voor de Betuwelijn. Is deze kwestie ook zo goed ingepast in de organisatie van het departement?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Daarvoor is de directeur-generaal verantwoordelijk.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar er is geen projectleider Randstadrail.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die stel je meestal aan als je met de uitvoering van een project bezig gaat.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat brengt mij op een andere vraag. Mobiliseert Verkeer en Waterstaat haar kennis om regio's en provincies een stap vooruit te helpen bij het voorbereiden van die projecten? Ik krijg nog wel eens de indruk dat het vaak andersom is. Er lijkt wat te worden geremd in plaats van gestimuleerd. Als dat het geval is, dan is dat zorgelijk. De projecten in dit deel van Nederland hebben namelijk een grote toekomstwaarde.

Ik volg het pleidooi van de provincie Zuid-Holland om het project van de Rijn en Gouwelijn te blijven beschouwen als één integraal project. Ik vind dat een veelbelovend project dat niet te knippen is. Is de minister voorts bereid om het project, dat uiteindelijk een spoorverbinding van Spijkenisse, via Rotterdam, naar Scheveningen moet opleveren, voor een deel te ontwikkelen als pilotproject? Dan kunnen wij namelijk bezien hoe daadwerkelijk tot de uitvoering van één van de geselecteerde projecten op dit punt kan worden gekomen. Ik breng dit onder andere naar voren, omdat ik al 15 jaar de discussie

meemaak over de metro/ lightrailachtige oplossing die de Zoro-lijn, tussen Zoetermeer en Rotterdam, zou moeten bieden. Volgens mij is die kwestie het stadium van het papier nog steeds niet gepasseerd. Als je ook nog eens tien jaar na nu nodig zou hebben om de eerste sneltramachtige verbinding daar daadwerkelijk te laten rijden, dan heb je het bij dit soort projecten over termijnen waar je buitengewoon moedeloos van zou kunnen worden.

De vraag is dus of binnen Verkeer en Waterstaat voldoende gevoel van urgentie bestaat voor lightrailachtige projecten. In tal van opzichten zijn dat namelijk onmisbare, nieuwe voorzieningen in de Randstad. Is de organisatie daar voldoende op toegesneden? Is de organisatie voorts bereid en in staat om die projecten voor te bereiden en om er een positieve impuls aan te geven, zodat die plannen er daadwerkelijk komen, zodanig dat ze hun eigen financiering als het ware organiseren?

De minister kijkt er wat afstandelijker naar. In het antwoord op vraag 97 zegt ze dat er begin 1997 een inventarisatie wordt uitgebracht over de mogelijkheden, de knelpunten en de oplossingen. Dat is echter niet de benadering, waarvan ik denk dat die de doorbraak kan opleveren als het gaat om het gereed voor uitvoering krijgen van Randstadrail- en lightrailachtige projecten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De behandeling van dit MIT lijkt een beetje tussen wal en schip te vallen, enerzijds vanwege het feit dat de middelen in het kader van samenwerking en bereikbaarheid, voor de jaren 1998-2002, pas volgend jaar in het MIT naar voren komen, anderzijds vanwege de financiering van de HSL. Dit vraagt namelijk om een herprioritering binnen het cluster spoor. Ook dat zit nog niet in het MIT. De waarde van de behandeling van het MIT van dit jaar, voor de komende jaren, is dus wat anders dan die van afgelopen jaar. Wij komen daar ongetwijfeld op terug.

Voorzitter! Ten aanzien van samenwerking en bereikbaarheid – wat betreft het MIT is het eigenlijk niet anders – kiest het kabinet voor elk wat wils. Dat is niet de keuze die de fractie van GroenLinks zou willen maken. Wij zouden vooral willen

kiezen voor een trendbreuk, voor duurzaamheid en leefbaarheid. Dat zijn de belangrijke steekwoorden die ik hier als uitgangspunt namens mijn fractie naar voren zou willen brengen. Dat zegt ook iets over de inzet van je financiële en fiscale instrumentarium en je investeringsmiddelen. Ik zeg dat ook in de richting van collega Van Heemst die natuurlijk een punt heeft waar hij constateert dat er in toenemende mate discussies plaatsvinden over de vraag wat je tegen welke prijs en op welke manier kunt bereiken. Mij dunkt dat je veel nadrukkelijker een keuze moet maken tussen infrastructuur en het schrappen in het wegenprogramma. Volgens mij is dat een onvermijdelijk proces als je het aspect van de leefbaarheid meer aandacht wil geven dan tot nu toe. Ik ben het met de minister eens dat het optuigen van het railprogramma meer sympathie heeft dan het in de optiek van de heer Leers verder optuigen van het wegenprogramma.

De heer **Leers** (CDA): U zegt het op dit punt eens te zijn met de minister, maar ik wijs erop dat de minister een evenwichtig beeld heeft geschilderd, in de zin dat zij naast het openbaar vervoer, aandacht geeft aan de wegen. U kunt het op dit punt dus niet met de minister eens zijn, aangezien zij precies doet wat ik ook zeg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het verschil tussen de minister en u enerzijds en de fractie van GroenLinks anderzijds is dat wij ten aanzien van het schrappen in het wegenprogramma verder zouden willen gaan ten faveure van investeringen in het openbaar vervoer. De vraag ligt namelijk terecht voor hoe je binnen het huidige financieringsbudget datgene kunt bereiken wat de samenleving van ons vraagt en hoe je eventuele additionele middelen kunt gebruiken. Ik wijs in dit verband op de besteding van de meevaller van 850 mln. die minister Zalm vanochtend bekendmaakte. Ik vind dat dit bedrag niet aangewend moet worden ter verlaging van het financieringstekort, maar dat dit geïnvesteerd moet worden in de samenleving. Een zaal verderop wordt er over de zorg gesproken. Er is dus een hele discussie te voeren over de vraag waaraan je dat geld zou moeten besteden. Punt is echter dat het om

eenmalig geld gaat, hetgeen de situatie wat betreft de besteding wat lastig maakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft het over eenmalig geld. Echter, als je dat gebruikt ter verlaging van het financieringstekort, levert dat je wel structureel een rentebesparing op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is zeker zo. Ik constateer echter dat het kabinet al onder de doelstelling zit met betrekking tot het financieringstekort, zoals het die zelf heeft geformuleerd. Daarmee behoort zij tot de besten waar het gaat om de criteria voor toetreding tot de EMU. In dat licht zijn wij er geen voorstander van om meevallers op de rijksbegroting, zeker niet in de orde van grootte van 850 mln., te besteden aan een verdere verlaging van het financieringstekort. Wij zouden die middelen willen investeren in dit land zelf. Dan kan er uitgebreid gediscussieerd over worden of dat moet en kan via infrastructuur of het pakket collectieve voorzieningen, waarbij het structureel om kleine bedragen gaat. In de andere zaal wordt waarschijnlijk urenlang gezocht naar 50 mln. structureel voor de gehandicapten of wie dan ook.

Ten aanzien van het MIT is het zorgelijk dat de onderuitputting een belangrijk probleem blijft. Alle pleidooien voor verbetering van de aanpak van het mobiliteitsinfarct leiden nog steeds niet tot een oplossing van dit vraagstuk. Ik hoop dat de minister hierop in haar bijdrage nader zal ingaan. Het is merkwaardig dat op blz. 20 van het MIT staat dat de uitbreiding van de wegcapaciteit enerzijds meer autoverkeer aantrekt, terwijl er anderzijds een zeer imposant wegenprogramma in het MIT is opgenomen. Wij zijn het met die richting niet eens.

Dat geldt ook voor de railinfrastructuur. Er is sprake van een aantal vertragingen – voorbereiding, uitvoering, prijsstijging – ten opzichte van het vorige programma. Ik verneem daarover graag iets meer van de minister. Een meer fundamenteel probleem is dat de financiering van de HSL voor een belangrijk deel ten koste lijkt te gaan van het nationale railprogramma, ongeveer 20%; een bedrag van 1,4 mld. Wij maken ook die keus niet. Ik

verwijs naar de motie hierover van collega Vos ingediend tijdens het debat over de HSL. Er is een realisatieprogramma voor het personenvervoer ten bedrage van 9,4 mld. en een planstudieprogramma van 3,6 mld., waarin nog verschuivingen van 1,4 mld. aangebracht moeten worden. Wat stelt het MIT dan nog voor? Naar mijn mening buitengewoon weinig.

In antwoord op schriftelijke vragen worden dertien projecten naar achteren geschoven. De minister kan daar in haar eerste termijn wellicht even op ingaan, want ik heb daar de tijd niet voor. Een en ander stemt mij tot grote zorg. Dat geldt ook voor de planstudieprojecten, die pas vanaf 2000 kunnen starten. De financiering van de HSL legt wel een erg groot beslag op het nationale railprogramma. De internationale reiziger lijkt uitgespeeld te worden tegen de nationale. Wij willen die richting niet op.

De heer **Verbugt** (VVD): Vorig jaar hebben wij over de uitbreiding van Schiphol gesproken. Uw fractie was er toen groot voorstander van om mensen op de middellange afstand in ieder geval het alternatief van een snelle trein te bieden. Daarvoor moet geïnvesteerd worden. Als ik u nu beluister, kiest u noch voor Schiphol noch voor de HSL.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heeft u verkeerd begrepen. Wij kiezen inderdaad tegen Schiphol. U heeft ook begrepen dat wij voor het concept van een hogesnelheidslijn zijn, maar wij hebben er bezwaar tegen als de financiering voor 20% ten koste gaat van het nationale railprogramma. Wij hebben altijd gedacht dat de HSL uit het FES gefinancierd zou worden. Wij hebben problemen met financiering van de HSL ten koste van het nationale railprogramma. Wij hebben ook een alternatief aangedragen.

Ik kom op de door het kabinet vrijgemaakte middelen voor het uitbreiden van de weginfrastructuur rondom Schiphol. Wij vinden dat daarop bezuinigd kan worden. Een belangrijk deel van die middelen kan worden aangewend om de financiering van de hogesnelheidslijn sluitend te maken. De aanleg van die lijn mag niet ten koste gaan van de dertien genoemde projecten, zoals de Utrechtboog, de Hemboog, om nog maar niet te spreken over de

aanleg van de HSL-oost, die waarschijnlijk een veer moet laten voor de HSL-zuid. Dat is toch merkwaardig?

Voorzitter! Ik vraag de minister om een reactie op de energievoorziening voor railvervoer. De netspanning schiet tekort. De Nederlandse Spoorwegen houden mijns inziens terecht een pleidooi om de verhoging van de netspanning sneller te realiseren. Hoe denkt de minister daarover?

In het kader van lightrail is een pilotproject aangekondigd via de Hofpleinlijn. Kan de minister iets meer zeggen over de plannen die zo langzamerhand de tekentafel lijken te ontstijgen? Kunnen sternetachtige constructies en regionaal naar voren worden gehaald?

Voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer is het gebruik van de fiets naar de trein belangrijk. De ENFB heeft een aantal suggesties gedaan voor het verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor de fiets. Misschien kan de minister daarop ingaan.

Ik vind dat de motie-Verbugt met betrekking tot de spoorlijn Nijmegen-Roermond buitengewoon matig wordt uitgevoerd. Ik heb al vaker gepleit voor verdubbeling en elektrificatie. Dat is voorzichtig in de plannen opgenomen, maar de uitvoering ervan is nog lang niet in zicht. Dat staat in schril contrast met het geld dat is uitgetrokken voor de aanleg van het ontbrekende stuk van de A73. Graag hoor ik hier een reactie op.

Ik sluit mij aan bij de vraag van collega Leers over het Veerse Meer.

De A4, Delfland. Dat is een belangrijk punt. Wij hebben ons altijd uitgesproken tegen een A4 door Midden-Delfland. Ik merk dat collega Van Heemst nog een discussie wil voeren over het nut en de noodzaak van het aanleggen van het ontbrekende stuk, het zuidelijke deel, vlak boven Vlaardingen tot Delft. Aan de ene kant zullen wij elke gelegenheid die wij kunnen aangrijpen om het gebrek aan nut en noodzaak voor die weg aan te tonen, aangrijpen. Aan de andere kant dacht ik zelf dat dit station gepasseerd was. Ik wil het de minister in dit debat echter niet te makkelijk maken. Ik sluit mij dus aan bij het genoemde pleidooi, maar als je het doet, geldt "wie zich brandt, zal op de blaren zitten" en dan moet ook naar de aspecten leefbaarheid en inpassing worden gekeken. Dan

moet hier maar alles uit de kast getrokken worden voor de verdiepte aanleg.

Over het hoogwaardig openbaar vervoer voor Utrecht is nog niet gesproken. Hierbij zijn toch een aantal kritische kanttekeningen te plaatsen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat betreft uw eigen wethouder!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Precies. Dat is nou de reactie van D66: het is je eigen wethouder. Misschien omdat het mijn eigen wethouder is, wil ik de minister vragen bij de definitieve goedkeuring van dat programma nog eens kritisch naar de contra-argumenten te kijken. Er zijn veel argumenten voor, maar er is ook een aantal kritische kanttekeningen bij te maken. Misschien kan zij daar nog eens op ingaan.

Ik heb in deze Kamer al vaak gepleit voor Breda-Utrecht, tot nu toe zonder succes. Nu heb ik de heer Leers horen spreken – en dat kan toch niet alleen maar met de verkiezing in Brabant te maken hebben – en hij pleit voor het opnemen van Breda-Utrecht in de verkenningsfase. Hiervoor wil ik opnieuw pleiten. Misschien moeten wij hierover in dit debat een kameruitspraak doen en de minister vragen, dat traject nadrukkelijk te laten onderzoeken.

Delft viersporig. Gaat het niet via de HSL, dan moet het op een andere manier. Dat zal toch een keer duidelijk moeten zijn. In de brief van de minister heb ik een heel voorzichtige nuance gelezen over de verdiepte ligging Abcoude. Ik zie dat de minister "nee" schudt, maar dat zie ik maar even niet. Misschien kan de minister dit nader toelichten en daarbij ingaan op de woorden van de heer Van Heemst over het bij elkaar halen van de partijen die eventueel voor financiering moeten zorgen.

De heer **Leers** (CDA): De heer Rosenmöller vroeg terecht aandacht voor de tractie-energievoorziening. Vindt de heer Rosenmöller ook niet dat het rapport Railnet van maart jongstleden zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd moet worden?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind het altijd prima als iets naar de Kamer wordt gestuurd. Ik heb

geen zin om daarover genuanceerd te denken. Het rapport Railnet moet naar de Kamer komen, zeker. Ik ken het pleidooi van de heer Leers daarvoor. Dat hebben wij ook altijd ondersteund.

Ik denk dat de congestie op de weg en de congestie op het spoor toenemen. Dat is niet in de laatste plaats te wijten aan de problemen met de netspanning. Daar heb ik buiten de Kamer al vaker iets over gezegd. Ik meen dat dit debat er ook toe dient, te proberen dat ingewikkelde en kostbare proces, dat ongetwijfeld en onvermijdelijk over jaren zal zijn uitgesmeerd, iets te versnellen om daarmee de capaciteit op het bestaande spoor maximaal te gebruiken en te verbeteren.

De vergadering wordt van 13.13 uur tot 14.00 uur geschorst.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik was graag bereid om mijn collega van GroenLinks een extra minuutje te geven, maar ik wil de heer Leers geen ijdele hoop geven. Ik verzoek u, voorzitter, mij dus te waarschuwen na twintig minuten.

Mijnheer de voorzitter! De VVD-fractie stelt vast dat het kabinet een hoge prioriteit geeft aan infrastructuur en het bereikbaar houden van ons land. Wij zijn het met het kabinet eens dat de bereikbaarheid van de mainports en economische centra in de Randstad en goede achterlandverbindingen van groot belang zijn voor het economisch en maatschappelijk functioneren van ons land. Wij willen voorkomen dat Nederland dichtslibt. Het kabinet zal vaart moeten maken met een aantal selectieve uitbreidingen van het wegennet. Ook mijn fractie erkent dat dit alleen niet voldoende is. Wij zullen eveneens meer moeten inzetten op de ontwikkeling van alternatieven voor het weggebruik. Dit vraagt om forse infrastructurele investeringen voor het openbaar vervoer en het goederenvervoer over spoor en water.

Het kabinet wil door een verschuiving extra middelen inzetten voor de Randstad. Nu zijn er in de Randstad veel files en lange files. Dit vraagt om maatregelen. Natuurlijk moeten dus hier zware accenten liggen. Wat wij niet moeten hebben, is dat het beleid te gemakkelijk voorbijgaat aan de bereikbaarheidsproblemen in andere landsdelen. Wij zien op dit

moment dat het filevirus vooral buiten de Randstad hard toeslaat: buiten de Randstad groeien de files het hardst. Ik kijk in dit verband met enige zorgen naar de toenemende congestie rond de stadsgewesten van Den Bosch, Arnhem/Nijmegen, Eindhoven en Amersfoort, om een paar voorbeelden te noemen. Een actief investeringsbeleid voor geheel Nederland blijft daarom voor mijn fractie de grondslag van het MIT. Hoe kijkt de minister aan tegen de samenhang tussen de beleidsinvesterings- en de Randstad en de mobiliteitsontwikkeling elders?

Als ik kijk naar het voorliggende MIT kan ik alleen maar constateren dat de infrastructuuragenda van Verkeer en Waterstaat goed vol is. Desondanks zal er ook voor de middellange en lange termijn nog veel te doen zijn. De VVD-fractie trekt daaruit de conclusie dat er voor de komende periode structureel meer geld uitgetrokken zal moeten worden voor infrastructuur. Op zichzelf zijn wij blij met de sterke adhesie- en betuigingen die de minister daarbij krijgt van minister-president Kok. Wij stellen vast dat het maatschappelijk draagvlak voor infrastructuur groeit. De ene na de andere maatschappelijke organisatie komt met een delfplan voor de infrastructuur.

Met tevredenheid stellen wij aan de ene kant vast dat het kabinet die signalen oppakt. Aan de andere kant roept het kabinetsbeleid ook teleurstelling op, vooral als wij zien dat er ook dit jaar weer sprake is van onderuitputting. Er is sprake van onderuitputting ondanks een stuwmeer aan projecten. Er zal daarom met meer kracht gewerkt moeten worden aan het uitvoerings-gereed maken van projecten. Dit vraagt om aanpassingen, niet alleen in de personele organisatie maar ook in de financiële planning. Die planning moet doorzichtiger worden. Wij hebben enkele voorzetten kunnen zien. Dit brengt mij tot de vraag hoe het thans staat met de voorbereidingen om te komen tot een kapitaaldienst voor infrastructuur. De minister weet dat dit een lang gekoesterde wens is van de VVD-fractie. Nu er steun voor komt van de PvdA-fractie stellen wij vast dat het draagvlak in de Kamer hiervoor groeit.

Net zo belangrijk of misschien nog belangrijker is dat ook stappen worden gezet om te komen tot stroomlijning van de

besluitvormingsprocessen. Ook dit jaar veroorzaken de vertragingen in het planningsproces van de Betuweroute weer de bulk van de onderuitputting. Als wij daar straks ook nog een sukkelende Bosvariant van de HSL bij hebben, zal het alleen maar erger worden, vrezen wij. Maar nu even terug naar het punt van de procedures. Ik heb het vorige jaar gezegd en ik zal het wellicht ook het volgende jaar weer aanroeren: de VVD-fractie vindt dat de stroperigheid in de procedures moet worden aangepakt.

Een aantal kamers van koophandel heeft ons dit jaar een aandoenlijke bloemlezing bezorgd van boeiende spoorprojecten en weg-aanpassingen die langs vele zijwegen verlopen. Het kabinet geeft in de nota Samen werken aan bereikbaarheid enkele aanzetten voor het verkorten van besluitvormingsprocedures. Hierin zien wij enerzijds een ondersteuning, anderzijds een pleidooi voor een verdere aanscherping van dit beleid. Mogen wij in het begrotingsjaar verdergaande stappen van het kabinet verwachten en waar staat deze minister als het gaat om het stroomlijnen van de besluitvormingsprocedures voor infrastructurele projecten? Wat mogen wij verwachten als het om de "ontstopping" gaat?

De voorgenomen versnelling in de aanleg van infrastructuur zal betekenen dat projecten het MIT sneller moeten gaan doorlopen. Is de minister ervan overtuigd dat dit binnen de wettelijke procedures en termijnen kan? Wij zijn daarvan nog niet op voorhand overtuigd. Het probleem van de stagnaties die tot onderuitputting leiden, is tot nu toe hardnekkig gebleken, zulks ondanks alle goede voornemens. Het kan niet zo zijn dat wij dit jaar besluiten tot een investeringsimpuls en dat later weer moet worden geconstateerd dat ook ten aanzien daarvan onderuitputting is ontstaan. Wat heeft de minister achter de hand voor het geval procedures toch weer vastlopen? Met betrekking tot Schiphol hebben wij gezien dat er alle reden is om de vijfde baan versneld aan te leggen, maar binnen de te volgen procedures kan dit niet echt van de grond komen.

Voorzitter! We zien het gevaar dat het straks overal vastloopt. Nederland loopt vast in zijn mobiliteit en de overheid mist voldoende slagkracht omdat zij vastloopt in

procedures. Dit geldt voor het Rijk maar in toenemende mate ook voor de provincies. In alle jaren dat ik het MIT behandel, heb ik daar nog geen turbokracht in kunnen ontdekken. Dit brengt mij tot de vraag wat het kabinet achter de hand heeft wanneer het binnen de vastliggende procedures en termijnen allemaal zo snel niet blijkt te gaan. Zou het niet verstandig zijn, nu al een lex specialis voor de infrastructuur voor te bereiden of in elk geval achter de hand te houden? Wij hebben de les van het Schipholdebat geleerd. Op het moment dat de noodzaak zich aandient, is het al te laat om met een versnellingsactie te beginnen. Eventueel dienen wij op dit punt een motie in.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Wij hebben enige tijd geleden de VROM-begroting behandeld en bij die gelegenheid is door de heer Hofstra een motie ingediend waarin wordt bepleit, een onderzoek te doen naar mogelijkheden om via bijzondere wetgeving tot versnelling van uitvoering van infrastructuurprojecten te komen. Nu bepleit mevrouw Verbugt om direct al een speciale wet te maken. Is de opstelling van de fractie van de VVD wel consistent?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzover het om de VROM-begroting gaat, moet u het wat ruimer zien dan alleen de verkeersinfrastructurele projecten. Wij behandelen hier het MIT en de versnellingsoperatie die daarbij aan de orde is. In deze discussie gaat het dus specifiek om infrastructurele projecten. Dat wij ten aanzien van die grote projecten een versnelling verlangen, is niet nieuw. Dat heb ik ook het vorige jaar al gezegd en ook het jaar daarvoor. Wij willen nu vaart maken omdat we zien dat het overal vast begint te lopen. De maatschappij vraagt om oplossingen en wij vinden dat wij niet moeten treuzelen met procedures maar moeten nagaan waar "ontstopping" kan worden gerealiseerd. De minister heeft haar voornemens aan ons voorgelegd – en daar kan ik mij in vinden – maar wij vrezen dat de zaak niettemin zal vastlopen. Het debat over de onderuitputting hebben wij al een aantal keren gevoerd, maar wij zien dat dit onderwerp steeds terugkomt. Daarom is het misschien goed om

over andere procedurele oplossingen na te denken. Vandaar mijn vragen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Wat bedoelt u nu precies met die lex specialis? Doelt u op het voorstel van uw collega Te Veldhuis?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, onze fractie praat met één mond.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat was nou juist het onderwerp van de motie-Hofstra. U moet nog maar eens goed met uw fractiegenoten praten. Ik ben het met deze ideeën wel eens maar het werkt verwarrend wanneer in verschillende commissies verschillende uitwerkingen van hetzelfde onderwerp worden gepresenteerd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat over hetzelfde.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan lijkt het mij toch verstandig om te volstaan met één motie en er hier niet een andere motie naast te leggen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Deze motie slaat op het MIT.

Voorzitter! Over de beleidsmatige aspecten van de versnellingsoperatie komen wij nog te spreken bij de begrotingsbehandeling. Gelet op de mij ter beschikking staande spreektijd, wil ik nu overstappen op een aantal concrete projecten. Laat ik maar beginnen met de bereikbaarheid van de Randstad, die ons allen zorgen baart. In ieder geval moet een aantal knelpunten in de weg-infrastructuur opgelost worden. Wij pleiten er dan ook voor dat de werkzaamheden ten behoeve van de A4 tussen Delft en Schiedam snel kunnen starten.

Mijn fractie vraagt ook nog aandacht voor de flessenhals tussen Hoogvliet en Klaaswaal. Vooral nu ook de tweede Beneluxtunnel is opgenomen in het realisatieprogramma van het MIT moet er ook aangaande dit stukje in het A4-tracé duidelijkheid komen. In het kader van het bestuurlijk traject ROM-Rijnmond is er al een verkenning geweest. Wij hebben inmiddels de Randstadnota ontvangen, waarin een ontwikkeling van de noordrand van de Hoeksche Waard in aansluiting op de ontwikkeling van Rotterdam in beeld komt. In het licht van die ontwikkelingen

vinden wij dat het verbindingsstuk in de A4/Zuid Hoogvliet/Klaaswaal ten minste een plaats verdient in de verkenningstabel van het MIT. Wij hebben het nog liever in de planstudietabel, omdat er al een verkennende studie is geweest in het kader van ROM-Rijnmond, zoals gezegd. Ziet de minister hiertoe mogelijkheden?

Op 26 juni van dit jaar heeft de minister het bereikbaarheidsplan Haaglanden ondertekend. Bij die gelegenheid heeft zij gezegd dat de ontbrekende wegverbinding aan de noordzijde van Haaglanden (A11 of N11-west) tussen de kust en de A4 ter ontlasting van de N44 door Wassenaar wordt opgepakt in een studie samen met het openbaar vervoer rond Leiden. Wij hopen dat daarbij ook het westelijk deel van de Rijn-Gouwelijn betrokken kan worden. Hierdoor ontstaat een goed beeld van de totale verkeerssituatie in de agglomeratie. Het project staat nog niet in de verkenningstabel van het MIT. De minister heeft met die uitspraak natuurlijk verwachtingen gewekt in Haaglanden. Kan zij aangeven wat zij op dit punt voornemens is in gang te zetten?

In de strijd tegen de files zal ook het alternatief beter ontwikkeld moeten worden. Ik denk daarbij aan een kwaliteitsverbetering van het stadsgewestelijk railvervoer. Het zou onze voorkeur hebben indien omstreeks 2000 begonnen kan worden met de uitvoering van Sternet, dus Randstad Noord bij Amsterdam en Randstadspoor rond Utrecht. Wat voor Amsterdam in ieder geval prioriteit zal moeten hebben, is de aanleg van de Hemboog. Collega's hebben daar ook al over gesproken. Dat is om die rechtstreekse noord-zuidverbinding mogelijk te maken tussen Noord-Holland en Schiphol-Den Haag. Nu lees ik in de antwoorden van de minister dat juist de aanleg van de Hemboog in de vertraging zit. Kan de minister dit nader toelichten?

Ook moet er nog een aantal keersporen worden aangelegd. Bovendien moet er duidelijkheid komen over de positie van de stations in de nieuwe Vinex-locaties. Wij horen zorgelijke geluiden als het gaat om de investeringen ten behoeve van de verkeersontsluiting van de Vinex-locaties. Bereiken die zorgen ook de minister en zo ja, hoe kijkt zij daar tegenaan?

Hoe staat het op het ogenblik met de tijdsplanning voor de Gooiboog? Ik heb begrepen dat de laatste dagen daarbij wat nieuwe ontwikkelingen zijn. Hebben die nog gevolgen voor de planning in het MIT?

Verbetering van regionaal hoogwaardig openbaar vervoer volgens nieuwe concepten, bijvoorbeeld lightrail, zien wij ook als een van de kansrijke middelen die een bijdrage kunnen leveren aan vermindering van de congestie op de wegen in de Randstad. Daarbij hoort ook Randstadrail in de corridor Den Haag-Rotterdam, inclusief de aansluiting op de lokale lijnen. De plannen daarvoor zien wij dan ook met belangstelling tegemoet.

Onlangs is het convenant "Utrecht bereikbaar!" gesloten. Het actieplan bevat een aantal kortetermijnmaatregelen om de bereikbaarheid veilig te stellen, onder andere voor de A28. Voor de lange termijn vindt de VVD-fractie dit echter ontoereikend. Op het traject Rondweg Amersfoort ontstaan dagelijks ingrijpende fileproblemen als gevolg van het samenkomen van het verkeer op de achterlandverbinding A1/A28 met het regionale verkeer. Dit is ook te constateren bij andere stadsgewesten. In verband met de groeistadtaakstelling van Amersfoort en de grootschalige Vinex-ontwikkeling kan gesteld worden dat dit de komende jaren waarschijnlijk erger wordt. Wij denken daarom dat voor de langere termijn een verbreding naar 2x3 rijstroken noodzakelijk is. Het gaat ons dan in eerste instantie om de Rondweg A28 Amersfoort tussen knooppunt Hoevelaken en Amersfoort-Zuid. Kan dit worden meegenomen in de verkenningstudie voor de A28, die volgens de beantwoording van een vraag die wij daarover gesteld hebben, in het begrotingsjaar gereed moet komen? Graag vernemen hierop het antwoord van de minister.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt stapte van een aantal railprojecten ineens over naar achterlandverbindingen. Zij heeft onder andere de Hemboog als railproject genoemd van het lijstje over de herprioritering. Mag ik ook eens de mening horen van de VVD-fractie ten aanzien van de herprioritering? Vindt zij dat die herprioritering moet doorgaan of zegt zij dat het niet kan, dat er additioneel geld bij moet komen? Dit

nog los van verdere en veranderde inzichten rond de HSL. U weet dat 1,4 mld. van de HSL sowieso niet gedekt was en daaruit betaald had moeten worden. Dus wat vindt de VVD van de herprioritering op het terrein van de railinfrastructuur?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben ook in het debat over Schiphol aangegeven, toen het ging over de landzijdige bereikbaarheid, dat wij hoge prioriteit willen geven aan de Hemboog in dit verband. Wij betreuren dat die nu op het lijstje van de herprioritering is gekomen. Maar goed, de minister kan een gulden maar één keer uitgeven. Daarom hebben wij in het debat over de HSL-zuid ook ingezet op een variant die qua investeringskosten op dit moment het laagst zit. Als wij nog meer toeters en bellen toevoegen aan het stuk tussen Amsterdam en Rotterdam en nog meer risico's op onze schouders nemen, heeft dat alleen maar het gevolg van nog meer herprioritering en nog langere lijstjes. Daar heeft de VVD-fractie wat moeite mee.

De heer **Leers** (CDA): U geeft geen antwoord op mijn vraag. Betekent dit dat alle andere projecten die genoemd zijn, door u wel worden geaccepteerd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik noem de Hemboog heel specifiek, omdat deze een belangrijke rol heeft gespeeld in de ontsluiting van Schiphol. Toen hebben wij gezegd dat het een prioritair project is. Andere projecten die ik op dit lijstje heb gezien, vinden wij ook belangrijk. Als wij een rangorde moeten aangeven, willen wij heel specifiek dit railproject eruit lichten en daarover onze zorgen uiten. Dit is namelijk een project ter verbetering van de ontsluiting van de mainport.

De heer **Leers** (CDA): Het antwoord is nog niet helder. Accepteert u nu dat de minister zegt dat de herprioritering moet komen uit de railprojecten? Zij noemt er een stuk of tien in het antwoord op de vraag bij de SWAB-nota, waaronder de Hemboog. Ik begrijp dat u dat niet wilt, maar accepteert u dat de minister aangeeft dat het uit de railprojecten moet komen en dat daaruit de herprioritering volledig uit gedekt moet worden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het moet ergens uit komen, mijnheer Leers. Vandaar ook dat ik iedereen oproep om heel kritisch te zijn als het gaat om het kostenverloop van de HSL-zuid.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Volgens mij zegt de minister nog niet dat de herprioritering moet worden opgebracht uit de sector railinfrastructuur. De minister spreekt in het antwoord over "als de dekking moet worden gevonden binnen die sector". Dat is toch een heel andere positie dan een stelling dat het er uit geput moet en zal worden. Volgens mij laat de minister nog een afweging open. Het is misschien goed als zij dat uit de doeken doet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ga even verder met de A28. Het traject Zwolle-Meppel dreigt de komende jaren te worden geconfronteerd met capaciteitsproblemen. Ook hierover loopt thans een verkenningsstudie. Tevens wordt hierbij betrokken de ombouw van de aansluiting tussen de A28 en de A32 nabij Meppel naar het niveau van volledige autosnelwegen. De VVD-fractie zou graag zien dat de resultaten van het onderzoek, dat nu nog wordt verricht door de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat, worden meegenomen in het MIT van volgend jaar.

In het MIT wordt een corridorstudie A27 Utrecht-Breda aangekondigd. Meer collega's hebben daarover al gesproken. Ook wij zouden het wenselijk vinden om een eventuele spoorverbinding Utrecht-Breda hierbij te betrekken. Dit mede in het licht van de HSL-ontwikkeling rond Breda. Is de minister daartoe bereid?

Ook de afnemende bereikbaarheid van het stadsgewest Arnhem baart ons zorgen. De minister heeft besloten de A12 en de A15 te verbreden. Wij vinden dat in elk geval de doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet ook in de toekomst verzekerd moet zijn. In dat verband willen wij ook dit besluit zien. Wij denken evenwel dat daarmee nog geen blijvende oplossing geboden kan worden voor de verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen. Wij vinden dat het besluit in elk geval ook maatregelen dient te bevatten voor een verbetering van het onderliggende wegennet. Wij denken in dit verband aan een verbetering van de

verkeersafwikkeling op de Pleyroute. Dit zal in overleg met de regio moeten plaatsvinden. Wat kunnen wij op dit punt verwachten? Mede gelet op de ontwikkeling van het intermodale knooppunt bij Valburg en de verkeersontwikkeling richting Enschede willen wij de optie van doortrekken van de A15 in de toekomst openhouden. Mijn fractie wil dit ook zien in het kader van een integrale afstemming van de voorbereiding van de Betuweroute op dit deel.

Het tracé voor de A73 is vastgesteld. Wij vinden dat er nu ook duidelijkheid moet komen over de aansluiting van de Duitse autosnelwegen hierop. In feite gaat het maar om twee scharnieren. De procedure voor de aansluiting bij Venlo, de A74, staat op de rails. Het antwoord op de vragen geeft toch enige reden tot zorg. Kennelijk is op het departement niet bekend dat ruim 1/3 van al het grensoverschrijdend wegtransport dat onze oostgrens passeert, via deze schakel moet gaan lopen. Dat is een gigantische stoet vrachtauto's, die nu dagelijks door de Venlose binnenstad geperst wordt. Ik kan het inmiddels niet meer uitleggen waarom wij twintig jaar nodig hebben om de procedures voor vier kilometer weg af te te ronden.

Het tweede scharnier zit bij Roermond. De aantakking van de Duitse A52 op de Nederlandse A68 en A73 moet planologisch worden voorbereid. Waar het ons om gaat, is dat dit punt wordt meegenomen voor de agenda van het periodiek Nederlands-Duits overleg, het zogenaamde CEMT-overleg. De minister hoeft nog niet onmiddellijk geld op tafel te leggen. Eerst moeten de plannen op papier op elkaar worden afgestemd. Van Duitse kant is er ook behoefte om dat te doen. Een woordvoerder van de Duitse verkeersminister vertelde mij dat zij sterk op dit overleg aandringen om te voorkomen dat straks de rechterbaan van hun A52 uitkomt op de linkerbaan van onze A68. De bouwactiviteiten aan Duitse kant zijn al aan de gang, tot drie kilometer voor de Nederlandse grens. Daar wordt in 1999 gestopt, omdat de afstemming met Nederland ontbreekt. Ik heb een brief van het Duitse ministerie uit Bonn gekregen, waarin het met name naar Nederland toe aangeeft dat wat Duitsland betreft die afstemming nu op de agenda moet komen. Gelet op de

brede politieke steun die hiervoor inmiddels al is uitgesproken, overwegen wij in tweede termijn een motie in te dienen.

Ik blijf nog even in dezelfde regio. Vorig jaar heeft de Kamer een motie aangenomen om de verbetering van de spoorlijn Nijmegen-Roermond mee te nemen in het Tweede tactisch pakket. Collega Rosenmöller wees er ook al op. Als de minister denkt dat met het nieuwe dienstregelings-concept een beter treinproduct wordt neergezet, moet ik haar toch teleurstellen. Een trein die nergens meer hoeft te stoppen, kan sneller zijn einddoel bereiken. Maar de prijs die voor die reistijdverbetering betaald moet worden, is aanzienlijk, namelijk het verbreken van een doorgaande stoptreindienst en het teruggaan van een halfuurdienst naar uurbediening voor de meeste haltes. Bedrijven en scholen hebben al flink de noodklok geluid. Ik doe daarom een beroep op de minister om de motie uit te voeren. Het komt niet zo vaak voor, maar ik sluit mij op dit punt aan bij mijn collega Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu moet ik uitkijken! Kunt u voor mij, maar ook een beetje voor de minister duidelijk maken hoe u de motie uitgevoerd wilt hebben? De minister zal ongetwijfeld zeggen dat zij de motie uitvoert. Wat voegt u eraan toe na datgene wat de minister gedaan heeft en wat ook in mijn optiek te kort schiet?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het dictum van de motie is daar heel helder over geweest. Daarin stond: meenemen in het Tweede tactisch pakket voor de railinfrastructuur.

Hier komt nog een punt bij. In een gezamenlijke zitting van het Nederlandse en het Duitse parlement, onlangs in Dresden, is er van Duitse kant op aangedrongen dat Nederland voortgang moet maken met de voorbereiding van de zuidtak van de Betuwelijn. Die investeringen overlappen elkaar. Kunnen wij in het MIT van volgend jaar enige voortgang verwachten als het gaat om de uitvoering van de motie? Graag heb ik hierop een reactie.

Ook als het gaat om de voortgang in de voorbereiding van de Hanzelijn zijn wij niet tevreden. Tot voor kort werd nog uitgegaan van ingebruikname in 2004. Nu wordt het al op z'n vroegst 2007. Wij vinden de

Hanzelijn van groot belang voor het bekorten van de afstand tussen de Randstad en het noorden en noordoosten van het land. Het gaat om 50 kilometer spoor, dat groten-deels moet worden aangelegd in een reeds daarvoor gereserveerd streekplantracé door Flevoland. Wij stellen vast dat er inmiddels al één of twee jaar voorbijgegaan is zonder dat dit iets substantieels heeft opgeleverd. Misschien zie ik het verkeerd en kan de minister ons melding maken van een voortvarende aanpak. Mijn fractie zou dit in ieder geval graag horen.

Begin 1998 zal gestart worden met de doortrekking van de A50 van Kampen naar Emmeloord. Ik heb al eerder gezegd dat wij de aanpak van de brug over de Rampspol wenselijk vinden. Hoe staat het met het onderzoek naar de aanpassing van de brug? Is het overleg met de regio inmiddels afgerond?

Dan is er ook nog de brug over de IJssel, waarover de gemeente Kampen andere wensen koestert dan de minister in haar plan heeft voorzien. Mijn fractie heeft geen bezwaar tegen een tunnel bij Kampen, mits hierover met de regio afspraken te maken zijn over de financiering van de meerkosten. De gemeente wil een deel van de kosten voor haar eigen rekening nemen. Indien de provincie en misschien ook de kamer van koophandel de rest voor hun rekening willen nemen, kunnen wij dat probleem oplossen. Onder die voorwaarde is het voor ons bespreekbaar. Kan de minister misschien iets zeggen over de resultaten van het lopende overleg met de regio?

Voor Friesland staat al heel lang het ontbrekende stuk van de A7, ofwel de rondweg Sneek, op de planningslijst. Dit is beslist geen snelle procedure te noemen: al in 1968 zijn hierover kamervragen gesteld. De toenmalige minister greep weer terug op afspraken van nog eerdere datum. Ik kom dadelijk nog uit in 1917, mijnheer Leers. Al met al vinden wij het tijd dat er een trajectnota komt. In mijn contacten kan ik vaststellen dat daarover in Friesland onzekerheid bestaat, ook in relatie tot het al of niet beschikbaar blijven van al toegezegde Europese subsidiemiddelen. Misschien kan de minister hierover duidelijkheid scheppen.

Er komt een beleidsintensivering voor het multimodale vervoer. Het

kabinet komt tot de beleidskeuze om de modaliteiten water en rail intensiever te betrekken bij de afwikkeling van het goederenvervoer. Wij kunnen vaststellen dat er al een aantal jaren sprake is van onderuitputting op het vaarwegenbudget. Wij hopen dat er de komende jaren een inhaalslag gemaakt kan worden, waardoor voor de vaarwegen het ruimere budget van 200 mln. tot besteding zal komen. Dat betekent wel dat er een oplossing gevonden moet worden voor de speciebergings. Hoe staat het daarmee? Wij zouden ervoor willen pleiten dat met de investeringsimpuls ook een aantal kleinere projecten met een hoog rendement versneld tot uitvoering kan worden gebracht. Verschillende collega's hebben er ook al naar verwezen.

Op het punt van de vaarwegen wil mijn fractie de hoogste prioriteit leggen bij het opheffen en voorkomen van knelpunten op het hoofdvaarwegennet met prioriteit voor de achterlandverbindingen. Vervolgens willen wij waar dat mogelijk is een verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water stimuleren. Het laatste vraagt onder meer een modern regio-ontsluitend, dus onderliggend vaarwegennet van minstens klasse IV. In deze lijn willen wij ook aandringen op uitvoering van het plan ter verbetering van de Fries-Groningse kanalen, met name het optuigen tot klasse V van de route Lemmer-Delfzijl en het opheffen van infrastructurele knelpunten in het Van Starckenburgkanaal. Wij stellen met tevredenheid vast dat dit nu in het realisatieschema is opgenomen.

Ook het voor Noord-Brabant opgestelde plan zal in uitvoering genomen moeten worden. In dit verband noem ik speciaal de verruiming van het Wilhelminakanaal tot het bedrijventerrein "Loven" bij Tilburg. De studies zijn afgerond en daarom vinden wij het nu tijd geworden om dit project van de verkenningfase over te laten gaan naar de planstudiefase. Kan de minister dat toezeggen, want anders overwegen wij in tweede termijn hierover een motie in te dienen?

De **voorzitter**: U wilde een seintje na 20 minuten spreektijd. U hebt nu 20 minuten gesproken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dank u wel. Dan zal ik snel afronden.

In het kader van de verruimingswerken van de Zuid-Willemsvaart dringen wij erop aan dat het besluit over de omleiding dan wel de passage door de stad zo snel mogelijk genomen wordt. Wij hopen dat het mogelijk zal zijn te besluiten tot een omlegging, omdat daaraan een aantal specifieke voordelen verbonden zijn. Wordt dat besluit ook meegenomen in de versnellingsoperatie? Graag een reactie van de minister.

Eerder dit jaar heeft de Tweede Kamer een besluit genomen over de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding. In aansluiting daarop pleiten wij voor een onderzoek om de knelpunten op de Midden-Zeelandroute vanaf Goes in de richting van het Hellegatsplein op te lossen. Wij denken dat dit samen met de provincie Zeeland kan worden opgepakt. Hierover is al eerder een motie aangenomen die in het kader van het MIT was ingediend. Wij bevelen dit punt graag nog een keer aan in de aandacht van de minister.

In het debat over het tracé van de HSL-zuid is al uitvoerig aandacht besteed aan de tunnel bij Delft. Er is al veel voorbereidend onderzoek gedaan naar de aanleg van deze tunnel, onder andere door de Stuurgroep ondergronds vervoersinfrastructuur die zijn onderzoek deed in opdracht van de minister. Er heeft altijd een sterk accent gelegen op de hoge kosten van dit project. Er zijn inderdaad hoge kosten aan dit project verbonden, maar daartegenover staan ook inkomsten. In combinatie met het ondergronds brengen van het spoor is het ook mogelijk een nieuwe, hoogwaardige binnenstedelijke bouwlocatie te ontwikkelen. Het gaat ons erom dat kosten en baten van het project goed in beeld worden gebracht en dat er dan ook een verdeling wordt gemaakt van de kosten die door de verschillende overheden en anderen gedragen zullen worden. Is de minister bereid om samen met het departement van VROM, de provincie, de gemeente en wellicht ook enkele private partijen te werken aan een gezamenlijk planconcept? Ik denk dat wij het project op die manier wat vooruit kunnen brengen. Er is al een werkgroep opgericht. Misschien kan de werkgroep met een dergelijke opdracht nog even vooruit, waarna ons een plan gepresenteerd kan worden.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Mijnheer de voorzitter! Vandaag gaat het over de infrastructuur. Volgende week gaat het over de begroting en de nota Samen werken aan bereikbaarheid. Een groot deel van deze nota gaat echter over infrastructuur. Hoewel het pas in het volgende MIT wordt ingepast, ga ik op een deel van de problematiek reeds nu in.

In de discussie over de infrastructuur is de financiering het belangrijkste punt. De werkgeversorganisaties geven aan dat tot het jaar 2000 een bedrag nodig is van tussen de 5 en 10 mld. De minister geeft aan dat er tot 2010 een tekort aan beschikbare middelen is van circa 27 mld. Elk jaar komen wij daarop terug bij de behandeling van het MIT. Wij komen dan ook weer te spreken over de kapitaaldienst. Er is ook vandaag al over gesproken. Eind 1996 is er een nota toegezegd aan de Kamer. Er lijkt echter niets te gebeuren. Ik neem aan dat er in het kabinet wel degelijk wat gebeurt. Hoe is de stand van zaken? Welke kant denkt de minister op?

Minister Jorritsma-Lebbink: De toezegging is: eind 1996. Het is nog geen eind 1996. Bovendien is het niet een nota van mij.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Het is bijna eind 1996.

Minister Jorritsma-Lebbink: De nota komt ook en wel van het ministerie van Financiën.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Nogmaals, wat is de stand van zaken? Wij vinden het belang van de kapitaaldienst steeds groter worden. Ons standpunt in dezen is bekend. Ik verneem graag de reactie van de minister.

In dit MIT blijkt dat door de forse financieringsbehoefte van de HSL-zuid een aantal spoorprojecten wordt vertraagd. Nu weten wij de uitkomsten nog niet van de discussie over de HSL. Maar de minister geeft aan dat, als het gaat om de variant door het Groene Hart, de tunnel zal leiden tot een vertraging van een behoorlijk aantal extra spoorwegprojecten. De meeste van deze spoorwegprojecten zijn ook nog eens de projecten bij de stadsgewesten. En dat kan toch niet de bedoeling zijn? Waarvoor wordt de 1 mld. uit deze nota voor railinfrastructuur en

stads- en streekvervoer gebruikt? Projecten die in de nota Samen werken aan bereikbaarheid staan als mogelijkheden om te versnellen, staan in de lijst van antwoorden op de vragen van de Kamer als projecten om te vertragen. Mijn vraag is: klopt dit, en zo ja houden wij ons zelf dan niet voor de gek? Mijn fractie wenst hierover graag duidelijkheid.

Naast het probleem van de financiering is er de vertraging in de politieke besluitvorming. Om deze reden zijn er nogal wat projecten jarenlang vertraagd. Wij kunnen wel zeggen dat de procedures versneld moeten worden, maar wij praten niet 28 tot 50 jaren over wegen vanwege de procedures, maar juist vanwege de politieke besluitvorming. Wij hebben dan ook onze zorg over de Noordzuidlijn Amsterdam en het HOV in Utrecht. En natuurlijk komt ook de A4 er nog aan! Vooral bij het HOV hebben wij nogal wat twijfels over de inpassing en de veiligheidsaspecten. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Rosenmöller aan de minister om hier eens kritisch naar te willen kijken. Wij hebben vernomen dat bij de uitvoering van de plannen van Rail 21 vertraging is opgelopen. Dit vinden wij onaanvaardbaar. En wij pleiten voor een zwaardere regiefunctie bij het ministerie, in afwachting van het uitplaatsen van het RIB buiten de NS-holding, dit conform de motie die door de Kamer is aangenomen.

De minister geeft in het MIT aan dat er rond de stadsgewesten, alle inspanningen ten spijt, waarschijnlijk files blijven bestaan. Dit is onaanvaardbaar. De fractie van D66 ziet dit probleem dan ook vooral, doordat de aandacht te veel gericht lijkt op het versnellen van de achterlandverbindingen. De achterlandverbindingen lijken wel zonder problemen uit de hoge hoed te kunnen worden getoverd, terwijl er voor de spoorinfrastructuur geen oplossing gevonden kan worden. Het zou veel meer allebei moeten zijn. De aandacht moet meer gericht worden op het openbaar vervoer rond de vier stadsgewesten. De nota Bereikbaar Amsterdam geeft daarom ook aan dat er extra middelen nodig zijn voor het openbaar vervoer en dat er, als dat niet kan, gekeken moet worden naar verschuiving van budgetten van weginfrastructuur naar openbaarvervoerinfrastructuur. Mijn fractie wil dit pleidooi graag

ondersteunen. Alle vier de grote stadsgewesten hebben bereikbaarheidsplannen opgesteld en deze zijn mede ondertekend door de minister. Wat gebeurt er nu verder met deze plannen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Uitvoering!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Rotterdam heeft een plan ingediend met daarin een select systeem van 8 mld. Pas dat maar in!

Met het oog op de ontwikkeling van Almere op woongebied – Almere moet veel van de woningbehoefte van Amsterdam gaan opvangen en zal daardoor uit gaan groeien tot de zesde stad van Nederland in 2010 – en de vele onbenutte mogelijkheden van Lelystad is een goede ontsluiting van Flevoland noodzakelijk. Hoe ziet de minister het plan van Amsterdam om de IJ-lijn op te waarderen tot sneltram/metro en deze door te trekken naar Almere? Een versnelde aanleg van de Gooiboog is gewenst. Welke mogelijkheden zijn hiervoor? Verder mist de D66-fractie de metrolijn Rotterdam-Ridderkerk in het MIT. Kan deze opgenomen worden in de verkenningsfase?

De verdere ontwikkeling van lightrail is volgens D66 van groot belang. Voorbeelden uit het buitenland geven aan dat lightrail mogelijk is en goede effecten heeft op de verschuiving van de model split. Een goed voorbeeld is Karlsruhe, waar ik onlangs ben geweest. Het systeem lijkt erg simpel en makkelijk te volgen. Mijn fractie begrijpt de voorzichtigheid van de minister niet. De nota Samen werken aan bereikbaarheid kondigt één experiment aan met lightrail op de Hofpleinlijn. Dat is toch zeer mager? De motie is al twee jaar oud en dan komt er één pilotprojectje. Wij vinden dat te weinig.

Een interessant voorstel op het gebied van lightrail komt uit de regio Leiden. Het behelst de introductie van lightrail op de verbindingsas Gouda-Alphen aan den Rijn-Leiden-Katwijk-Noordwijk. Het zou goed zijn om ook dit als pilotproject te bestempelen. Eigenlijk zouden wij gewoon regulier lightrail willen invoeren. Ik verzoek de minister om de projecten Gouda-Alphen aan den Rijn en Rijn-Gouwe-West in de verkenningsfase van het MIT te combineren tot één project. In het antwoord op vraag 132 over de

vertraagde projecten in het MIT wordt onder meer de Hemboog genoemd. Dit maakt onderdeel uit van het sternet Randstad-Noord. Volgens de NS kan de bouw direct beginnen. Waarom doen wij dat dan niet?

Juist rond de stedelijke gebieden is de invoering van lightrail c.q. Randstadrail c.q. Randstadspoor c.q. sternet van groot belang. Volgens mij is het allemaal hetzelfde; wij moeten er maar één naam voor hanteren. Diverse projecten liggen klaar voor uitvoering. D66 is voorstander van zo snel mogelijke uitvoering van deze projecten. Wij moeten zorgdragen voor de benodigde infrastructuur, als dat tenminste nodig is. Veel kan namelijk over bestaand spoor.

Volgens de NS vormen de kosten van de exploitatie van lightrail het knelpunt. Dat is interessant, want wij moeten dat in de toekomst wel meenemen. De NS wil deze kosten namelijk vergoed krijgen. Dit past niet in de bij de verzelfstandiging gemaakte afspraken. Hoe wil de minister hiermee omgaan? Kan zij aangeven onder welk soort openbaar vervoer lightrail zal gaan vallen? Ziet zij het als spoor met 100% kostendekking of wordt het gelijkgesteld aan stads- en streekvervoer? Het is overigens niet vanzelfsprekend dat de NS de aanbieder van lightrail is. Ik weet dat het politiek gevoelig ligt, maar wij willen hierover van gedachten wisselen bij de bespreking van de toegezegde brief over concurrentie op het spoor.

Schiphol vraagt om aanvullende maatregelen, waaronder een snelle "verrailing" van de zuidtangent met een eventuele koppeling aan de noord-zuidlijn. Dit lijkt ons een interessante optie. Er is inmiddels het initiatief genomen voor een onderzoeksvoorstel. Wat vindt de minister hiervan?

Voor nieuwe Vinex-locaties is het van belang dat al op een vroeg tijdstip de locatie door openbaar vervoer wordt ontsloten. De regel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat pas bij realisatie van 2/3 van de woningen een station wordt geopend of een dienstregeling wordt gereden, lijkt mij niet echt wenselijk. Het zou zo moeten zijn dat vanaf het moment dat de eerste woningen klaar zijn, openbaar vervoer beschikbaar is. Het probleem is dan natuurlijk het exploitatiekort. Het eerder starten zou grote

aanvangsverliezen geven. Mijn fractie zoekt een mogelijkheid om dit op te vangen. Mogelijk kan hiermee rekening worden gehouden in de bekostigingssystematiek. Wij komen daarop terug bij de bespreking van de bekostiging van het openbaar vervoer.

Er is voor 1,3 mld. aan plannen ingediend voor extra busbanen in het kader van de De Boer-gelden. Dat betekent dat voor 300 mln. meer gefinancierd moet worden. Hoe gaan wij dat oplossen?

Bij de weginfrastructuur hebben wij het vaak over benuttingsmaatregelen, maar ook op de spoorinfrastructuur zijn benuttingsmaatregelen nodig. Door een mogelijk kortere treinopvolging, te zamen met het gebruik van treinen met een groot vermogen, kan de capaciteit van het net vergroot worden. Vergroting van de capaciteit kan ook plaatsvinden door aanpassing van de bovenleidingspanning. Hoe staat het hiermee? Er is een traject uitgezet naar 25 kilovolt. Welke financiering zal hierbij worden gekozen? De infrastructuur is van ons. Het materieel is van de NS. De NS zegt geen geld te hebben voor het aanpassen van het materieel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Per saldo beslissen wij. Het is niet zo dat een ander bepaalt wanneer op 25 kilovolt wordt overgeschakeld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom op de spoorinfrastructuur in de gemeente Delft. Bij gelegenheid van het HSL-debat is hierover een motie ingediend. In het verleden zijn reeds twee moties aangenomen waarin wordt gevraagd om een duurzame oplossing voor Delft, dus een tunnel. Het lijkt mij voor de minister duidelijk, dat de Kamer die oplossing wenst. Er schijnen diverse mogelijkheden te zijn om de overlast te beperken. D66 wil hierover graag op korte termijn voorstellen van de minister zien. Ik heb een tekening gezien van het ministerie voor een glazen overkapping boven de spoorlijn. Dat lijkt mij geen duurzame oplossing voor de toekomst. Aan de onderkant schijnt er bij deze optie nog steeds sprake te zijn van forse geluidsbelasting, terwijl de milieuverontreiniging maximaal blijft. Ik heb dat met eigen ogen kunnen zien. Als de minister op die glazen overkapping inzet, dan zullen wij haar daar niet in volgen.

Vandaag kregen wij een brief van de minister over de spoorverdubbeling bij Abcoude, die de nodige vraagtekens oproept. Er staat dat een verdiept tracé in termen van vervoerswaarde geen voordelen oplevert. Kan de minister dat toelichten? Verder stelt zij dat de meerkosten van 125 mln. voornamelijk worden gemaakt vanwege de visuele hinder. Daarmee bagatelliseert zij de intentie van de door de Tweede Kamer aangenomen motie. D66 blijft op het standpunt staan dat de verdiepte ligging de beste oplossing is. Ik deel de opmerking van de PvdA over de meerkosten.

Mijn fractie vindt het erg jammer dat het erop lijkt dat de Hanzelijn niet voor het jaar 2007 gereed zal kunnen zijn. Moet de besluitvorming voor de aanleg van deze lijn nu echt tien jaar duren, als iedereen het over het nut eens is? Wat zijn de consequenties voor de Zuiderzeespoorlijn? D66 vindt het nog steeds belangrijk dat deze lijn wordt aangelegd.

De echte problemen zitten rond de grote stadsgewesten, zo hebben wij geconstateerd, niet alleen voor het openbaar vervoer maar ook voor de weginfrastructuur. De verbreding van het wegennet rond die steden kan mijn fractie steunen als het gaat om de aanleg van doelgroepstroken en als een koppeling wordt gelegd met het rekeningrijden op de wegen rond de stadsgewesten. De achterlandverbindingen vind ik toch een ander verhaal. Wat ons betreft, is bijvoorbeeld een versnelde aanleg van de A4-zuid niet aan de orde. Ik wil nu niet per wegdeel bespreken of wij wel of niet akkoord gaan, want dat is ook afhankelijk van de uitwerking. Wij behouden ons het recht voor, bij de behandeling van diverse tracévoorstellen onze eigen weg te kiezen. Het SVV is daarvoor natuurlijk de basis.

Het gebruik van de vluchtstrook in de spits is voor D66 al een tijd een doorn in het oog. Wij hebben dit nooit echt behandeld; de minister gaat er gewoon mee door. Meermalen heeft mijn fractie aangegeven hiervan geen voorstandster te zijn. Een vluchtstrook is voor een bepaald doel aangelegd. De naam zegt het al: vluchtstrook. Dit doel mag niet worden losgelaten. Mijn fractie stemt in met de verbreding van wegen rond de vier stadsgewesten, voorzover noodzakelijk en ook het liefst gesplitst in regionale en hoofdwegenstructuur. Ik zie geen

reden om in te stemmen met een verkapte uitbreiding van de hoeveelheid wegen, want dat is het gebruik van de vluchtstrook. Ik overweeg hierover een uitspraak van de Kamer te vragen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Als het gebruik van de vluchtstrook in spitsuren een alternatief kan zijn voor een forse uitbreiding van de wegen, dan moet dat toch juist vanuit de filosofie van D66 een zeer gunstige zaak zijn? Als bovendien blijkt dat de proef bij Zeist slaagt, dan is het vanuit uw optiek merkwaardig om dat absoluut af te wijzen en zelfs bij motie te willen verbieden. De consequentie hiervan is immers dat u pleit voor nieuwe rijstroken langs de bestaande wegen. Ik kan dat in uw visie helemaal niet plaatsen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is wel degelijk te plaatsen. Je gebruikt de vluchtstrook, omdat een extra rijstrook noodzakelijk blijkt te zijn voor het oplossen van de congestieproblematiek. Je moet per geval bekijken of dat inderdaad nodig is. De vluchtstrook is echter juist bedoeld voor verkeer van ambulances, politie, brandweer en noem maar op. Iedereen die een ongeluk heeft meegemaakt, weet dat dit gebruik noodzakelijk is. De vluchtstrook is niet als extra rijstrook bedoeld, maar puur uit veiligheidsoverwegingen aangelegd. Ook als uit experimenten blijkt dat het wel kan, vinden wij het ongewenst om de vluchtstrook te gebruiken als extra rijstrook in de spits.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wilt een structurele verbreding van de A28 op die plaats?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als verbreding noodzakelijk is, zijn wij bereid om daarin mee te gaan. Daarbij stellen wij dan de conditie van doelgroepstroken en dergelijke.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U kiest dus voor een structurele verbreding van de A28 op de plaats waar nu het experiment wordt uitgevoerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zeg ik niet. Misschien zeg ik wel: laat die files maar staan. Ik pleit er alleen voor om de vluchtstrook niet te gebruiken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dus u onderschrijft inmiddels de doelstellingen uit het SVV 2 niet meer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U biedt mij een oneigenlijke keuze. Ik wil het gebruik van de vluchtstrook verbieden. Het is niet en/en.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uw opvatting is dan: experiment geslaagd, maar wij doen het toch maar niet. De veiligheid is namelijk niet aangetast.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het discutabel of het experiment is geslaagd. Als er één ongeluk was gebeurd, dan was het experiment van tafel geweest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is geen ongeluk veroorzaakt doordat het experiment daar plaatsvond. De vraag was of het verkeer net zo veilig kon worden afgewikkeld. Op de manier waarop het daar is gebeurd, bleek dat mogelijk te zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Stel dat er wel een ongeluk op dat wegvak was gebeurd. Stel dat er was gebleken dat de politie, de ambulance en de takelwagen er niet bij konden. Stel dus dat er sprake was geweest van één grote chaos, dan...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet gebeurd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar boft de minister alleen maar mee.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In die periode zijn wel ongelukken gebeurd, maar op die momenten kon de weg worden ontruimd. Dat is de charme van de kleine spitsvoorziening. Met behulp van elektronica kan ervoor worden gezorgd dat de weg binnen de kortst mogelijke tijd leeg is. Het is gebleken dat dit werkt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb mijn argumenten over tafel gebracht, hoewel ze misschien niet helemaal overkomen. Ik blijf bij mijn standpunt, want anders hadden wij in Nederland helemaal geen vluchtstroken hoeven neerleggen. Met name in de spits zijn die nodig, want anders wordt het veel onveilig. De automobilist krijgt er ook een onveilig gevoel door.

D66 is verheugd over het besluit van de minister om de A15 niet door

te trekken. Wel vraagt mijn fractie zich af in hoeverre het hierbij gaat om uitstel en niet om afstel. Immers, deze verbinding is wel opgenomen in de SWAB-nota en in het SVV 2. Kan de minister uitleggen waarom zij, als zij besluit om een weg niet aan te leggen, deze wel in het SVV wil houden en op lange termijn dus toch boven tafel houdt?

Net als de minister ben ik recentelijk in Kampen geweest. De rijksweg 50 zal worden doorgetrokken van Kampen naar Ramspol. De minister wil de IJssel oversteken via een brug. Wij hebben dat geprobeerd met een zeilboot, maar als daar een brug komt, dan gaat het goed fout. De gemeente Kampen wil een tunnel. Het prijsverschil tussen een tunnel en een brug is "slechts" 33 mln. De gemeente Kampen wil 11,5 mln. voor haar rekening nemen. Er zijn diverse redenen op te noemen waarom een tunnel aantrekkelijker is dan een brug. Dit komt ook naar voren in de eindrapportage van Rijkswaterstaat. Daarin staat dat de tunnelvariant in vergaande mate tegemoetkomt aan de wensen van de belangengroeperingen. Door te kiezen voor een tunnelvariant wordt volledig tegemoetgekomen aan de scheepvaartbelangen. Voorts blijft de rivieroever ongestoord. Ook zullen bij deze variant het milieu, de natuur en het landschap het minst worden verstoord. Bovendien is vanuit VROM een bepaalde ontwikkeling met betrekking tot de oevers gaande. D66 verzoekt de minister dringend om toch te kiezen voor de tunnel-oeververbinding.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet noemt de kwestie van de financiën als eerste. Speelt in de afweging van D66 ook nog een rol het feit dat de gemeente een derde van de beweerde meerkosten zelf op tafel wil leggen? Ik probeer een beetje uit te vissen hoe de diverse fracties hun afweging in dit verband maken. De gemeente Kampen doet dit aanbod. Wellicht dat de provincie Overijssel ook nog een bijdrage kan leveren. Speelt dat mee in de overweging dat men het in toenemende mate onredelijk vindt dat het Rijk die laatste 30 of 40% van de meerkosten niet voor haar rekening wil nemen? Is dat een element in de afweging van D66?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Inhoudelijk niet, want het gaat niet aan dat een arme gemeente haar infrastructuur niet optimaal aangepast kan krijgen, omdat zij het geld er niet voor heeft. Ik wijs wat dat betreft op de vergelijking tussen Abcoude en Kampen. Feit is wel dat het bedrag dat benodigd is om de tunnel te financieren op die manier fors minder wordt. De financierbaarheid wordt dus steeds groter. Het helpt dus om het geld bij elkaar te krijgen. Er zou nu nog ongeveer 20 mln. moeten worden gefinancierd voor de tunnel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarmee hebben wij het punt waar ik op doelde bij de kop. Inhoudelijk speelt de bijdrage van Kampen geen rol voor D66, maar doordat dit bedrag wordt aangeboden, wordt de financierbaarheid steeds groter. Dat is mijn bezwaar tegen heel veel van dit soort ad-hocdiscussies.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is zo.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Gelukkig zegt u nu: dat is ook zo. Daarmee hebben wij in u wellicht een bondgenoot om op dat punt een bredere en scherpere discussie te voeren over een kader waarbinnen wij dat type afwegingen kunnen maken. Wij hebben ons samen in Kampen ook afgevraagd waar de provincie Overijssel blijft. Dus de mate waarin andere overheden mee willen betalen, laten wij bewust of onbewust toch weer meewegen in de hardheid van onze eigen politieke inzet om zo'n hoogwaardige oplossing binnen te halen. Maar goed, u vindt inmiddels ook dat het zo is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het heeft twee kanten. Enerzijds helpt het om de zaak goed te financieren en anderzijds moet het niet zo zijn dat anderen er negatief mee scoren, zoals in Abcoude het geval kan zijn. Misschien moeten wij inderdaad een vervoerfonds of een tunnelfonds invoeren om dit soort extra maatregelen te kunnen nemen, hoewel er natuurlijk het infrafonds is.

De A4 Midden-Delfland is opgenomen in het SVV 2. D66 en PvdA hebben in 1990 een motie ingediend om deze weg niet aan te leggen. Die heeft het niet gehaald. Daarna is het SVV 2 behandeld, waar D66 voor is. Dus in principe willen

wij met de minister meegaan om die weg wel door te trekken. Echter, de maaiveldoplossing is voor D66 echt onbespreekbaar. Voor ons is de voorwaarde dat de weg verdiept wordt. Als die niet verdiept wordt, is die voor ons onbespreekbaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is dat niet een wat verkeerde volgorde in de discussie? Nu lijkt het erop dat er een zinvolle discussie is te voeren over de vraag of het zuidelijke deel van de Midden-Delfland-route nog aangelegd zou moeten worden. Uw stelling is eigenlijk dat u nu ja tegen die weg zegt, maar dat wanneer die niet verdiept of ondertunneld wordt aangelegd, u tegen bent.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is verdiept of niet. In principe was het voor ons niet. Echter, mede vanwege het feit dat Delft er anders behoorlijk wat overlast van zou ondervinden, kunnen wij erin meegaan dat die weg toch aangelegd wordt. Maar dan wel onder de randvoorwaarde dat die verdiept moet worden. Als dat niet kan, vanwege financiële perikelen of iets dergelijks, gaan wij weer terug naar ons oude standpunt dat de weg niet aangelegd moet worden.

De **voorzitter**: Wij krijgen nog een aparte brief over de A4. Ik vraag mij dan ook af of wij bij dit onderwerp nu lang stil moeten blijven staan, ook omwille van de tijd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je kunt ook aan alternatieven gaan denken, bijvoorbeeld de verbreding van de A16. Ik geef slechts een voorschot. Ik wil ook best meedoen met de discussie over nut en noodzaak, hoewel ik dacht dat dit een gepasseerd station was. Ons gaat het erom dat wanneer de weg aangelegd wordt, dit verdiept gebeurt. Het behoeft wat ons betreft niet zozeer via ondertunneling te gebeuren. Ik ben ook realistisch. Ik begrijp heus wel dat een bedrag van 1,7 mld. niet uit de hoge hoed getoverd kan worden. Daarom vraag ik aandacht voor de oplossing van ir. Van der Chijs. In het MIT staat wel een bedrag van tussen de 300 mln. en 900 mln. gereserveerd voor dit project.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Niet gereserveerd, dat is geraamd als je

kiest voor de duurste oplossing. Inmiddels hebben wij nog een duurdere gevonden. Dus u kunt nog een stukje verdergaan. Ik zou zo ontzettend graag willen dat wij deze discussie voeren aan de hand van het stuk dat het kabinet zal afscheiden, waarin gemotiveerd wordt waarom wij voor een bepaalde oplossing kiezen. Anders gaan wij wel erg snel en kort door de bocht.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw Van 't Riet, u begon uw verhaal met de stelling dat wat betreft D66 met name rond de stadsgewesten geld zou kunnen gaan van weg naar spoor. U zegt nu dat de A4 in Midden-Delfland er alleen mag komen als de weg verdiept wordt aangelegd. Als dat financieel niet is op te brengen, haakt u af. Gaat u zelf na waar het extra bedrag daarvoor van 300 à 400 mln. vandaan moet komen? U bent niet de afwachting, maar de initiatiefnemende partij. Haalt u geld bij het spoor weg ten behoeve van de verdiepte aanleg van een rijksweg? Dat zou haaks staan op uw sympathieke intro, dat er eerder geld overgeheveld kan worden van wegen naar spoorwegen, met name rond de stadsgewesten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is inderdaad een probleem. Het geld dient niet uit de spoorprojecten te komen. Ik heb duidelijk aangegeven dat er juist meer in het spoor geïnvesteerd moet worden. Versnelling daarvan is noodzakelijk. Wij moeten nog uitzoeken waar het geld vandaan moet komen, maar dat komt aan de orde als het tracébesluit genomen moet worden.

De **voorzitter**: Ik stel voor, deze discussie te voeren als de brief van de minister er is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik krijg kritische vragen over een bedrag van 25 à 50 mln. ten behoeve van verkeersveiligheid, neergelegd in een amendement. Dat is dan een peulenschil. Mevrouw Van 't Riet wil een dubbelslag maken door 300 à 400 mln. voor de verdiepte aanleg van de A4 door Midden-Delfland beschikbaar te stellen en vervolgens wil zij ook nog eens geld overhevelen van wegen naar spoorwegen. Dat is wellicht ook zo'n 300 à 400 mln. Ik vind het een sympathieke benade-

ring, maar ik vraag mij af ten koste van wat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het MIT is een bedrag gereserveerd van tussen de 300 en 900 mln.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is geen reservering. Wij zetten geen maximale bedragen voor varianten op de spaarbank om die vervolgens uit te kunnen geven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik neem dan de vrijheid om te ramen tot 800 mln., voor de variant-Van der Ghys. Voorzitter! Ik maak mij zorgen over het goederenvervoer. Uit de beantwoording van de schriftelijke vragen maak ik op dat met de te nemen maatregelen voor het goederenvervoer over de weg er in 2010 60% minder NO_x-uitstoot zal zijn dan in 1994. Ik heb begrepen dat er 50% minder uitstoot is ten opzichte van 1986. Het SVV-einddoel voor 2010 is 75% minder NO_x-uitstoot door vrachtwagens. Wordt die doelstelling hiermee losgelaten of komt de minister nog met aanvullende maatregelen?

Uit onderzoek blijkt dat de intensivering van de inzet van technologie het halen van de SVV-doelstelling dichterbij kan brengen, aldus het MIT. Mijn fractie is ervan overtuigd dat in de technologische ontwikkeling de toekomst ligt. Ik zie dan ook veel in projecten zoals het ICES-project combiroad. Wat is de voortgang van het project? Is de minister bereid, een pilotproject in te stellen en de nodige middelen daarvoor ter beschikking te stellen? Bij deze vernieuwende projecten is de financiering een probleem. Ontwikkeling en implementatie zijn misschien een taak van het bedrijfsleven, maar de overheid heeft hierbij een belangrijke faciliterende en ondersteunende rol, juist in financiële zin. Versnelling lijkt mij hier nog wenselijker dan bij de aanleg van de infrastructuur.

Voorzitter! De goederenspoorlijn Axel-Zelzate is via een herziening in het SVV opgenomen. In Nederland zijn de procedures in volle gang gezet. Ik begrijp dat er aan Vlaamse zijde nauwelijks prioriteit aan deze lijn wordt toegekend. Klopt het dat door de Belgische spoorwegen een koppeling wordt gelegd tussen de HSL en de IJzeren Rijn? Kan de minister een schets van de proble-

men geven en aangeven naar welke oplossingen wordt gezocht? Mijn fractie vindt het van belang, dat deze lijn er komt.

Mijn fractie is verheugd over de toezegging dat over het al of niet uitvoeren van de planstudie naar de verruiming van het Wilhelminakanaal voor het einde van het jaar wordt besloten. Deze zaak heeft lang genoeg geduurd om ervan uit te mogen gaan, dat deze toezegging gestand wordt gedaan. Over de Zuid-Willemsvaart wordt in het antwoord op vraag 52 opgemerkt dat overwogen wordt, middelen versneld ter beschikking te stellen in het kader van Transport in balans. Komt de minister nog dit jaar met een plan van aanpak knelpunten Zuid-Willemsvaart?

De baggerspecie is niet alleen een milieuprobleem, maar leidt ook tot een diepgangprobleem voor de schepen. In de bergingscapaciteit zal voorlopig geen verbetering komen. Wanneer wordt verwacht dat met de werkzaamheden aan het Hollandsch Diep van start kan worden gegaan? Is het mogelijk, de Rotterdamse sluffer tot aan het gereedkomen van de werkzaamheden aan het Hollandsch Diep mede beschikbaar te stellen voor nautische specie uit vaarwegen?

Tot slot kom ik op de problematiek rond het doorlaatmiddel Veerse Meer. Het ligt mijns inziens voor de hand, dit aan de orde te stellen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Bij die gelegenheid zullen wij een motie indienen om de bezuiniging van 1998 ongedaan te maken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Er zijn nogal wat verbindingen tussen het beleid en de infrastructuur. Ze zijn eigenlijk niet echt te scheiden. Daarom heb ik er behoefte aan, in dat licht te beginnen met enkele beleidsmatige opmerkingen.

In de westerse wereld hebben wij te maken met een enorm luxe-probleem, het mobiliteitsprobleem. Terwijl mobiliteit in het verleden een voorrecht was, is het nu bijna een onbeperkt recht. Het denken over mobiliteit als recht en de vrije keuze daarin om zelf te bepalen hoe wij ons verplaatsen, heeft ook de visie op infrastructuur en de politieke

keuzen daarin bepaald en dat gebeurt nog steeds. Zo ontstond een wegnennet dat met name is gedimensioneerd op het moment waarop er een maximaal verkeersaanbod is, namelijk de ochtend- en de avondspits. Hoewel in de uitgebrachte regeringsnota's zeker meer dan ooit aandacht wordt geschonken aan een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek, blijft uiteindelijk sprake van een verdere uitbreiding van de hoofdwegestructuur. Terwijl vroeger werd geredeneerd vanuit de vraag hoe de belemmeringen voor de auto konden worden weggenomen, wordt nu gelukkig meer de vraag gesteld hoe optimaal gebruik kan worden gemaakt van het bestaande wegnennet en dat is winst. Maar een echte trendbreuk lijkt naar ons gevoel uit te blijven. Wat ons betreft, zou het afzien van het autobezit fiscaal gestimuleerd moeten worden. Wij zullen daar volgende week nader op terugkomen. Het fiscaal stimuleren van carpoolen, dus van een selectiever autogebruik zoals de regering doet, is een stap in de goede richting, maar het fiscaal bevorderen van bijvoorbeeld "auto delen" of van "de auto op afroep" zou ook veel aantrekkelijker moeten worden gemaakt. Het gaat ons om het uitlokken van maatschappelijk gewenst gedrag. Op die manier kan selectief autogebruik daadwerkelijk worden gestimuleerd.

Kan eindelijk eens iets worden gedaan aan de 75% van de auto's die in de spits met één persoon rond rijden? Kan het aandeel autoritten van zeven kilometer en korter echt worden teruggedrongen? In het verlengde hiervan moet het openbaar vervoer verder worden gestimuleerd. Door dit alles wordt de capaciteit van de weg beter benut.

Het laatste wat bijdraagt aan een verkeerde wegbenutting is wat ons betreft een staking bij de spoorwegen. Zoiets betekent een enorme verslechtering van ook de naam van het openbaar vervoer. Het zou wat de RPF-fractie betreft, gelet op de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en de grote bijdrage die het kan leveren in de beperking van de aanleg van weginfrastructuur, onmogelijk moeten zijn dat machtsposities worden uitgevochten over de ruggen van miljoenen mensen die afhankelijk zijn van deze openbare nutsfunctie. Wat er dreigt te gebeuren, is

onverantwoord. Als er ergens problemen via arbitrage zouden moeten worden opgelost, is het hier wel. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de minister op dit punt initiatieven neemt om via bemiddeling of arbitrage het voorkomen van stakingen te bewerkstelligen. Ik denk dat dit volgende week nadrukkelijker aan de orde kan komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink:**

Bedoelt u werkelijk te zeggen dat u vindt dat de minister een taak heeft om in een arbeidsconflict tussen werkgever en werknemer te treden?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zou het op prijs stellen als werd nagedacht over het antwoord op de vraag hoe kan worden voorkomen dat op dit vitale punt van het maatschappelijk leven een gigantische staking ontstaat. Ik kan mij voorstellen dat u, gezien uw verantwoordelijkheid, initiatieven neemt om na te gaan of er openingen zijn te vinden. Dat hoeft u zelf niet te doen, maar ik kan mij wel voorstellen dat u daarin een rol speelt. Daarop heb ik gedoeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink:** Wat bedoelt u precies? Of u bedoelt dat er een stakingsverbod moet komen voor de spoorwegen of u bedoelt dat ik mij inhoudelijk moet mengen in dat arbeidsconflict. Daar kan ik mij verder niets bij voorstellen. Ik wil natuurlijk graag de oproep doen om niet te staken, geen misverstand daarover, maar dat is het dan ook ongeveer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat er iets meer mogelijk is. Ik heb aangegeven dat ik het een discussie waard vind om na te gaan of op dit soort vitale terreinen – de nutsfuncties – op den duur wel kan worden gesproken van stakingen. In dit geval is er een mogelijkheid tot staken, zodat wij het daarover niet hoeven te hebben. Ik kan mij echter heel goed voorstellen dat u vanuit uw verantwoordelijkheid voor het beleid op het gebied van verkeer en vervoer het initiatief neemt om de mensen om de tafel te krijgen. Misschien is dit een onorthodoxe benadering, maar ik denk dat het de moeite waard is.

Voorzitter! Ik wil nu kort ingaan op een aantal concrete projecten. Ik begin met de spoortunnel in Delft. Het kabinet voelt daar niets voor,

terwijl er drie moties liggen bij het HSL-dossier die hierop betrekking hebben. Daarnaast liggen er nog twee kamerbreed aanvaarde moties, onder andere gesteund door het toenmalige kamerlid Jorritsma, die daarom vragen. Is de minister bereid, dit project in de verkenning-fase van het MIT op te nemen?

Dan kom ik tot de verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude. Ook daar wil de minister niet aan, hoewel zij in haar brief niet stelt dat het niet zou moeten kunnen. Zij verzet zich vooral tegen de dreiging dat de extra kosten uit haar begroting zouden moeten komen. Hoe moeten wij deze opmerking zien in het licht van de structurele onderuitputting? Volgens ons zijn de voordelen overigens aanzienlijk groter dan de minister in haar brief suggereert, namelijk dat het alleen maar beter zou zijn voor het landschap. Ik zou in dezen nadrukkelijk datgene willen steunen wat collega Van Heemst over de inpassingsdiscussie heeft gezegd.

Dan wil ik iets zeggen over de A4. Wij pleiten ervoor, ook tussen Delft en Schiedam voor een duurzame oplossing te kiezen in de vorm van een verdiepte ligging. Ik kan mij echter voorstellen dat men daarover eerst breder met elkaar moet spreken, ook wat dit aangaat in het licht van de discussie die de heer Van Heemst zo-even heeft bepleit. Ik denk dat dit goed is. Overigens is er met betrekking tot de A4 nog een probleem, namelijk de omleiding bij Steenderen. Wij pleiten ervoor, het westelijke tracé bij Steenderen nader te bezien. Ik hoop dat de minister te zijner tijd, wanneer voorstellen aan de orde zijn...

Minister **Jorritsma-Lebbink:**

Volgens mij ligt het plaatsje Steenderen in de Achterhoek, tussen Doetinchem en Arnhem. Ik vermoed dat u Steenbergen bedoelt.

De heer **Stellingwerf** (RPF):

Inderdaad. Voorzitter! Het is goed dat de minister mij corrigeert. Ik ben er nu van overtuigd dat zij goed luistert.

Wat de A50 bij Kampen betreft opteren wij ervoor, zo min mogelijk beweegbare bruggen in autosnelwegen op te nemen. Het verschil tussen een tunnel en een brug is in dit geval "slechts" 33 mln. Gelet op maatschappelijke en allerlei andere factoren, waaronder economische, pleiten wij voor aanleg van een

tunnel. Zou het verschil van 33 mln. niet kunnen worden gefinancierd met de rentewinst die als gevolg van de vertraging optreedt?

De heer **Leers** (CDA): Is dit niet een pleidooi om maar alles te vertragen?! Dan verdienen we het vanzelf terug...

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik begrijp dat dit in elk geval een creatief idee wordt gevonden... Ik vind dit niet eens zo'n irreële gedachte omdat de minister zelf in antwoord op vragen aangeeft dat er sprake is van een vertraging van twee jaar. Als men op moment X een brug wil aanleggen en een pleidooi voor een tunnel leidt tot een uitstel met twee jaar, kan er wel degelijk in deze termen worden gedacht.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar het Infrafonds is toch geen beleggingsfonds?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is wellicht een probleem maar ik vind toch dat wel eens in deze sfeer aan deeloplossingen mag worden gedacht. Ik voorzie dat op deze manier een financieel probleem kan worden opgelost.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zou u het redelijk vinden wanneer met betrekking tot dit project ook in de richting van de provincie Overijssel zou worden gekeken? Toen de gemeente dit project toelichtte, viel het mij op dat zeer vaak een beroep werd gedaan op stellingen die de provincie had betrokken, bijvoorbeeld in verband met de kwetsbaarheid van de IJsseldelta, de perspectieven van Kampen als stad van het watertoerisme, met name de "bruine vloot" die daar ligt enz. Echter, in financiële zin is tot nu toe de provincie in dit verhaal de grote onbekende.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het gaat voor een gedeelte om regionale knelpunten. Wat mij betreft moet er dan ook in een breed verband naar oplossingen worden gezocht. Als de provincie wat dit betreft tot op heden wat buiten beeld is gebleven, zou die er zeker bij betrokken moeten worden.

Voorzitter! Wij vragen ons af waarom de minister in Zeeland niet kiest voor een aansluiting van de N57 op de A58 die minder belastend

is voor het dorp Nieuw en Sint Joosland. Ook moet worden gestreefd naar een betere aansluiting op de Westerschelde-oeververbinding. Ons bereiken berichten dat de nu gekozen oplossing binnen tien jaar tot nieuwe capaciteitsproblemen zal leiden. Is die veronderstelling juist? Ten aanzien van de doorlaat in het Veerse Meer sluit ik mij aan bij de heer Leers.

In hoeverre wordt in relatie met de tweede Maasvlakte rekening gehouden met het feit dat bij de Eemshaven nog honderden hectares aan havengebied onbenut zijn? Ik stel deze vraag omdat er tussen Rotterdam en de Eemshaven banden zijn op het niveau van het bedrijfsleven. Zou het Eemshavengebied niet veel interessanter worden wanneer er een betere achterlandverbinding tot stand zou komen? Ik heb begrepen dat in het Groningse en Drentse wordt gesproken over een spoorverbinding van Delfzijl via Veendam naar Coevorden en het Duitse achterland. Grote gedeelten van voormalige tracés zijn nog beschikbaar.

Voorzitter! Wat de Betuwelijn betreft heb ik al eerder gesteld dat voorlopig zou kunnen worden volstaan met de aanleg tot aan het rangeerterrein Kijfhoek. Volgens het CPB wordt ten minste 1 mld. bespaard wanneer de aanleg van het tweede gedeelte zeven jaar wordt uitgesteld. Ik vraag hiervoor nadrukkelijk de aandacht omdat de rentabiliteit van de Betuwelijn in toenemende mate ter discussie wordt gesteld. Ik noem ook het ontbreken van de rekening van de financiële consequenties van de noordtak. Voorts noem ik de nationale en Europese discussie over de IJzeren Rijn en ten slotte de mogelijkheden van het combiroad-project, waarvoor de heer Leers ook aandacht heeft gevraagd. Dat houdt een vrije baan in vanaf de Maasvlakte naar Duitsland waarover onbemande, elektronisch gestuurde trekkers grote aantallen containers transporteren. Dan heb ik het nog niet over de eventuele consequenties van uitspraken van de Raad van State.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog afronden?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Tot slot nog enkele opmerkingen over een

aantal knelpunten in het hoofdvaarwegennet. Uit het planstudieprogramma hoofdvaarwegennet bij dit MIT blijkt dat een aantal knelpunten pas na de eeuwwisseling kan worden aangepakt. Kan de minister concreet aangeven welke mogelijkheden er zijn om projecten naar voren te halen? In welke concrete gevallen is vertraging van de uitvoering vooral toe te schrijven aan budgettaire omstandigheden? Ik wil daar toch graag meer inzicht in hebben. Wij hebben het dan over politieke prioriteiten. Bij welke projecten wordt de relatief trage gang van zaken veroorzaakt door de beperkte beschikbaarheid van bergingsmogelijkheden van de vervuilde baggerspecie? Ik heb begrepen dat de totstandkoming van de grote stortlocatie in het Hollandsch Diep procedureel ernstig vertraagd is. Wanneer is deze locatie wel gereed? Ik hoop dat een snelle aanleg van regionale depots de urgentie van de diepgangproblemen kan oplossen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! In ons land leidt de nog steeds groeiende mobiliteitsbehoefte met een zekere wetmatigheid tot een steeds afnemende mobiliteit. Dat is de paradox die wij nodig eens moeten doorbreken in ons beleid. Op de mobiliteitsproblematiek in het algemeen zal mijn fractie bij de begrotingsbehandeling terugkomen. Vandaag besteden wij vooral aandacht aan de infrastructuur.

Het totaalbeeld van de infrastructuur vind ik zeer onoverzichtelijk. Het MIT wordt als sturings- en afwegingsinstrument voor de Kamer steeds minder bruikbaar door allerlei ontwikkelingen die daar omheen spelen. Ik denk aan "Samen werken aan bereikbaarheid" met een extra impuls, aan ontwikkelingen terzake van de HSL met al dan niet extra groeiende kostenplaatjes, aan de Betuweroute met onzekere overschrijdingen vanwege bijvoorbeeld het advies van de Raad van State en aan het nu ontbrekende zicht op de noordtak. Kortom, het is voor de Kamer nu heel moeilijk om in een breder kader te beoordelen wat het meerjarenperspectief is van de infrastructuur. Vandaar dat ik zojuist bij interruptie heb aangegeven dat ik het idee van de heer Van Heemst om daarover vanuit deze optiek met elkaar eens dieper door te denken, van harte ondersteun.

In dit kader vind ik de zeer summiere en ongedateerde brief van de minister over de HSL naar aanleiding van een verzoek van de Kamer op dit punt wat erg kort door de bocht. De minister zegt daarin: eventuele wijzigingen in de HSL-zuid betrekken wij volgend jaar wel bij het volgende MIT; de behandeling aanstaande maandag kan naar mijn mening dus gewoon doorgang vinden. Dat laatste heb ik ook niet betwijfeld, maar in het meerjarenperspectief is er wel degelijk wat aan de hand. Wij kunnen vandaag dus heel goed praten in het kader van de vaststelling van de begroting voor 1997, maar bij afwegingen op langere termijn is de helderheid nu volkomen zoek. Daar moeten wij met elkaar dan ook eens heel goed over nadenken.

Voorts vraag ik de minister of de extra gelden die minister Zalm kennelijk ter beschikking heeft ook voor de infrastructuur gebruikt kunnen worden.

Gelukkig begint de tijd rijp te worden voor de invoering van een kapitaaldienst. Ik verneem daarvoor nu ineens meer support dan ik hier vele jaren eerder heb mogen beluisteren.

Er is terecht een accent gelegd op problemen in de stedelijke gebieden. Daar zijn natuurlijk grote knelpunten in de mobiliteit. Maar toch moet het kabinet oppassen voor een te hoog Randstadgehalte in de stukken. Een aantal knelpunten buiten de Randstad dreigen namelijk onderbelicht te worden. Een enkel voorbeeld daarvan zal ik noemen, voorzover mijn zeer schaarse spreektijd dat toelaat.

De algemene optiek van mijn fractie is dat wij ook via de infrastructuur de omslag van weg naar rail en water moeten bevorderen. Ik ben wat dat betreft bepaald niet zonder zorg bij dit MIT. Ik laat de grote bezuinigingen in de railinfrastructuur als gevolg van de HSL maar even daar; daar praten wij op een ander moment wel over. Ik doel op de herprioritering. Het is een slechte zaak, want nu dreigt de situatie dat ten behoeve van de HSL het gehele overige binnenlandse spoorwegvervoer op achterstand wordt gezet. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn, als het gaat om één lijn, hoe belangrijk ook.

Ik ben ook niet gerust over de vaarwegen. Natuurlijk gebeurt daar een en ander, maar de minister zal

moeten toegeven dat de inhaalslag die wij een aantal jaren geleden voor ogen hadden op het gebied van infrastructuur en onderhoud in feite niet waargemaakt kan worden. Dat is zeer betreurenswaardig. Door collega's zijn al verschillende concrete projecten genoemd. Die opmerkingen wil ik van harte ondersteunen.

Nog één opmerking in dit kader. Ik wil ook aandacht vragen voor de prioriteit van kleinere zeehavens in verband met kustvaart en wat dies meer zij. Ik begrijp dat er een aantal rapporten bij de minister liggen, maar dat de minister heeft gezegd dat zij zeker tot 2000 daar geen geld voor heeft. De Nationale Havenraad heeft daarom gevraagd, maar die vraagt ook geld voor bijdragen in onderzoekskosten. Kan de minister op dat punt nog wel een toezegging doen?

Wat de rail betreft deel ik de grote zorgen om de Hanzelijn. Verder uitstel vindt mijn fractie gezien eerdere Kameruitspraken ook niet aanvaardbaar. Ik ben ook bang dat de Zuiderzeelijn steeds meer achter de horizon, letterlijk en figuurlijk, dreigt te verdwijnen. Dat zou ik toch een heel slechte zaak vinden.

Wat betreft de rijkswegen heb ik al bij interruptie een aantal opmerkingen gemaakt, zoals over het gebruik van de vluchstrook in de spits. Ik stap daar nu maar van af. Andere zaken komen bij de begroting terug.

Ik wil nog wel enkele concrete projecten noemen. Ik wijs erop dat de aanleg van de WOV, waarover in de Kamer eerder afspraken zijn gemaakt, grote consequenties heeft voor de infrastructuur in Zeeland. Een punt daarvan is door enkele woordvoerders al genoemd, de N57 met de aansluiting op de A58 en de petitie van Nieuw- en Sint Joosland. Ik zou de aandacht van de minister voor de gehele Midden-Zeelandroute willen vragen en voor de consequenties in Zeeuws-Vlaanderen. Ik heb al vaker aandacht gevraagd voor de tunnel bij Sluiskil. Die vormt nu al een bottleneck en dreigt nog een veel grotere bottleneck te worden in de toekomst.

Over een tunnel in plaats van een brug bij Kampen is al veel gezegd. Ik kan mij van harte aansluiten bij de pleidooien daarvoor.

Wat de A4 betreft bepleit ik met de heer Van Heemst dat wij daar nog eens heel goed naar kijken, als het point of no return nog niet is bereikt.

Als die moet worden aangelegd, vindt mijn fractie in dit dichtbevolkte gebied een verdiepte ligging een absolute noodzaak.

Wat het spoor Delft betreft sluit ik mij van harte aan bij de pleidooien voor het opnemen van een viersporige tunnel in de verkenningfase van het MIT.

Wat Abcoude betreft betreurt ik het dat de minister zo laat naar de Kamer komt met een brief. Dat maken wij bijna ieder jaar mee. Ik hoop dat het toch eens structureel anders wordt en dat wij niet aan de vooravond van een begrotingsbehandeling met een hoop stukken worden geconfronteerd. Ik weet wel dat de Kamer vaak vraagt om nadere informatie, maar het komt ook wel eens voor dat wij na de behandeling van een vorig MIT een jaar op informatie wachten en dat twee dagen voor het nieuwe MIT die informatie komt. Dat kan toch wel iets eerder.

Bij het Veerse Meer gaat het eigenlijk om een bezuiniging op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik vind dat een discussie die wij volgende week moeten voeren. Daar moeten wij dan in breder kader op terugkomen.

Over de doortrekking van de A15 zegt de minister enerzijds dat zij voor andere oplossingen kiest en anderzijds dat die in het SVV 2 moet blijven staan. Dat begrijp ik toch niet helemaal. Wat bedoelt zij nu precies?

Ik heb een beetje tot mijn verbazing bij de spoorprojecten aangetroffen dat 135 mln. wordt gestoken in het onderhoud van het 1500 volt net, terwijl wij midden in de discussie zitten over de omslag naar 25 kilovolt. Kunnen wij ons geld daar niet beter in steken en op dat punt tot een snelle besluitvorming komen? Allerlei andere zaken zouden daarmee gebaat zijn en niet in het minst de HSL.

De vergadering wordt van 15.28 uur tot 15.45 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik dank de Kamer voor de inbreng in eerste termijn. Wij spreken vandaag over het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport. Als ik goed heb geluisterd, mag ik aan het begin van mijn antwoord vaststellen dat in elk geval

de meeste leden datgene wat in het uitvoeringsprogramma MIT is opgenomen onderschrijven. Ik heb tot nu toe weinig of geen voorstellen gehoord die inhouden dat het allemaal anders moet omdat de prioriteiten die in het uitvoeringsprogramma MIT zijn gesteld, niet deugen. De heer Van Heemst heeft gemeld dat hij volgende week bij de behandeling van de begroting wellicht nog komt met een amendement dat moet leiden tot een herprioritering. Dat heb ik althans uit zijn bijdrage begrepen. Voor het overige constateer ik dat het meerjarenprogramma dat nu voorligt, door de leden niet ter discussie wordt gesteld. Dit betekent overigens niet dat er geen problemen zijn. Daarover mag geen misverstand bestaan.

Ik zal nog eens schetsen hoe wij tegen het MIT aankijken in relatie tot het Structuurschema verkeer en vervoer. Uitgangspunt bij het beleid dat wij voeren, zijn natuurlijk het Structuurschema verkeer en vervoer en de daarin opgenomen beleidsdoelen. Bij die beleidsdoelen horen indicatieve infrastructuurprojecten, die je elke keer toetst op de bijdrage die ze leveren aan het halen van de beleidsdoelen. Daarbij gaat het om de beperking van de automobilititeit, maar ook het verminderen van de fileproblemen, de kansen op files op het hoofdwegennet en noem maar op. Het is die hele serie beleidsdoelen die wij geformuleerd hebben in het Structuurschema verkeer en vervoer. Het doel van het MIT is uiteindelijk om het Structuurschema verkeer en vervoer uitgevoerd te krijgen. Het is niet voor niets dat ik in het MIT heb opgenomen dat wij terzake een "financieringstekort" hebben. Gebaseerd op de meest eenvoudige ramingen die wij kennen en die uitgaan van een basisinfrastructuur, komen wij tot een tekort van 27 mld. tot 2010. Dat is ook de reden dat het kabinet al in het voorjaar heeft gesproken over de vraag hoe moet worden omgegaan met de tekorten die er zijn. Dat gebeurde overigens in een wat breder kader dan alleen de wegeninfrastructuur, de vaarwegen en de spoorwegen. Het gebeurde in het brede kader van de investeringen. Wij weten allemaal dat die tekorten in de investeringen na de eeuwwisseling optreden. Daarvoor zal een voorziening getroffen moeten worden. In "Samen werken aan

bereikbaarheid" heb ik gemeld dat daarover niet alleen bij de voorbereiding van de begroting voor 1998 verder gesproken moet worden om te bezien of wij daarin al stukken van de invulling van het tekort kunnen geven. Voorzover dat niet het geval is, heb ik in "Samen werken aan bereikbaarheid" aangegeven dat ik vind dat het goed geïdentificeerd moet worden en dat de voorbereiding van uitvoering van projecten naar voren gehaald moet worden. Dat is de reden voor de reservering van 100 mln. in de begroting van volgend jaar. Wij willen er zodoende voor zorgen dat wij genoeg werkprogramma's klaar hebben liggen die uitgevoerd kunnen worden op het moment dat er wél meer financiën beschikbaar zijn. Voor het overige zal deze discussie moeten plaatsvinden in de voorbereiding van een nieuw regeerakkoord, waarbij iedere partij in haar verkiezingsprogramma kan aangeven in hoeverre zij bereid is, meer geld voor infrastructuur uit te trekken. Voor een deel zal dat ook gewoon de spankracht van het huidige kabinet overtreffen, omdat het om nieuwe keuzes vraagt. Je kunt je afvragen of die keuzes de keuzes zijn die al over het graf heen, om het zo maar te zeggen, gemaakt kunnen worden.

Ik herhaal dat het MIT elke keer een prioriteitsstelling is van de projecten die je nodig hebt om je SVV-doelen te bereiken. Daarna gaan wij naar beneden. Wij komen dan bij het MIT zelf en bij de individuele projecten.

Ten aanzien van de individuele projecten worden er enkele procedures doorlopen. De eerste is: past het wel bij de uitvoering van het SVV? Dat is het eerste waarop je prioriteert. Als het niet aan die prioriteit voldoet, gaat het project aan de kant. Daarin zijn overigens ook heldere afspraken gemaakt. Wij moeten ons dat goed realiseren. Wij hebben afgesproken dat wij de nadruk leggen op hoofdtransportassen, achterlandverbindingen, stadsgewestelijk openbaar vervoer, enz. Vervolgens gaan wij de procedures in, waarin verschillende oplossingsalternatieven worden meegenomen. Die oplossingsalternatieven moeten uiteindelijk ook allemaal binnen de SVV-doelen passen. Ze moeten ook binnen de wettelijke normen passen. Wij hebben series wettelijke normen voor infrastructuur. Die hebben te

maken met geluidhinder, met inpassingsvoorschriften gebaseerd op het structuurschema Groene ruimte, met compensatiemogelijkheden. Hoe het er vervolgens uit ziet, staat beschreven in de trajectnota MER.

Dat geeft overigens ook al aan dat het op dat moment wel een afweging en maatwerk per project is. In het ene geval zullen aanvullende maatregelen om het allemaal nog beter te doen tegen geringe meerkosten ook procentueel mogelijk zijn. In het andere geval is dat niet of nauwelijks mogelijk en zal elke keer moeten worden afgewogen of de kosten van het nog beter doen, het nog beter inpassen, opwegen tegen de baten die eruit komen. Ikzelf heb het sterke vermoeden dat het nauwelijks mogelijk is om dat in een meer algemeen kader te plaatsen. Er zal toch elke keer een afweging per project gemaakt moeten worden, die wij overigens ook elke keer met de Kamer zullen bespreken. Sedert de Tracéwet is vastgesteld, krijgt de Kamer bericht van de afweging die heeft plaatsgevonden en van de basis waarop het kabinet tot keuzes komt. Daardoor blijft de mogelijkheid open dat ook derden, mensen die direct belang hebben bij een lokale oplossing, meedoen met de financiering.

Overigens ben ik het wel met de heer Van Heemst eens dat zich daarbij het lastige probleem kan voordoen dat een lagere overheid die toevallig rijk is, altijd gelijk moet krijgen, terwijl een overheid die arm is, dat niet zou krijgen. Dat is geen goede zaak. Feit is wel dat op enig moment is afgewogen wat voor het algemeen belang van belang is. Daarop wordt het rijksfinancieringskader afgestemd. Zijn er dan andere belangen te dienen, dan kan de rekening niet altijd automatisch bij de rijksoverheid worden neergelegd.

Bij mij staat overigens het halen van de SVV-doelen centraal, zowel bij tracébesluiten als bij de prioriteitsstelling. Dat betekent dat ik, al zou mijn budget tot 2010 27 mld. groter worden, nog steeds een heel sober wijze van aanleg zal moeten kiezen en elke keer zal moeten afwegen of de extra investering om het nog beter te doen, opweegt tegen de baat die daarmee te behalen valt.

Ik kan u nu al een hele serie projecten noemen waarbij mijn uiteindelijke afweging is geweest dat het maar sober moet worden

uitgevoerd. Anders kan ik te weinig projecten uitvoeren. Want ik moet u melden dat ik vooralsnog rekening te houden heb met het huidige financiële kader. Ik heb nog niet eens de volledige dekking voor het uitvoeren van het totale SVV geregeld. Vooralsnog moet ik projecten die erbij komen, financieren binnen de bestaande financiële kaders. Zo behoort het ook te gaan. Ik doe dat ook, maar dat betekent wel dat ik keuzes maak.

Dat is de reden dat ik zowel ten aanzien van Abcoude, als ten aanzien van de A4 en ten aanzien van Kampen tot de conclusie ben gekomen dat de extra investeringen die nodig zijn om het misschien nog mooier te maken, niet opwegen tegen de baten die daarmee behaald kunnen worden. Laat ik als voorbeeld de brug bij Kampen nemen. Ik vind overigens een brug een grote aanwinst, laat daar geen misverstand over bestaan. Laten wij niet net doen alsof bruggen lelijke dingen zijn; dat is helemaal niet waar. De brug wordt op een optimale wijze gebouwd, ook zodanig dat vrijwel al het verkeer er zonder problemen onderdoor kan. De brug krijgt een open stelling om ervoor te zorgen dat ook het extreme verkeer erdoorheen kan. De kosten van een tunnel zijn 100% hoger. Dat moge niet veel lijken, maar wij hebben het hierbij over een project dat nu rond de 30 mln. kost, terwijl de projectkosten in het geval van een tunnel verdubbelen.

Ook bij Abcoude hebben wij een afweging gemaakt. Ik vind, de afweging in de MER-studie beziende, nog steeds dat de extra investering niet opweegt tegen de milieuwinst die ermee te behalen valt. Ik wil dat hier graag duidelijk zeggen. Waar wij zo veel tekorten hebben, waar wij zo grote noden hebben om de SVV-doelstellingen te behalen, moet ik een afweging maken.

Misschien mag ik in dit kader nog een opmerking maken over de tunnel bij Delft.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Is de minister al bezig in te gaan op concrete projecten? Ik vind dat de overstap nogal vrij snel gaat. Er zijn toch ook vragen over het algemene kader gesteld.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik probeer aan te geven hoe ik afwegingen maak bij de keuze van projecten, hoewel ieder individueel

project mij buitengewoon lief is. Maar in het totaal van de keuzes die gemaakt moeten worden, dient wel gezien te worden wat dan vervolgens niet meer kan als die misschien nog sterker geoptimaliseerde keuze wordt gemaakt. Overigens staat een aantal van de projecten in het Meerjarenprogramma Investerings. Als men het op een andere en duurdere manier wil, verwacht ik dat daar een posterioriteit binnen het uitvoeringsprogramma tegenover wordt gesteld.

De heer Van den Berg (SGP): Dan rijst toch de vraag hoe de minister die afwegingen maakt. Zij zegt nu: 30 mln. voor Kampen is te veel. Ik zeg niet dat het niet veel geld is, zeker niet. Maar de minister heeft eerder gezegd: 900 mln. voor een tunnel onder het Groene Hart moet wel kunnen. Hoe maakt zij dergelijke afwegingen? Wil zij dat duidelijk maken? De afwegingen moeten wel consistent zijn. En daar twijfel ik wel eens aan.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij zouden deze discussie ook moeten voeren bij het debat over de HSL. Je kunt kiezen voor zekerheid en snelheid. Wij zijn tot de volgende conclusie gekomen: als er een snelle procedure moet zijn en als er een goede inpassing op die plek moet zijn, dan lijkt dit de beste oplossing. Dat is ook een afweging geweest. Overigens, de WB-variant kwam er in dat kader nog steeds duurder uit. Gevraagd is of het MIT nog wel het afstemmingskader is. Dat is het natuurlijk uiteindelijk wel. Daarin moeten de zaken worden opgenomen. Ik heb niet voor niks gemeld dat wij, op het moment dat het besluit is genomen, ten behoeve van de HSL het MIT moeten aanpassen. Er moeten dan opnieuw prioriteiten worden gesteld binnen het MIT. Ik heb aangegeven hoe ik dat denk te gaan doen, ervan uitgaande dat het budget niet groter wordt. Ik zeg er onmiddellijk bij dat het nu gaat om een periode die ook buiten deze MIT-periode treedt. Wij verwachten dat er voor een deel nieuw geld zal komen in de komende jaren. Maar vooralsnog moet ik een en ander voor de planperiode gewoon inpassen. En dat betekent vertraging in een aantal projecten. Daarover kan geen misverstand bestaan. Zo werkt het.

De heer Leers (CDA): Voorzitter! De

vraag van de heer Van den Berg was ook mijn vraag. Het antwoord is mij echter nog niet helemaal helder. Ik billijk de opmerking van de minister dat er afwegingen moeten worden gemaakt binnen de beschikbare middelen. Daarmee ben ik het helemaal eens. De minister is daarbij teruggedaan naar de HSL-discussie. Ik wil het breder trekken. Neem bijvoorbeeld de politieke, bestuurlijke afweging rond het Pannerdens Kanaal, een afweging met een precedentwerking. De minister gebruikt het argument dat de procedure moet worden versneld, omdat er anders een impasse ontstaat. Nogmaals, die opmerking kan ik billijken. Ik kan mij voorstellen dat de minister dan zegt: oké, doe dat dan maar. Maar dan wil ik de volgende vraag voorleggen. Hoe vertalen wij dat naar andere projecten, zoals de A4? Ik kan mij voorstellen dat wij in een impasse komen. Om wille van het versnellen van de procedure wordt dan gezegd: doe het maar, leg de verdieping maar aan. Maar dan zegt de minister: stop, daarmee zijn wij het niet eens.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het gaat mij werkelijk te ver als wordt gezegd: duurdere inpassingen doen wij uitsluitend en alleen om het bestuurlijk draagvlak te verkrijgen. Daar hebben wij een nieuw instrumentarium voor in de nieuwe Tracéwet. Als wij het bestuurlijk draagvlak niet zouden verkrijgen, zullen wij het aanwijzingsinstrument gebruiken. Dat doen wij nu ook bij de Betuweroute. Ik kan de Kamer garanderen dat, als de HSL op welke wijze dan ook door de Kamer zal zijn geaccepteerd, ook dan het aanwijzingsinstrument zijn werk zal doen. Dat geldt overigens voor projecten die door de politieke besluitvorming komen. Ik kom zo langzamerhand ook tot de conclusie dat de grootste vertraging bij allerlei projecten niet zozeer ontstaat vanwege de procedurele kant, maar vanwege de politieke besluitvorming.

De heer Leers (CDA): Maar het ging bij de Betuwelijn toch ook om het verkrijgen van politiek en bestuurlijk draagvlak?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wijs erop dat het Pannerdens Kanaal niet het allerbeste voorbeeld is. Het is een in de Kamer bedachte oplossing – en dat is prima – waarvoor

vervolgens binnen het budget ook geleden is. Dat heeft de Kamer geaccepteerd. Men mag het kabinet niet verwijten dat het zo gebeurd is.

De heer **Leers** (CDA): Jawel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Waarom?

De heer **Leers** (CDA): Het kabinet heeft zelf de besluitvorming rond de Betuwelijn – die afgerond was! – stopgezet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heeft niet het kabinet gedaan. Ik wijs erop dat het in het regeerakkoord is vastgelegd.

De heer **Leers** (CDA): Dit is een woordenspelletje. Ik wil de essentie aangeven. Om wille van de bestuurlijke en politieke draagvlakvorming moet je er vaak toe beslissen om ergens een tunnel of wat dan ook neer te leggen. Ik kan dat best billijken, maar dan vraag ik mij wel af welke precedentwerking het heeft naar andere locaties. Vanuit die context heb ik mijn bijdrage geleverd, met de A4 als voorbeeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom bijna in de verleiding om de discussie over de A4 hier te voeren. Ik vind die discussie namelijk niet vergelijkbaar. Ik zal proberen om dit aan te geven in de brief aan de Kamer. Wij hebben daar te maken met een reconstructiewet en met een reconstructiecommissie. Bovendien is er reeds geïnvesteerd vermogen. Aan de hand van de brief zal ik graag het debat met de Kamer aangaan. Ik vind dat je pas van precedents kunt spreken als je over vergelijkbare situaties spreekt. Er zijn nauwelijks projecten waarbij je echt van vergelijkbare situaties kunt spreken. Dat is gewoon heel lastig. Elk individueel project heeft zijn eigen typische zaken die zich vrijwel nooit lenen voor algemene interpretaties en algemene normen. Dat is dus ook het probleem dat ik heb met de op zichzelf heel sympathieke gedachte van een algemeen kader, die de heer Van Heemst heeft uitgesproken. Ik zou daarvoor zijn als ik zeker wist dat ik vervolgens nooit meer met de Kamer zou hoeven te praten over extra investeringen, maar daar geloof ik niet in. Doordat elk project specifieke kanten heeft, zul je altijd weer met elkaar van gedachten

moeten wisselen over de vraag hoe je de zaken beter kunt regelen. Dat vind ik op zichzelf niet zo erg, als je maar helder verantwoording naar buiten aflegt waarom je tot een bepaald besluit bent gekomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit soort afwegingen vond twintig, dertig jaar geleden ook plaats. Het zal de minister niet zijn ontgaan dat andere argumenten een belangrijker rol zijn gaan spelen. Ik denk aan de toename van de mobiliteit, aan de hogere investeringen in infrastructuur. De wens om op een duurzame manier te handelen, wordt steeds belangrijker. In het verleden was er altijd veel protest bij de duurzame inpassing van spoor, tot en met de Betuwelijn en de HSL. Bij wegen was daar nauwelijks sprake van. Dat begint nu te komen. De minister moet daarmee in de afweging rekening houden. Het één lokt het ander uit, hoewel niets natuurlijk met elkaar vergelijkbaar is. Soms is het ook echt politiek handjevat en niet meer te verdedigen. Soms gebeurt het op basis van draagvlak in een bepaalde regio. Er zijn vele argumenten die maken dat iets wel of niet kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het heel interessant dat u het woord "duurzaam" gebruikt. Volgens mij is dat in dit verband geen goed begrip. Het kan namelijk naar alle kanten worden uitgelegd. Is alleen een tunnel duurzaam? Ik vind van niet. Ik vind het duurzaam als wij voldoen aan de wettelijke normen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op het moment dat nieuwe infrastructuur natuurwaarden doorsnijdt, doet de ene minister iets wat de andere minister niet goed uitkomt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar hebben wij keurige afspraken over gemaakt. Als het onvermijdelijk is om iets te doorsnijden, dan zorgen wij voor voldoende compensatie. Daar bestaat een keurige wettelijke regeling voor, in het structuurschema Groene ruimte vastgelegd. Zo is ook een afwegingsmechanisme vastgelegd. Wij houden ons daaraan. Dat is ook duurzaamheid. Met andere woorden, het begrip "duurzaam" zal door de één altijd weer op een andere manier worden ingevuld dan door de ander. Uiteindelijk wordt het

een politieke discussie met een politieke besluitvorming daar achteraan op basis waarvan tot conclusies wordt gekomen. Ik wil het niet verhelen dat in de loop van de tijd de wijze waarop wij met inpassing omgaan gewijzigd is. Dat heeft echter veel meer te maken met het feit dat onze wettelijke normen zijn aangescherpt. Zo worden geluidshinder en zaken die te maken hebben met het SGR en de EHS tegenwoordig van het begin af aan meegenomen. Dat vraagt aan het eind echter steeds de afweging of wij bezig zijn met prioriteitsstelling, ook in het kader van het halen van SVV-doelen, wetend dat het budget niet oneindig is. Wat wij ook aan extra middelen krijgen, het budget voor infrastructuur zal altijd te krap zijn. Wij zullen altijd afwegingen moeten maken in de afronding van het besluitvormingsproces op projectniveau. Wij moeten voorkomen dat datgene gebeurt waar de heer Van Heemst af en toe sympathie voor uitspreekt, maar waarvoor ik helemaal niets voel, namelijk dat wij heel weinig problemen oplossen, heel weinig infrastructuur aanleggen en het SVV-doel helemaal niet in zicht krijgen. Met elkaar moeten wij proberen om binnen de financiële ruimte, erkennend dat er meer geld bij moet, zoveel mogelijk SVV-doelen binnen bereik te houden. Dat vraagt enige soberheid, om het voorzichtig te zeggen. Wij houden daarbij overigens de normen in stand die wij hiervoor hebben. Deze minister en overigens het hele kabinet wensen zich keurig aan die wettelijke normen te houden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat om de vraag hoe wij het kader inzichtelijk kunnen krijgen waarbinnen je dit type afwegingen maakt, zodat de politieke en bestuurlijke afweging navolgbaar is. Ik zeg niet dat het altijd zo moet en zal gebeuren als lokale en provinciale overheden het wensen. Het lijkt mij heel dienstbaar, maar ik lever dat graag in voor betere ideeën, om aan te geven wat een basiskwaliteit is die het Rijk altijd bij de inpassing kan waarborgen en wat de maximale inpassingsmogelijkheid is. Misschien dat wij daarvoor dan een versleutelingsregeling kunnen ontwikkelen. Ik vind het namelijk wel moeizaam dat de toevalligheid, dat de ene provincie of gemeente wel iets extra wil betalen en de andere niet, in

hoge mate de uitkomst van het afwegingsproces stuurt. Om dat debat gaat het mij. De minister zei dat de Kamer dekking moet aangeven als zij duurdere inpassingsmogelijkheden wenselijk acht en dan posterioriteiten moet noemen. Ik vind dat een stap in de goede richting. De minister wekt namelijk vaak de indruk dat zij het onbestaanbaar vindt dat er iets anders gebeurt dan zij uiteindelijk heeft voorgesteld of besloten.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat interrupties niet bedoeld zijn voor een nieuwe termijn. Zou u iets korter kunnen zijn?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Dit is een interessant debat, maar het leidt volgens mij nergens toe. Dat is het vervelende. Wat de heer Van Heemst bepleit, gebeurt al. Wij hebben een keurige Tracé/MER-nota op basis waarvan wij tot besluiten komen. Daarin staat altijd een variant die voldoet aan de minimale wettelijke eisen ten aanzien van geluid, inpassing, compensatie en dergelijke. Je gaat dan bekijken of het nuttig en noodzakelijk is om meer te doen dan daarin is voorgescreven. Daarvoor hebben wij al het afwegingskader. Ik weet niet goed hoe je dat anders zou moeten doen. Ik erken overigens dat een tracébesluit vaak wordt genomen op het moment waarop dat nog niet is ingepast in het MIT. Dat vormt voor mij de reden om te zeggen dat wij elke keer moeten komen tot soberheid, ook als wij er tot 2010 27 mld. bij zouden krijgen. Wij kunnen het budget immers zo verdubbelen. Alle projecten die ik net heb genoemd, zullen immers tussen de 100 en 200% meer kosten als wij de meest optimale variant kiezen. Dat geldt voor alle uitbreidingsprojecten die wij de komende jaren uitvoeren. Ik zeg niet dat dit nooit moet gebeuren, maar ik zeg wel dat wij dat dan nadrukkelijk moeten afwegen.

Hetzelfde geldt voor de tunnel bij Delft. Ik vind dat een hartstikke belangrijk project. Mijn prioriteit ligt echter bij het binnenhalen van de doelstellingen uit het SVV 2. De projecten die daaraan bijdragen, zullen de komende jaren prioriteit krijgen. Dat zal nog een aantal jaren duren. Pas daarna komen de andere projecten aan bod die ook van belang zijn, zoals de tunnel bij Delft.

Ik kan nu niet zeggen dat ik dit project ten koste van de Utrecht-boog, de Hanzelijn of andere spoorlijnen en wegprojecten opneem. Overigens moeten wij wel verder praten over de vraag hoe wij het bij Delft in de verdere toekomst het best kunnen regelen. Wellicht dat opnemings in de verkenning daarvoor het middel is. Dan moet echter niet de gedachte ontstaan dat dit project daarmee plotseling heel hoog scoort als het gaat om het halen van de SVV-doelen.

Daarmee kom ik op het zure stukje van de onderuitputting, waarover ik vorige week in het begrotingsonderzoek een verhaal heb gehouden. Van enkele kanten is aangegeven dat ik, als sprake is van zoveel onderuitputting, ook nog wel wat andere projecten kan doen. Dat is niet het geval. Wij moeten ons goed realiseren dat onderuitputting geen vrij geld is. Onderuitputting is geld, bestemd voor projecten die in het MIT zijn opgenomen. Dat betekent dat het geld ook aan die projecten moet worden uitgegeven. Helaas kon dit geld niet worden besteed in het jaar, waarin de uitgaven zijn geraamd. Gelukkig gaat het geld niet terug naar de minister van Financiën. Het blijft beschikbaar op de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het Infrafonds. Het geld kan, als het niet in jaar a wordt uitgegeven, in jaar b worden uitgegeven, aan hetzelfde project. In 1995 is zo'n 6,9 mld. begroot op de begroting. Bijna 6 mld. daarvan is gerealiseerd. Het lastige was toen dat een flink gedeelte werd bepaald door de Betuweroute, die nog niet in realisatie was. Voorts was sprake van meevallers bij aanbestedingen ter waarde van 100 mln. Dat was prachtig, want dat geld kun je daarna voor andere prioriteiten gebruiken. Ten slotte was sprake van een bedrag van 550 mln. Dat bedrag bevond zich overal. Daarover hebben wij het vorige week uitgebreid gehad. Ik noem een aantal redenen: de vertraging in de procedures, maar ook de politieke besluitvorming. Dat gold zeker voor de Betuweroute. Dit jaar gaan wij naar 6,6 mld. uitgaven toe. Het lastige is – daar ben ik ook niet tevreden over – dat wij dat voor een deel niet aan dit jaar uitgevoerde projecten uitgeven, maar aan afspraken die wij met anderen moeten maken. In het kader van de HSL wijs ik bijvoorbeeld op de afspraken die wij met België moeten

maken. Ook wijs ik op de kwestie-Brokk-nat. Dat betreft overigens geld dat ook moet worden uitgegeven, als wij die operatie tenminste binnen afzienbare tijd willen afronden.

Volgend jaar moet het dus nog beter. Momenteel hebben wij een instrument, waarvan ik hoop dat dit ons echt gaat helpen. Wij kunnen nu namelijk overplanning in de kasuitgaven realiseren. Dat is voor het eerst. De overplanning met betrekking tot de verplichtingen heeft onvoldoende geholpen. Als wij meer werken in de overplanning hebben die tot kasuitgaven kunnen leiden, dan kunnen wij in de loop van het jaar beter sturen op realisering. Dat betekent het versnellen van bestaande projecten en het op de kas betalen van nieuwe projecten die al uitvoeringsgereed zijn. Voorts wijs ik op de monitoring van het project. Voor volgend jaar is sprake is van een extraatje. In "Samen werken aan bereikbaarheid" is aangegeven dat ik binnen mijn begroting voor volgend jaar 100 mln. wil vrijmaken voor het beginnen met de voorbereiding van een groot aantal projecten. In het kader van de Voorjaarsnota wordt de exacte invulling daarvan aangegeven. Ik las vorige week in Elsevier een stukje over grote projecten. Het was niet het stuk van de heer Leers. Daarin stond – ik vond dat aardig, omdat het niemand nog was opgevallen – dat die 100 mln. wel eens de allerbelangrijkste 100 mln. zouden kunnen zijn van "Samen werken aan bereikbaarheid", vanwege de poging om de procedures te versnellen en om de dingen sneller op de plank te hebben, zodanig dat een volgend kabinet in de volgende periode echt kan investeren in die projecten. Daar wil ik veel op zetten.

Dan iets over de versnelling van de procedures, de mogelijkheden op dat punt, de ontstroping van mevrouw Verbugt en de lex specialis die erbij zou horen. Volgende week spreken wij verder over de verbetering van de procedures, als wij het in het kader van de begrotingsbehandeling hebben over "Samen werken aan bereikbaarheid". Ik wil nu al kwijt dat het niet alleen om de procedures gaat. Als je kijkt naar de wettelijke termijnen van inspraak binnen de huidige Tracéwet, dan heb je het maar over zeven maanden. De tijdswinst moet dus uit heel andere dingen worden gehaald. Dat betekent vooral een versnelling van de

politieke en bestuurlijke besluitvorming. Ik ben tevreden dat over de A4 kon worden besloten net binnen de wettelijk gestelde termijnen. Ik heb één keer om uitstel moeten vragen. Dat was al een ergernis voor mij – dat wil ik best bekennen – maar uiteindelijk konden wij toch binnen de wettelijk gestelde termijnen tot een besluit komen. Ook het sneller opstellen van Verkenningen en MER's speelt een rol. Ik ga ook proberen om de MER's te verkorten. Er is iets gevraagd over een kwestie in het kader van de rondweg bij Sneek. Ik kom daar nog op terug, maar dit wordt heel vaak veroorzaakt door het feit dat er buitengewoon veel varianten worden meegenomen in de MER-studies. Dat heeft ook iets te maken met andere overheden. Die zaak moeten wij dus samen met de andere overheden bekijken. Wellicht moet het soberder. Wellicht moeten er minder varianten worden meegenomen bij zo'n studie, want dan kan het wat sneller. Elf varianten betrekken bij een plan voor een rondweg is wel erg veel. Verder spelen natuurlijk een rol de aanbesteding, snellere uitvoering door nieuwe technieken en verdere samenwerking met het bedrijfsleven zodat je projecten een meer "turn key"-karakter geeft.

Ik sluit niet uit dat je een procedure in de zin van een lex specialis moet gaan volgen bij een groot project. Ik zie de lex specialis niet direct voor de normale infrastructuur. Wij evalueren nu de procedure van de Tracéwet. Ik sluit niet uit dat er nog verbeteringen aan te brengen zijn. Wellicht dat wij tot de conclusie komen dat het op een aantal punten nog beter kan dan tot nu toe. Voor de grote projecten zul je op enig moment in ieder geval een afweging moeten maken of je daarop een lex specialis van toepassing wilt verklaren. Ik sluit dat niet uit. Ik zeg wel nadrukkelijk dat dit mijn persoonlijke opvatting is en dat het geen kabinetsopvatting is. Men kent het standpunt van het kabinet naar aanleiding van het WRR-rapport. Wij volgen nu ook weer de besluitvorming rond de Betuweroute en de hogesnelheidslijn om te kijken of wij daar nog iets van kunnen leren. Ik sluit niet uit dat je aan het eind van de rit toch een wijziging moet aanbrengen in onze ruimtelijke-orderingsprocedures. Dat is echter een privé-opvatting die ik ook zal inbrengen bij de kabinetsdiscussie

over het vervolg. Misschien is wel het allerbelangrijkste dat wij discussies over nut en noodzaak afronden met een wettelijk besluit in plaats van met een gewoon besluit, zodat je dan niet meer krijgt wat de heer Stellingwerf vandaag presteert, namelijk dat nadat de PKB in het Staatsblad heeft gestaan, de discussie over nut en noodzaak van de Betuweroute overnieuw wordt gedaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb iets anders bepleit, namelijk gefaseerde uitvoering, zonder daarmee de voorbereiding waarmee u nu bezig bent op te schorten. Ik denk dat er wel degelijk heel goede argumenten voor aan te voeren zijn – dat heb ik ook gedaan – om daar serieus over na te denken. Het gaat namelijk wel om een gigantisch hoog bedrag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die discussie heeft u gevoerd toen de PKB in de Kamer in behandeling was. De Kamer noch wij hebben u daarin ondersteund. Dat betekent dus dat die discussie voorbij en over is. Er zijn geen nieuwe argumenten door u genoemd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Er is een groot aantal ontwikkelingen gaande die wel degelijk nieuw licht op deze discussie kunnen werpen en dat naar mijn vaste overtuiging ook doen. Ik denk dat die op korte termijn wel degelijk nogmaals aan de orde zullen komen in allerlei andere discussies die gaande zijn, waarnaar de heer Leers ook verwezen heeft. Het betreft hierbij ook heel kansrijke ontwikkelingen, zoals het combiroad-project.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wilt mij toch niet vertellen dat u de combiroad in de plaats van de Betuweroute zou willen stellen? Ik geloof ook niet dat de heer Leers dat in verband met de Betuweroute heeft gebracht.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De minister heeft gezegd dat het kabinet op enig moment een standpunt moet bepalen over de lex specialis. Ik begrijp dat het haar persoonlijke opvatting is dat nog in deze kabinetsperiode te doen. Ik hoop dat die opvatting wat breder in het kabinet gedragen wordt, gezien het feit dat er al een kabinetsvoorstel ligt

inzake het besluit grote projecten. De VVD-fractie hoopt dat er in dezen op korte termijn tot stappen kan worden gekomen en dat een besluit niet over deze kabinetsperiode heen getild wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb u mijn privé-opvatting gegeven. Overigens heb ik begrepen dat bij de behandeling van de VROM-begroting over dit onderwerp gesproken is en dat er een motie over is ingediend. Ik zie dus wel met welke mening de Kamer komt. Ik ben er overigens nog lang niet van overtuigd dat de lex specialis in alle gevallen tot snellere besluitvorming leidt dan een planologische kernbeslissing. Dat is iets wat je elke keer moet afwegen. Het ligt er maar aan om welk soort projecten het gaat en welke procedures doorlopen moeten worden. Er zijn allerlei procedures in andere wetten die dan ook in een lex specialis moeten worden meegenomen, met alle problemen vandien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil in dit verband verwijzen naar het voorstel van de heer Hofstra dat is ingediend bij de behandeling van de VROM-begroting. De Vereniging landelijk overleg Betuweroute schrijft daarover het volgende. Neem de PKB 4 Betuweroute. Die PKB is in april 1994 door de Kamer behandeld. Wij zijn nu toe aan de PKB 2 en 3 van de herziene PKB. Verder moeten er nog stappen worden gezet terzake van het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zelf. Voordat het tracébesluit genomen is, zijn wij al 2 à 2,5 jaar onderweg. De inspraak-termijn van belanghebbenden, burgers, actiegroepen en dergelijke, liep van 4 maart tot 29 april 1996. Vaak wordt gesuggereerd dat inspraak handenvol tijd kost. Op een termijn van 36 maanden is 6 weken niks. Het zit vast op afwegingen van bestuurders, kabinet, overleg binnen het departement, tussen departementen, nadere politieke afweging in de Kamer, een externe adviescommissie-Hermans, het tempo van het projectbureau Betuweroute.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb steeds gezegd dat de procedure daar niets mee te maken heeft. In de wet is bepaald dat als een PKB, deel vier, niet binnen een jaar tot een tracébesluit leidt, dit apart aan beroep onderhevig is. Dat geldt ten

aanzien van de PKB-Betuweroute. Over de zinnigheid van zo'n regel kan nog wel eens gediscussieerd worden. Dan kost de procedure nog meer tijd. Ik ben het ermee eens dat in veel gevallen de termijn niet door de procedure wordt bepaald, maar door de politieke en bestuurlijke besluitvorming.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar kan geen wetwijziging tegen opboksen. Het is altijd een kwestie van bestuurlijke en politieke afweging. Of je het een lex specialis noemt of wat anders, altijd zullen wij – terecht – verantwoording willen afleggen ten aanzien van keuzen en zullen wij maatschappelijke discussies daarover willen voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Politiek en bestuurders moeten zich af en toe eens afvragen of ze niet wat sneller kunnen werken. Bij een aantal projecten doen wij er ook wel erg lang over voordat een en ander wordt afgerond.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die opmerking hoor je het meest van voormalige Kamerleden die nu bestuurder zijn. Vele oud-Kamerleden die nu burgemeester zijn, houden mij en waarschijnlijk ook andere kamerleden voor, voor welke vreselijke wetgeving zij landelijk met hun volle 100% verstand verantwoordelijk zijn geweest.

De **voorzitter**: Er worden steeds minder oud-Kamerleden burgemeester, maar dat terzijde!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Na deze openhartige ontboezeming niemand meer!

De **voorzitter**: Ik verzoek, kortere interrupties te plaatsen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Hoe gaat het met bestuurders die Kamerlid worden?

Ik wil een misverstand bij de heer Stellingwerf wegnemen. Hij haalde het door mij genoemde combiroad-project aan. Dat is niet bedoeld als vervanging van de Betuwelijn, maar als aanvulling daarop in het kader van de opstelsporen op de Maasvlakte.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Er is een paradox tussen onderuitputting en financiële

tekorten op langere termijn. De problemen worden daarmee echter niet minder. Met andere woorden: als het geld in enig jaar niet kan worden uitgegeven, moet dat wel het volgende jaar gebeuren. Er is gelukkig sprake van een stijgende lijn in de uitgaven. Ik hoop dat wij een en ander volgend jaar weer enigszins kunnen versnellen en wel zodanig dat duidelijk wordt dat er geld nodig is om het SVV werkelijk goed uit te kunnen voeren. Wij proberen de voorbereidingstijd nog verder te bekorten.

De heer Rosenmöller heeft ten aanzien van de "herprioritering" gevraagd waarom nog geld uitgegeven zou worden aan wegen en niet alleen aan het openbaar vervoer. In samenhang met de nota Samen werken aan bereikbaarheid is het SVV de leidraad op basis waarvan investeringen worden gedaan. Daarin is een prioriteitstelling opgenomen, bijvoorbeeld openbaar vervoer in en rond de stadsgewesten, maar ook de afwikkeling op de achterlandverbinding met voldoende doorstroming. Ik weet dat de heer Rosenmöller die keuze nooit heeft onderschreven, maar het SVV wordt uitgevoerd conform de gemaakte afspraken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik had niet zozeer kritiek op de consistentie van het beleid van de minister. Dat ontslaat mij er evenwel niet van enigszins consistent te zijn in de kritiek op de "elk wat wils"-benadering, die collega Lankhorst al had toen het SVV werd aangenomen. Dat gebeurt nu en dat gebeurt volgende week weer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is geen "elk wat wils"-benadering. Wij hebben heel nadrukkelijk een keuze gemaakt en ingezet op het gebruik van de bestaande infrastructuur, de weginfrastructuur en de openbaarvervoerinfrastuctuur, in en rond de stadsgewesten: investeren in de openbaarvervoerinfrastuctuur in en rond de stadsgewesten en vooral daarvoor het flankerend beleid inzetten. Daarnaast hebben wij voor de achterlandverbindingen een keuze gemaakt voorzover het niet vermijdbaar goederenvervoer betreft. Dat geldt zowel voor de wegen als voor de waterwegen en spoorwegen. Er is dus een heel duidelijke keuze gemaakt. De heer Rosenmöller kan

die keuze natuurlijk tegenspreken. Dat is zijn goed recht, maar het is wel de keuze die indertijd bij het Structuurschema verkeer en vervoer is gemaakt en waar ik voor 100% achter sta.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zou betekenen dat geen enkele kritiek op dit MIT of het volgende MIT duldbaar is, omdat het altijd in overeenstemming is met het SVV. Ik hoor de collega's hier en daar wat opmerkingen maken. Ik heb de mening dat, ook als je het SVV ondersteunt, het wel degelijk mogelijk is om op de uitvoering daarvan een behoorlijke mate van kritiek te hebben en verschuivingen binnen het project wegen/spoor te realiseren. Laat ik een concreet voorbeeld geven, dat praat makkelijker: lightrail. Verschillende collega's hebben gevraagd of niet kan worden geprobeerd, alles uit de kast te halen om dat naar voren te halen. Maak niet alleen een start met een proef op het Hofpleinlijntje.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het zo interessant dat wij net doen alsof wij helemaal nog geen lightrail in Nederland hebben. Het is heel interessant dat dit wordt gezegd. Wat wij nog niet hebben is een stadsgewestelijk openbaar vervoer dat het stadsgewest overstijgt. Wat wij nu gaan doen, is op de kortst mogelijke termijn – dat is overigens niet in het jaar 2000; wij proberen dat in 1998 gerealiseerd te hebben – het Hofpleinlijntje inzetten voor het interregionale verkeer. Overigens wordt 25 november, volgende week maandag, het rapport gepresenteerd van de stuurgroep die daarmee bezig is. Daarbij zijn heel interessante elementen haalbaar. Wij hebben het namelijk niet alleen over nieuwe infrastructuur of over nieuwe zaken. Het gaat om een koppeling met bestaande netten. Daarbij wordt goed bekeken hoe je dat op een zo efficiënt mogelijke manier kunt exploiteren. Het voorbeeld van Karlsruhe is heel interessant, maar het is niet bedacht door de Bundestag. Het is gewoon door de lokale autoriteiten bedacht. Wij hebben een lastiger schaalniveau, daarom had ik ook zo graag een bovenlokaal bestuur gehad. Het zou zo handig zijn als je plekken had waar integraal verkeers- en vervoersbeleid iets makkelijker te realiseren was. Nu moet het nog steeds door provincies,

kaderwetgebieden, gemeenten, Rijk, noem maar op, jan en alleman, bekeken worden. Met de bestuurlijke riemen die wij hebben, proberen wij zo snel mogelijk een goed beeld te krijgen van de projecten die voor het flinkste deel eigenlijk lokale projecten zijn. Men moet zich goed realiseren dat het geen NS-projecten zijn. Het heeft dus niets te maken met de hoofdinfrastructuur. Het gaat om de regionale infrastructuur. Dat betekent dat initiatieven gecoördineerd door ons tot een goed einde gebracht moeten worden. Dat pogen wij met de grootst mogelijke snelheid te doen. Er begint nu ook enig licht aan de horizon te komen. Ik heb goede hoop dat wij het eindelijk voor elkaar krijgen. Soms komt mijn frustratie van een paar jaar geleden weer naar boven: het had veel eerder gekund. Maar goed, toen was de discussie nog niet aan de orde, ook niet in deze Kamer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zegt de minister nu met zoveel woorden dat een versnelling ten opzichte van de procedure die nu in het MIT en de stukken staat niet mogelijk is voor stadsgewestelijk openbaar vervoer? Misschien moet ik hier ook wel "lightrail" zeggen. Het kan mij niets schelen hoe je het noemt, maar wij weten allemaal waar wij het over hebben: het gaat in essentie om een afstand van tien of veertien kilometer tussen een aantal grote steden in de Randstad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet je wel weten over welke investeringen je het precies hebt. Heeft de heer Rosenmöller daar een beeld van? Ik nog niet. Daar hebben wij nou net dat programma en die studie voor nodig. Die is nu bijna afgerond en daarna kunnen wij zo snel mogelijk aan de slag. Je moet er natuurlijk wel op letten dat je geen keuze maakt op basis van het uitkeringssysteem, dat voor NS anders is dan voor het stads- en streekvervoer. Dat lijkt mij heel raar. Mevrouw Van 't Riet sprak net ook al over de exploitatiekosten. Wij moeten dus bezien op welke wijze wij de exploitatie van lightrail kunnen regelen. Daarbij kijk je zowel naar de aanlegkosten in de sfeer van de infrastructuur als naar de exploitatiekosten en de opbrengsten. Er zijn overigens heel interessante ideeën ontwikkeld. Als het kosten-dekkend kan, moeten wij het

natuurlijk niet niet-kostendekkend doen, waarbij overigens rekening gehouden moet worden met een aanloopfase.

Mevrouw Van 't Riet sprak over een bedrag van 1,3 mld. aan projecten in het kader van De Boer. Bij controle van de programma's zijn wij tot de ontdekking gekomen dat er een flink aantal bij zitten die niets met De Boer te maken hebben. De bestuurderen zijn er zelf naar aan het kijken. Wij gaan een dialoog aan met de bestuurderen die de programma's rond De Boer hebben opgesteld om te bezien hoe wij daaruit kunnen komen. Dat zijn dezelfde bestuurderen als die welke zich in eerste instantie hebben gecommitteerd voor vermindering van de exploitatiebijdragen ten gunste van de investeringen. Ik ga ervan uit dat die financiën als zodanig geen belemmering zullen vormen. Overigens hebben wij de kosten-dekkingsgraad wat naar beneden gebracht, omdat in eerste instantie het programma iets lager is geworden. Ook daarbij hoor je enige selectiviteit toe te passen. Van de gemeenten en provincies mag je vragen dat ook zij enige selectiviteit toepassen bij het bepalen van de projecten die werkelijk iets bijdragen aan verbetering van de exploitatie.

Gevraagd is om de stations in de Vinex-locaties tijdig te openen. In veel gevallen is het openen van een station als de wijk nog niet helemaal klaar is een verliesgevende zaak. Zelfs als tweede de van de woningen in een wijk klaar is, is dat vaak nog een probleem. Als het nog eerder gebeurt, zal dit tot te grote exploitatielasten leiden die de vervoerder niet zal willen dragen. Dit betekent dat de regio dan wel het Rijk moet bijdragen. In sommige gevallen kunnen wij met de regio overleggen of die tijdelijk bereid is een bijdrage te leveren. Ik ben overigens aan het nagaan over hoeveel stations wij het hebben waar nog een probleem aan de orde is. Ik hoor daar verschillende geluiden over en ik wil goed op een rij hebben waarover wij het precies hebben.

In het kader van het stadsgewestelijk openbaar vervoer wil ik nog een opmerking maken over de zuidtangent, waarover door Schiphol zulke vrolijke woorden zijn gesproken, bijvoorbeeld over versnelde verrailing ervan en een mogelijke koppeling met de noordzuidlijn. Mijn hartenkreet in dit verband is dat ik

hoop dat er eens een besluit wordt genomen over de noordzuidlijn. Dat heb ik namelijk in laatste instantie niet in de hand. De zuidtangent leggen wij aan als een vrije busbaan. De huidige vervoersprognoses geven geen aanleiding om nu al tot vertraming over te gaan. Wij leggen de zuidtangent evenwel zo aan dat, als er voldoende woningen worden gebouwd in de buurt van de zuidtangent – gemeenten in die regio hebben er de belangrijkste hand in – op een gegeven moment een herstructurering kan plaatsvinden die railtechniek meebrengt. Dat moet natuurlijk niet gebeuren als er nog onvoldoende mensen rond de zuidtangent wonen. Mijn grote voorkeur gaat ernaar uit dat de gemeenten die het betreft zo snel mogelijk woonwijken rond de zuidtangent aanleggen en wel in dier voege dat de zuidtangent misschien op korte termijn voor vertraming in aanmerking komt en dan een belangrijk onderdeel kan vormen van de noordvleugel stadsgewestelijk openbaar vervoer.

Er is verder gesproken over de mogelijkheid om alle financiële problemen op te lossen in het kader van de kapitaaldienst. Laat ik vooropstellen dat de kapitaaldienst geen enkel financieel probleem oplost. Eenieder die denkt dat je via de invoering van de kapitaaldienst meer geld tot je beschikking krijgt, heeft ongelijk. Het is ook niet op een zodanige manier te doen dat je in jaar A de financiële middelen tot en met jaar Z uitgeeft. Je zal gefaseerd te werk moeten gaan en je ongeveer moeten houden aan betalingsritmen, zoals nu op basis van kasfinanciering gebeurt. Het enige grote voordeel is dat je kunt schuiven met afschrijvings-termijnen. Dat is ook de reden waarom in het regeerakkoord de kapitaaldienstdiscussie is opgenomen. De ambtelijke voorbereiding vindt op dit moment plaats. Het betreft overigens geen initiatief van de minister van Verkeer en Waterstaat, maar het hoort thuis bij de minister van Financiën. Wij hebben het dan niet alleen over de kapitaaldienst voor zeg maar het infrafonds, maar over de kapitaaldienst in den brede, voor alle overheidsinvesteringen. Het gaat dus over meer dan alleen de infrastructuur voor verkeer en vervoer. De heer Zalm zal hiervoor uiteindelijk verantwoordelijk zijn. Voorzover ik het nu kan overzien, zal eind 1996 of begin 1997

de politieke besluitvorming over de desbetreffende nota plaatsvinden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Is mijn conclusie juist dat de minister niet veel winst verwacht in relatie met de afschrijvingstermijnen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar komt wel wat winst uit maar u moet niet denken dat daarmee de sterren aan de hemel verschijnen. Het levert per saldo geen cent extra op. U komt toch óók uit de gemeentelijke praktijk? Ik weet nog goed hoe dat ging... Je moet oppassen dat je in het eerste jaar niet te veel doet omdat je anders in de jaren daarna geen cent meer kunt uitgeven. Ook bij een gemeentelijke kapitaaldienst zorg je ervoor dat er elk jaar vrijval is, zodanig dat er weer kan worden geïnvesteerd. Dit vraagt altijd om een gefaseerde aanpak en maakt het financieringsgat niet kleiner.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het maakt veel uit of een afschrijvings-termijn van 25 jaar of van 50 jaar wordt gehanteerd. Bij een langere termijn kunnen meer projecten van de grond worden getild.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik vermoed dat er algemene regels zullen komen voor de afschrijvingstermijnen van projecten, zoals ook ten aanzien van de gemeenten is gebeurd. Waarschijnlijk is het heel verstandig dat dit is gebeurd omdat men anders schier eindeloos zou kunnen afschrijven. Het moet een beetje reëel blijven; wij weten dat ten aanzien van veel projecten herinvesteringen moeten plaatsvinden.

Voorzitter! Meer in het algemeen is gevraagd of buis- en wegeninfrastructuur niet meer in elkaar zouden moeten worden geschoven. De buisstructuur is nu voor 100% privaat, dat wil zeggen: voorzover men de NAVO "privaat" mag noemen. De NAVO heeft een belangrijk buisleidingenstelsel. Deze leidingen dienen voor het vervoer van zeer veel verschillende producten. Op dit moment gaat "bulk" al in zeer belangrijke hoeveelheden door buisleidingen. Het besef dat dit een volwaardige vervoersmodaliteit zou kunnen zijn, ook voor andere dan de tot nu toe in dit opzicht traditionele producten, groeit de laatste jaren. We bezien thans in de stuurgroep-buisleidingen, waarin overheid en

bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd, hoe wij hiermee verder kunnen komen. Wij gaan met deze stuurgroep na in hoeverre wij een rol kunnen spelen en in hoeverre er sprake dient te zijn van integratie, bijvoorbeeld in het kader van het volgende SVV. Dat zou kunnen, maar het vergt vooraf een tamelijk principiële discussie, onder meer aan de hand van de vraag of dit allemaal door de overheid moet worden gefinancierd. Wie exploiteert het en wie wordt verantwoordelijk voor de toegang tot? Het is een ingewikkelde discussie maar wij praten hierover. Ik neem aan dat wij ten behoeve van de voorbereiding van het volgende structuurschema tot een opvatting over deze zaken moeten komen, maar op dit moment is nog niet geheel helder waar wij het precies over hebben. Je hebt tunnels en tunnels.

Voorzitter! Een aantal woordvoerders stelt dat het kabinet wel érg ver gaat met verschuivingen van investeringen van de rest van het land naar de Randstad. Daardoor zou het erop lijken alsof de rest van het land geen aandacht meer krijgt. Dat wil ik bestrijden, voorzitter. Wat wij hebben gedaan, is prioriteiten stellen op basis van de uitgangspunten van het SVV. De daarin gehanteerde normen gelden voor de infrastructuur. Wij moeten nu eenmaal constateren dat bijvoorbeeld congestie, een belangrijk criterium voor investeringen, meer in de Randstad voorkomt dan daarbuiten.

Waar het gaat om investeringen in verbindingen met het achterland, zowel over het water als over de rail en de weg, onderstreep ik dat ze niet alleen van belang zijn voor het achterland. Onder "achterland" wordt hier verstaan Duitsland en België. In Brabant is het misverstand opgetreden dat een achterlandverbinding zo wordt genoemd omdat die door Brabant loopt. Zo is het niet. De achterlandverbindingen zijn van belang voor bijvoorbeeld én Brabant én de Randstad, in onderlinge relatie. Het is van groot belang dat de andere delen van het land op een goede manier zijn verbonden met het westelijke gedeelte van Nederland. Overigens betreft het dan vaak investeringen in die gebieden en niet alleen in de Randstad. Wat dat betreft heerst het filevirus ook op de achterlandverbindingen. Men hoeft maar naar de radio te luisteren. Zoals gezegd, is

dat niet altijd bij projecten binnen de Randstad zo. "Samen werken aan bereikbaarheid" bevat namelijk de nodige prioriteiten.

Ik loop nu de projecten langs van lightrail. Ik heb gezegd dat met de Hofpleinlijn als eerste gestart wordt. Ik hoop dat er zo snel mogelijk een heel net komt. De Kamer krijgt de verkenningssstudie zodra ik die heb. Het is een gezamenlijke studie met de regionale overheden. Die wordt 25 november gepresenteerd en daarna krijgt de Kamer die dus ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is de financiering van de mogelijke versnelling ook geregeld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vermoed dat u denkt dat het al in 1997 mogelijk is, maar dat is helemaal niet het geval. Het komende jaar worden de voorbereidingen versneld. Het jaar daarop hebben wij geld om de Hofpleinlijn als pilotproject uit te voeren. Het zal al genoeg moeite kosten om dat voor elkaar te krijgen. Wij gaan ervan uit dat de Kamer daaraan voldoende prioriteit geeft. In de jaren daarna zullen wij dus proberen om in het MIT daarvoor ruimte te creëren.

Voorzitter! Er is in dit verband gesproken over Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk. Ik heb het gevoel dat hierover een brief geschreven is, omdat alle woordvoerders hierover ongeveer dezelfde vraag hebben gesteld: waarom is dit project in twee stukken geknipt en kunnen die stukken niet samengevoegd worden? Maar het traject Gouda-Leiden heeft op zich een ander karakter dan het traject Leiden-Katwijk-Noordwijk. Bij Gouda-Leiden gaat het om het gebruik van een bestaande spoorlijn. Dat project is op zich snel te realiseren, maar bij Leiden-Katwijk-Noordwijk gaat het om een compleet nieuwe spoorlijn. Als die projecten worden samengevoegd tot één project, is het zeker dat het geheel vertraagd wordt. De aanleg van een nieuwe spoorlijn kost nu eenmaal meer tijd. Natuurlijk moet er een relatie blijven. Dat gebeurt ook, al was het maar vanwege het feit dat de provincie daarbij betrokken is. Ook wij zullen daarop toezien. Toch wil ik nog even zeggen dat een en ander niet teveel verknoopt moet worden. Overigens zal de eerste lijn waarop lightrail wordt uitgetoetst

niet deze zijn; dat wordt het Hofpleinlijntje.

Op het ogenblik wordt er trouwens op veel plekken nagedacht over diverse vormen van lightrail. Aan de hand van de eerste resultaten zullen wij nagaan onder welke voorwaarden een aantal andere projecten mogelijk zijn. Zo wordt er in Eindhoven een project gerealiseerd. Dat is een experiment. Afhankelijk van de ervaringen die daarbij worden opgedaan, zullen wij dus bekijken op welke wijze wij daar elders of in dezelfde regio verder mee gaan. Bij deze nieuwigheden moet worden bekeken hoe het loopt en wat eraan gedaan moet worden om het zo optimaal mogelijk te krijgen.

Mevrouw Van 't Riet heeft geïnformeerd naar de gedachte om de IJlijn door te trekken. Ik wijs erop dat de sneltramverbinding naar IJburg zich nog in de studiefase bevindt. Over een mogelijke doortrekking naar Almere is nu dus nog niets te zeggen. Ik wijs er voorts op dat in het kader van de actualisering van de Vinex heel bewust gekozen is voor woningbouwlocaties. Dit komt nog naar de Kamer. Maar er bestaat bestuurlijke overeenstemming over locaties die vooral het gebruik van bestaande spoorlijn zullen ondersteunen. Overigens zit de Gooiboog als versnellingsproject in "Samen werken aan bereikbaarheid". Wij proberen die in 2002 af te hebben.

Ik heb niet gemerkt dat Axel-Zelzate gekoppeld wordt aan de HSL-discussie en evenmin aan de IJzeren Rijn. Ik weet het niet helemaal zeker, maar misschien wordt door België in dat kader gekeken naar goederenlijn 11. Wij hebben namelijk een wat groter belang bij Axel-Zelzate en België bij de goederenlijn 11.

De heer Leers heeft nog een vraag gesteld over het station Reeshof bij Tilburg. Gelet op de uitgebreide informatie die de gemeente Tilburg heeft verstrekt over de woningbouwplanning, hebben wij het idee dat het mogelijk zou moeten zijn om in ongeveer het jaar 2000 dat station te openen.

Wat de 25 kilovolt betreft heb ik er overigens geen enkel bezwaar tegen dat u dat rapport krijgt. Ik heb er wel bezwaar tegen dat wij dit soort rapporten zo sturen, zonder dat er enig beleid bij zit. Uiteindelijk is een rapport van Railned niet meer dan

een onderlegger voor kabinetsbeleid, waarbij niet alleen de mening van Railned interessant is. Het is ook interessant om te weten hoe NSR erover denkt of NS Cargo of andere marktpartijen die toevallig op hetzelfde spoor gaan of al opereren. Het rapport van Railned is een technisch rapport. Het is ook nog heel moeilijk te lezen, maar daar heb ik in het debat met de heer Leers de vorige week al het nodige over gezegd. Het leidt snel tot misverstanden. Wij gaan daar verder over spreken.

Wij gaan ook met de vervoerder en de verladers over de verschillende aspecten van de modernisering van de tractie op het spoorwegnet spreken. Bij hen ligt ook de verantwoordelijkheid voor het materieel. Ik kan wel melden dat de gevolgen voor het materieel buitengewoon groot zijn. Je kunt je zeer afvragen of je de zaak dus zomaar even kunt besluiten. Uiteindelijk zijn NSR en NS Cargo verantwoordelijk voor de materieelkosten. Wij zijn dat voor de infrastructuur. Als wij het gaan doen, zullen wij over een invoeringsstrategie spreken die ertoe leidt dat niet onverantwoorde investeringen worden gedaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het materieelprobleem is duidelijk. Beluister ik toch in het antwoord dat er stappen worden gezet, dat de minister daarover praat met de NS en dat wij binnenkort ideeën daarover van het kabinet kunnen verwachten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt ideeën van het kabinet wat wij ermee gaan doen, rond een mogelijke invoeringsstrategie. Denk niet dat wij ervan uitgaan dat het volgend jaar ingevoerd wordt. De 135 mln. voor het onderhoud aan het 1500 volt net zullen wij de komende jaren echt moeten uitgeven, willen wij het spoorwegnet op een fatsoenlijke en betrouwbare wijze zijn werk laten doen. Het is bepaald niet zo dat wij het onderhoud achterwege kunnen laten, omdat wij heel snel de zaak ingevoerd kunnen hebben.

De heer **Leers** (CDA): Ik wacht die notitie van de minister graag af, althans het voorstel aan de Kamer. Maar het verbaast mij toch wel een beetje dat zij naast Railned ook advies wil vragen aan NSR.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, daar wordt overleg mee gevoerd.

De heer **Leers** (CDA): Maar NS Reizigers heeft ons bij een werkbezoek van de vaste commissie nadrukkelijk op het hart gebonden om vooral te pleiten voor de invoering van de 25 kilovolt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, mits de overheid de materieelkosten voor haar rekening neemt. Ik wijs er wel op dat vooralsnog in mijn ogen NSR verantwoordelijk is voor het spoorwagematerieel en niet de overheid. Wij zullen daar dus goed over moeten spreken. De investeringsgevolgen zijn ook gigantisch. De NS heeft de laatste jaren buitengewoon veel nieuw materieel aangeschaft. En spoorwagematerieel gaat twintig tot veertig jaar mee.

De heer **Leers** (CDA): Dat is ook in het rapport van Railned inbegrepen. De sommetjes die Railned maakt, zijn inclusief de investeringen in materieel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben voorlopig nog niet van mening dat ik dat allemaal moet financieren. Dat wordt dus nog een interessante discussie. Ik heb ook niet gehoord dat een ander dat vindt. Wij gaan er rustig over praten en u krijgt er bericht over.

Naar aanleiding van de inpassing van een aantal grote projecten moeten wij een aantal projecten verschuiven. Overigens heb ik een deel van die projecten, die te maken hebben met de bereikbaarheid, vervolgens in "Samen werken aan bereikbaarheid" weer naar voren gehaald. Dat is waar. Ik vond zelf dat bijvoorbeeld Amsterdam-Utrecht, Vleuten-Arnhem, Utrecht-Eindhoven, de Flevolijn Oostboog en een aantal stations in de Randstad zo hoog van urgentie waren dat ik daar de extra investeringsmiddelen die beschikbaar komen tot 2000, ook graag voor wil benutten. Dit betekent dat een aantal andere projecten zijn blijven staan en dat zij iets later komen dan voorzien. Overigens is het niet zo dat de voortgang ten aanzien van de Hanzespoorlijn vertraagd wordt door het gebrek aan middelen. Daar zit echt een groot probleem. Wij kunnen daar namelijk in de procedures gewoon niet sneller. Ik kom hier

dadelijk nog op terug, omdat er ook een technische oorzaak is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de stukken ter voorbereiding van dit debat is in antwoord op vraag 132 – ik kan het alleen maar zo formuleren – een heel lijstje opgenomen, met een stuk of 13 projecten die 1 of 2 jaar vertraagd worden. Ik heb bij interruptie ook een aantal van die projecten genoemd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ging het daarbij over de onderuitputting?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, het ging over de gevolgen van bijvoorbeeld de HSL of andere grote projecten. In antwoord op vraag 132 is een heel lijstje verstrekt. In essentie gaat het om bijvoorbeeld de additionele financiering van het gat dat er nog zit in de financiering van de HSL. Dat gaat ten koste van, laat ik zeggen, het nationale railprogramma. Ik ben daar buitengewoon kritisch over. Als de minister zegt dat zij er in het kader van "Samen werken aan bereikbaarheid" weer een aantal dingen uitgehaald heeft, dan moet ik zeggen dat dit volgens mij niet zo is. Volgens mij is het lijstje gewoon de meest actuele informatie. Het lijstje staat recht overeind. Ik ben daar buitengewoon kritisch over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik deel die kritiek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal ervoor zorgen dat ik er vóór volgende week, als "Samen werken aan bereikbaarheid" ook weer aan de orde komt, nog eens even naar kijk. In het MIT moest ik vertragen. Een aantal van die projecten, waarvan ik het uit het oogpunt van bereikbaarheid onverantwoord vond om ze verder te vertragen, heb ik in "Samen werken aan bereikbaarheid" weer naar voren gehaald. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer de meest recente informatie krijgt. Ik hoop dat dit nog het antwoord op het MIT is, maar dat weet ik niet zeker. De Kamer krijgt er nog een overzicht van.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat dan om de omvang van de ernst. Het betekent wel dat de minister als lijn kiest, bijvoorbeeld voor de financiering van het gat dat

nog in de financiering van de HSL zit, voor het beperken of temporiseren van delen van het nationale railprogramma.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zolang het budget niet groter is geworden, moet ik herprioriteren. Daarbij heb ik overigens net als de heer Rosenmöller de wens dat, tegen de tijd dat wij eraan toe zijn, het budget groter is geworden. Dan hoeven wij dat soort zaken niet meer uit te stellen. Bij een keurige overheidsfinanciering, zoals wij kennen, heb ik te herprioriteren. Ik maak vooralsnog de keuze die gemaakt is, ook al omdat ik vind dat wij op het moment een goede verhouding hebben tussen de openbaarvervoersinfrastructuur en de weginfrastructuur. Er gaat immers veel meer naar de OV-infrastructuur dan naar de weginfrastructuur. Dat is op zich een goede zaak. Je moet wel er voor oppassen dat je niet de grens voor de investeringen in de weginfrastructuur overschrijdt. Het is mijn opvatting dat ik daar nauwelijks meer op kan bezuinigen.

De **voorzitter**: Ik zie dat er enkele leden willen interromperen. Ik wijs de leden erop dat wij echt om half zeven stoppen. Als men nog een tweede termijn wil om moties in te dienen, moeten wij het aantal interrupties echt matigen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het betekent daarnaast dat hetgeen in de planstudiefase zit, niet eerder dan 2000 kan starten, waar het de realisatie betreft. Is dat juist?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je moet wel opletten dat je je planstudie gewoon afmaakt voordat je iets in de realisatiefase kunt brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik lees gewoon de stukken maar. In de stukken staat: "Als gevolg van de samenloop van de forse financieringsbehoefte van de HSL-zuid en het tweede tactische pakket in de periode 1997-2001, zal de uitvoering van alle planstudieprojecten pas kunnen starten in 2000." Er ligt dus een heel duidelijke relatie tussen de financiering van grote projecten, in dit geval de HSL, en de uitvoering van hetgeen nu in de planstudiefase zit. Dat betekent niet dat je gewoon je studie moet afmaken. Nee, het betekent dat de

overgang naar de realisatiefase later laat plaatsvinden, omdat je bijvoorbeeld de HSL moet financieren. Ik kan het niet anders zien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu moet ik even goed nadenken, want volgens mij geven wij voor het jaar 2000 nog nauwelijks iets uit aan de hogesnelheidslijn. Dus volgens mij heeft het overbrengen van de planstudiefase naar de realisatiefase te maken met de voorbereiding van de werkzaamheden zelf, omdat er gewoon niet eerder begonnen kan worden met ook de uitvoering van het tweede tactische pakket. Maar het verschuiven daarbinnen, het weer opschuiven met een paar jaren, kan wel te maken hebben met de herprioritering. Waar ik dan elke keer weer aan toevoeg dat ik er overigens van uitga dat tegen de tijd dat het werkelijk zo is, het geld er wel is. Laat daarover geen misverstand bestaan. Wij geven niet voor niets aan dat wij de komende jaren zoeken naar meer middelen voor infrastructuur. Daarom alleen al wil ik al die projecten voorbereid en uitvoeringsgereed hebben.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Eerder vanmiddag citeerde ik uit de schriftelijke antwoorden, waarin staat: "Indien deze kosten moeten worden gecompenseerd uit spoorinfrastructuur, gaat het om de volgende projecten." De conclusie daaruit moet zijn dat u daarmee niet aangeeft dat u ook in andere infrastructuren compensatie zoekt, maar dat u daarmee aangeeft dat het ook uit een verruiming van het investeringsbudget kan. Dat is uw positie in dat debat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn positie is dat ik ordentelijk heb te begroten. Dat betekent dat ik nu moet uitgaan van de bestaande omvang van de begroting. Daardoor moet ik herprioriteren. Maar ik heb al meermalen aangegeven dat het mijn wens is en dat ik ervan uitga dat er de komende jaren meer geld voor infrastructuur beschikbaar komt om bijvoorbeeld deze hoogst prioritaire investeringen uit te kunnen betalen. Ik heb het ook opgeschreven; het staat zelf in de nota Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB) en het staat nog meer in de nota die mevrouw De Boer, de heer Wijers en ikzelf op Prinsjesdag aan de Kamer hebben gestuurd. Maar als wij alles

willen kunnen betalen, zullen wij sober moeten omgaan met onze infrastructuur. Want anders kom ik nog niet aan deze projecten toe.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Nu is het mij echt niet meer duidelijk. De minister heeft in haar voorstel een bedrag van rond de 900 mln. nodig voor de tunnel voor de HSL en 535 mln. voor het regiomixpakket. Dit leidt tot een bedrag van 1,435 mld. De minister heeft gezegd dat dit bedrag niet gedekt is, maar dat zij dat zal dekken uit een herprioritering in het kader van het MIT.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, zo is dat.

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben gevraagd hoe die herprioritering eruit ziet. De minister had met een brief zullen komen, maar die brief komt wat later. Nu blijken er twee lijstjes te bestaan: één lijstje in antwoord op het MIT en één lijstje als antwoord op vraag 10 naar aanleiding van de SWAB-nota. Maar die twee lijstjes sporen niet met elkaar, zo heb ik tenminste uit deze discussie begrepen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt nog een brief met daarin de laatste gegevens en de feitelijk stand van zaken. Ook daarbij geldt wat ik al heb gezegd: ik herprioriteer nu, omdat ik nu niet meer middelen heb. Daarbij ga ik er overigens van uit dat ook het andere gaat gebeuren. Laat ook daarover geen misverstand bestaan. Op het moment dat je herprioriteert binnen projecten die je allemaal heel belangrijk vindt, staan deze weer bovenaan de lijst om als eerste erin te schuiven. Zo is het natuurlijk wel.

Ik wil nog even wat over Delft zeggen. Ik wil graag verder praten met de regio, ook om te bekijken hoe de kosten en de baten tegenover elkaar kunnen worden gezet. Ik wil alleen niet de illusie wekken, die nog wel eens te snel naar buiten wordt gebracht, dat er in Delft een budgettaire neutrale oplossing te krijgen is als het wordt gedaan met toegevoegde waardeprojecten, bijvoorbeeld een Sijtwende-achtige oplossing. U moet zich goed realiseren dat het een kostbaar project zal blijven. Mijn standpunt is dat wij de prioriteiten in eerste instantie te stellen hebben bij de projecten die werkelijk helpen ons

bereikbaarheidsprobleem op te lossen.

De heer **Leers** (CDA): Wat betekent dat nu concreet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ik bereid ben om verdere studie te laten verrichten naar de mogelijkheden waarop wij dat kunnen doen. Maar ik kan u niet garanderen dat het bereikbaarheidsprobleem ook werkelijk op korte termijn wordt opgelost. Natuurlijk kunnen wij samen met Delft naar een oplossing zoeken. Misschien moeten wij daarom de tunnel bij Delft in de verkenningfase opnemen. Daar zou ik best toe bereid zijn, maar dan moet ik u wel weer melden dat dat niet betekent dat de tunnel dan voor 2010 ook werkelijk is aangelegd. Iets dergelijks heb ik in een motie gezien over de HSL. Want dan gaat u door de prioriteiten voor het SVV lopen. Daar moet ik u toch wel voor waarschuwen.

De heer **Leers** (CDA): U denkt wel aan hetzelfde, dus de viersporige tunnel bij Delft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Aan een oplossing waarbij niet alleen een tunnel wordt aangelegd maar waarbij ook een multifunctioneel gebruik van de grond daarboven kan worden gemaakt. En natuurlijk kan dan mede een stuk van de financiering worden geregeld. Dat willen wij graag nader bekijken. Overigens heb ik nooit het plan gehad om te overkappen. Voor het geluidsprobleem zou dat op zichzelf wel een goede oplossing zijn. Maar het kan alleen worden gedaan als je nooit van plan bent om voor een andere oplossing te kiezen. Dan is het een interessante investering. Wij moeten op enig moment misschien toch een afweging maken. Als het nog erg lang duurt voordat wij toe zijn aan een alternatief, moet wellicht toch iets in de tussentijd worden gedaan. Maar het is een grote investering. Het kost 45 mln., zo heb ik begrepen, om dat geluidsprobleem op te lossen. Dat doe je niet als je het binnen tien of vijftien jaar op een andere manier wilt doen.

Voorzitter! Ik kom bij het gebruik van de Brabantlijn. Hierover hebben wij in het kader van de Betuweroute en het tweede tactische pakket gemeld dat het goederenvervoer op bepaalde baanvakken zo nodig

prioriteit moet kunnen krijgen boven het reizigersvervoer. Maar dat gebeurt niet in de spits. Het personenvervoer moet gewoon kunnen doorgaan.

De startnotitie Hanzelijn is gereed. De voorgeschreven procedures op het gebied van de ruimtelijke ordening en de bouwtijd leiden ertoe dat wij nooit voor 2007 de hele zaak gereed kunnen hebben.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In de schriftelijke antwoorden hebt u aangegeven dat de procedures zijn afgerond in het jaar 2000. Vervolgens geeft u in hetzelfde stuk aan: procedurele zaken plus bouwtijd maken dat de realisatie niet zal plaatsvinden voor 2007. Zit er een soort procedurele dubbeltelling in? Of zijn er na het tracébesluit weer andere procedurele ontwikkelingen voorzien en zo ja, welke?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzover ik kan overzien, is er geen sprake van dubbeltelling. Het is toch nog een tamelijk ingewikkeld project. Daarvoor is die tijd gewoon nodig.

In het tweede tactische pakket hebben wij een bedrag gereserveerd om een aantal veiligheidsknelpunten op te kunnen lossen. Wij zullen daarmee allereerst de meest knellende overwegproblemen aanpakken. Ik zal binnenkort een veiligheidsbeleidsnota uitbrengen op basis waarvan wij een realisatieprogramma voor de langere termijn zullen opstellen. De aanpak van gelijkvloerse spoorwegovergangen gebeurt primair vanuit de invalshoek "veiligheid" en niet vanuit de invalshoek "files op het lokale wegennet". Dat is de prioriteitstelling die wij daarbij hanteren.

Dan kom ik bij spoor 16. Bekeken wordt of door uitbouw van de sporen 12 tot en met 15 de uitbouw van spoor 16 achterwege kan worden gelaten. Er zijn indicaties dat door een bepaalde wijze van uitbouw van de bestaande sporen zelfs meer capaciteit kan worden gerealiseerd dan door uitbouw van spoor 16. Ik moet bekennen dat ik deze zinnen voorlees en niet begrijp wat er bedoeld wordt! De echte deskundigen onder ons weten ongetwijfeld waarover het gaat.

Het klopt dat wij door de financieringsbehoefte van de HSL en door de overige onderdelen van het tweede tactische pakket genooddaakt waren om het project Hemboog iets

te vertragen. Ik geef eerlijk gezegd de voorkeur aan de afbouw van al in uitvoering zijnde spoorprojecten en de bouw van het spoortraject op de corridor Amsterdam-Utrecht. De verbinding tussen de Zaanstreek, Amsterdam-West en Schiphol wordt volgend jaar al sterk verbeterd door de ingebruikstelling van de ringlijn en de geplande verbeterde plan-verbinding, ook in het kader van "Samen werken aan bereikbaarheid". Met andere woorden, wij hebben het gevoel dat wij daarmee een flink stuk van de groei kunnen opvangen. Daarom hebben wij de Hemboog één of twee jaar naar achteren geschoven. Het project is echter niet achter de horizon verdwenen.

Dan kom ik bij de spoorlijn Nijmegen-Venlo. Op blz. 113 staat aangegeven dat in het kader van het SVV 2 voor Nijmegen-Venlo spoorverdubbeling en elektrificatie mogelijk is. In de jaren 1996 tot en met 1998 wordt 57 mln. geïnvesteerd in het traject. Daardoor wordt bediening van het traject met nieuw dieselmaterieel mogelijk en zal de hele lijn worden beveiligd met ATB-NG. Vanaf dat moment is een goede en beveiligde bediening met nieuw materieel mogelijk. Te zijner tijd zullen wij bezien of na de bovenstaande maatregelen nog andere maatregelen nodig zijn. Dat betekent niet dat tussen 2000 en 2010 niet ook maatregelen voor de zuidelijke bypass voor de Betuwelijn aan de orde kunnen komen. Natuurlijk, die horen ook aan de orde te komen. Wij houden ons terzake gewoon aan de afspraken die wij met Duitsland hebben gemaakt.

Er is indertijd een motie ingediend over de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Wij hebben NS Railinfra-beheer gevraagd, het project gereed te maken als reserveproject. Mocht bij de versnelling van de projecten in het kader van "Samen werken aan bereikbaarheid" vertraging ontstaan, dan kan Groningen-Sauwerd naar voren worden gehaald. Dat betekent dat de lijn dan op het lijstje staat om zo snel mogelijk gerealiseerd te worden.

Wij zijn zeer betrokken bij het project HOV-Utrecht. De Kamer kan er gerust op zijn dat kritisch naar ieder voorstel terzake zal worden gekeken. Dat geldt ook voor andere plekken. Ik moet zeggen dat ik het een zeer interessant project vind. Het kon ook voor andere plaatsen wel eens zeer interessant zijn.

Er heeft een eerste onderzoek plaatsgevonden naar de noodzaak van een metroverbinding Rotterdam-Ridderkerk. Hieruit bleek dat er op afzienbare termijn sprake is van onvoldoende vervoersvraag voor zo'n zware voorziening. Om die reden is prioriteit gegeven aan andere projecten. Dat is overigens ook binnen de regio gebeurd. Een en ander is gebeurd in overeenstemming met de gesloten Vinex-akkoorden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wordt op dit punt het initiatief genomen om een verkenning uit te voeren naar de as Dordrecht-Ridderkerk-Rotterdam, ook in het licht van de actualisering van de Vinex en de eventueel hogere woningbouw-taakstelling?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzover ik weet is dat niet het geval. Wat ik wel weet, is dat wij in "Samen werken aan bereikbaarheid" wel kijken naar openbaar vervoer te water op die zelfde as. Ik vind dat een interessante optie. In de actualisering van de Vinex vindt daar geen intensivering plaats. Voorzover ik het mij kan herinneren, is daar ook geen extra locatie aan de orde.

Wat de A4-zuid onder Rotterdam, Hoogvliet-Klaaswaal, betreft, is met betrokkenen afgesproken dat met voorrang wordt gewerkt aan de tracéstudie A15-Rotterdam-havengebied. Of de A4-zuid uiteindelijk zal worden opgepakt, hangt af van de uitkomsten van de Vinex-actualisering.

Waarom duurt het voor Dinteloord-Bergen op Zoom twee jaar vanaf het tracébesluit? Ik streef ernaar om zo snel mogelijk een besluit te nemen. Het ontwerp-tracébesluit wordt in december ter inzage gelegd. Over de aanleg hebben wij meegedeeld dat een gefaseerde aanleg tot autosnelweg uitgangspunt is. In "Samen werken aan bereikbaarheid" hebben wij gesteld dat de mogelijkheid van de A4 als bypass moet worden bezien in het geval dat de A16, die wat ons betreft nog steeds de hoogste prioriteit heeft, in de vertraging komt. Dat betekent dan wel een verschuiving van het budget. Op het moment dat er geld van de A16 naar de A4 wordt geschoven, is er dus geen geld meer voor de verbreding van de A16. Nogmaals, dat is voor mij nog steeds de eerste optie.

Dan de doortrekking van de A15-A12. Voor de bereikbaarheid van de regio Nijmegen/Arnhem is verbreding van de A12-A50 van groot belang, ook voor het transport-centrum Valburg. Daar richten wij ons primair op. Wij erkennen de problemen op de Plei-route. Samen met de regio wil ik bekijken of er geen mogelijkheid is om nog iets van de beperkte hoeveelheid doorgaand verkeer op de Plei-route af te leiden. Dat zou bijvoorbeeld kunnen worden bereikt door verkeerskundige maatregelen op de A15, A12 en de A73 naar het zuiden. Daarop zijn wij samen aan het sturen. Ik heb de neiging om daaraan de voorkeur te geven. Wij bekijken nu wat wij sneller kunnen doen aan de A12 en de A50, maar de lokale wegen zijn niet mijn verantwoordelijkheid. Het gaat hier om regionale wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk. Uit alle studies blijkt ook dat het grootste deel van de overlast, ook op de Plei-route, niet door het grote-afstandsverkeer maar door het regionaal verkeer wordt veroorzaakt. Wij bekijken samen met de regio wat kan worden gedaan aan verbeteringen op dit punt. Wij willen het overigens niet uit het SVV halen, ook omdat de structurele oplossing nog niet voorhanden is. Wij studeren er nu op of een structurele oplossing zonder doortrekking van de A15 mogelijk is. Ik sluit niet uit dat dit aan het eind van de rit de conclusie kan zijn, maar dan moeten wij wel eerst een goede oplossing hebben voor wat er aan het eind van de huidige A15 moet gebeuren.

De studie naar de tangent te Eindhoven ligt op schema. Sinds "Samen werken aan bereikbaarheid" kijken wij goed naar de scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer, maar het is niet de bedoeling dat dit tot vertraging leidt. De studie loopt en oplossingen worden in goed overleg met betrokkenen opgesteld. Zo lang niet duidelijk is wat hieruit komt, kan ik niet op die uitkomst vooruitlopen en dus zeker niet op eventuele versnellingen. Wij moeten eerst weten wat er moet gebeuren.

Ik heb toegezegd dat wij met de gemeente Den Bosch overleg zullen voeren over Empel. Dat overleg loopt nu. Ik heb begrepen dat Den Bosch inmiddels aan het tekenen is geslagen, ook om zelf de structuur van het onderliggend wegennet beter op een rij te zetten. Zodra ik op

dit punt duidelijkheid heb, krijgt de Kamer daarover bericht.

Er is gesproken over de A11-west als rijksweg, als stadsautoweg of met opwaardering van de N206 door Leiden. Er is gevraagd waarom de A11 niet expliciet in het MIT is genoemd. Wij hebben de verkenning Rijnkouwe-west in het MIT opgenomen. Dan gaat het om de verkeersproblemen op het wegennet in de regio. Ik ben graag bereid om de rijksweg 11-west als een van de mogelijke oplossingsrichtingen in te brengen. Verkeer en Waterstaat wenst samen met de regio te komen tot een verkenning die een integraal beeld van de problemen en ook van de oplossingen moet geven. Met andere woorden: wij proberen samen met de regio tot een zo goed mogelijke oplossing te komen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wordt dit project dan opgenomen in de verkenningstabel van het MIT?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Het gaat om een corridorstudie die wij samen met de regio plegen naar het totaal van de verkeersproblemen. Een deel van de problemen betreft immers niet de rijkswegen.

Er is ook gevraagd naar Velzen-Badhoevedorp. De problemen bij Halfweg worden besproken conform de afspraken.

Verder is gevraagd naar de A50 tussen Eindhoven en Oss en naar de A58 bij Etten-Leur. Het is niet mogelijk om deze projecten te versnellen, omdat de bij de rijksweg 50 te doorlopen onteigeningsprocedures maatgevend zijn voor de planning. Bij de A58 zijn de te verkrijgen vergunningen en ontheffingen in dezen maatgevend. Dat kan niet sneller dan nu is gepland.

De planning voor de datum van gereedkoming van de A73-zuid is niet veranderd. De planning is ook niet om financiële redenen vertraagd. Wel blijkt de voorbereiding wat meer tijd in beslag te nemen, waardoor de start van de uitvoering een jaar later zal plaatsvinden. De voorbereidingen betreft vooral de planologische inpassing in de bestemmingsplannen, de grondverwerving, etc. Wij gaan er echter van uit dat wij toch de einddatum zullen halen. Dit betekent dat het project iets sneller moet worden uitgevoerd.

Dan kom ik op de rondweg bij Sneek. Dit is een van de projecten

waarbij eindeloos veel varianten in de studie zijn meegenomen. Deze studie nadert overigens haar voltooiing. De conceptnota wordt op dit moment in de regio besproken. Het definitieve rapport zal in het eerste kwartaal van 1997 voor besluitvorming voorliggen. Er bestaat wel een afbreukrisico ten aanzien van de Europese gelden. Wij proberen die binnen te houden. De provincie Friesland kijkt zelf ook naar alternatieve mogelijkheden om te realoceren en eigen middelen in te brengen. Het is lastig, maar dat heeft iets te maken met het feit dat zoveel varianten moesten worden bekeken.

Ik zal niet te veel zeggen over de ritssluitingsproef. Wij gaan dat nog een aantal malen proberen. Dit zijn typisch van die experimenten die je een paar keer moet doen. Ze komen overigens uit de bevolking. Er wordt wel eens lacherig over gedaan, maar ik weet één ding zeker, namelijk dat Nederlanders niet kunnen ritsen, althans niet op de weg. Het wordt hoog tijd dat wij daar wat aan doen. Wij zoeken naar praktische manieren om de Nederlander zijn invoeggedrag beter onder de knie te laten krijgen.

Over de Fonejagtbrug heb ik al mondeling overleg met de Kamer gehad. Wij hebben afgesproken dat er één aquaduct komt op die ene plek, met daarnaast de Fonejagt, een hoge brug zonder pijler in het midden. Er vindt momenteel overleg met de Bijlsma-werf plaats. Wij hebben het gevoel dat wij tot een oplossing kunnen komen, zonder dat dit tot veel extra uitgaven leidt, in elk geval niet tot een tweede aquaduct.

De A74-procedure loopt. Duitsland en Nederland werken samen aan een spoedige afronding. Zodra er duidelijkheid bestaat over de oplossing, dan zullen wij kijken of wij een en ander kunnen versnellen. Wij moeten het echter eerst samen met elkaar eens worden over hoe wij het precies gaan doen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De versnellingsoperatie biedt ook de mogelijkheid om te komen tot een integrale afwikkeling van de verdere uitwerking van het tracé van de A73-Zuid. Daar zit voordeel in.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij proberen om er zo snel mogelijk met Duitsland uit te komen. Als daarover meer helderheid bestaat, dan kunnen

wij bekijken of wij het versneld kunnen doen.

Over rijksweg 68 heb ik vorige week een brief aan de Kamer gestuurd. Duitsland heeft ons gemeld die weg voorsnog niet naar de grens te willen doortrekken. Dat heeft te maken met het feit dat de intensiteiten niet van dien aard zijn – dat wordt ons althans gemeld – dat er een studie moet worden gestart. Daarom hebben wij de prioriteit gelegd bij rijksweg 74 bij Venlo. Daarbij gaat het echt om een essentiële schakel tussen het Nederlandse en het Duitse wegennet. Dat is de reden dat wij daarop hebben ingezet.

De provincie Zeeland zal een studie opstarten naar de Midden-Zeelandroute. Het gaat hierbij namelijk om het regionale wegennet. Wij hebben de duidelijke afspraak gemaakt dat ook de Westerschelde-oeververbinding een regionale weg is. Ik heb uiteraard mijn medewerking aan die studie toegezegd. Er was blijkbaar enig misverstand, als zou het Rijk daar niet aan mee willen werken. Natuurlijk geven wij onze medewerking aan die studie naar de Midden-Zeelandroute en de mogelijke knelpunten terzake.

Het Tracébesluit met betrekking tot de N34, de omleiding-Ommen, komt in 1997. De procedures die moeten worden doorlopen om te komen tot de daadwerkelijke realisatie nemen ongeveer 2,5 jaar in beslag.

Dan de aansluiting van de A28 en de A32 bij Meppel. Mevrouw Verbugt heeft gevraagd om de resultaten van het onderzoek van de Directie Noord-Nederland mee te nemen. Op dit moment is terzake geen verkenning van dit probleem in het MIT opgenomen. Mochten er capaciteitsproblemen dreigen, dan kan een verkenningstudie worden opgestart. Ik ken het onderzoek overigens niet. Dat is een beetje lastig, maar ik heb niet het gevoel dat er sprake is van een erg groot probleem.

De heer Stellingwerf heeft gevraagd naar de kwestie-Steenbergen. Het standpunt inzake de A4 is conform de wens van de regio en op basis van een motie van de Kamer tot stand gekomen. Het gaat om een omlegging ten oosten van Steenbergen. Het ontwerp-tracébesluit wordt eind dit jaar ter inzage gelegd. Dan zal aan de gemeenten worden gevraagd hoe zij tegenover het voorgenoemde tracé staan.

Dan de aanbesteding van rijksweg 4. De aanbesteding heeft in september plaatsgevonden, de gunning in oktober. Ik heb in mijn brief de overwegingen weergegeven om te starten met die al lang voorbereide plannen voor dat gedeelte van rijksweg 4, ter hoogte van Delft. Kort samengevat: het huidige ontwerp op maaiveldhoogte van dit gedeelte van de RW 4 voldoet aan alle gestelde eisen ten aanzien van de verkeerskundige, de verkeerstechnische, de landschappelijke en de geluidhinderaspecten. Het huidige ontwerp is voorts ingepast in de bestemmingsplannen en geheel gereed om de uitvoering te starten. Verder kost verdiepte ligging circa vijf keer meer dan ligging op maaiveldhoogte. De ligging op maaiveldhoogte van het desbetreffende stuk kost circa 60 mln. Per saldo kom ik tot de conclusie dat er dus geen reden is om het werk niet te starten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Een van de vraagpunten die in een aantal reacties naar voren kwamen, was of de wijze van uitvoering die nu wordt voorzien niet op gespannen voet kan komen te staan met een eventueel besluit om de rest van de A4 verdiept aan te leggen. Dat was ook een van de punten van de heer Van der Chijs. Begrijp ik goed dat u zegt dat, mocht het onverhoopt komen tot verdiepte aanleg van de laatste schakel van de A4, hetgeen u nu aan het doen bent aan de Kruithuisweg geen weggegooid geld is maar dat dit goed besteed geld is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die conclusie kan nog steeds getrokken worden. Het kan dus.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is een pak van mijn hart.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien is het wel zo dat een deel van deze redenering ook van toepassing is op de rest van de A4.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De kop van de Delftse Courant van 14 november jongstleden luidt: Minister stelt Kamer voor voldongen feit. U zegt dus dat dit niet zo is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Niet voor de rest van het tracé. Als u onverhoopt een andere keuze maakt – uiteraard zal ik proberen u te

overtuigen met argumenten waarom wij een goede keuze hebben gedaan – betekent dit niet dat daarmee deze investering weggegooid is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Goed. Het tweede punt is dat er contact was tussen de bedenker van de variant, te weten de heer Van der Chijs, en Rijkswaterstaat, waarbij eerdergenoemde te kennen gaf vier aanmerkelijk goedkopere alternatieven te hebben waarna deze te horen kreeg dat een en ander juist 320 mln. extra zou gaan kosten. Ik zou het wel prettig vinden als dat misverstand op korte termijn werd weggenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het boeiende is dat wij het hier hebben over een weg die in uitvoering is. Het is interessant te horen dat er weer prachtige uitvoeringsvarianten komen. Ik heb er al moeite genoeg mee om als wij nog niet in de uitvoeringssfeer zitten, elke keer met nieuwe varianten geconfronteerd te worden. Het wordt wat lastiger als nadat er al aanbesteed is, nieuwe uitvoeringsvarianten worden gepresenteerd. Overigens, waar het mogelijk is om misverstanden weg te nemen bij de desbetreffende mijnheer, heb ik er geen probleem mee om dat te doen. Dat lijkt mij prima.

De **voorzitter**: Gelet op het feit dat een aantal fracties nog over moties wil overleggen en ik echt om half zeven de vergadering moet sluiten, verzoek ik de leden om niet meer te interrumperen of althans hun interrupties tot minder dan een minimum te beperken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat betreft de A28 worden in de verkenning de problemen geïnventariseerd en worden alle mogelijke oplossingsrichtingen, inclusief eventuele wegverbredingen, in beeld gebracht. Overigens hoop ik dat het kleine stukje spitsroute dat wij hebben, gehandhaafd kan worden, aangezien dat een grote investering bespaart die naar mijn mening ook tot overinvesteringen zou kunnen leiden.

Het tracébesluit rijksweg 57 voorziet in een aansluiting op rijksweg 58. Bij het besluit kon nog geen rekening worden gehouden met een Westerscheldetunnel. Het beperkte verkeer dat in de toekomst via rijksweg 57 naar de Wester-

scheldetunnel gaat, zal via een beperkte omweg over rijksweg 58 worden geleid. Een rechtstreekse aansluiting vereist een compleet nieuwe procedure, met alle vertragingrisico's vandien, en is op dit moment niet voorzien.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar dan toch even de vraag...

De **voorzitter**: Ik voorspel u dat als wij zo doorgaan en de hamer om half zeven valt, de minister een aantal moties niet heeft gehoord of er geen oordeel over heeft kunnen geven. Dat betekent dat vervolgens bij de begrotingsbehandeling deze onderwerpen verder aan de orde moeten komen. Dat gaat dan weer van uw spreektijd bij de begroting af. Dus de keuze is aan u. U moet bij uzelf te rade gaan of u nog verder wilt interrumperen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb alleen de vraag of de geruchten waarvan ik eerder melding maakte, juist zijn dat wij over tien jaar alsnog tegen de capaciteit van deze weg aan komen te lopen en dat u dan weer nieuwe maatregelen moet treffen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het "als dan"-verhaal is natuurlijk schitterend. Er zijn mensen die zeggen dat het een rijksverbinding moet worden, een soort hoofdverbinding tussen Nederland en de rest van de wereld. Ik ben van mening dat dit niet zo moet zijn. De Zeeuwen zullen studie verrichten naar de gevolgen van de Westerschelde-oeververbinding voor de infrastructuur in Zeeland. Dat betreft voor het overgrote deel de provinciale wegenstructuur, want het is een regionale weg. Een en ander kan gevolgen hebben voor de infrastructuur. Een compleet nieuw tracébesluit voor de N57 betekent het starten van een nieuwe procedure, hetgeen tot vertraging leidt.

De definitieve evaluatie van de spitsstrookproef is afgerond. De doorstroming op het desbetreffende stuk is aanmerkelijk verbeterd. Ik heb er enigszins moeite mee dat mevrouw Van 't Riet zegt dat de veiligheid in het geding komt, want daar is geen sprake van. Ik hecht zeer aan de veiligheid, ook op die plekken. Het risico op die plek van kop-staartongevallen is juist afgenomen. Natuurlijk zal er op basis van een langduriger evaluatie

kunnen worden vastgesteld of er sprake is van een werkelijk positief rendement. Ik probeer de Kamer nog een apart bericht over de spitsstrook en het daarbij behorende verdere traject te sturen. Het is zeker niet mijn bedoeling om overal in het land de vluchtstrook als spitsstrook te gebruiken. Wij hebben met een aantal belangenbehartigers afgesproken dat wij zullen bezien of op een aantal plekken voorkomen kan worden dat er grote investeringen moeten worden gedaan, dan wel dat, vooruitlopend op een grote investering, verantwoord op een andere wijze een groot probleem opgelost kan worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Kan de brief over de uitbreiding van het gebruik van de spitsstrook op andere plekken aan de Kamer worden gezonden, zodat wij daarover kunnen overleggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk, ik zal de beleidsopvatting toesturen. Ik hoop dat er ook goed naar de motieven daarvoor wordt gekeken, gezien ook de opgedane ervaringen. Ik hoop dat het "middel" niet onmiddellijk in de prullenbak wordt goegoid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik doe dat op inhoudelijke gronden en niet om iets terug te kunnen roepen. Ik moet er bij het ongeluk van een jaar geleden niet aan denken dat er geen vluchtstrook was!

De **voorzitter**: Hierop wordt teruggekomen aan de hand van de door de minister toegezegde brief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Binnen tien jaar moet de Ramspolbrug vervangen worden. Het tijdstip daarvan proberen wij af te stemmen op de aanleg van de A50. Er wordt nog overleg met de regio gevoerd. Over de aanleg van een brug over de IJssel hebben wij uitvoerig overleg gehad met de regio, onder andere met de gemeente Kampen. Uit dat overleg is het huidige ontwerp van de brug voortgevloeid. De kosten van een tunnel zijn hoog, namelijk 100% meer dan een brug. De gemeente Kampen is overigens bereid, 11 mln. bij te dragen. Ik ben het wel eens met mevrouw Verbugt dat, als een en ander geen extra middelen uit de rijkspot zou vragen, ik er niets op

tegen zou kunnen hebben. Ik kan werkelijk niet op basis van het huidige afwegingsmechanisme zeggen dat het noodzakelijk is om over te gaan tot de aanleg van een tunnel. Met alle beperkte middelen die ik heb, kies ik dan toch voor een brug. Ook met een bijdrage van 11 mln. door de regio wordt het nog steeds twee derde duurder dan voorzien.

Combiroad is een interessant project. Wij proberen om het in te passen in een logistiek concept. De kosten daarvan worden bekeken. Wij hopen rond de jaarwisseling over een heldere rapportage te beschikken, zodat wij een besluit kunnen nemen over een eventueel pilotproject. Het probleem is echter wel dat het project alleen het traject tussen A en B betreft. Het moet dan ook over vervoer gaan dat zich uitsluitend tussen A en B bevindt. Er moet geen extra overslag ingebouwd moeten worden. Ik vind dat hiernaar gekeken moet worden, wellicht eerst op een kort stukje, waarna er misschien ook internationaal mogelijkheden komen. Dat idee is wel iets met een behoorlijk wat langere adem. Eerst zal wellicht in de haven van Rotterdam ervaring ermee opgedaan moeten worden.

De bereikbaarheidsplannen van de grote steden zijn uitvoeringsplannen. De stad, de regio, de provincie en het Rijk houden elkaar bij de hand om deze ook allemaal uit te voeren. Bereikbaarheid is overigens meer dan filevrije wegen. In en rond de stadsgewesten moeten wij met alles wat wij doen er, tot en met rekeningrijden toe, rekening mee houden dat er een zekere mate van filevorming zal blijven. Dat is niet onaanvaardbaar, maar onvermijdbaar, zo zeg ik tegen mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kun je ook niet als doelstelling formuleren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat staat ook nergens, wij moeten alleen niet doen alsof wij ze allemaal kunnen oplossen.

Wij hebben een regionaal beraad opgericht, overigens voor gelijkwaardige partners. Daar ben ik zelf voorzitter van. Daarin proberen wij elkaar bij de hand te houden. Het is interessant dat het rond Rotterdam al begint te werken. Op het ogenblik neemt de groei van de files daar af.

Op het regionale wegennet is zelfs sprake van een daling.

De heer Rosenmöller sprak over de fietsvoorzieningen. Ik ben een groot voorstander van fietsvoorzieningen. Laat daarover geen misverstand bestaan. Daarbij denk ik onder andere aan de relatie met het openbaarvervoerbedrijf. Het is overigens een gemiste kans dat in dit kamergebouw geen voorzieningen zijn aangebracht voor het overdekt stallen van fietsen van bezoekers. De gebundelde doeluitkering, inclusief de verhoging daarvan, is een instrument dat gemeenten goed kunnen gebruiken, ook voor fietsvoorzieningen.

Dan kom ik op de onderuitputting bij de vaarwegen. Dat is een vervelend onderwerp. Het is echt heel lastig. In 1996 was het verloop van de uitgaven weer teleurstellend. Dat komt niet omdat wij niet ons best doen, maar omdat een aantal dingen gewoon niet lukt. Wij geven eigenlijk maar 52% uit van het oorspronkelijke begrotingsbedrag volgens het aanlegartikel. Bij de Voorjaarsnota en Najaarsnota hebben wij de raming al 148 mln. naar beneden bijgesteld en dan nog is er een aantal problemen. De alternatieve besteding daarvan hebben wij toen trouwens aangegeven. Voor een belangrijk deel komen die bedragen in latere jaren wel weer terug, maar ondertussen is er wel een probleem. Omdat de onderuitputting van het vaarwegartikel toch wel heel hardnekkig is – het vervult de Kamer met zorg, maar mij ook – ga ik hierop uitgebreider in.

Eerst maak ik twee algemene opmerkingen.

Investeringsprojecten hebben helaas een lange voorbereidingstijd. Bij vaarwegprojecten is dat soms nog wel eens wat langer dan bij andere. Door de beperkte ruimte voor investeringen en, niet te vergeten, de krapte aan personeel is de werkvoorraad van de uitvoeringsgerede bestekken voor vaarwegen tamelijk beperkt. Dat houdt in dat projecten niet meteen zullen worden uitgevoerd als wij plotseling meer kunnen investeren. Bovendien worden de moeilijkheden in het algemeen tamelijk onderschat. Die onderschatting wordt nog eens versterkt door de politieke druk om snel resultaten te boeken. Een realistischer planning, gebaseerd op een heel goede risicoanalyse – daar zijn wij op dit moment mee bezig –

en een versterkte inzet op de voorbereiding van projecten moeten dit ondervangen. Daarvoor heb ik inmiddels de nodige maatregelen genomen.

Verder proberen wij te streven naar grote integrale bestekken. Hieraan is een aantal voordelen verbonden: meer vrijheid voor de aannemer, minder inzet voor toezicht en administratie en een snellere uitvoering. Het nadeel is wel weer een geringe flexibiliteit. Vertraging in de voorbereiding leidt dan automatisch tot een grotere onderuitputting. Dat houdt in dat hier gewoon de grotere werkvoorraad, ook op kasbasis, uitkomst kan bieden.

Een analyse van de afgelopen jaren heeft een aantal problemen zichtbaar gemaakt, zo ook de oorzaken van de vertraging. Bij de berging van baggerspecie is dat de vergunningenproblematiek. Voor sommige natte aanlegprojecten zijn meer dan 100 vergunningen nodig. Verder noem ik nog de tussentijdse wijziging in het programma van eisen, bijvoorbeeld door verlangens van derden of door een combinatie met andere projecten, zoals natuurontwikkeling bij rivierprojecten. Verder zijn er onzekerheden bij renovatieprojecten. De toestand van het object blijkt in de praktijk soms veel slechter te zijn dan op grond van voorafgaand onderzoek werd verondersteld. Ik noem bijvoorbeeld de kwaliteit van het beton onder water. Dat betekent dat de kosten van het project daardoor plotseling onevenredig omhoog gaan. En dan zijn er nog de gewone dingen zoals de bestuurlijke besluitvorming en de weersomstandigheden. Het weer heeft ons de afgelopen jaren slecht in de kaart gespeeld. Vorig jaar en het jaar daarvoor was er hoog water. Dit jaar was er een lang seizoen met ijs, waardoor men kort kon werken. Soms leiden problemen met aannemers tot vertraging.

Mag ik melden waar wij dat dit jaar bij hebben? Bij de verdieping van de Westerschelde is de oorzaak bekend: 50 mln. Verbetering van de Waal: wijziging van het projectplan, een arbitrage met de aannemer, een lagere aanbesteding van 4 mln. – dat is natuurlijk mooi – en een personeelsgebrek. Bij de renovatie van de Noordzeesluizen, 18 mln., noem ik als oorzaken: wijziging van de projectspecificaties – het bleek anders te zijn dan vooraf werd

voorzien – en aanvullende maatregelen in verband met tegenvallende betonkwaliteit. Dat betekent dus dat wij wat meer moesten doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Personeelsgebrek kan toch nooit een argument zijn? De Kamer zegt al sinds jaar en dag dat de scheepvaartwegen juist meer aandacht moeten hebben. Er waren grote achterstanden en die zouden worden ingelopen. Hoe kan de minister dan nu spreken over personeelsgebrek? Ik begrijp daar werkelijk niets van.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het gaat om personeelsgebrek bij de uitvoering van het gereedmaken van de bestekken. Dezelfde Kamer die vond dat wij meer moesten uitvoeren de laatste jaren, vond ook dat wij dat met minder ambtenaren moesten doen. Overigens is aan het externe budget ook geknabbeld. U weet dat IBO daar nu een oplossing voor moet bieden, maar vooralsnog is dat niet ingevuld.

Voor de Twentekanalen gaat het om 12 mln. Het betreft een combinatie van bestekken aanleg, onderhoud en natuurherstel tot drie grote, samenhangende bestekken. De vertraging in de voorbereiding kan overigens worden gecompenseerd. Wij hopen wat dat betreft een inhaalslag te kunnen maken door een snellere uitvoering.

Wat de Maasroute betreft, gaat het om 11 mln. De oorzaak zat bij de vergunningen en werken die door derden worden uitgevoerd. Bij de onderuitputting moet trouwens rekening worden gehouden met het feit dat voorzien was in een bedrag van 30 mln. voor de sloopregeling binnenvaart. De Kamer was ervan op de hoogte dat daarvoor geld vrij moest worden gemaakt.

Intensivering voor transport en balans doen wij door een versnelde realisatie van enkele MIT-vaarwegprojecten plus de uitvoering van een aantal projecten die aangegeven zijn door het COV. Op dit moment worden die allemaal doorgelicht om na te gaan of er mogelijkheden voor versnelling zijn. Een eerste verkenning in huis heeft laten zien dat wij die 200 mln. vermoedelijk effectief kunnen benutten. Het is duidelijk dat ik niet wil dat die weer de vertraging in schieten.

Terzake van het Margrietkanaal proberen wij de hele Fries-Groningse

kanalenproblematiek mee te nemen. Samen met de provincies kijken wij waar wij echt kunnen versnellen. Het moet dan wel zinnig gebeuren. Het heeft weinig zin om in het midden te beginnen. Er moet ergens begonnen worden en er moet een logische volgorde zijn. Het wensenlijstje overtreft overigens de financiële mogelijkheden voor het geheel. Wij gaan na wat wij kunnen doen. Het gaat niet om een oplossing voor de onderuitputting van dit moment.

Samen met mijn ambtgenote van VROM probeer ik het Wilhelminakanaal opgenomen te krijgen in het planstudieprogramma. Daarmee krijgt de Tilburgse regio de mogelijkheden voor verdere uitbouw van vervoer over water. Dit vraagt onder meer dat men op gemeentelijk niveau natte bedrijfsterreinen aanlegt en onderhoudt. Met het laatste bedoel ik dat er bedrijven gevestigd worden die vervoer over water genereren. Als er een besluit wordt genomen, kan de Tracéwetprocedure voortvarend ter hand worden genomen, omdat gebruik kan worden gemaakt van de studieresultaten van de verkenning. Dit leidt tot versnelling van het studierapport, de trajectnota over dit kanaal. Wij denken dat het niet verder kan. De normale procedurele termijnen kunnen niet verder verkort worden.

Over het Veerse Meer moet men volgende week maar verder spreken. Bij mij is een en ander gesneuveld in het kader van de prioriteitenstelling betreffende hoofdstuk XII. Ik had gewoon geen geld. Als men alternatieven weet te bedenken, hoor ik die graag.

Dan kom ik tot de Zuid-Willemsvaart en de A2. Er is geen procedurele en inhoudelijke samenhang tussen deze twee projecten. Wel bestaat de mogelijkheid om, als voor de Zuid-Willemsvaart de keuze valt op een omleiding, uiteindelijk tot een besparing op de kosten van de aanleg te komen. Het zand dat bij het ene project vrijkomt, kan immers gebruikt worden bij het andere project. Dat voordeel speelt ook een rol bij de afweging die wij maken ten aanzien van de Zuid-Willemsvaart. Ten aanzien van de A2 kan ik melden dat wij proberen de procedures zo snel mogelijk af te ronden. In januari a.s. hopen wij ons standpunt ten aanzien van de Zuid-Willemsvaart naar buiten te brengen.

Wat de baggerspecie betreft zullen wij de bouw van een depot in het Hollands Diep in 1998 kunnen starten wanneer op bij de Raad van State naar aanleiding van de vergunning-verlening ingestelde beroepen in voor mij gunstige zin wordt beslist. De slufte wordt al gebruikt voor knelpunten die zich voordoen in verband met de vaarwegenspecie op de Rotterdamse achterland-verbindingen. Het betreft hier kleine hoeveelheden. Het gaat mij te ver, dit geheel vrij te geven voor alle nautische specie. Daardoor zou deze locatie hiermee ten onrechte volledig worden belast.

De heer Van den Berg kan ik zeggen dat de Nationale Havenraad een onderzoek heeft verricht naar de kleine zeehavens. De resultaten daarvan worden binnenkort door deze raad en mijn ministerie besproken. Overigens hebben wij zelf financieel ten behoeve van dit onderzoek bijgedragen, hetgeen betekent dat wij hieraan belang hechten. Echter, binnen de prioriteitsstelling betreffende de investeringen in havens hebben wij voor de eerste paar jaren gekozen voor de grote steden, mede in het kader van het grotestedenbeleid. Daarna komen ook de andere havens in beeld. Het gaat om structurele middelen die uiteindelijk ook voor deze havens kunnen worden ingezet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Is de minister ook bereid om bij te dragen ten behoeve van nadere onderzoeksprojecten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht dat ik dit onderzoeksproject mede gefinancierd had.

De heer **Van den Berg** (SGP): Er schijnt vervolgonderzoek uit voort te komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als dat nodig is en als wij overtuigd zijn van de zin daarvan, zullen wij die bijdrage zeker overwegen.

Voorzitter! De heer Leers vraagt mij hoe ik aankijk tegen bepaalde uitlatingen van de heer Wallage. Ik heb al veel spreekbeurten gehouden over de ontwikkelingen in de rest van het land en ik ben ervan overtuigd dat investeringen in de infrastructuur op zichzelf kunnen bijdragen aan de voorwaarden, nodig om in andere gedeelten van het land economische ontwikkelin-

gen op gang te brengen. Ik geloof verder niet dat wij actief functies met bijbehorende mensen uit de Randstad zouden moeten overplaatsen. Dit zou voor de mobiliteit wel eens heel ongunstig kunnen zijn. Zo zou de exploitatie van het randstedelijke openbaar vervoer daarmee eerder in ongunstige zin dan in positieve zin worden beïnvloed. Ik heb het gevoel dat verwacht mag worden dat ontwikkelingen zullen plaatsvinden buiten de Randstad, wellicht veroorzaakt door het feit dat wij niet snel genoeg de bereikbaarheid van de Randstad op een voldoende niveau krijgen. Dat is op zich geen positieve reden. Juist ook tegen deze achtergrond hecht ik sterk aan de uitvoering van "Samen werken aan bereikbaarheid" in de breedste zin, dus niet alleen met de eerste 2 mld. maar ook de rest van het programma. Wij moeten ervoor zorgen dat de wisselwerking tussen Randstad en regio beter wordt.

Ik hoop dat men het, gelet op de tijd, niet erg vindt dat ik nu niet reageer op de over Internet gemaakte opmerkingen. Het is een mooi middel en wij moeten ermee doorgaan. Voorts ben ik van oordeel dat wij niet de prioriteiten verleggen van de rest van het land naar de Randstad. Wij proberen zo adequaat mogelijk, op basis van het SVV, op alle locaties in het land de investeringen te doen die nodig zijn. Ten slotte deel ik nog mee dat in het kader van de verkenningsfase van "Nut en noodzaak-discussie Maasvlakte II" ook de Eemshaven erbij wordt betrokken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik ben de minister zeer erkentelijk voor de uitvoerige en praktisch volledige beantwoording. In een aantal gevallen was die echt verhelderend. Zij heeft veel zorg weggenomen. Bovendien ben ik blij met een aantal toezeggingen die zij heeft gedaan.

Ik verzoek haar vriendelijk om de vragen waarvoor zij geen tijd meer had, nog eens te bekijken. Misschien kan zij die schriftelijk beantwoorden.

Ik heb nog drie moties die ik graag wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de huidige plannen de kruising A50 en de IJssel zal plaatsvinden via een hoge brug;

van mening, dat het aangrenzende bedrijventerrein in Kampen op deze manier rechtstreeks kan worden aangesloten;

tevens van mening, dat ook de scheepvaart hinder zal ondervinden van deze brug;

verzoekt de regering de passage van de IJssel te laten plaatsvinden via een tunnel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Leers, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 4 (25003).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat er afspraken zijn gemaakt om tot een oplossing te komen voor het knelpunt rijksweg A7 te Sneek;

constaterende, dat in 1994 overeenstemming werd bereikt over de inzet van Europese subsidies en de overige financiering van dit project en dat begin 1995 een aanvang werd gemaakt met de Tracéwet/MER-studies;

overwegende, dat in het MIT 1997-2001 de uitvoeringsperiode naar een later tijdstip is verschoven en dat daardoor de Europese subsidie in gevaar komt;

verzoekt de regering de in het verleden gemaakte afspraken na te komen en het oplossen van het knelpunt in de A7 te Sneek met voortvarendheid ter hand te nemen opdat de besteding van Europese subsidies voor dit project niet in

gevaar komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Leers en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (25003).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de ontbrekende schakel tussen Noord-Holland en Schiphol, de zogenaamde Hemboog in het MIT gereed zal zijn in het jaar 2004;

tevens constaterende, dat Amsterdam CS spoor 16, tweede fase, opgenomen is in de verkenningen-fase;

overwegende, dat beide projecten een wezenlijke bijdrage leveren aan de filebestrijding in Amsterdam;

verzoekt de regering deze projecten zodanig te versnellen dat de Hemboog en spoor 16 ruim voor het jaar 2004 in gebruik genomen kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Leers, Verbugt, Van Heemst en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (25003).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ook ik spreek mijn erkentelijkheid uit voor het van A tot Z zeer complete rondje Nederland, van Abcoude tot de Zuiderzeespoorlijn. Ik heb mij daarbij wat beperkingen opgelegd. Ik steun dan ook graag een aantal initiatieven van collega's voor wat specifieke projecten.

In eerste termijn had ik stil willen staan bij de vraag hoe wij bij tal van essentiële zaken die wij inmiddels hebben gedecentraliseerd of die goeddeels in handen liggen van gemeenten en regio's, er nog in slagen om vanwege het rijksbeleid en het rijksbelang doelstellingen aan te geven waarop wij die andere

overheden zo nodig aanspreken en activeren. Wat mij daarin toch het meest blijft boeien, is de mate waarin lokaal en regionaal een aantal prestaties ten aanzien van faciliteiten en voorzieningen voor de fiets en het fietsgebruik ook effectief tot stand komen. Ik zal daar nu echter niet uitvoerig op ingaan.

Ik had in mijn bijdrage drie onderwerpen meer centraal gesteld. Dat is de mate waarin wij de komende jaren, alsook de afgelopen tijd op een ordentelijke en controleerbare manier omgaan met vragen terzake van inpassing. Dat is ook de mate waarin Verkeer en Waterstaat een motor is om lightrailachtige, stadsgewestelijke verbindingen een stap verder te brengen. Het derde punt waar ik het wat meer thematisch over heb gehad, is de potentiële veelbelovendheid van een infrastructuur voor pijp- en buisleidingen. Op die drie onderdelen wil ik de Kamer een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat aan de aanpassing van infrastructuur steeds hogere eisen worden gesteld;

verzoekt de regering uiterlijk bij het volgende MIT voorstellen te doen voor een kader waarbinnen dergelijke eisen kunnen worden afgewogen, inclusief de toedeling van daaruit voortvloeiende meerkosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (25003).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat aan transport via pijp- en buisleidingen aanmerkelijke voordelen zijn verbonden;

overwegende, dat deze infrastructuur

een goed alternatief is voor c.q. een bruikbare aanvulling op rail- of weginfrastructuur;

verzoekt de regering uiterlijk bij het volgende MIT aan te geven onder welke condities pijp- en buisleidingen als een publieke voorziening zijn aan te merken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, Verbugt, Van 't Riet en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (25003).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik neem aan dat deze motie in hoge mate overeenkomt met de uiteenzetting die de minister op dit punt in haar eerste termijn heeft gegeven.

Mijn derde motie betreft de lightrailachtige projecten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat lightrailachtige stadsgewestelijke verbindingen een grote toegevoegde waarde hebben ten opzichte van bestaande voorzieningen van openbaar vervoer;

verzoekt de regering uiterlijk bij het volgende MIT uitgewerkte voorstellen te doen voor vijf van dergelijke projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, Verbugt, Van 't Riet en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (25003).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn laatste motie is vanuit mijn eigen gedachtegang een buitengewoon opportunistische. Vandaar dat mevrouw Van 't Riet niet tekende, want zij merkte zelf in eerste termijn en bij interrupties al dat zij er ook niet helemaal uit kwam.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij de A50 een tunnel onder de IJssel een aantal voordelen heeft ten opzichte van een brug en dat de gemeente Kampen bereid is een substantieel deel van de daaraan verbonden meerkosten voor haar rekening te nemen;

verzoekt de regering de mogelijkheid van een tunnel open te houden, onder de voorwaarde dat de provincie Overijssel de bereidheid heeft om een substantieel deel van de meerkosten te dragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (25003).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wat verstaat de heer Van Heemst onder substantieel?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is nu het kenmerk van een opportunistische motie, dat je dat nog even in het midden laat. Dat lijkt mij een beknopt antwoord.

Dan resteert op zichzelf een wat blijvend debat, ook met de minister, over kwantiteit versus kwaliteit. Daarmee wil ik niet de indruk wekken dat zij per definitie kiest voor kwantiteit boven kwaliteit. Wij hebben zo langzamerhand echter wel een reeks van voorbeelden bij de kop, waarvan wij moeten zeggen dat de samenleving steeds hogere eisen stelt aan de uitvoering van infrastructuur. Dat zal dus ook in de jaren die volgen in toenemende mate een kostenpost zijn.

Bij Abcoude – en laten de verschillende woordvoerders daar hun gedachten nog maar eens over bepalen – zou dat moeten leiden tot een amendement of iets dergelijks, waarin wij aangeven dat als het zoveel meer kost, het ten koste gaat van een aantal andere zaken. Daar heeft de minister wel gelijk in. Anders blijft dit ook zo'n punt dat maar doorzeurt. Ik denk dat Abcoude, wijzelf en de minister er recht op hebben dat daarin een

heldere, ook financiële keuze wordt gemaakt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Die motie over Kampen vormt een vrij principiële punt, omdat die de besluitvorming hier volledig afhankelijk maakt van de verplichte bijdrage van een andere overheid. In het verleden is dat wel eens gebeurd ten aanzien van versnelling. Wij hebben zelfs een beleid op dat punt gehad in verband met meerkosten door het naar voren halen van projecten. Nu wordt het project als zodanig daarvan afhankelijk gesteld. Ik ben het daar niet mee eens, omdat wij hier moeten besluiten over projecten van rijksbelang. Dat is dus onafhankelijk van bijdragen van andere overheden. Hoe denkt de heer Van Heemst daarover?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is dus het opportunistische aan deze motie. Dat geef ik ronduit toe. Ik heb er een heel beperkte verklaring voor gegeven in eerste termijn, te weten dat in de argumentatie van de gemeente Kampen herhaaldelijk wordt gewezen op zaken die door de provincie worden gesteund of planologisch in het streekplan zijn vastgelegd, als het gaat om de toeristische betekenis en ontwikkeling van de bruine vloot en de bescherming van het open IJssel-deltagebied. Ik sluit aan bij de bereidheid die Kampen zelf heeft getoond om een substantieel deel van de meerkosten voor haar rekening te nemen. In deze situatie is het toch bezwaarlijk als niet een uiterste poging wordt gedaan om ook de provincie Overijssel over de brug te trekken, dat wil zeggen over de brug te trekken voor een tunnel! Dat is een opportunistische afweging. Er ligt een mooi gebaar van de gemeente, die in haar argumentatie terecht steeds wijst op de provincie. Laten wij dan de provincie ook aanspreken. Dan is er misschien een mouw aan te passen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Is de gedachtegang van de heer Van Heemst niet min of meer: wij voeren het sober uit, maar kiezen wij voor duurzame oplossingen, dan moet de regio het maar betalen? Als absolute lijn vind ik dat beslist onjuist. Ik denk dat dat niet kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kies ook voor een duurzame oplossing.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Rosenmöller, die nog twee minuten spreektijd heeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In die tijd moet ik twee opmerkingen kunnen maken en een motie kunnen indienen.

Allereerst iets over het afwegingskader. De minister heeft erover gesproken. Zij wordt nu uitgenodigd, er volgend jaar een iets uitgebreider stuk over te doen toekomen aan de Kamer. Ik geef even een voorzet voor de inhoud, waarbij ik aansluit bij datgene wat ik in eerste termijn gezegd heb. Ik vind dat het afwegingskader, waarover zij gesproken heeft, een bijdrage moet zijn aan de trendbreuk waar zo vaak over gesproken is. Als het meer in het algemeen gaat om de relatie tussen het transport en de milieudoelstellingen, betekent het dat die doelstellingen gehaald moeten worden. Er moet in ieder geval vanuit die sector een maximale bijdrage geleverd worden om de milieudoelstellingen te halen. Als het gaat om het personenvervoer en de omschakeling van de weg naar het openbaar vervoer en als het gaat om het vrachtvervoer en de omschakeling van de weg naar de rail en de binnenvaart, zou dat soort investeringen de allerhoogste prioriteit moeten hebben. De minister zegt: wij hebben zoveel, maar wij hebben zo weinig geld en daarom doe ik een beroep op de Kamer om soberheid te betrachten bij de inrichting van infrastructuurprojecten. Ik denk dat zij zichzelf dan tegen zal komen. De eisen die aan infrastructuurprojecten gesteld worden, zullen in toenemende mate scherper worden. De eisen zullen hoger worden. Als gevolg daarvan zullen de kosten hoger worden. Dat betekent dat er met het huidige budget alleen maar minder zou kunnen. Voor mij is dat een extra argument om heel scherp te gaan kiezen. De manier waarop ik dat zou willen doen, heb ik al aangegeven.

De tweede opmerking kan en moet heel kort zijn. Deze opmerking gaat over de brief over de herprioritering. Ik vind het nog steeds onbegrijpelijk dat een substantieel bedrag voor grote projecten met een internationale dimensie ten koste zou moeten gaan van het nationale railprogramma. Waar het gaat om de concrete invulling ervan, houd ik de brief van de minister te goed om te

weten wat voor de financiering van, in dit geval, de HSL zou moeten worden betaald ten koste van het nationale programma rail-infrastructuur. Ik maak mij daar grote zorgen over. Ik zeg op voorhand dat ik het met die lijn niet eens ben. De precieze invulling kunnen wij volgende week nog bespreken. Ik was overigens in de veronderstelling dat ik die al had. Dat blijkt echter anders te zijn.

De derde en laatste opmerking kan ik afdoen per motie. Ik dacht dat de minister niet gesproken heeft – ik zal het haar vergeven – over de spoorverbinding Utrecht-Breda. Dat kan nog via een reactie op de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een directe spoorverbinding Utrecht-Breda ontbreekt;

van oordeel, dat realisatie van deze spoorverbinding een aantrekkelijke verbetering van het spoorwegnet betekent, die mogelijkheden biedt voor nieuwe en snellere treinverbindingen, zowel binnen Nederland, maar na het gereedkomen van de HSL ook met België;

verzoekt de regering voorbereidingen te treffen om de realisatie van de spoorwegverbinding Utrecht-Breda op de middellange termijn mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (25003).

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik teken de motie graag, zeggen enkele collega's. Ik leid daar in ieder geval uit af dat er een Kamermeerderheid voor de motie is!

De heer Van Heemst (PvdA): Ik teken wel mee, maar de rest van de fractie stemt tegen!

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dan heb ik liever dat je niet

meetekent. Je hebt nog niet meegetekend. Dan stem jij tegen en de rest van de fractie vóór.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Mag ik ter verduidelijking aan de heer Rosenmöller vragen wat hij bedoelt met "voorbereiding van de realisatie"? Houdt dat ook onderzoek in?

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzover er nog geen onderzoek gedaan is, zou dat misschien moeten kunnen. Maar ikzelf ben al wel overtuigd van het feit dat dit een heel goed tracé zou zijn in aanvulling op het bestaande spoorwegnet. Maar zoiets doorloopt altijd de diverse fases van het MIT. Ik had ook in de motie kunnen zetten: "in de verkenningfase van het MIT op te nemen". Zo moet u het maar bezien. Ik wil niet in een procedurele discussie verzanden. Het gaat mij vooral om de inhoud. Ik wil dat dit op de politieke agenda staat. Dat lijkt mij winst in dit debat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Er is even een kleine complicatie: dit tracé staat überhaupt niet in het SVV. Als er al iets moet gebeuren, zal er minimaal begonnen moeten worden met het opnemen in het SVV, in welk SVV dan ook, zou ik bijna zeggen. Of er zou een herziening moeten plaatsvinden, waarvan ik mij afvraag of dat wel zo handig is. Misschien zou het ook bij een volgend SVV moeten worden meegenomen. Ik moet er maar eens even naar kijken.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Misschien is het aan u om, proevend hoe hier de verhoudingen liggen, daarop het meest adequaat te reageren in de procedure.

De voorzitter: De volgende zes minuten is het woord aan mevrouw Verbugt.

Mevrouw Verbugt (VVD): Ik dank de minister voor het zeer uitvoerige antwoord. Als een lastig vraagstuk blijft op onze tafel liggen de inpassingen van infrastructuur. Ook anderen hebben hierover gesproken. Als het per project 100% tot 200% duurder wordt, zal er een afweging moeten worden gemaakt. Ik heb altijd kunnen vaststellen dat voorstellen van het kabinet toch een zekere duurzaamheid hadden en ook

aan kwaliteitseisen voldeden. Als je echt gaat kiezen voor aanmerkelijk meer geld voor inpassing, kan je minder projecten realiseren. Mijn fractie wil dan in ieder geval toch voor de andere kant de aandacht blijven vragen, namelijk voor het mobiliteitsoplossend vermogen van infrastructuur en het vasthouden aan de SVV-doelstellingen. Dat zal voor ons in ieder geval een belangrijk criterium zijn bij de toetsing.

Ik ben blij dat de minister zegt dat de prioriteiten ook in de nota Samen werken aan bereikbaarheid gesteld worden op basis van het SVV, dat er geen kunstmatige scheiding wordt gemaakt tussen de randstad aan de ene kant en de rest van Nederland aan de andere kant. Er wordt duidelijk aangesloten bij prioriteiten van reeds vastgesteld beleid.

Dat brengt mij tot twee moties, die beide betrekking hebben op knelpunten in de infrastructuur op de weg. De eerste heeft betrekking op Rijksweg 4 (Zuid). Deze motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de doortrekking van de Rijksweg 4 (Noord) met de Rijksweg 4 (Zuid; Hoogvliet-Klaaswaal) van vitaal belang is om de achterlandverbindingen van beide mainports – Schiphol en Rotterdamse haven – te optimaliseren;

constaterende, dat er in het kader van het bestuurlijk traject ROM-Rijnmond (Maricor-studie), reeds een verkenning heeft plaatsgevonden naar Rijksweg 4 (Zuid; Hoogvliet-Klaaswaal);

voorts constaterende, dat deze ontbrekende schakel tussen Rijksweg 4 (Zuid; Hoogvliet-Klaaswaal) om de beide mainports met het achterland te verbinden niet in het MIT is opgenomen;

verzoekt de regering deze schakel op te nemen in het MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt

en Leers. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (25003).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik begrijp dat de problematiek nog besproken zal worden bij de behandeling van de actualisatie van de Vinex. Wij zullen dan samen met de heer Leers bekijken hoe wij deze motie verder in procedure geven.

Sprekend over de aansluiting van de Duitse snelwegen op het vastgestelde tracé van de A73 (Zuid), heeft de minister gezegd dat de aansluiting van de A73 en de E34 op de Duitse A61 bij Venlo prioriteit verdient. Ik wil dat van mijn kant graag nog onderstrepen. Daarom hebben wij gevraagd te bezien of versnelling op dat punt mogelijk is. Het is onderdeel van een achterlandverbinding, dus willen wij er helemaal niets aan afdoen.

In eerste termijn heb ik gezegd dat de aansluiting van de Duitse A52 op het Nederlandse net wat minder urgent is. Maar het is toch wel nodig dat wij nu met een planologische afstemming beginnen. Ik heb dat zowel mondeling als schriftelijk vanuit het ministerie bevestigd gekregen. Ik wil de brief graag aan de minister geven. Om ervoor te zorgen dat de zaak wel begint te lopen, leg ik de Kamer de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat ten behoeve van de uitbouw van het trans-Europese net afstemming met de buurlanden noodzakelijk is;

constaterende, dat het gedeelte Mönchengladbach-Nederlandse grens in de BAB 52 thans in uitbouw is;

voorts constaterende, dat het gedeelte Venlo-Maasbracht, als onderdeel van de A73 van start gaat;

verzoekt de regering:

1. de kortsluiting A73-Zuid met de BAB 52 via de Nederlandse A68 op de agenda te plaatsen van het CEMT-overleg Nederland-Duitsland;
2. na afstemming dit project op te nemen in de verkenningstabel van

het MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Van Heemst en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (25003).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij hebben onze wensen op het terrein van railinfrastructuur kenbaar gemaakt door inmiddels ingediende moties. Vanwege de tijd zal ik aan deze materie dan ook geen aandacht besteden.

Dan kom ik bij de vaarwegen. De minister heeft gezegd dat de vaarwegen een lastig onderwerp blijven. Juist als het om vaarwegen gaat, is de onderuitputting bijzonder hardnekkig. Vaarwegen vragen een extra lange voorbereidingstijd. Misschien is het nuttig om te werken met een grotere voorraad aan projecten. De minister heeft gezegd dat de lange voorbereidingstijd ook samenhangt met de procedures. In sommige gevallen zijn er meer dan 100 vergunningen. En dat is nu juist de stroperigheid waarover ik het in eerste termijn had. Misschien is het goed om te bekijken of hier wellicht een lex specialis werkt. Die 100 vergunningen schieten ook niet echt op.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat van die 100 vergunningen geloof ik graag. Ik zou dan wel eens willen weten om welke vergunningen het gaat. Maar zo'n lex specialis lost toch niets op? Als er 100 vergunningen nodig zijn, zijn er kennelijk 100 belangen in het geding. Dit betekent dat met de lex specialis bij een project op al die belangen moet worden getoetst. Volgens mij is dat hele gedoe met die lex specialis eerder een schijnoplossing of een verplaatsing van een probleem dan een daadwerkelijke oplossing in de zin van een versnelling.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat ons erom dat het aantal momenten waarop iets moet gebeuren, beter wordt gecoördineerd en beter wordt gestroomlijnd. Als je 100 vergunningen hebt, heb je ook 100 inspraakmomenten. Dan heb je dus ook 100 beslismomenten. Steeds is vertragen mogelijk of loopt de afstemming moeilijk. Het één is in het ander verweven. Wij willen alles

ontvlechten en de zaak goed op de rails zetten. Daarbij horen afspraken en inspraak. Wij vinden het heel interessant om te bezien of op dat punt een versnelling mogelijk is.

Voorzitter! Wat de vaarwegen betreft stellen wij dus met tevredenheid vast dat er een investeringsimpuls komt. Het kabinet geeft aan: drie jaar. Gezien het probleem van de lange voorbereiding, gezien de hardnekkige onderuitputting en gezien het belang van dit onderwerp willen wij de Kamer de volgende uitspraak voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat waar mogelijk een verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water gestimuleerd moet worden;

voorts van mening, dat de mogelijkheden voor een succesvolle binnenvaart worden vergroot door verbetering van de vaarwegen en de overige infrastructuur;

constaterende, dat er reeds enkele jaren sprake is van een aanzienlijke onderuitputting op het vaarwegenbudget;

verzoekt de regering in de komende vijf jaar een extra inspanning te leveren voor de vaarwegen en naast het opheffen van knelpunten op het hoofdvaarwegennet tevens zorg te dragen voor een modern wegenontsluitend (onderliggend) vaarwegennet van minstens klasse IV met voldoende overslagpunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Van Heemst, Leers en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (25003).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dan kom ik bij het Wilhelminakanaal in Tilburg. Wij hebben begrepen dat er een en ander loopt. Maar gezien de lastigheid van de procedures is het misschien toch goed om zowel het kabinet als de regio een duwtje

in de rug te geven. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering voornemens is een extra financiële impuls te geven aan de vaarwegen;

van mening, dat de verruiming van het Wilhelminakanaal in Tilburg een belangrijke rol speelt in de kwaliteitsverbetering van het onderliggende vaarwegennet in de provincie Noord-Brabant;

voorts van mening, dat de verruiming een bijdrage levert aan een verbetering van het regionale vestigingsklimaat en de werkgelegenheid;

verzoekt de regering de verruiming van het Wilhelminakanaal tot het bedrijventerrein "Loven" in Tilburg op te nemen in de planstudietabel van het MIT 1997-2001,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Van Heemst, Leers en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (25003).

De voorzitter: Ik heb begrepen dat de heer Rosenmöller nog wat handtekeningen onder zijn motie vergeten was.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): De motie op stuk nr. 11 (25003) die ik net heb ingediend over de spoorverbinding Breda-Utrecht, wordt inmiddels medeondertekend door de collega's Leers, Van Heemst, Verbugt, Van 't Riet, Van den Berg en Stellingwerf. Die kans wilde ik mij niet laten ontnemen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik suggereer u, toe te voegen dat dit bij de voorbereiding van het nieuwe SVV wordt betrokken. Dan doet de Kamer nu een richtinggevende uitspraak voor het volgende SVV.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat is goed, maar dan moeten wij

wel even kijken wanneer het volgende SVV op de rails staat.

Minister Jorritsma-Lebbink: In 1999.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Een tussentijdse wijziging wil ik ook niet uitsluiten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar wij gaan toch niet zomaar zonder enige studie een partiële herziening van het SVV realiseren?

De heer Rosenmöller (GroenLinks): De motie ligt er. Het lijkt mij goed als de minister er zo dadelijk op reageert.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan reageer ik aldus.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik ben blij met de beantwoording door de minister. De geschilpunten zijn duidelijk. De vluchtstrook komt terug. Ik ga daar dus niet verder op in. Ik zal evenmin met een motie komen. De A4-Midden-Delfland komt terug. Abcoude komt terug. Resteert Kampen. Er ligt een motie van de heer Van Heemst. Zij ziet er boeiend uit, maar is mij te opportunistisch. Bovendien vraag ik mij af of het kan. Kun je zo'n voorwaarde in een motie stellen? Het gaat om een andere overheid met een eigen autonomie. Het lijkt mij onmogelijk om afhankelijkheid te creëren van de uitvoering van een rijksproject. Ik heb een motie liggen die erg overeenkomt met een motie van de heer Leers. Voor de zekerheid dien ik haar toch maar in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een tunnel als oeververbinding voor de A50 tussen Kampen en de Flevopolder tegemoetkomt aan de belangen van de regio en de scheepvaartbelangen;

overwegende, dat een tunnelvariant milieu, natuur en landschap het minst verstoort;

verzoekt de regering de oeververbinding van de A50 als een tunnel vorm te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (25003).

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Mij is onduidelijk het traject richting 25 kilovolt bovenleidingspanning. Ik kreeg de indruk dat de NS invoering op veel langere termijn heeft geschoven. Wij zitten te wachten op een snelle invoering.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat voor vergroting van de capaciteit op de railinfrastructuur een verhoging van de rijksnelheden verandering van de bovenleidingspanning van 1500 volt naar 25 kilovolt een oplossing kan zijn;

overwegende, dat een overgang van 1500 volt naar 25 kilovolt waarschijnlijk het best in etappes zou kunnen plaatsvinden;

verzoekt de regering onderzoek in te stellen naar de noodzaak om op den duur over te gaan naar een bovenleidingspanning van 25 kilovolt, waarin als de noodzaak dit gebiedt een traject wordt uitgezet om die overgang vorm te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (25003).

Minister Jorritsma-Lebbink: U hebt een motie gemaakt die vraagt datgene waarover ik gezegd heb dat ik ermee bezig ben. Zij voegt dus niets toe.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Als dat zo is, kan ik de motie natuurlijk intrekken.

Voorzitter! Wij voeren met het kabinet continu een discussie over de kwaliteit van de inpasbaarheid van bepaalde infrastructuurele

projecten. Het gaat daarbij niet om de minste, althans qua kosten. Voor het maatschappelijk draagvlak wijzen wij erop dat die inpasbaarheid optimaal moet zijn. Dat is natuurlijk altijd een financieel probleem, maar wij leggen infrastructuur voor decennia aan. Ik zeg dit als voorschot op de discussie over komende infrastructurele projecten, maar ook met een blik in het verleden. Wij moeten dingen niet op een koopje aanleggen, maar wij moeten kijken naar de best mogelijke inpasbaarheid. Als een hele regio iets vindt, moeten wij daar rekening mee houden.

De voorzitter: Mijnheer Stellingwerf, u had geen spreektijd meer, maar u wilt vast in 30 seconden nog wel wat zeggen.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Een motie heb ik niet. Ik wil wel constateren dat de discussie over het afwegingskader, waarover de heer Van Heemst vanochtend begonnen is, interessant zal zijn. Ik begrijp van de minister dat zij het programma sober wil uitvoeren, gericht op het halen van de SVV-doelen. Dat betekent afwegen. Ik kreeg de indruk dat zij daarmee suggereerde dat de Kamer wel wat overdadig bezig is met haar keuzen in een aantal moties, maar dat zal ik wel verkeerd hebben verstaan. De vertragingen waren echter het gevolg van met name de wensen uit de Kamer. Ik constateer dat de politieke afweging hoe dan ook tot arbitraire keuzen leidt. Die conclusie trek ik uit de benadering van de minister en ook uit onze eigen benadering. Op basis daarvan zal de inpassingsproblematiek continu aan de orde zijn. Ik ben het met de heer Van Heemst eens dat je op bepaalde punten ook tot een afronding moet komen, bijvoorbeeld als het gaat om de situatie bij Abcoude. Het is goed om daarover alle helderheid te verkrijgen.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar volledige beantwoording. Ingaande op de discussie over het afwegingskader, merk ik op dat ik graag de invalshoek van het MIT als afwegingsinstrument voor de Kamer boven tafel wil krijgen. Het gaat dan niet alleen om de meerkosten per project. De vraag is ook: hoe kan het MIT in meerjarenperspectief een

behoorlijk afwegingsinstrument zijn voor regering en Kamer bij de planning van infrastructuurprojecten? Misschien dat de minister dat aspect bij de nadere discussie kan inbrengen.

Verder vraag ik met verschillende collega's de aandacht voor de scheepvaartwegen. Die zijn naar mijn indruk toch wat stiefmoederlijk bedeed. Ik vraag de minister om ervoor te zorgen dat personele aspecten daarbij geen rol meer kunnen spelen. Verder vraag ik aandacht voor het onderhoud van scheepvaartwegen.

Mijn visie op de situatie in Kampen is duidelijk met het mede ondertekenen van de motie van de heer Leers op stuk nr. 4. Ik zou het echter absoluut verkeerd vinden als de Kamer de uitvoering van rijksprojecten afhankelijk zou stellen van het mede subsidiëren door andere overheden. Die discussie hebben wij al gevoerd ten tijde van mevrouw Maij-Weggen, maar toen ging het met name om het eventueel vervroegd uitvoeren van projecten. Dan kun je wel als eis stellen dat de regionale overheden daaraan moeten meebetalen. Wij bepalen in de rijksafweging echter de wijze van uitvoering van projecten. Daarbij vind ik het absoluut niet passend om de voorwaarde van medesubsidiëring te stellen.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer Van Heemst sprak over de lagere overheden en de doelstellingen van het SVV. Wij hebben in het kader van VERDI afgesproken dat wij elkaar daarop meer gaan aanspreken. Een van de instrumenten die daarbij te gebruiken zijn, is de planwet waarvan de voorbereiding in vergaande staat is. Daarmee kunnen wij elkaar beter controleren dan tot nu toe het geval was.

De heer Van Heemst (PvdA): Mijn punt was dat je dan ook je landelijke doelstelling moet operationaliseren. Je moet de lagere overheden in dat kader kunnen aanspreken op wat zij presteren. Je moet ze duidelijk maken wat je van hun inzet hoopt en verwacht.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is helder. Het SVV is het beleidskader.

De daarin geformuleerde doelstellingen moeten een regionale vertaling krijgen. Voor een deel gebeurt dat in het rijksuitvoeringsprogramma, voor een deel in het regionaal uitvoeringsprogramma. Ik zeg wel eens gekscherend over bijvoorbeeld het tegengaan van de groei van het autogebruik: hoe gemeenten dat realiseren, zal mij worst zijn, als zij het maar realiseren. Dat spreek je ook in het kader van de planwet af, namelijk dat men zich ook houdt aan wat wij op rijksniveau vaststellen. Dat wordt ook gemonitord en daar hebben wij bestuurlijk overleg over. In de regionale beraadgroepen kunnen wij dat goed in de gaten houden. De uitvoering moet echter niet naar het Rijk worden getrokken.

De motie op stuk nr. 4 van de heer Leers c.s. betreft de tunnel bij Kampen. Ik ben het niet eens met de overweging, dat ook de scheepvaart hinder zal ondervinden van de brug bij Kampen. De scheepvaart heeft geen hinder van de brug. De brug is hoog genoeg voor vrijwel alle recreatievaart. Voor een aantal schepen van de bruine vloot is de brug echter niet hoog genoeg. Daarvoor moet de brug open. Wij denken dat daarvoor voldoende alternatieven zijn. Ik vind in elk geval dat het verdubbelen van de investeringsuitgave, uitsluitend voor dat doel, onverantwoord is. In die zin ontraad ik de aanneming van de motie. Ik wijs er verder op, gelet op de planning, dat de voornemens met betrekking tot de weg vanaf volgend jaar moeten worden uitgevoerd. Dat wil zeggen dat ik enige haast heb met de besluitvorming.

Dan de motie op stuk nr. 5 van de leden Leers en Verbugt. Ik heb al gemeld dat wij proberen om volgend jaar tot een afronding van de studie te komen. Vervolgens zal er een besluit moeten worden genomen. Ik kan echter niet garanderen dat dit besluit zodanig snel kan worden voorbereid dat het allemaal lukt. Wij zijn volop in gesprek met de regio over de vraag wat wij moeten doen als dat niet lukt. Dat heeft niet zozeer te maken met het feit dat wij een en ander vertragen, maar doordat de regio nogal wat alternatieven heeft aangedragen. Die moeten in het kader van de tracé-MER-studie ook worden onderzocht. Dat levert helaas meer studietijd op. Ik heb op zichzelf geen problemen met de aanneming van de motie. De oplossing van dit knelpunt wordt voortvarend ter hand

genomen. Ik kan niet garanderen dat dit procedureel lukt, maar het is wel de intentie.

Dan de motie op stuk nr. 6 van de leden Leers, Verbugt, Van Heemst en Van 't Riet. Ik vind het prima, maar er moet wel worden aangegeven welke zaken men naar achteren wil schuiven, want die zitten al in het uitvoeringsprogramma. Dat betekent dat, als de Kamer van mening is dat het tweede tactische pakket moet worden aangevuld met de Hemboog vóór 2004, zij ook moet aangeven bij welk project sprake moet zijn van een vertraging, binnen het huidige budget. Als er meer geld ter beschikking komt, dan staan alle prioriteiten weer ter discussie, maar ik heb nu te maken met de prioriteitenstelling binnen het huidige financiële kader. Ik wijs er wel op dat spoor 16 niet nodig is volgens de indicatie uit de recente studie. Het is zonde om zo'n project te doen, terwijl de zaak waarschijnlijk ook is opgelost als de sporen 12 tot en met 15 worden verlengd. Met betrekking tot de Hemboog zullen wij de overige voor het Sternet benodigde projecten nog moeten bekijken. De huidige prioriteit ligt bij Amsterdam-Utrecht, inclusief Utrecht-Oost-Schiphol-Utrecht. Die heeft mijns inziens een hogere prioriteit, ook omdat wij de ringlijn in het Amsterdamse al hebben.

Dan de motie op stuk nr. 7 van de leden Van Heemst en Van 't Riet. Ik zal pogen om nog eens aan te geven op basis waarvan wij de eisen op het gebied van de inpassing tot stand brengen. Daarna moet maar een discussie plaatsvinden. Ik zal nog eens goed kijken hoe wij dat moeten doen, maar ik heb al gepoogd om aan te geven hoe het momenteel gebeurt. Ik zie nog niet zo goed hoe daarvoor een meer algemeen kader kan worden aangegeven, behalve als een en ander tot een vast budget zou leiden. Dan is er onmiddellijk met mij over te spreken. Als de Kamer zegt dat er bij elk project sprake moet zijn van maximaal zoveel procent aan inpassingskosten, dan zou ik blij zijn. Ik vrees echter dat het niet zo eenvoudig is.

Dan de motie op stuk nr. 8 van de leden Van Heemst, Verbugt, Van 't Riet en Leers. Ik heb geen bezwaar tegen de aanneming van die motie. Wij hebben al eerder een eigen buisleidingenstraat aangelegd. Dit gebeurt niet altijd meer door de private sector. De straat Pernis-

Antwerpen is door de overheid aangelegd. Het beheer zit bij een stichting. Als de Kamer echter nadrukkelijk vraagt om een analyse van de publieke condities, dan zeg ik dat toe. Het zal overigens samen met EZ en VROM gebeuren, want het Structuurschema buisleidingen zit nog altijd bij EZ. Wij maken trouwens een analyse, hetgeen wil zeggen dat die op zichzelf los staat van eventuele financiering en financiële toezeggingen. Uiteraard moeten wij bij zo'n analyse de financiële consequenties meenemen. Daar zullen wij te zijner tijd verder over moeten discussiëren.

Dan de motie op stuk nr. 9. De uitvoering daarvan moet geen probleem zijn. Bij het volgende MIT is een aantal lightrailprojecten verder uitgewerkt, bijvoorbeeld rond Amsterdam en Utrecht. Die zullen dan voldoende rijp zijn om echt in de Verkenningentabel te worden opgenomen. Dat geldt nu al voor de Hofpleinlijn en voor Gouda-Alphen-Leiden. Ik ben overigens wel van mening dat wij zo spoedig mogelijk van papieren plannen tot echte oplossingen moeten komen. Vandaar het zo snel mogelijk starten met de pilot op de Hofpleinlijn. Ik meen dat wij een stuk of vijf projecten verder uitgewerkt kunnen hebben voor het volgende MIT.

Dan kom ik te spreken over de motie over de tunnel onder de IJssel. Punt is dat die motie mij procedureel wat in de problemen kan brengen. Ik wil graag zo snel mogelijk beginnen met de verbetering van de A50. Dat vraagt dus om een snel besluit. Ik heb aangegeven dat ik vind dat met een brug een duurzame oplossing kan worden gevonden. Langzamerhand heb ik het gevoel dat een brug nooit meer duurzaam kan zijn; ik denk dat een brug een duurzame oplossing is. Daarbij zal overigens een aantal voorzieningen moeten worden getroffen voor de bruine vloot. Het verdubbelen van de projectkosten gaat mij gewoon te ver. Het betekent dus dat wanneer de Kamer de motie aanneemt die de mogelijkheid van een tunnel openhoudt, ik met een procedureel probleem wordt geconfronteerd. Dan zou de Kamer eigenlijk moeten aangeven wat zij substantieel vindt waar het gaat om het deel dat Overijssel zou moeten bijdragen, en binnen welke periode die provincie een toezegging zou moeten doen. Overigens vind ik nog steeds dat er

geen extra geld van rijkswege in gestopt moet worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dus de minister vindt zo'n voorwaarde wel passen in haar beleid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar als een lokale overheid het volledige bedrag wil betalen om het mooier te maken, kan ik daar natuurlijk nooit bezwaren tegen hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Nee, maar nu wordt het omgekeerde gesteld. U mag het alleen in overweging nemen onder een bepaalde voorwaarde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Kamer zou dan ook minstens moeten aangeven wat dat substantiële deel is. Overigens zit het in het uitvoeringsprogramma. Dat houdt in dat er geschoven moet worden. Het gaat dus om prioriteit en posterioriteit. Ook moet er duidelijkheid zijn over de termijn waarbinnen de beslissing genomen wordt. Ik wil graag volgend jaar beginnen met de bouw.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De motie beoogt niet vertraging te creëren. Ik wil dus best even nagaan of dat in de tekst tot uitdrukking kan worden gebracht. Misschien dat dit vóór de stemming leidt tot een korte heropening van de beraadslaging. Verder zou ik van de gelegenheid gebruik willen maken om de heer Van den Berg en de andere indieners van de motie op stuk nr. 4 te vragen of zij ervan uitgaan dat geen gebruik wordt gemaakt door het Rijk van het genereuze aanbod dat de gemeente Kampen op tafel heeft gelegd. Ik zie de heer Van den Berg ja knikken. Dus hij zegt tegen Kampen: laat die 11,5 mln. maar zitten. Ik neem aan dat de heer Leers die toch graag incasseert; hij roept namelijk neen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vervolgens kom ik te spreken over de motie over Utrecht-Breda. Het gaat mij iets te snel met de wenselijkheid van de spoorlijn Utrecht-Breda. Het ligt ook niet echt voor de hand. In het kader van de hogesnelheidslijn is er natuurlijk de verbinding Utrecht-Rotterdam. Dus daarvoor is Utrecht-Breda niet nodig. Breda wordt overigens niet een normaal hogesnelheidsstation. Ten

aanzien van de IC-verbindingen is er natuurlijk de huidige verbinding via Den Bosch, die toch ook geen slechte verbinding is. Wij moeten dus niet net doen alsof er helemaal geen verbinding is tussen Utrecht en Breda. Als je ernaar wilt streven, meen ik dat je het moet betrekken bij de studie naar een nieuw SVV, teneinde de pro's en contra's van zo'n verbinding goed op een rij te zetten, ook afwegend tegen mogelijke andere spoorprojecten. Met het tweede tactisch pakket spoorwegen hebben wij nog lang niet alles uitgevoerd wat wij allemaal wenselijk achten op het terrein van spoorinvesteringen. Je zult het ook daar tegen moeten afwegen. Met die noten erbij, zeg ik dat ik de suggestie graag wil betrekken bij de voorbereiding van een volgend SVV die binnenkort zal starten, waar rond 1999 deel 1 van het nieuwe SVV uitkomt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het belangrijkste is dat na een lange discussie over de spoorverbinding Breda-Utrecht, waar toch een behoorlijke behoefte aan is, die verbinding door deze motie op de politieke agenda staat. Een tweede is de procedure in de richting van de realisering. Ik realiseer mij goed dat dit in het SVV zal moeten komen te staan, maar dat is dan wel het laatste moment, aangezien 1 januari 1999 nog een behoorlijk eind weg is. Ik realiseer mij ook dat er nog onderzoek gedaan zal moeten worden. Ik hoop dat de minister de eventuele aanname van de motie wil beschouwen als een wens van de Kamer waaraan zij loyaal medewerking verleent.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik betrek dat punt bij de voorbereiding van het derde SVV. Ten behoeve van dat schema zullen alle pro's en contra's van ieder nieuw infrastructuurproject dat nog niet tot uitvoering is gekomen, afgewogen moeten worden, zowel door de regering als door de Kamer. Ik wil dan nog niet nadenken over de inpassingsproblemen die wij dan tegen zullen komen. Ik sluit niet uit dat een en ander veel problemen op zal leveren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): We bundelen langs de A27!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat

hoor ik wel vaker, maar dat blijkt dan toch niet zo eenvoudig te zijn.

Ik kom bij de motie over het Wilhelminakanaal. Ik heb al gemeld dat mijn collega De Boer en ik daarover een besluit moeten nemen. Vervolgens komt de planstudiefase aan de orde. Ik beschouw de motie dan ook als een steun in de rug.

Ik kom bij de motie over het vaarwegennet. In "Samen werken aan bereikbaarheid" is voorgesteld...

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In mijn motie is de termijn waarin de inspanning moet worden geleverd wat langer, ook in verband met het feit dat de voorbereidingstijd van het project erg lang is. Bij een kortere periode is er toch weer de kans op onderuitputting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: TIB, Transport in balans, beslaat ook een langere periode dan de eerstkomende drie jaar. Op zichzelf heb ik er geen probleem mee.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De motie betekent geen verslechtering ten opzichte van het voorstel van de minister. Er is sprake van een langere looptijd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat over een extra inspanning uitgesmeerd over vijf jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat de motie over de BAB 52 en de A73 betreft, ben ik graag bereid om in het CEMT-overleg een en ander verder te bespreken en om de uitkomsten van dit gesprek aan de Kamer te melden. Ik heb tot nu toe een ander geluid van Duitse zijde vernomen dan Kamerleden. Volgens mij zijn de Duitsers voorlopig in het geheel niet van plan om daarmee door te gaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zie hier een brief bij mevrouw Verbugt en daarin staat: die Weiterführung der A52 ist jedoch aus wesentlich von der Verknüpfungsmöglichkeit. Zo'n brief heeft zij liggen! Die is van 15 november 1996 aan mijnheer Kanau.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet zeggen: het is helaas niet opgenomen in het Bundesverkehrswegenplan! Dat is het probleem op basis waarvan de Duitsers overleg met ons voeren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De aansluiting is er uitgehaald, omdat men niet weet waar men die moet maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ons wordt gemeld dat zij er geen prioriteit aan geven. De Duitsers hebben een verschuiving aangebracht in de infrastructuur.

Ik vraag bijna de motie inzake rijksweg A4-zuid bij Hoogvliet/Klaaswaal aan te houden tot de actualisering van de VINEX is afgerond. Er is al veel voorwerk verricht. Als het nodig is, kunnen wij daarop dan ook snel terugkomen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde van dit notaoverleg gekomen. Ik dank de minister hartelijk voor haar antwoorden.

Sluiting 18.37 uur.

