

Vergaderjaar 1997–1998

25 603

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1998–2002

Nr. 21

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 februari 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 16 december 1997 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over het **meerjarenprogramma Infrastructuur en transport (MIT) 1998–2002** (Kamerstuk 25 603).

Dit overleg is een vervolg op het notaoverleg van 17 november 1997. Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Leers** (CDA) zei sprekend over de Vinex-problemen, dat hem nog steeds niet duidelijk was waarop de gemeenten kunnen rekenen, wat de gevolgen zijn van het uitstel en welke verplichtingen het kabinet voor zijn rekening neemt en welke niet.

Met teleurstelling stelde hij vast dat al het werk ter voorbereiding van de behandeling van het MIT nauwelijks rendement heeft gehad. Vanuit de Kamer zijn volgens hem in drie ronden 192 vragen gesteld, 40 projecten aan de orde gesteld en 14 moties en een aantal amendementen ingediend. Dat alles heeft evenwel tot geen enkele verandering geleid. De minister heeft kennelijk geen boodschap aan wat de Kamer naar voren brengt en is kennelijk niet van plan veel te veranderen. De heer Leers vond het nog het ergste, dat de paarse coalitie dit allemaal slikt. Hij begon steeds meer te twijfelen aan het nut van Kamerbehandelingen met wat hij noemde een hoog autistisch gehalte. Niet zozeer het MIT is het probleem, als wel de instelling waarmee de behandeling plaatsvindt.

Een andere reden voor de onbevredigende gang van zaken is, dat er bij de besluitvorming over grote projecten als de Betuwelijn en de HSL tot in lengte van jaren een hypotheek is gelegd op de ruimte voor infrastructuur. Om zichzelf gezichtsverlies te besparen, heeft de paarse coalitie extra financiële ruimte vrijgemaakt voor de Betuwelijn. Dat kan alleen door het schrappen van andere projecten, maar dat is toen niet meteen gedaan, zodat niet duidelijk was om welke projecten het ging. Dat probleem ligt thans op tafel. Het is begrijpelijk dat men een groot project als de Betuwelijn wil verbeteren en het draagvlak voor het besluit daarover wil vergroten, maar dan moet er wel een eerlijke keuze worden gemaakt en dan moet inzichtelijk worden gemaakt welke projecten moeten worden geschrapt ten faveure van de Betuwelijn. Dat schrappen gebeurt evenwel

¹ Samenstelling:

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

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

eerst vier jaar na dato. De indruk wordt gewekt dat de huidige problemen op zichzelf staan. Hoe kan nu nog op een zinvolle manier beargumenteerd worden, dat de aanpassingen aan de Betuwelijn urgenter en van groter belang waren dan het aanpakken van andere infrastructuurknelpunten, zoals de situatie in Delft en de A50?

Dat bij brief van 29 september is uitgelegd hoe de financiering van de railprojecten is geregeld, wat er is uitgesteld en hoe een en ander samenhangt, verandert niets aan het feit dat destijds niet meteen inzichtelijk is gemaakt welke afweging er is gemaakt. Regeren is vooruitzien en niet vooruitschuiven, aldus de heer Leers, die van mening was dat het laatste destijds is gebeurd doordat het kabinet noch de coalitiegenoten die tunnels en andere extra dingen voor de Betuwelijn wilden, inzichtelijk hebben gemaakt welke consequenties dat zou hebben voor de nu aan de orde zijnde projecten. Bij interruptie werd erop gewezen, dat destijds in het HSL-debat uitvoerig is stilgestaan bij de financiering van de wensen (ook wensen van de CDA-fractie), wat heeft geleid tot een zodanige herprioritering van de kosten binnen dit project dat er geen sprake is van overschrijdingen. De heer Leers bleef erbij dat men destijds de consequenties had moeten trekken voor zowel Betuwelijn als HSL en dat het achterwege laten daarvan heeft geleid tot de huidige problemen.

Wat de problemen bij de Vinex-locaties betreft, is volgens de heer Leers terecht het woord «wanprestatie» gevallen. Eenieder is het erover eens dat op onjuiste wijze wordt omgegaan met de afspraken over verkeersontsluiting van Vinex-locaties. Tussen de Staat der Nederlanden en de kaderwetgebieden en regio's zijn heldere rechten en plichten afgesproken. Volgens prof. Koeman zijn die afdwingbaar. De minister heeft dit bestreden en heeft gezegd dat de gemeenten dan maar naar de rechter moeten gaan. Zij heeft wel erkend dat door deze manier van beleidsvoering de samenwerking en het wederzijds vertrouwen tussen de convenantpartners schade oplopen. En het gaat er juist om dat het vertrouwen weg is en dat er ook geen vertrouwen is in de sussende geluiden dat het wel goed komt bij de verdeling van de FES-gelden. De heer Leers vroeg de minister, klip en klaar aan te geven waarop de gemeenten straks kunnen rekenen. Vinex-gemeenten willen met projecten beginnen, maar het ministerie wil eerst een nut-en-noodzaakdiscussie voeren in het kader van de afwegingen inzake het MIT. De minister zegt zich te willen inspannen, maar politieke inspanningen hebben vaak een garantie tot aan de deur. Kan zij een langere garantie bieden? Hoe zal zij omgaan met gemeenten die binnen het budget zijn gebleven? Die kunnen toch niet de dupe worden van kostenoverschrijdingen elders?

Gesteld dat 's ministers inspanningen resultaat hebben bij de verdeling van de FES-gelden, wat zal dan de consequentie zijn voor andere wensen van het ministerie? De heer Leers zei alle moties te zullen steunen, die ertoe bijdragen dat gemeenten krijgen waarop zij recht hebben.

Het geld dat via het amendement-Van Heemst aan de A50 (Den Bosch-Oss) was onttrokken ten behoeve van het project Duurzaam veilig, is blijkens de Najaarsnota het afgelopen jaar niet besteed en zal vanwege onderuitputting terugvallen aan de algemene pot voor investeringen in rijkswegen. Waarom is dat bedrag dan niet teruggestuurd naar het oorspronkelijke budget voor de A50? Is de minister bereid dat alsnog te doen en het project conform de afspraak te realiseren? De heer Leers verwachtte dat de minister bakzeil moet halen als de provincie en de kamer van koophandel ook naar de rechter stappen. De gerechtelijke uitspraken over het openbaar streekvervoer zijn in dat kader wellicht een goede les en een goede voorbode. In het contract is een afspraak gemaakt over de geschillenoplossing. Erkent de minister de afspraak? Is zij bereid deze kwestie op te lossen?

Desgevraagd zei de heer Leers geen amendement hierover te hebben ingediend, omdat er al een amendement over de A50 ligt.

Hij was ingenomen met de motie-Van 't Riet over de A11 (N11) Alphen a/d Rijn–Bodegraven (nr. 5). Er wordt al dertig jaar over deze weg gesproken en de eerste spade is in 1984 in de grond gestoken, maar meteen achter Alphen a/d Rijn eindigt de weg bij een roodwit geverfd hek in de wei. Bij de aanbesteding van het Gouweaquaduct werd een aantal jaren geleden nog een premie van f.100 000 per dag beloofd aan die aannemers-combinatie, die het aquaduct sneller kon opleveren. Naar het schijnt, is het aquaduct 100 dagen sneller gerealiseerd. De aannemer heeft dus een premie van 10 mln. gekregen voor het 100 dagen eerder leveren van een aquaduct dat op een weiland uitkomt, omdat er voor de laatste zeven kilometer weg geen geld is... De huidige weg is een van de onveiligste wegen van Zuid-Holland. Wat gaat de minister concreet doen aan de dagelijkse onaanvaardbaar hoge verkeersdruk op deze weg?

Kan de Kamer het onderzoeksrapport krijgen waaruit blijkt dat er geen reden is om een tunnel bij Sluiskil aan te leggen in het verlengde van de Westerscheldeoververbinding? De heer Leers waarschuwde voor de verkeersproblemen die zullen ontstaan als de Westerscheldeoververbinding eenmaal geopend is en al dat verkeer over de brug bij Sluiskil moet, die nogal eens open staat. Krijgt de Kamer nog de uitkomst van het overleg tussen Railned en NS Reizigers, eventueel met bijgestelde prioriteitenlijstjes?

Uit het antwoord op nadere vraag 71 blijkt dat een geboorde tunnel in het Groene Hart enkele tientallen miljoenen guldens duurder is dan een conventionele tunnel. In de planologische kernbeslissing (PKB) worden de meerkosten nog geschat op 900 mln. Om die reden heeft de bewinds-vrouwe zich steeds tegen de plannen van minister De Boer op dit stuk verzet. Als het prijsverschil inderdaad maar enkele tientallen miljoenen guldens bedraagt, dan is de oplossing gevonden voor de A4 en vele andere projecten waar de Kamer moeilijk over doet.

Bij interruptie werd gesteld dat het in die gevallen gaat om de keuze tussen boven de grond of onder de grond en dat het prijsverschil tussen die twee opties groot is. De heer Leers wees op het berekende grote prijsverschil tussen de optie-Bos en de gekozen optie.

De heer **Van Heemst** (PvdA) gaf een samenvatting van zijn betoog in het notaoverleg. Zijns inziens is het een kwestie van behoorlijk bestuur dat dit kabinet de twee megaprojecten (Betuwelijn en Hogesnelheidslijn) financieel inpast in de investeringsprogramma's. Hij had meer bemoeienis gehad met de HSL dan met de Betuwelijn en vroeg zich daarom af waarom er vanuit de Kamer niet op enig moment is voorgesteld om de behandeling aan te houden tot de concrete dekkingsvoorstellen zouden zijn ingediend voor de via nadere prioriteitsstelling nog te dekken 700 mln. of 800 mln. De kans om de financiële dekking als harde voorwaarde op tafel te leggen voor de behandeling van de PKB HSL-Zuid, is toen niet benut, ook niet door de heer Leers.

De heer **Leers** (CDA) wees erop dat hij toen heeft gevraagd aan te geven ten koste waarvan dit project zal gaan. De CDA-fractie heeft tegen de PKB gestemd. De heer Van Heemst volgde 95% van de tijd een ander spoor dan het kabinet, maar ging uiteindelijk toch om, aldus de heer Leers.

De heer **Van Heemst** (PvdA) bleef erbij dat niemand in de Kamer heeft voorgesteld niet tot behandeling van de PKB HSL-Zuid over te gaan totdat het kabinet het nog te dekken bedrag van een dekking zou hebben voorzien. Hij vond het gemakzuchtig om aan de eigen nalatigheid een argument te ontleen om het kabinet een verwijt te maken wat de financiën betreft.

Uit het antwoord op nadere vraag 29 blijkt dat de «cut and covermethode» in strijd zou zijn met de bandbreedte van de planologische kernbeslissing HSL-Zuid. Het is waar dat PKB's opengebroken kunnen worden, maar dat

kost tijd en staat op gespannen voet met de opmerking van de heer Leers op 17 november dat de voorbereidingen van de uitvoering van HSL-Zuid niet voldoende op schema liggen. Met het overschakelen op een andere bouwwijze voor de tunnel zouden dus hooguit enkele tientallen miljoenen te verdienen zijn, en niet honderden miljoenen die dan een andere bestemming zouden kunnen krijgen. Bovendien zou die (imaginaire) spaarpot niet te gebruiken zijn voor én het ongedaan maken van vertragingen rond openbaar vervoer en wegen én het uitvoeren van aanvullende wensen rond de inpassing van de HSL-Zuid.

De Kamer heeft inmiddels een eigen procedure ingezet voor nadere gedachtevorming over de notitie «Lightrail op een rij». De heer Van Heemst zou het op prijs stellen als gemeenten die met dergelijke plannen bezig zijn, in staat en bereid zijn om de Kamer op vrij korte termijn te informeren over hun opvattingen over de notitie.

Hij had het vertrouwen dat als de motie-Van 't Riet over de A11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven (nr. 5) en de A59 Rosmalen-Geffen en de motie-Verbugt/Van Heemst (nr. 13) over de A50 Eindhoven-Oss en de N57 Middelburg-Veersedam met brede steun in de Kamer worden aangenomen, de minister zich maximaal zal inspannen om de vertragingen bij die projecten ongedaan te maken.

Het verheugde de heer Van Heemst dat de Noord-Zuidlijn in Amsterdam nog eens apart onderwerp van overleg tussen Kamer en minister zal zijn. Dit project heeft inderdaad een meer dan lokale of regionale betekenis. Voorop kan staan dat nut en noodzaak van die lijn geen onderwerp van discussie meer zijn, maar er zal wel nadere informatie moeten komen over de financiële aspecten van dit dure megaproject en over de vervoerskundige betekenis ervan.

Ook over de vraag hoe hard convenanten en akkoorden zijn die zijn overeengekomen in het kader van de Vinex-afspraken, zullen Kamer en kabinet nog eens apart overleggen. De heer Van Heemst meende overigens dat de relevantie van de vraag naar de juridische bindendheid naar de achtergrond zal verschuiven naarmate de bestuurlijke bereidheid groter wordt om oplossingen te zoeken voor de financiële problemen. Die bestuurlijke bereidheid is groot. Blijkt het toch anders te lopen dan gehoopt en verwacht, dan zou het wel eens van betekenis kunnen zijn dat één regio bewust de afspraken in de vorm van een contract heeft willen vastleggen en niet in de vorm van een convenant of akkoord. Deze kwestie moet maar worden uitgediept in het speciale overleg dat mevrouw Verbugt heeft georganiseerd over Vinex-contracten.

Bij interruptie werd gevraagd naar de zienswijze van de heer Van Heemst op het contract tussen de minister en Noord-Brabant over de A50. Hij stelde dat daarop een inbreuk is gemaakt met het amendement over Duurzaam veilig. Hij ging ervan uit dat als de Kamer een inbreuk op dergelijke afspraken maakt door wijziging van een begrotingswet, dit ook in bestuurlijk en juridisch opzicht een gegeven is in het verkeer tussen de rijksoverheid en provincies, gemeenten of regio's. Men komt er in het openbaar bestuur niet veel verder mee, als men voortdurend over en weer probeert via de rechter zijn gelijk te halen. Vandaar dat de heer Van Heemst ervoor pleitte dat men eerst probeert een oplossing te bereiken door middel van overleg of politieke druk (via de Kamer). Uit de motie-Verbugt blijkt de bereidheid om politieke druk uit te oefenen ten aanzien van de A50. Het dreigen met juridische stappen werkt zijns inziens contraproductief in zulke kwesties.

Tot slot vroeg de heer Van Heemst tot welke concrete activiteiten aanvaarding van de motie-Stellingwerf (nr. 16) zou kunnen leiden.

De heer **Van den Berg** (SGP) had het notaoverleg op een aantal punten verhelderend gevonden, maar niet over wat er gaat gebeuren met de Vinex-contracten. Hij herhaalde dat de overheid een betrouwbare onderhandelingspartner moet zijn en dus haar afspraken moet nakomen.

In haar brief van 14 november over de mate van juridische bindendheid van de Vinex-contracten heeft de minister gesteld, dat de Vinex-contracten niet anders zijn dan bestuurlijke inspanningsverplichtingen. De heer Van den Berg kon deze zienswijze niet delen. De regio Utrecht heeft zich bij brief van 2 december tot de minister gewend met een beschouwing van prof. Koeman, die tot andere conclusies is gekomen. Heeft de minister al op de brief gereageerd en, zo nee, wil zij dan in dit overleg een inhoudelijke reactie geven op die beschouwing?

De antwoorden op de nadere vragen bevatten volgens de heer Van den Berg onthutsende passages. Dat geldt met name voor het antwoord op vraag 16: «Er is geen TTP-project dat niet vertraagd kan worden om de akkoorden na te komen omdat de bepalingen in de akkoorden over de infrastructuur het karakter van inspanningsverplichtingen hebben.» De minister zal duidelijker moeten maken dat zij zich, gevallen van overmacht daargelaten, inzet voor het nakomen van verplichtingen, aangegaan door de rijksoverheid. De heer Van den Berg kon de genoemde benadering niet erg waarderen. Dat gold ook voor de discussie rond de A50. Desgevraagd zei hij niemand aan te raden naar de rechter te lopen, omdat dit in het algemeen weinig oplost, zeker in bestuurlijke verhoudingen. Wel moet zijns inziens de minister royaal zeggen, dat zij haar uiterste best zal doen om de door haar aangekondigde vertragingen in het kader van Vinex-contracten te beëindigen. De heer Van den Berg heeft op 17 november voorgesteld om de uitvoering van de Betuwelijn te vertragen en de dan vrijkomende middelen te besteden aan echt noodzakelijke dingen. Hij constateerde dat het geen zin heeft om een amendement in die geest in te dienen, omdat de minister dat ten stelligste zal ontraden en er weinig steun voor zal zijn in de Kamer. Wel dient helderheid te worden geschapen voor de desbetreffende mede-overheden.

Dat de rondweg Houten valt onder het Besluit locatiegebonden subsidies en niet onder de werkingssfeer van de Wet en het Besluit op het infrastructuurfonds, neemt niet weg dat de gemeente Houten mocht verwachten dat de rijksoverheid een bijdrage van 50% zou geven, via welk ministerie dan ook.

Wat de combiterminal in Twente betreft, die door de minister wordt afgewezen wegens onvoldoende vervoersaanbod, vroeg de heer Van den Berg of de regio niet terecht stelt dat het nodig is de infrastructuur goed te regelen om de vervoersstromen op gang te brengen. Het kan nodig zijn te investeren in een onrendabele voorziening om een ontwikkeling in de gewenste richting op gang te brengen. De regio heeft kennelijk veel positievere verwachtingen in dezen dan de minister.

Het belang van de vaarwegen is op 17 november uitvoerig onderstreept. Kan de minister nog nadere mededelingen doen in het kader van de algemene problematiek van de doorvaarthoogtes?

Ook de heer Van den Berg wees erop dat de brug bij Sluiskil een bottleneck voor het verkeer is. De brug staat zo'n acht uur per dag open. Bovendien speelt dit wegvak een belangrijke rol in de verkeersveiligheidsdiscussie in Zeeuws-Vlaanderen.

Naar het schijnt, is de provincie Zeeland teruggekomen op haar afwijzing van het project schepenlift in het Veerse Meer. Als de provincie er ruimte voor ziet, zou Rijkswaterstaat volgens de heer Van den Berg adequaat aan dit project moeten meewerken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelde vast dat de commissie niet 192 maar zelfs 291 vragen geteld en was van mening dat de MIT-behandeling snel afgerond kan worden. De opgaven waarvoor dit kabinet en met name deze minister staan, zijn zeer groot. Het kabinet heeft de besluitvorming van vele zaken afgerond, zodat met de uitvoering kan worden begonnen. Het is een verdienste van de minister dat zij zoveel projecten in gang heeft gezet. Het aanpakken van de files op de weg leidt tot filevorming in het MIT op het moment dat projecten van de planstudietabel moeten

doorstromen naar het realisatieschema. De minister zal met een ritsplan moeten komen om de projecten in te schalen. De VVD-fractie is niet gelukkig met de vele vertragingen in het MIT. Het kabinet zal zich moeten inspannen om deze ongewenste ontwikkeling zoveel mogelijk ongedaan maken. De komende jaren zal structureel meer geld moeten worden uitgetrokken voor infrastructuur. Een volgend kabinet zal in dat verband dus belangrijke stappen moeten zetten.

Mevrouw Verbugt spoorde de minister aan om projecten die noodgedwongen in de file staan, alsnog in de begroting voor 1998 in te passen door een beroep te doen op de extra FES-gelden die voor 1998 en volgende jaren beschikbaar zijn. Investerings in de infrastructuur zijn immers ook diepte-investeringen. Met haar moties steunt zij de minister daarin.

De overheid moet een consistent beleid voeren ter bestrijding van de files en moet doen wat eerder is afgesproken. Dit MIT is geen schoolvoorbeeld van een product van een betrouwbare overheid. Voor een reeks van projecten worden in dit MIT de eerder gemaakte afspraken met regio of Kamer niet nagekomen. Dat betekent dat er in de beleidsvertaling van lagere overheden belangrijke ontwikkelingen gaan vastlopen. Dat geldt voor de Vinex-locaties, maar ook voor de mainport Schiphol. De verbetering van het onderliggend wegennet Schiphol zit in de wachtkamer, met als gevolg dat niet alleen het verkeer rondom Amsterdam vastloopt, maar ook de plannen om daar iets aan te doen conform al gemaakte afspraken. Vandaar de VVD-motie op dat punt.

Het is te betreuren dat voor een aantal hoofdwegenprojecten (soms zelfs recentelijk) gemaakte afspraken respectievelijk gesloten contracten met regionale overheden niet nagekomen worden, wat de beleidsafstemming in gevaar brengt en dus leidt tot het vastlopen van ontwikkelingen. Daarnaast doemt de fundamentele vraag op waarvoor een bestuursconvenant met het Rijk staat. In dat verband betreurt de VVD-fractie het feit dat de Kamer in meerderheid verleden jaar heeft besloten de werkzaamheden aan de A50 te vertragen. Als de minister voor het ongedaan maken daarvan een motie of amendement nodig heeft, dan wil de fractie haar van dienst zijn. De bewindsvrouw heeft de al door mevrouw Verbugt in dezen ingediende motie aangemerkt als handvat bij de kabinetsformatie.

Uit het feit dat het amendement-Van Heemst in 1997 niet tot uitvoering is gekomen waardoor de aan de A50 onttrokken 25 mln. vrijvalt, blijkt hoe ongelukkig het amendement is geweest. Een voorstel om deze 25 mln. terug te sluizen naar de A50, zou mevrouw Verbugt graag steunen, vooropgezet dat dit terugsluizen echt mogelijk is en het geld nog in 1997 kan worden besteed. Zij vreesde dat dit niet het geval zal zijn. Desgevraagd zei zij te zoeken naar reële voor het kabinet uitvoerbare opties.

De Vinex-kwestie is evenmin een schoolvoorbeeld van het gedrag van een betrouwbare overheid. De Vinex is niet het meest aantrekkelijke deel van de erfenis van het vorige kabinet. De minister heeft gesteld zich slechts gebonden te achten aan de bedragen die opgenomen zijn in het uitvoeringsconvenant. Wat betekent dit voor de projecten die duurder dreigen te worden? De VVD-fractie heeft vier jaar geleden al voor dit probleem gewaarschuwd, mede omdat de ramingen van Verkeer en Waterstaat wel bijzonder laag waren. Hoe denkt het kabinet uit deze impasse te komen? De fractie wil graag meewerken aan een oplossing en zal haar verantwoordelijkheid voor een meerderheidsbesluit van de Kamer niet ontlopen.

In reactie op een interruptie herinnerde mevrouw Verbugt aan haar bijdrage aan het notaoverleg, waarin zij heeft gezegd dat haar fractie geen vrede zou hebben met een halve oplossing waarbij iedereen in de problemen zit. Als er extra gelden beschikbaar moeten komen, zullen er afspraken moeten worden gemaakt over de manier waarop daarmee

omgegaan zal worden. Enerzijds verwachtte zij dat het Rijk afspraken nakomt en anderzijds dat provincies en gemeenten zorgen voor goed projectmanagement en bewaking van de kosten. Zij pleitte daarom voor een debat over de integrale Vinex-problematiek met alle daarvoor verantwoordelijke bewindspersonen. Tot haar verrassing had zij vastgesteld dat de fracties van PvdA en CDA snel een vijfde nota Ruimtelijke ordening willen. Dat is haars inziens een weglopen voor verantwoordelijkheid. Eerst moet de Vinex-problematiek opgelost worden. Daaruit moeten lessen voor de toekomst worden getrokken.

Mevrouw Verbugt ging vervolgens in op de A73. In 1997 is het aantal verkeersdoden op de huidige ondermaatse noord-zuidverbinding in Limburg vervijfvoudigd in vergelijking met 1996. Daarom dient de uitvoering van het besluit over de A73 met voortvarendheid aangepakt te worden. Wanneer zullen er in dezen knopen doorgehakt worden?

De heer **Van Heemst** (PvdA) stelde bij interruptie dat de VVD-fractie dan op 15 december in het overleg over de verkeersveiligheid een motie had moeten indienen met het verzoek aan het kabinet om in overleg met de provincie Limburg een plan de campagne te maken om de verkeersonveiligheid op dat stukje rijksweg substantieel te verminderen. Zijn fractie zou daarvoor hebben gestemd. Zijns inziens is het onjuist om op deze wijze een relatie te leggen tussen een nieuwbouwplan voor een rijksweg en het oplopen van het aantal verkeersdoden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) betoogde dat het gaat om een infrastructurele investering waartoe door Kamer en kabinet al is besloten. Het gaat er nu om dat met de uitvoering van dat besluit snel voortgang wordt geboekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) steunde de zo-even door de heer Van Heemst gemaakte opmerkingen en wees erop dat de Kamer nog moet praten over de meerkosten van deze weg, waarover een mededeling is toegezegd. Het springende punt is de vertraging inzake de Vinex-projecten. Ook zij vond dat de overheid betrouwbaar moet zijn. Vandaar haar motie om de achterstand in te halen en de gemaakte afspraken na te komen. Zij was dankbaar dat de minister-president, toen hij de eerste paal sloeg voor Leidsche Rijn heeft gezegd: «Het is onbestaanbaar dat het grootste bouwproject van Nederland pas over enkele jaren hoogwaardig openbaar vervoer krijgt.» Hij heeft duidelijk gemaakt dat het kabinet zijn verantwoordelijkheid niet zal ontlopen en de afspraken zal nakomen.

De verdringing van de Vinex-locaties is geen gevolg van de Betuwelijn en de HSL, maar is een gevolg van het duurder worden van de projecten, het inpassen van het ongedaan maken van bezuinigingen en dergelijke. Dat betekent dat de verdringing (van voornamelijk railprojecten) structureel kan worden. Hoe kan dat worden voorkomen? Misschien via het afwegingskader en door het stellen van prioriteiten bij projecten?

De integrale afweging in het kader van het FES zal in februari geschieden. Het kabinet heeft de bestuurlijke intentie aangegeven. Daarom wordt de motie ook door het kabinet voldoende ondersteund, maar ze zal nog wel in stemming gebracht worden.

Wat de verkeersveiligheid betreft, beaamde mevrouw Van 't Riet dat, zoals de minister naar aanleiding van de motie over de A11 heeft gesteld, het SVV geen uitgangspunt verkeersveiligheid heeft. Echter, dat is destijds in een motie-Van Gijzel/Jorritsma wel toegevoegd. Hoewel het niet zwart op wit in het plan staat, is de verkeersveiligheid een van de belangrijke criteria die worden gehanteerd bij de aanleg van wegen. Het is dan ook gerechtvaardigd dit punt als overweging in de motie op te nemen.

Is de 25 mln. waarvan in verband met de A50 sprake is, ingekaderd in de 200 mln. die extra is uitgetrokken voor het project Duurzaam veilig? Zo ja, dan is het structureel. Het financieren van het project Duurzaam veilig zal in de toekomst structureel een probleem zijn. Getracht moet worden

vertraging van de A50 en een kort geding vanuit de regio te voorkomen. Hierbij geldt hetzelfde probleem als bij de dekking van de A11, omdat daarvoor volgens de minister geen FES-gelden kunnen worden gebruikt. Heeft zij, zoals toegezegd, met de regio gesproken?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de spoortunnel in Delft? Is er met de regio over gesproken? De intentie van de Kamer is overduidelijk: het spoor moet zo gauw mogelijk onder de grond. Omdat door allerlei oorzaken, zoals de discussie over het al dan niet langs die route aanleggen van de HSL, mogelijke private financiering en het voorstel over geluidsschermen, het zicht op het geheel verloren is gegaan, is het misschien goed dat Kamer en kabinet nog eens een afzonderlijke discussie aan de spoortunnel wijden.

Antwoord van de regering

De **minister** wees er in Vinex-kader op dat er verschil is tussen het planningsinstrument en de besluitvorming. Er is een uitvoeringsprogramma voor 1998: de begroting, waarin de projecten staan waar geld voor is en met de realisering waarvan een begin zal worden gemaakt. Daarnaast is er het MIT, een planningsinstrument, waarin op basis van de huidige kennis van zaken een aantal projecten is opgenomen, maar ook een aantal projecten niet is opgenomen bij gebrek aan financiële middelen. Dat betekent natuurlijk niet dat bij dezen is besloten dat die projecten nooit zullen worden uitgevoerd. Tijdens de begrotingsbehandeling is door de bewindsvrouw medegedeeld dat de Vinex-projecten in de ogen van het kabinet zeer hoog scoren en dat het kabinet een poging zal doen om in februari duidelijkheid daarover te geven. Als dat niet lukt, zou het in ieder geval interessant zijn als de Kamer, misschien wel Kamerbreed, heeft uitgesproken dat deze projecten uitgevoerd moeten worden. Het is geenszins zo dat het kabinet contracten openbreekt of zo. Er is sprake van een groot politiek commitment om de afspraken na te komen. Die afspraken gaan ook niet over 1998 of 1999, maar over dingen die vóór 2005 moeten gebeuren. De minister ging ervan uit, dat het Rijk daar tijdig aan zal voldoen. In alle afspraken staat dat als projecten veel duurder worden dan begroot, de termijnen fors overschreden kunnen worden. Dan hoeft dus niet alles voor 2005 gefinancierd te worden. Er is een bestuurlijk commitment aangegaan. De projecten zullen ook nog moeten voldoen aan de normale verkeerskundige eisen. De audit over de Noord-Zuidlijn in Amsterdam zal begin januari klaar zijn en moet dan met Amsterdam worden besproken. De minister maakte zich er wel enige zorgen over. Omdat het zo'n groot project is, leek het haar verstandig om er nader met de Kamer over te spreken en de vervoerskundige waarde van het project nader te bezien. Wanneer de Kamer projecten in een andere volgorde wil uitvoeren dan de minister heeft voorgesteld, dan is het aan de Kamer om dat te bepalen en dan moet er niet van de minister een voorstel in die zin worden verwacht. De bewindsvrouw betoogde dat zij het zichzelf gemakkelijk had kunnen maken door de inpassing van de HSL en de Betuweroute over te laten aan het volgende kabinet. Haar zou dan evenwel struisvogelpolitiek zijn verweten en het opzadelen van het volgende kabinet met een gat van honderden miljoenen. Echter, zij had beloofd beide projecten in te passen, wat uiteraard gegeven het budget zou betekenen dat er keuzes moeten worden gemaakt. Dat had zij ook gedaan en daarvoor wilde zij ook verantwoordelijkheid dragen. Als de Kamer een andere keuze wil maken, moet zij dat via een amendement doen. Het probleem is, dat projecten pas ingepast of vertraagd kunnen worden, als met de uitvoering ervan zou kunnen worden begonnen. Iedereen wist dat projecten die in de planstudietabel stonden en waarvan een eerdere aanvang was beoogd, vertraagd zouden moeten worden.

Wat de ICES-discussie betreft, meende de minister dat helder is wat zij het

liefst via die weg wil financieren: Vinex-projecten en de «PKB-Schipholafspraken». Er ligt een aantal moties die haar een steun in de rug zullen zijn bij de besprekingen in het kabinet. Het liefst had zij gezien dat er nu al meer dan 500 mln. naar het FES was gegaan en dat alle verkiezingsprogramma's er nog veel mooier voor de volgende ronde uit zouden zien, zodat alle wensen van de Kamer uitgevoerd zouden kunnen worden. De Vinex-projecten vergen 2,5 mld. De ICES-discussie gaat niet alleen over het geld dat beschikbaar is gesteld, maar ook over prioritering van projecten in bredere zin en de gewenste investeringen in de volgende kabinetsperiode en ver daarna. De minister sprak de hoop uit dat het volgende kabinet meer geld voor infrastructuur niet via het FES, maar via de normale infrastructuurgelden beschikbaar zal stellen. Dat zou kunnen als de economie nog wat sneller gaat groeien, zoals het OESO mogelijk acht. Zo'n snellere groei op zichzelf noodzaakt overigens al tot investeringen. Als minister van Verkeer en Waterstaat, die nog een maand of zes echt verantwoordelijk is voor deze portefeuille, kan zij niet nu zulke verstrekkende beslissingen nemen, waarvoor bovendien geen dekking is. Haars inziens hoeft een bestuurder van een Vinex-gemeente zich niet druk te maken over de tekorten in het Infrafonds voor Vinex-projecten, omdat het kabinet én regerings- en oppositiepartijen in de Kamer van mening zijn, dat de projecten moeten worden uitgevoerd. In februari of bij de kabinetsformatie zal hierover beslist worden. De bewindsvrouw had er het volste vertrouwen in dat het geld er komt.

Zij verwees voor het antwoord op de vraag wat het verschil is tussen een contract en een overeenkomst naar het antwoord op nadere vraag 8. De benaming mag anders zijn, het gaat om hetzelfde en de bepalingen zijn strikt conform.

Er is geen sprake van dat wordt gestopt met de aanleg van de A50. De projectraming in het MIT bedraagt 583 mln. Tot en met 1997 is er 120 mln. in het project geïnvesteerd. Het realisatieprogramma Duurzaam veilig omvat onder meer het demonstratieproject West-Zeeuws-Vlaanderen. Dat is gestart en dat loopt in 2002 af. Als gevolg van het amendement-Van Heemst zal in 1998 worden begonnen met het startprogramma dat in 2001 afloopt. De temporisering van de A50 vindt plaats vanaf 1998. Er wordt dus wel doorgebouwd, maar in een lager tempo dan voorzien in de oorspronkelijke afspraken. Er is overigens op dit moment geen sprake van onderuitputting. Voorzien was dat het project Duurzaam veilig in 1998 zou starten. Op basis van het amendement-Van Heemst mocht de bewindsvrouw ervan uitgaan dat de Kamer in meerderheid, inclusief de SGP-fractie, van mening was dat de «Duurzaam veiliginvesteringen» ten koste moesten gaan van de A50. Dat is gebeurd. Als de Kamer nu zegt, dat de A50 toch weer versneld moet worden, dan kan de minister niet anders dan erop wijzen dat de A50 niet onder de FES-criteria valt, evenmin trouwens als de A56 en de N11. Er kan dus geen geld voor uit het FES worden geput. Zij ging ervan uit dat als er meer geld komt voor infrastructuur, het volgende kabinet rekening zal houden met Kamerbrede uitspraken op dit punt.

Zodra er meer geld is, moet worden gezien of de N11 ingepast kan worden. Er zou in 1998 mee begonnen kunnen worden, maar dan moet de Kamer via een amendement maar aangeven welk project er dan vertraagd moet worden.

Bij interruptie werd gevraagd of voor deze weg niet de constructie kan worden gebruikt waarbij FES-geld naar het infrastructuurfonds gaat. De minister antwoordde dat dan wel moet worden voldaan aan de FES-criteria, wat niet het geval is. Een lening of voorfinanciering kan alleen wanneer de financiering geregeld is, en dat is dus niet zo. Misschien kan de weg in het volgende MIT meegenomen worden, vooropgesteld dat er voldoende middelen komen. Zij sloot niet uit dat het verhaal over de 100 dagen versnelling juist is, maar wist niet wat zij anders kon doen, omdat zij nu eenmaal niet over meer geld beschikt.

Het onderzoeksrapport over een tunnel bij Sluiskil zal de Kamer worden toegezonden. Niet uitgesloten is dat er ooit iets moet gebeuren, maar vooralsnog zijn er weinig mogelijkheden voor de nabije toekomst. Het gesprek tussen Railned en NSR is gaande. Zo gauw daarover duidelijkheid is, zal de Kamer worden geïnformeerd.

Het extra geld voor de HSL had niet te maken met het vervangen van een «cut and covertunnel» door een geboorde tunnel, maar met het feit dat er in het oorspronkelijke deel I helemaal geen tunnel stond, afgezien van een klein stukje «cut and covertunnel» gevolgd door verdiepte ligging.

De minister kon zich vinden in de andere procedure voor nadere gedachtevorming over de notitie «Lightrail op een rij». Het is misschien interessant lightrail ook nader te bezien in relatie tot wat er in de toekomst gaat gebeuren. Zij beschouwde het stoptreinendeel van de spoorwegen als mogelijk onderdeel van randstadrailachtige systemen. Zij beaamde dat de NS niet alleen de rendabele onderdelen mogen behouden, maar dacht niet dat per definitie stoptreinen onrendabel zijn en sneltreinen rendabel. In januari wordt er met Utrecht overlegd. Houten mag geen 50% voor de rondweg verwachten. Deze rondweg valt als ontsluitingsweg van een Vinex-locatie niet onder de werkingssfeer van de Wet en het Besluit op het infrastructuurfonds. De 50% subsidie geldt alleen voor projecten onderliggend wegnnet die onder deze wet en dit besluit vallen. Dat betekent dat de rondweg Houten ten laste van het inmiddels gedecentraliseerde BLS – en dus ook van de exploitatie van het bestemmingsplan – moet worden gebracht. De weg is niet genoemd in het Vinex-contract. De bewindsvrouw zegde toe een afschrift van haar antwoord op de brief van Houten aan de Kamer te zullen toezenden.

Er is een spoorterminal in Almelo waar oorspronkelijk vijf treinen per week kwamen, welk aantal is teruggelopen tot één, allemaal met verliesgevende exploitatie. Niemand in Twente heeft tot nu toe een degelijk en realiseerbaar voorstel op tafel gelegd. Exploitatiesubsidies mogen niet worden verstrekt van Brussel. Als er een goed businessplan wordt voorgelegd en er uitzicht is op een rendabele exploitatie, dan zal de bewindsvrouw graag op haar beslissing terugkomen.

Over de doorvaarthoogtes wordt periodiek overleg gevoerd met het Centraal overleg vaarwegen. Er bestaat in principe overeenstemming. Er worden aanpassingsstudies uitgevoerd in Noord- en Zuidoost-Nederland. Er moeten doorvaarthoogtes met enige realiteitswaarde worden gerealiseerd. Het is nu eenmaal financieel niet mogelijk om van elke brug een aquaduct te maken.

Over de schepenlift in het Veerse Meer heeft de bewindsvrouw tot nu toe alleen maar negatieve informatie ontvangen. Als de provincie Zeeland in een nieuw voorstel iets ziet, zal deze zich wel tot de minister wenden. Gegeven de discussie tussen Kamer en kabinet vond de bewindsvrouw het eigenlijk niet acceptabel dat er een amendement ter tafel komt (het amendement-Van Waning, ingediend bij de begrotingsbehandeling), waarin de dekking (15 mln. structureel) wordt overgelaten aan het kabinet. Zij beaamde dat er een soort ritsplan voor projecten moet komen. Geen kabinet van welke signatuur ook zal in een volgende kabinetsperiode alle projecten kunnen uitvoeren waarvan de uitvoering wenselijk wordt geacht. Zij was benieuwd welke moties de Kamer op dit terrein zal aannemen, want die zullen een rol kunnen spelen bij het komende regeerakkoord.

Het besluit over de A73 zal zo snel mogelijk worden uitgevoerd. De minister herinnerde zich overigens dat met name de PvdA, maar ook de VVD, zich in het verleden schuldig heeft gemaakt aan het aanvaarden van een motie om snel een weg te verdubbelen op grond van veiligheidsoverwegingen.

De IBO gaat niet over projecten in de realisatiefase, maar over de mogelijkheid om in de planstudiefase zodanige afspraken maken dat er

helderheid komt over de inpassingskosten. Over uitvoeringsopties zullen besluiten moeten worden genomen.

Via de markt zou wellicht zo'n 5% van de totale kosten van de spoortunnel in Delft (circa 1 mld.) kunnen worden gefinancierd. De minister was zelf ook geïnteresseerd voor deze tunnel, maar het leek haar weinig waarschijnlijk dat er de komende jaren ruimte gevonden kan worden voor de uitvoering van dit project, dat uit vervoerskundige overwegingen niet bovenaan de prioriteitenlijst staat, al zou het uit leefbaarheidsoverwegingen wel hoog moeten scoren. Natuurlijk moet het gesprek met Delft voortgezet worden en als de gemeente ideeën heeft over hoe het goedkoper en gemakkelijker kan, zou dat prima zijn, maar vooralsnog ziet het er niet naar uit dat het gemakkelijk te financieren zal zijn met behulp van particulier geld.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Roovers