

Vergaderjaar 1998–1999

**26 263**

## **Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003**

**26 200 A**

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

**Nr. 41**

### **VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 17 december 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 14 december 1998 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999–2003 en de begroting van het Infrastructuurfonds voor 1999**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Floor

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA)

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkema (PvdA)



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

Maandag 14 december 1998

Aanvang 11.15 uur

## Voorzitter: Reitsma

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten:

Reitsma, Van Bommel, Van der Steenhoven, Van der Knaap, Leers, Giskes, Verbugt, Van Heemst en Van den Berg,

alsmede mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet de minister en haar medewerkers van harte welkom. Ik stel vast dat er op de publieke tribune grote belangstelling is. Het gaat weer over infrastructuur! Er is mij gemeld dat de spreker namens de RPF-fractie wegens ziekte het eerste deel van de vergadering niet kan bijwonen. De heer Stellingwerf, die zich had laten vervangen, probeert het tweede deel wél te komen. De SGP zal nu mede namens de RPF en het GPV spreken. Ik zal de klok wat soepel hanteren. Ik zal de vergadering tot drie uur voorzitten. Daarna neemt de heer Blaauw het over.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999-2003 (26263);**  
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999 (26200-A).**

Hierbij kunnen betrokken worden:

1. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 1998 inzake resultaten bestuurlijk overleg (26263, nr. 3);

2. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 1998 inzake antwoorden op vragen over het MIT (26263, nr. 4);

3. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 1998 inzake het antwoord op de aanvullende lijst van vragen (26263, nr. 5);

4. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 1998 inzake aanvulling op een brief van 26 november 1998 op een achttal vragen (VW-98-1131);

5. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 1998 inzake toezegging MIT-analyse uit wetgevingsonderzoek van 11 november 1998 (VW-98-1138);

6. Nota van wijziging Infrafonds (26200-A, nr. 3);

7. Wijziging van de begroting van het Infrafonds (wijziging samenhangende met Najaarsnota) (26320, nr. 1-3);

8. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 1998 inzake aanvullend antwoord op vraag 112 betreffende het MIT;

9. brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 1998 inzake Rapport van Bevindingen MIT.

## Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het MIT zal nooit een avonturenroman worden. Die gedenkwaardige woorden van oud-minister Jorritsma schoten mij te binnen toen een paar weken geleden het eerste concept-MIT gepresenteerd werd. Zeker, bepaald geen avonturenroman. Meer een griezelverhaal met opnieuw veel slachtoffers. Donkere wolken leken zich boven de provincies samen te pakken. Regionale bestuurders meldden zich klagend aan de

poorten van het Binnenhof. Ze voelden zich door den Haag verraden. In het verleden gemaakte afspraken en contracten bleken plots niets meer waard. De nieuwe minister liet hun in afgemeten bewoordingen weten dat ze nergens op hoefden te rekenen. Het MIT was op sterven na dood.

Maar plots werd alles anders. Op een wonderlijke manier, een wijze die niemand meer voor mogelijk had gehouden wist de nieuwe minister het oude afgestorven MIT nieuw leven in te blazen, wist ze zichzelf – en het kabinet-Kok – nog vlak voor de statenverkiezingen aan de eigen haren uit het moeras te trekken. Na een rondtocht door het land, de "Tinekes magical mistery Tour", is het nu allemaal rijkdom dat er straalt. Het verdrietige sprookje over het meisje met de zwavelstokjes kon in een paar weken tijd herschreven worden in Alice in wonderland. Met maar liefst 4,5 mld. extra kon de nieuwe minister blijde gezichten toveren en alle ellende die de afgelopen weken veroorzaakt was weer goedmaken. Om mijn bewondering hiervoor tastbaar te maken had ik de gedachte om, voorafgaand aan deze bespreking, de minister een goocheldoos aan te bieden. Maar ik kon er helaas niet een voor gevorderden vinden. Daarom volsta ik maar met het uitspreken van de hoop, dat u uw eigen trukendoos, die u zo vakkundig heeft weten te hanteren, niet alleen voor uzelf wilt houden, maar aan al uw kabinetcollega's wilt uitlenen. We gaan dan ongetwijfeld nog warme wintermaanden tegemoet met plotseling veel nieuwe ruimte voor tal van wensen. Het MIT dat wij vandaag bespreken, straalt dus als een zonnetje, een

zonnetje waar ook wij ons aan verwarmen. Want laat het vooral duidelijk zijn: het CDA is zeer tevreden dat veel van de wensen uit de regio nu eindelijk worden gehonoreerd. Wij gunnen het de regio's van harte, net zo goed als wij de minister de credits willen geven voor het goede resultaat dat zij samen met de regionale bestuurders heeft behaald. Complimenten daarvoor. Maar wij zouden geen knip voor onze neus waard zijn als wij ons niet een enkel moment zouden afvragen of het wel allemaal goud is wat er blinkt, of het uiteindelijke geluk geen klatergoud is en waar straks de rekening van al dat schoon terecht komt. Ik heb geprobeerd daar een motto voor te vinden. Onder het motto "neem niet terug wat de minister uw volk heeft beloofd, maar zet u in opdat zij haar belofte nakomt" wil ik nu een aantal kritische kanttekeningen plaatsen bij de gang van zaken die plaats heeft gevonden en waaruit uiteindelijk het MIT is voortgekomen. Ik wil op de eerste plaats kanttekeningen zetten bij de gang van zaken onder de vorige minister. Dat doe ik vrij kritisch. Ik heb het dan niet zozeer over de politiek gemaakte keuzen, want daarvan wijken wij op onderdelen af. Daar denken wij anders over en dat kan. Maar ik heb het over de vind ik ongelooflijk organisatorische puinhoop die naar nu blijkt de afgelopen jaren is ontstaan op het departement. Dat de nieuwe minister volstrekt geen zicht had (en met een druk op de knop ook niet kon krijgen) op de gemaakte afspraken en de gesloten overeenkomsten vind ik tekenend voor het opportunisme onder het vorige bewind. Dat de nieuwe minister daarom besloot het oude MIT, voorzover daar nog wat van over was, eens stevig op te schonen, krijgt onze bijval. Maar haar keuze, om het MIT meer toekomstvast te maken door alle convenanten en protocollen ter discussie te stellen, vinden wij niet alleen onjuist, maar vooral ook pijnlijk. Pijnlijk, omdat daarmee het vertrouwen in de onderlinge relatie tussen Rijk en lagere overheid ook voor de toekomst geschaad is. Zeker achteraf kijkend, moet je je afvragen waarom dat allemaal nodig is geweest. Komende afspraken tussen beide overheden zullen sterker dan ooit onder het beslag liggen van twijfels over de betrouwbaarheid. Lagere

overheden zullen eerder dan voorheen de behoefte hebben om met het Rijk gemaakte afspraken in te bedden in harde juridische termen. De bestuurlijke collegialiteit en complementariteit lijken daarmee voorgoed voorbij. Het tijdperk van de bestuurlijke juridisering is daarmee onafwendbaar. Wij zullen dat straks zeker zien als al die convenanten en afspraken moeten worden omgezet in contracten. Bestuurders en privé-personen zullen zich in de toekomst nog wel zes keer bedenken, voordat zij zomaar met het Rijk in zee gaan. Dat vind ik een jammerlijk gegeven en ook kwalijk. Het kabinet-Kok dreigt zich daarmee niet te presenteren als het kabinet van de bestuurlijke betrouwbaarheid – wat toch een van de doelen was – maar eerder als het kabinet van de calculerende confrontatie. Dat brengt mij meteen bij de belangrijke vraag welke politieke winst of verlies de hele gang van zaken nu uiteindelijk heeft opgeleverd. Wie heeft er winst uit gehaald en wie verlies? Op het eerste gezicht lijkt de uitkomst van de hele operatie, waarbij eerst paniek werd gezaaid en uiteindelijk medewerking is geogst – ik vond dit een treffende typering in het blad Binnenlands Bestuur – winst op te leveren voor de minister. Maar bij nadere beschouwing is het de vraag of dat zo is. Hoewel er in het eerste MIT nog juichende woorden staan over een geslaagde accentverlegging van weg naar het openbaar vervoer (een herprioritering die wij op zichzelf genomen delen) heeft het kabinet het – ongetwijfeld met het oog op de komende statenverkiezingen – niet aangedurfd de verontwaardiging in de regio te trotseren en de aangekondigde juridische strijd aan te gaan. Door hun tanden te laten zien, hebben de provinciebestuurders het kabinet gedwongen op zijn schreden terug te keren. De door deze minister onderschreven gewenste verschuiving van prioriteiten, waarvan zij schrijft dat alle provincies deze delen, is uiteindelijk toch gedwongen omgebogen in de richting van meer weginfrastructuur. Ik vind het begrijpelijk. Naar onze mening was de betrouwbaarheid in het geding. Dan moet je afwegen. Zet je je ambitie om een beleidsaccent te verleggen door, waarmee je de betrouwbaarheid laat vallen, of buig je uiteindelijk om? Ik vind dat wat er gebeurd is, terecht gebeurd is. Dat

de minister dit in haar ambitie over het hoofd gezien heeft, is verwacht ik een goede les voor het toekomstig functioneren op dit departement. Het gaat om een departement waar beslissingen zich niet alleen kenmerken door het langlopend karakter maar vooral door de betrouwbaarheid over het nakomen ervan. Die betrouwbaarheid zal ook moeten gelden voor het vervolg van de afspraken. Het zij herhaald: wij zijn bijzonder gelukkig met de uitkomsten en het feit dat de meeste regionale knelpunten worden opgelost. Er zijn echter nog knelpunten waarvoor wij nader de aandacht vragen. Bovendien, zoals uit de toon van mijn bijdrage hopelijk duidelijk blijkt, is er toch wel enige twijfel over de toekomstvastheid van de gehanteerde trukendoos. Ik wil achtereenvolgens kort stilstaan bij: de extra middelen uit de prijscompensatie; het gebruik van de middelen uit het inpassingspotje; de eigen bijdrage van de regio's; de mogelijkheid van PPS-constructies. Dit zijn de factoren die ertoe hebben geleid dat er meer geld beschikbaar is gekomen. Voorzitter! Als we de toelichting van de minister goed begrijpen, is vrij plotseling het besef doorgedrongen dat we tot nu toe met de prijscompensatie voor infrastructuurprojecten veel te conservatief zijn omgesprongen. De minister stelt twee wijzigingen voor, een versmalling van de prijsbijstelling van 3 naar 2% en alsnog een toevoeging voor de prijscompensatie uit de algemene middelen aan de begroting van het Infrafonds. In totaal gaat het om ongeveer 2,5 mld. Voorzitter! Het is opmerkelijk dat de minister eerder nog – ik verwijs naar het antwoord op vraag nr. 117 – de 3% verdedigde als "behoedzaam". Waarom wordt dit principe nu losgelaten en hoe verhoudt deze invoering van 2% zich tot de reguliere prijsbijstelling van andere investeringsuitgaven, zowel die uit het Infrastructuurfonds als uit het FES? In het kader daarvan worden ook veel projecten aangekondigd. Waarom wordt ten aanzien daarvan niet dezelfde verlaging toegepast? Vervolgens richt ik mij op de uitkering van de prijsbijstelling uit de algemene middelen. Waarom wordt deze alleen over de investeringsmiddelen voor bereikbaarheid uitgekeerd? Komt er nu ook extra ruimte voor de sleutelprojecten, onderzoek

en kennis, de ICES-middelen voor OCW enz.? Dat zijn toch logische vragen? Waarom wordt er wel zo gehandeld ten aanzien van infrastructuur, maar niet ten aanzien van allerlei andere zaken? Ten koste van wat gaat eigenlijk deze overheveling uit de algemene middelen? Een gulden kan maar één keer worden uitgegeven. Voorzitter! We kunnen ons toch niet aan de indruk onttrekken dat deze extra middelen – hoe welkom ze op zich genomen ook zijn – een hoog politiek opportunistisch karakter hebben en dat de rekening daarvan wel erg gemakkelijk naar de toekomst wordt verschoven. Dat is extra pijnlijk omdat een deel van de projecten gefinancierd moet worden met geld dat er nog niet is. Dat geld moet komen uit de aardgasopbrengsten en het is bekend dat deze behoorlijk tegenvallen. Bovendien, ik heb nog maar zelden projecten gezien die in de loop van de tijd goedkoper werden.

Het opperen van deze vragen en de twijfels over de toekomstvastheid stellen ons voor het dilemma, de gevonden extra middelen te verwerpen. Daarmee, voorzitter, zou men ook de voor de problemen in de regio's gevonden oplossingen verwerpen. Onder het al genoemde motto: "Neem niet terug wat de minister uw volk heeft beloofd, maar zet u in opdat zij haar belofte nakomt" zullen wij de regering volgen. Wij zullen er ook op toezien dat de minister haar beloften nakomt. Tegelijkertijd vinden wij dat – mocht blijken dat de ingeboekte prijscompensatie te weinig is – de minister daarvoor de verantwoordelijkheid moet dragen. Dit kan dan niet afgewenteld worden op de regio's. Wij zullen in dit verband in tweede termijn een motie indienen. Vervolgens ben ik toe aan het inpassingspotje. Voorzitter! Wij waren blij verrast toen de minister plotseling onze suggestie overnam om dit potje in te zetten voor de oplossing van een aantal knelpunten. Wij hadden dat, terughoudend als we altijd zijn, naar rato willen doen voor de periode 1999-2003, maar de minister schudt het hele potje leeg. Dat lost weliswaar veel problemen op, maar de vraag is wat er nog over is voor toekomstige projecten, of zelfs voor bestaande projecten ten aanzien waarvan versoberingen moeten plaatsvinden. De minister gelooft toch niet werkelijk dat dit

overal zo maar kan? Er zal ongetwijfeld weerstand komen tegen sobere inpassingen. Hoe gaan we daar dan mee om?

Belangrijk is ook de vraag of nu de hele bestaande filosofie ten aanzien van het inpassingspotje is verdwenen. De voorgangster van deze minister wilde van het gezeur over allerlei inpassingen af. Zij stelde een apart potje voor, in te zetten op basis van te ontwikkelen criteria. Zijn wij nu van dat onzalige idee af? Ik herhaal nog maar eens dat wij de inpassing zien als integraal onderdeel van een project. Aparte inpassingspotjes leiden naar onze mening tot het aanleveren van uitgekleden projecten. Daarom zijn wij er blij om dat dit idee is uitgekled. Ik heb de minister al gecompimenteerd en gezegd dat ik zeer ingenomen ben met het resultaat, dat ook het succes van de regio's is. Terecht roemt de minister de creativiteit van de provinciebesturen. Dat er regionaal ineens zoveel meer mogelijk is, zien wij als een duidelijke teken dat de nood erg hoog gestegen was. Men wilde nu een keer van de problemen af en niet langer jaar in, jaar uit met de problemen geconfronteerd worden. Met dit mes op de keel hebben de regio's vergaande toezeggingen gedaan. Wij hebben hier zorgen over, zoals ik al in de discussie over de ICES heb laten weten. Wordt een deel van het tekort van de rijksoverheid nu niet verlegd naar de regio's? Dreigt nu niet het gevaar dat de regio's, door de omstandigheden gedwongen, hun beleidsprioriteiten moeten verleggen, waardoor andere taken in het geding komen? Limburg moet bijvoorbeeld 100 mln. bijdragen, een bedrag dat het ergens vandaan moet halen. Heeft de minister afspraken hierover gemaakt? Komt het geld uit een verhoging van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting of komt het uit herschikking van geld voor bijvoorbeeld bejaardenzorg? Met het laatste zouden wij veel moeite hebben. Ik heb al gevraagd wie er opdraait voor het duurder worden van projecten. Waar moet dat geld vandaan komen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U zet nu provinciale prioriteiten op een rijtje. Vindt u dat een afweging die de minister moet maken en ons moet uitleggen, of vindt u dit een

verantwoordelijkheid van de provinciale besturen zelf?

De heer **Leers** (CDA): Het is uiteraard een verantwoordelijkheid van de provinciale besturen zelf. U moet wel de achtergrond hiervan zien. Tekorten van het Rijk worden nu naar de provincie verschoven. Het Rijk wilde het accent verleggen van wegprojecten naar openbaarvervoerprojecten; nogmaals, dit hebben wij ondersteund. De provincies komen voor de keus te staan of zij bejaardenzorg of een ander aandachtspunt moeten wegschrapen ten behoeve van wegprojecten. Neem mij niet kwalijk dat ik hierbij vraagtekens zet. Het gaat om een keus die aan de provinciebesturen is afgedwongen. Ik wil van de minister eens horen of zij beseft dat dit grote nadelige consequenties kan hebben. Ik maak mij er gewoon zorgen over. Ik zeg er voor de discussie meteen bij dat ik er minder zorgen over zou hebben als het betaald zou worden uit opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Dan zou ik het begrijpelijker vinden, omdat dan degenen die ervan gebruik gaan maken, ervoor betalen. Ik hoor graag van de minister of zij hierover met de provinciebesturen gesproken heeft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Stel dat de minister laat weten dat Limburg dat bedrag op tafel legt door een korting op de uitgaven voor gezondheidszorg of welzijn. Trekt u dan de conclusie dat de afspraken die in het bestuurlijke overleg tussen de minister en Limburg zijn gemaakt, onaanvaardbaar zijn voor de fractie van het CDA?

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat is mijn punt helemaal niet. Ik zou dan wel de conclusie trekken dat de gewenste accentverschuiving van weg naar openbaar vervoer de lagere overheden zo dwarszit, dat ik deze verschuiving niet meer begrijp en niet meer acceptabel vind. Het zou betekenen dat de landelijke rekening die hier niet kan worden voldaan, bij de provincies op het bordje wordt gelegd. Dan is de creativiteit van de provincies dwang geworden. Daar heb ik grote moeite mee.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Hiermee is de vraag tamelijk vrijblijvend.

De heer **Leers** (CDA): Misschien vrijblijvend voor u. Voor mij was die serieus.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het een sluit het ander niet uit.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb uiting gegeven aan mijn zorg dat regionale overheden ineens meebetalen aan landelijke infrastructuur. Je kunt er positief over denken, maar je moet je wel afvragen of het altijd verantwoord en gewaarborgd is. Mijn volgende punt betreft de publiek-private samenwerking. In dit verband maak ik maar meteen een enkele opmerking over de voorgestelde PPS-constructies. Wij zijn zeer voor een versnelling van de PPS; ik vermoed dat iedereen hier dat is. Als je de ambities van de minister afzet tegen de voortgang bij Financiën, onder meer met het kenniscentrum, is er echter nog wel enig verschil te overbruggen. Hoe realistisch zijn dan alle plannen in de regio's? Hoe worden zij gecoördineerd? Er zullen heldere, eenduidige spelregels moeten worden afgesproken, bijvoorbeeld over de samenhang in het landelijke beleid voor tolheffing. Er is afgesproken om eerst het rekeningrijden in de Randstad te ontwikkelen, dit te evalueren en dan pas te bezien of dit instrument verbreed moet worden. Wordt hierop nu niet te veel vooruitgelopen? Het zal duidelijk zijn – de heer Reitsma heeft dit namens ons vaak genoeg naar voren gebracht – dat het CDA veel meer voelt voor betaalstroken dan voor allerlei tolwegen. Wat ten slotte de PPS betreft, willen wij hier de suggestie neerleggen om per provincie een PPS-structuur, een soort regionale ontwikkelingsmaatschappij, op te zetten. Provincies zouden, voor wat hun bijdrage aan de totstandkoming van de infrastructuur betreft, geen geld moeten geven aan het Rijk, maar dit geld juist moeten benutten op provinciaal niveau in het kader van PPS. Zij zouden bijvoorbeeld de gelegenheid moeten hebben, uiteraard in goede afstemming met het Rijk, om publiek kapitaal dat nu zit in nutsbedrijven en in de CAI (centrale antenne-inrichting), te gebruiken voor de ontwikkeling van infrastructuur. Daarmee wordt het tafelzilver niet verkwanseld, maar wordt het goed benut voor verbetering van de infrastructuur. Ik kom op dit punt straks wellicht met een motie.

Voorzitter! Met dit MIT zijn en worden veel problemen opgelost, maar beslist niet alle. Ik zal dadelijk nog wat projecten langslopen en dan komen we ongetwijfeld nog wat punten tegen. Maar los daarvan en meer in het algemeen kun je je afvragen wat er verder nog gedaan kan worden aan toekomstige problemen. Alle geld, in ieder geval tot 2010, is belegd en we hebben nu in 2004, ook als er een nieuw kabinet komt te zitten, al te maken met een kasprobleem. Het MIT zal dan voor de komende jaren ook in hoofdzaak een voortgangsrapportage zijn over de nu gevonden oplossingen. Het oplossen van de resterende problemen zal moeilijk worden, laat staan dat er nog ruimte is voor nieuwe. Ik zeg dat maar, omdat dit ook een beetje aangeeft, waarom ik denk dat er nu van verschillende kanten pogingen zullen worden ondernomen om projecten die nog niet in het MIT zitten, er toch op de een of andere manier bij te halen, want het is nu of nooit, zo zou je kunnen redeneren.

Wij zouden de minister toch dringend willen vragen om haar rondgang door de regio's niet als afgerond te beschouwen. We roepen haar op om over de bestaande problemen op korte termijn nog eens te overleggen, te zoeken naar mogelijkheden en de Kamer daarover tussentijds te rapporteren. Dat zal toch nodig zijn voor wat betreft de definitieve afwikkeling van de overeengekomen convenanten. Immers, wij willen van die convenanten en die contracten straks graag kennisnemen. Ook op dat punt zal ik straks een Kameruitspraak voorleggen.

Voor een bijdrage aan de oplossing van de nog bestaande problemen zien wij in principe nog twee bronnen. In de eerste plaats het teruggdraaien van de voorfinanciering uit het FES voor de Betuwelijn en de HSL. Dat betreft een totaalbedrag van 3,4 mld.; dat geld is pas medio 2003-2005 beschikbaar. Die middelen zouden wij overigens niet willen inzetten voor allerlei regionale wegprojecten of wat dan ook, maar willen reserveren voor de aanleg van de noord- en de zuidtak van de Betuwelijn.

Een tweede mogelijke bron zien wij nog steeds in de goedkopere uitvoering van de "gekke koeien-tunnel" onder de HSL, door deze, in plaats van te boren, in een goedko-

pere vorm te realiseren. Ik heb goed gekeken naar de notitie die de minister ons heeft gestuurd. Laat ik beginnen met op te merken – dat wil ik echt onderstrepen – dat wij de open houding van de nieuwe minister over deze tunnel zeer waarderen. Dat de minister dit allemaal op een rijtje heeft gezet, vind ik klasse; dat is prima. De houding van mevrouw Jorritsma, de voorgangster van deze minister, was op dit punt puur afhoudend en dogmatisch, alsof degene die deze overdreven inpassingsuitschieter bekritiseerde, de grootste milieubarbaar was. Voor het eerst vind ik dat uit het verhaal van de, huidige, minister naar voren komt, dat er erkenning is dat een andere inpassing ook positief en effectief kan zijn. Alleen lijkt het nu te laat te zijn, want de planningsuitloop is nu het grootste probleem. In feite is dus onder Jorritsma, zo vind ik, de kans verspeeld een andere, goedkopere oplossing te bewerkstelligen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Collega Leers verwees naar uitlatingen van minister Jorritsma, waarin zij degenen die kritisch reageerden op de tunnel onder het Groene Hart, zou hebben uitgemaakt voor milieubarbaren. In de eerste plaats kan ik mij absoluut niet herinneren dat ooit in die sfeer uitlatingen zijn gedaan. In de tweede plaats ging de discussie vorig jaar bij het MIT, die we in twee rondes hebben gedaan, over twee vragen in relatie tot de HSL. De eerste was of er wel of niet een wijziging nodig zou zijn van de planologische kernbeslissing. Toen heeft minister Jorritsma gezegd dat die nodig is, als je overgaat tot andere technieken. Het tweede discussiepunt was of je daar inderdaad honderden miljoenen op kunt besparen. Minister Jorritsma heeft toen laten weten dat dit bij een gegraven tunnel – dat was toen aan de orde – hooguit zou kunnen gaan om 100 mln.

De **voorzitter**: Wilt u nu uw vraag stellen? Ik wil vanmorgen toch de tijd wat bewaken en daarom wil ik in eerste termijn geen grote beschouwingen via interrupties.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn eerste vraag is of deze minister substantieel andere informatie op dat punt levert dan minister Jorritsma heeft gedaan en mijn tweede vraag

is of de heer Leers ook in een andere zin kan spreken over de wijze waarop minister Jorritsma heeft gereageerd op zijn kritiek van vorig jaar.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Dat is een lange vraag waarop een kort antwoord kan worden gegeven. Ik heb niet gezegd, dat minister Jorritsma de mensen milieubarbaren heeft genoemd. Ik heb gezegd: alsof degene die deze overdreven inpassingsuitschieter bekritiseerde, de grootste milieubarbaar was. Dat is dus helder. Ik heb haar dat niet in de mond gelegd.

In de tweede plaats heeft mevrouw Jorritsma telkens aan de Kamer laten weten, dat een andere oplossing maar enkele tientallen miljoenen gulden zou schelen. Deze minister heeft bij de begrotingsbehandeling een geheel andere opstelling gekozen. Zij heeft gezegd, dat een andere oplossing honderden miljoenen gulden kan schelen. Dat was de aanleiding waarom de Kamer dat wilde onderzoeken en daar is deze brief uitgekomen. Minister Jorritsma heeft het dus verengd en altijd gezegd, dat het maar enkele tientallen miljoenen zou schelen. Dat is het punt geweest waarom ik heb gezegd, dat zij er dogmatisch mee omgegaan is en daarmee is de tijd verknoeid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Waarom komt de heer Leers zo laat met zijn kritische beschouwing over de tunnel? De VVD-fractie heeft gezocht naar een Kamermeerderheid tijdens het debat over de HSL. Waarom heeft de heer Leers ons toen niet gesteund?

De heer **Leers** (CDA): Nu vallen mij echt de schoenen uit, de oren van het hoofd en alles wat erbij hoort, want dit heb ik nog nooit gehoord!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan zit u niet stevig in elkaar!

De heer **Leers** (CDA): Ik haal maar een oud-coalitiegenoot van u aan. Ik weet niet of mevrouw Verbugt de geschiedenis juist weergeeft. De CDA-fractie heeft bij de behandeling van de HSL telkens de vinger bij dit probleem gelegd. We hebben toen een motie ingediend, maar deze motie werd niet door de VVD-fractie gesteund. Het was paars op zijn best en het kon niet anders. Anderhalf jaar na dato kwam de heer Bolke-

stein opeens met het lumineuze idee, de tunnel te schrappen. Er is een debat in de Kamer geweest en ik heb opnieuw een motie ingediend: weer geen steun van de VVD. Het vorig jaar zou het bij de coalitie-onderhandelingen over het regeerakkoord worden meegenomen, maar weer geen verandering in de tunnel. Nu komt mevrouw Verbugt opeens en vraagt, waarom wij haar niet hebben gesteund.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik vraag mij toch af of de heer Leers een goed geheugen heeft. Hij heeft het nu zeer uitvoerig over de tijd na het debat over de HSL, maar ik heb het over het debat over de HSL. Toen was het moment om echt zaken te doen, maar ik moet helaas vaststellen dat ik toen, ondanks herhaaldelijk aandringen van mijn kant, geen steun kreeg van de CDA-fractie.

De heer **Leers** (CDA): Goed, ik reken straks op de steun van mevrouw Verbugt voor onze motie op dit punt!

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat u uw betoog vervolgt!

De heer **Leers** (CDA): Die steun kan ik alvast meenemen bij de motie die wij straks zullen indienen om die tunnel weg te krijgen. Dank u zeer! Voorzitter! Wij zullen dadelijk een motie indienen, want wij zullen de moed niet in de schoenen laten zinken rond deze tunnel. Wij hebben twijfels over de stelligheid waarmee aangegeven wordt, dat alles toch te lang zal duren. Is de minister bereid om met de bouwsector, bijvoorbeeld onder coördinatie van het AVBB, een rechtstreekse dialoog aan te gaan en hen zelf voorstellen te laten doen over een goedkopere uitvoeringsvorm, inclusief de eventuele besparing in de bouwtijd? Wijzelf rekenen op besparingen rond 250 mln. à 300 mln.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Bij de regionale weg-projecten heeft de heer Leers een zwaar beroep gedaan op de betrouwbaarheid van de overheid. Is nu niet diezelfde betrouwbaarheid ook in het geding bij de HSL-Zuid, waar het openbreken van de planologische kernbeslissing op zijn minst een vertraging betekent van een jaar en vermoedelijk van vele jaren? Waarom meet hij op dit punt,

zo op het eerste gezicht, zo met twee maatstaven?

De heer **Leers** (CDA): Omdat er een enorme hoop geld wordt weggegooid. Bovendien kijkt de heer Van Heemst alleen maar naar de procedurele kanten terwijl ik naar de totale uitvoeringsvorm kijk. Ik ben ervan overtuigd, dat de aanleg van de tunnel in een alternatieve vorm uiteindelijk niet veel meer tijd zal kosten dan de weg die wij nu lopen. De bouwtijd van de mogelijke, alternatieve wijze kan veel korter zijn dan de boortijd van de tunnel. Uiteindelijk zal het dus niet eens zo veel schelen. Wat dat betreft wordt de betrouwbaarheid helemaal niet tekort gedaan.

Voorzitter! Het geheel overziende, komen wij tot de conclusie dat er door de nieuwe minister terecht ingegrepen is in het MIT. Wij steunen haar dan ook in het meer toekomstvast maken van de infrastructuurplanning. De keuze om meer in te zetten in het openbaar vervoer in de grote stadsgewesten wordt door ons ten principale ondersteund. Zij kan wat dat betreft straks op ons rekenen. Dat mag echter niet ten koste gaan van de betrouwbaarheid van de overheid als partner. Het is daarom terecht dat eerst de bestaande afspraken met de lagere overheden worden ingevuld. Daarnaast moeten wij lessen durven te trekken uit de basisfouten die in het verleden gemaakt zijn, met name rondom de grote projecten HSL en Betuwelijn. Daarbij werden – om alle partijen tevreden te stellen – uitgaven gedaan die niet verantwoord waren; uitgaven waarvan de rekening naar de toekomst werd doorgeschoven. Het “toekomst-vast” houden van het MIT zal dan alleen mogelijk zijn als dit niet meer verloopt langs de lijnen van nieuwe beloften of het wekken van al te vrijblijvende verwachtingen die uiteindelijk toch niet waar te maken zijn. De beste weg naar toekomstvastheid ligt in een intensiever betrekken van de regio's bij het in de toekomst uit te voeren programma. Daarbij moet ernaar gestreefd worden de afwegingen grotendeels regionaal te maken. Op die manier kan het vertrouwen weer hersteld worden. Voorzitter! Ik zou nu per provincie een aantal projecten willen nalopen waarbij wij nog enkele vragen hebben. Ik begin bij de noordelijke

provincies in relatie tot Langman. Het Noorden zou volgens sommigen goed bedeed zijn wat de projecten in het kader van de infrastructuur betreft. Ik verwijs naar het Langman-akkoord. Intussen wordt echter steeds duidelijker dat er geknabbeld wordt aan de gemaakte afspraken. Ik noem in dit verband de Zuiderzeespoortlijn.

Volgens ons kan er geen misverstand over bestaan dat de aanleg van de Zuiderzeelijn onderdeel uitmaakt van de afspraken in het kader van het Langman-akkoord. De aanleg van de Zuiderzeelijn is nooit afhankelijk gemaakt van een studie naar de vervoerswaarde in samenhang met de Hanzelijn. Ik verwijs nog eens naar de brief van de heer Alders terzake. Hier geldt: afspraak is afspraak. We moeten ervoor waken dat dadelijk de Hanzelijn de koelkast ingaat en de Zuiderzeespoortlijn in de ijskast belandt.

Dan kom ik bij Groningen en wel bij de A7 zuidelijke ringweg Groningen. Ten opzichte van het vorige MIT is dit project met drie jaar vertraagd. Voor de hele uitvoering is naar onze informatie 1 mld. nodig, terwijl voor de eerste fase 280 mln. is toegezegd. Hoe wordt het project straks afgemaakt? De minister geeft immers aan dat het geld tot 2010 belegd. Diezelfde vraag geldt voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

Dan kom ik bij Friesland. De aanleg van de A31/N31 is één jaar vertraagd door procedurele problemen. Kan de minister aangeven wanneer volgens de huidige planning dit project nu in zijn geheel zal zijn afgerond?

Dan Drenthe. Allereerst de A28 Zwolle-Meppel. Het betreft hier ook een Langman-project. Ons is niet goed duidelijk welke afspraken in dezen gemaakt zijn. Graag een toelichting van de Minister ook ten aanzien van de kortsluiting met de A28/A32.

Hetzelfde geldt in zeker opzicht voor de N34 Emmen-Groningen. Deze weg komt niet voor op het MIT, althans ik hem niet kunnen vinden. Wel is er schriftelijk vastgelegd dat 75 mln. voor deze weg beschikbaar komt. Hoe wordt die toezegging ingelost?

Ten slotte de N37 Klazienaveen-Duitsland. Ook dat is een Langman-project. In dat kader wordt namelijk gesproken over medefinanciering op Duits grondgebied. Hoe staat het in dit verband met de doortrekking van de N37 naar Duitsland?

Voorzitter! Dan kom ik bij Flevoland. Het grote accent dat het kabinet legt op de achterlandverbindingen van noord naar zuid, mag er niet toe leiden dat de noordelijke achterlandverbinding Amsterdam/Hamburg achter de horizon verdwijnt. Reeds gedurende drie kabinetten lang geldt de A6/A7 als de noordelijke corridor. Ik verwijs in dit verband naar het SVV. Nu wordt in het MIT en naar ik begrijp ook in de houtskoolschets plotseling de A28 genoemd als de corridor naar het Noorden. Vanwaar deze ommezwaai? De A28 zit nu al regelmatig dicht rondom Zwolle, terwijl daarentegen het knooppunt Heerenveen vrijwel gereed is. Ons standpunt was en blijft, dat ook de A6 een belangrijke corridor is tussen de Randstad en het Noorden. Kan de minister aangeven waarom zij hier niet voor kiest?

Ook in Noord-Holland is sprake van enkele belangrijke probleempunten. Allereerst de A1 CRAAG (Amsterdam-Almere-Gooi). Voorlopig worden er alleen benuttingsmaatregelen voorgesteld. Zijn deze bedoeld als tijdelijke of definitieve maatregelen?

Dan de A6 CRAAG (verbinding Utrechtseweg-Gooiseweg). De minister stelt in het MIT dat het de provincie vrijstaat om doortrekking van de A6 te onderzoeken. Wie voert de regie bij een dergelijk onderzoek? Immers, er zijn veel relaties met andere wegen.

Dan kom ik bij het belangrijke probleem van de tweede Coentunnel en de Westrandweg. Het bestuurlijk overleg heeft opgeleverd dat weliswaar de studie naar de tweede Coentunnel wordt doorgezet, maar dat het project in categorie 3 blijft. Dat houdt in: uitvoering na 2010 en geen verantwoordelijkheid voor het Rijk. Er is dan ook geen medefinanciering toegezegd door het Rijk. Dat is onbegrijpelijk: al 25 jaar bestaat dit knelpunt tussen de werken woongebieden ten zuiden en westen van Amsterdam, met name rond Zaanstad. En ook voor de bereikbaarheid van Schiphol is de Coentunnel een probleem. Reeds vanaf 1985 hebben dan ook diverse ministers concrete toezeggingen gedaan over de realisering van dit project. Het tracébesluit is inmiddels afgerond. Wij vinden dan ook dat het project niet voor categorie 3, maar voor categorie 2 project moet worden erkend, daarmee de rijksverantwoordelijkheid tot

uitdrukking brengend. Ik zal op dit punt een amendement indienen. De gedachte om de Coentunnel te financieren uit een PPS-constructie spreekt ons natuurlijk aan. Maar als dit ertoe leidt dat op alle tunnels onder het Noordzeekanaal tol zal worden geheven, hebben wij grote problemen. Dan maak je van de kop van Noord-Holland en West-Friesland echt een schiereiland. Mensen kunnen alleen nog naar het zuiden via een tolgeweg door een tunnel. Als de financiering een probleem is, dan zien wij de aanleg van de tweede Coentunnel liever in de vorm van een betaalstrook. Dan hebben mensen ten minste een keuze. Hoe denkt de minister overigens tussentijds de problemen op te lossen? Een goede oplossing is volgens ons: een versnelling van de aanleg van de Hemboog. Dan kom ik te spreken over de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol. Wat kan nog de betekenis zijn van het bereikbaarheidsplan, zoals de provincie dat gaat uitwerken voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol, als dadelijk alle geld is weggezet? Je vraagt iemand iets uit te werken, maar je hebt vervolgens geen geld om wat te doen. De N9 van Alkmaar naar Den Helder – deel Koedijk-Stolpen – is van groot belang voor de economische ontwikkeling van Noord-Holland, maar ook voor de verkeersveiligheid. Veel vakantiegangers naar de eilanden – vandaag ongetwijfeld ook aanwezig in deze zaal – maken gebruik van deze weg. Een groeiende groep zoekt, door de dagelijkse files, een alternatief via bijvoorbeeld de N245, Alkmaar-Schagen. Wij zijn dan ook blij dat de minister de bereidheid heeft uitgesproken, de tracéstudie door te zetten. Dat is een eerste voorwaarde. Maar het bedrag van 54 mln. dat ter beschikking is gesteld voor het oplossen van de ergste knelpunten is hoe dan ook te weinig. Gesteld kan worden dat de regio dat zelf moet opbrengen. De regio kan de resterende middelen echter niet zelf opbrengen. Ook de PPS biedt geen soelaas. Daarom vinden wij dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid moet nemen en meer geld ter beschikking moet stellen, wellicht gefaseerd en voorgefinancierd door de provincie en de regio. Nogmaals, wij verzoeken de minister te zoeken naar mogelijkheden om een extra financiële bijdrage te leveren aan dit project.



Dan kom ik te spreken over de railprojecten. Ik begin met de Noord-Zuidlijn. Een van de collega's wijst erop dat dit het eerste OV-project is dat ik noem. Maar bijna alle problemen rond de OV-projecten zijn opgelost. In het eerste deel van het MIT is daaraan terecht aandacht geschonken. Daarom leg ik een nadrukkelijker accent op de wegprojecten. Dat ligt voor de hand. Dan kom ik nu echt te spreken over de Noord-Zuidlijn. De CDA-fractie heeft grote bezwaren tegen de manier waarop de besluitvorming met betrekking tot de Noord-Zuidlijn is gelopen. Er is nauwelijks overleg geweest met de Kamer over dit duurste regionale project uit het MIT. Wij praten over 1,8 mld. Op eigen houtje heeft de vorige minister besloten dat het project FES-waardig is, terwijl daarover nog heel wat te zeggen valt. De door de Kamer zelf georganiseerde hoorzitting, die twee weken geleden plaatsvond, heeft op een middag meer informatie opgeleverd dan wij in de afgelopen drie jaar van de regering hebben gehad. Wij willen vooralsnog niet zo maar akkoord gaan met het project. Natuurlijk zien wij de voordelen ervan. Maar die moeten beter worden afgezet tegen de nadelen. Dat geldt vooral voor het trajectdeel Centrum-Zuidoost. Het grootste knelpunt zit niet zozeer in de stad, maar in de aansluiting van de regio op de stad. Daarnaast willen wij ook nog eens kijken naar de nadelen van dit project voor het openbaar vervoer. Ook Zaanstad en Purmerend hebben zich tegen de regionalisering van de Noord-Zuidlijn uitgesproken, omdat het openbare vervoer voor deze steden kwalitatief zou vermindern. Wie draait er straks trouwens op voor de verliezen bij de uitvoering van het project? De risicoverdeling is niet duidelijk. Vanwege al deze bezwaren willen wij de middelen weliswaar vooralsnog reserveren, maar de minister krijgt van ons vandaag geen groen licht. Wij vinden dat zij eerst met de Kamer nader moet spreken over alle afwegingen. Ik doel dan met name op de beoordelingsdocumenten. Pas dan zullen wij beslissen of de minister wat ons betreft verplichtingen kan aangaan. Ook op dit punt zal ik bezien of ik de Kamer een amendement of een motie voorleg.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Kan de heer Leers zich het op basis van de

gegevens die hij nu heeft, voorstellen dat het nadere debat zo afloopt dat hij alsnog de conclusie moet trekken dat de Noord-Zuidlijn niet kan worden aangelegd?

De heer **Leers** (CDA): Dat lijkt mij evident. Net zo goed als het omgekeerde mogelijk is. Als het besluit op dit moment had moeten worden genomen, zou de CDA-fractie tegengestemd hebben. Nogmaals, er is onvoldoende informatie. Ik zou de voorstanders van het project onrecht doen als ik hun niet de kans zou bieden, ons beter te informeren. Ik wil de voor- en nadelen dus beter afwegen. Uiteindelijk zullen wij natuurlijk een beslissing moeten nemen.

Voorzitter! Ik kom op de Utrechtbocht en de Hemboog. In het MIT lees ik dat beide projecten twee jaar later worden gerealiseerd dan in het vorige MIT voorzien. Ik betreur dat zeer. Het versneld uitvoeren van de Hemboog en het wachten met de Utrechtbocht lijkt ons niet verstandig. Het sluizencomplex bij IJmuiden is het enige waterproject dat nog niet geregeld is. Het CDA vindt het van groot belang dat de planstudie kan worden doorgezet. Daarvoor is het zekerstellen van overigens beperkte onderzoeksmiddelen onontbeerlijk. Ik hoop dat de minister de studie niet stop zal zetten.

Voorzitter! Ik kom bij Zuid-Holland. Wij praten al bijna dertig jaar over de A4 Midden-Delfland. In het MIT wordt ten behoeve van dit project 50 mln. extra gereserveerd, naast de 380 mln. die al gereserveerd was. Dat is positief, maar de vraag is of het voldoende is voor commitment in de regio. Ik denk aan discussies over de zorgvuldige inpassing in het stedelijk gebied en vooral in het Midden-Delflandse. Als ik goed ben geïnformeerd, heeft de minister de afgelopen week van VNO-NCW een brief gekregen met het verzoek om, nu het publieke deel in de aanlegkosten is vastgesteld, het bestuurlijk beraad in Zuid-Holland de ruimte te geven om een integraal plan te maken. Met andere woorden, je maakt de regio zelf verantwoordelijk voor een integraal plan binnen de gegeven financiële mogelijkheden. Ik zou dat verzoek zeer willen ondersteunen en ik vraag de minister erop in te gaan. Ook op dit punt zal de ik de Kamer eventueel een motie of amendement voorleggen. Wij vinden dat de A4 zo snel mogelijk integraal

moet worden gerealiseerd, als een echte achterlandverbinding tussen de mainports Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Wij bepleiten dit project als voorbeeldproject in het kader van PPS.

Ik kom op de N11 Alphen-Bodegraven. Wij zijn er zeer mee ingenomen dat dit project alsnog wordt uitgevoerd. Het zou een blamage zijn geweest als nog langer getreuzeld was met de laatste 7 kilometer. Toch moet ik vaststellen dat het pas redelijk laat gebeurt. Kan dit project echt niet naar voren worden gehaald? Ik wijs erop dat vorig jaar een D66-motie is aangenomen om deze weg naar voren te halen. Bovendien is de afspraak gebaseerd op het prijspeil 1998. Dat kan betekenen dat de regio 1 mln. meer moet gaan betalen. Welke bezuinigingen heeft de minister op het oog om dat mogelijk te maken? Dat lijkt mij bepalend voor de uitvoeringswijze.

Ik kom op de noordelijke randweg in de Haagse regio, de NORAH. Ik meen dat hierover al zestig jaar wordt gediscussieerd. De gemeente Wassenaar heeft grote bezwaren tegen de huidige voorgestelde uitvoering: het stoplichtenplan. De raad heeft recent een motie aangenomen, waarin terecht wordt uitgesproken dat de noordelijke randweg op zodanige wijze moet worden aangelegd dat deze in de regio Haaglanden ook in de toekomst kan bijdragen aan een verbeterde verkeersafwikkeling. Er zijn een aantal plannen ontwikkeld – tunnelbakplannen – ten behoeve van de kruising van de NORAH en de N44. Kosten variërend van 175 mln. tot 275 mln., afhankelijk van de uitvoering. Is de minister bereid beide tunnelalternatieven van Wassenaar te laten doorrekenen door Rijkswaterstaat? Ik heb de indruk dat daarmee veel koud uit de lucht zal worden genomen. Men is in Wassenaar bereid om te zoeken naar private medefinanciering. Ik heb begrepen dat de kansen daarop niet negatief zijn. Welke mogelijkheden ziet de minister om financieel bij te dragen aan de oplossing van dit belangrijke lokale en regionale probleem? Het valt de mensen in Wassenaar niet uit te leggen dat je wel 1 mld. aan een tunnel onder het Groene Hart besteedt, maar het in Wassenaar op 175 mln. laat stuklopen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Deze vragen laten overduidelijk zien dat het onverstandig is om het budget voor inpassing en kwaliteit te versnipperen. Dat budget is er nu juist om bij dit soort afwegingen zo objectief mogelijk vast te stellen wat echt nodig is.

De heer **Leers** (CDA): Dat past dus volledig in onze lijn van denken dat je plannen integraal moet uitvoeren en dat er geen apart potje in het leven geroepen moet worden. Aparte potjes gaan namelijk op en dan kunnen wij dit project ook niet financieren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar u bent blij dat het potje op is. U vindt dat er terecht versnipperd is. Toch doet u nu een pleidooi om zo mogelijk behoorlijk wat extra rijksgeld voor een kwalitatief hoogwaardiger inpassing te zetten. Dat verhoudt zich tot slecht tot elkaar.

De heer **Leers** (CDA): Dat vind ik een rare opmerking. U weet net zo goed als ik dat op een gegeven moment de bodem van het potje is bereikt. Dus ook in uw voorstelling van zaken zou het geld op een gegeven moment op zijn. Dat is precies de ratio achter onze gedachte om te kiezen voor een integrale benadering.

Voorzitter! Dan kom ik bij de verbreding van de A15 Vaanplein. De regio is het erover eens dat nut en noodzaak van de verbreding is aangetoond. De minister legt echter een harde knip tussen het stuk Vaanplein/Benelux en Benelux/Maasvlakte. Het eerste stuk staat in categorie 1. Daar is 1 mld. voor gereserveerd. Voor het westelijk deel laat de minister echter alles in het ongewisse en laat zij de uitvoering afhangen van het project Mainport-ontwikkeling Rotterdam. Hierdoor dreigt een groot probleem bij de Botlekcorridor te ontstaan bij de afslag Spijkenisse/Hoogvliet/Botlektunnel. De komende jaren wordt het verkeersaanbod daar alleen maar groter. Is het dan niet verstandiger om die 1 mld. meer te spreiden? Een gefaseerde aanpak voor de gehele A15 zou in ieder geval moeten betekenen dat de tracé-MER-procedure voor het gehele project wordt doorgezet.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De heer Leers verweet de minister zojuist dat zij met rare constructies komt om aan extra geld voor wegen te komen. Maar als ik zo de heer Leers beluister, moet hij waanzinnige goocheltrucs uithalen om het geld te vinden voor alle wegen die hij het afgelopen kwartier heeft opgenoemd. Of hij moet de openbaarvervoerprojecten willen schrappen...

De heer **Leers** (CDA): Dat is een voorspelbare vraag. Ik heb al gezegd dat, nu wij het MIT zo vastgetimmerd hebben, wij voor een groot aantal problemen straks geen oplossing meer hebben, omdat er geen geld meer is. Dat is extra reden om nu te onderzoeken hoe het met die problemen staat. Laten wij dat zo doorgaan, of is het afgelopen na 2010? Ook u – met alle respect die ik heb voor uw inzet van het geld op openbaar vervoer – kunt er niet omheen dat er ook in de regio veel projecten zijn waar iets aan gedaan moet worden. Ik zeg dit niet omdat ik een asfaltlobby wil voeren, maar omdat ik grote zorgen heb over de verkeersveiligheid. Al die projecten gaan per definitie over verkeersveiligheid. Iedere dag weer zijn mensen in gevaar door het verkeer. Mag ik daar aandacht voor vragen? Mag ik er zorgen over hebben dat die projecten wellicht naar 2010 worden geschoven? Dat is de ratio achter mijn opmerkingen. Het staat mij toch vrij wat het MIT betreft in mijn eigen tijd vragen te stellen over punten die ik belangrijk vind?

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u ongeveer twee derde van uw totale spreektijd hebt gebruikt. Ik verzoek u uw betoog binnen vijf minuten af te ronden, zodat de PvdA nog voor de lunch het woord kan voeren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan moet hij Limburg laten schieten. Nee, dat kan niet.

De heer **Leers** (CDA): Dat zou u graag willen. Voorzitter! Dan kom ik bij de provincie Utrecht. Als het gaat om Samenwerken aan bereikbaarheid spelen een aantal projecten een belangrijke rol. Ik denk aan de A1, de A2 – overigens vertraagd – de A4, de A16 en de A15. Deze wegen maken alle onderdeel uit van het SWAB. Van dat plan komt weinig terecht. De uitspraak van de vorige minister dat

het fileleed op de achterwegen in 2005 voorbij zal zijn, wordt op deze manier binnen twee jaar al achterhaald. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wat gaat de minister doen aan de problemen die ongetwijfeld zullen ontstaan op de A1, de A27 en de A28?

Voorzitter! In Utrecht vormt de A12 een belangrijk probleem. Het gaat daar om twee projecten. Het eerste is de aansluiting van de Dr. Willem Dreeslaan in Ede ten behoeve van het traumaziekenhuis. De aansluiting in Ede is ontzettend nodig voor een juiste verbinding met het ziekenhuis. Het tweede project is de aansluiting van de A12 op de N233, de rondweg Veenendaal. Kan de minister aangeven welk bedrag voor beide projecten precies ter beschikking is gesteld?

Voorzitter! De aanleg van de HSL-Oost hangt nauw samen met de aanpak van de problemen op de A12. Beide projecten maken onderdeel uit van de corridor van de Randstad naar Duitsland. Deze samenhang dreigt nu losgelaten te worden. Staat dit niet haaks op de gemaakte afspraken met Duitsland? Welke garantie kan de minister bieden dat realisatie van beide projecten, zoals afgesproken, voor 2010 kan plaatsvinden?

Voorzitter! De RW 35 Zwolle-Almelo is nu in categorie 2, reserveprojecten, geplaatst. Uitvoering zal plaatsvinden na 2010. Het probleem is echter dat in het jaar 2007 het tracébesluit verloopt. Ik zie de minister "nee" schudden. In dat geval is mijn probleem opgelost. Voorzitter! Het project N34-N36 Ommen is na de herprioritering geplaatst in categorie 3, uitvoering 2010. Ik zie de minister opnieuw "nee" knikken. Dan vergis ik mij daarin. Als het wel zo was geweest, zou ik uitvoering na 2010 erg laat hebben gevonden, gelet op de verkeersveiligheidsproblemen die daar spelen. Ik heb begrepen dat de provincie bereid is om extra middelen uit te trekken. Daarnaast kan versobering bijdragen aan een versnelling. Wij verzoeken de minister, de bereidheid uit te spreken de indeling te herzien.

Minister **Netelenbos**: Dat hebben wij al gedaan.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb hierover gesproken met mensen uit Overijssel. Zij hebben mij dus kennelijk op

dit punt geen actuele informatie gegeven. Mijn excuus daarvoor. Voorzitter! Wij vinden dat de noordtak-Betuwelijn door moet gaan, terwijl de middelen uit de voorfinanciering van het FES moeten worden gereserveerd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers zegt dat hij de aanleg van de noordtak wil vastleggen. Ik lees echter vanochtend in Cobouw dat hij zou vinden dat de aanleg van de Betuwelijn gestaakt moet worden. Is dat een juiste interpretatie?

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt, u had het debat moeten bijwonen. Dan had u precies geweten wat ik gezegd heb.

De **voorzitter**: Ik stel voor, hier verder niet op in te gaan. Dat debat is uitgebreid besproken en krijgt deze week een vervolg.

De heer **Leers** (CDA): Wij zullen deze week een motie indienen, waarin wij drie redenen aangeven, die wij altijd hebben genoemd – aansluiting op Duitsland, financiering rond en de noordtak gerealiseerd – waarom wij een pas op de plaats willen maken. Wij verzoeken de minister op dat punt geen verdere verplichtingen aan te gaan. Daarmee is voor ons de Betuwelijn niet van de baan. Wij willen alleen geen verplichtingen aangaan voordat de voorwaarden zijn vervuld. Ik hoop dat dat helder is.

Voorzitter! In Gelderland spelen twee belangrijke projecten, de doortrekking van de A73 in combinatie met de verbreding van de A50 tussen Ewijk-Valburg-Grijsoord en de RW 15/A18 Varsevelt-Enschede. Ik ga alleen op het laatste punt in. Het is opmerkelijk dat de minister morgen pas overleg heeft over deze verbinding. Wij verzoeken haar dringend, de bereidheid uit te spreken om samen met de provincies Gelderland en Overijssel te zoeken naar een spoedige oplossing van de knelpunten bij Eibergen, Haaksbergen en Enschede/Usselo. De studie die plaatsvindt, moet wat ons betreft voortgezet worden. Hiervoor zou slechts 1 mln. nodig zijn. Gelet op de enorme problemen die daar spelen, begrijp ik niet dat de minister dit niet wil doorzetten voor dat geringe bedrag. Belangrijke projecten in Noord-Brabant zijn de A4, de A69 en de

HSL. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik er niets van begrijp dat de minister de afronding van de A4, een belangrijke achterlandverbinding, telkens bij stukjes en beetjes opvult. Weliswaar wordt nu de omleiding om Halsteren gerealiseerd, maar de verwezenlijking van het tracédeel Bergen op Zoom-Dinteloord is weer naar de toekomst doorgeschoven. Ik vind dat onbegrijpelijk, omdat het tracébesluit zijn rechtskracht gaat verliezen, waardoor straks alles weer opnieuw moet worden gedaan. Dit betekent niet alleen dat er maatschappelijke kosten moeten worden gemaakt, maar vooral ook dat de geloofwaardigheid verloren zal gaan. Is het niet verstandig om het knooppunt Klaverpolder in de A16 eerder te realiseren, zeker in relatie tot de bouw van de HSL?

De minister heeft aangegeven, definitief van de aanleg van de A69 af te willen zien vanwege de te grote ecologische bezwaren. Ik begrijp niet waarom zij de desbetreffende studie stopt. Het project was in het OVI al aan de orde en er moest alleen nog maar een besluit worden genomen. Eenvoudigweg volstaan met het schrappen van de verbinding kan niet, gelet op de enorme verkeersproblemen bij Valkenswaard en Waalre. De weg is daar zeer onveilig en er vallen grote aantallen verkeersslachtoffers. Bovendien zijn de Belgen al wel met de aanleg begonnen en ik begrijp dat de Vlaamse minister bij minister Netelenbos aan de bel heeft getrokken.

Ik begrijp dat terzake van het railproject HSL-Zuid plotseling als aap uit de mouw is gekomen dat de binnenlandse shuttle bij Breda moet worden getemporiseerd en dat er versoberingen moeten plaatsvinden. Ik verzet mij daartegen. Ik herinner de minister eraan dat de medewerking van Noord-Brabant en Breda bepalend was voor de afspraak die hierover is gemaakt. Er is een duidelijke afspraak gemaakt over de binnenlandse shuttle en over de inpassing bij Breda. Ik vind dat die afspraak niet eenzijdig kan worden opgezegd en ga ervan uit dat de minister deze problemen met Noord-Brabant snel uit de wereld helpt.

Ik begrijp dat er voor de goederenlijn Roosendaal-Antwerpen wel geld is gereserveerd, terwijl die lijn voor dat bedrag volgens mij nooit gerealiseerd

seerd kan worden, gelet op de enorme inpassingsproblemen. Ik kom op de A73 in Limburg. Ik ben blij dat de knoop is doorgehakt en dat het tunnelproject doorgang zal vinden. Wij houden dus ook vast aan die lijn. Ik ben ook blij dat de A74, die smerige flessenhals van 7 kilometer, naar het verleden is verwezen. Het duurt echter nog wel tot 2008 en dat is behoorlijk lang. Een mogelijke oplossing voor de problemen met de A2 bij Maastricht wordt gezocht in een tunnel waarvoor tol geheven zal worden. Ik heb al gezegd dat wij geen voorstander zijn van het overal heffen van tol. Terzake van de N57 Veersedam-Middelburg houd ik de minister voor, te bezien of dit project met beperkte middelen naar voren gehaald kan worden, ook in verband met de verkeersveiligheid.

Ik begrijp niet dat de minister de tunnel bij Sluiskil niet meer prioriteit geeft. Straks hebben wij een mooie tunnel onder de Westerschelde, maar moeten de auto's bij de uitgang ervan wachten totdat de brug weer dicht is. Ik dacht dat minister Jorritsma op dit punt ook heeft erkend dat er problemen zullen ontstaan. Waarom laat deze minister dit project nu zitten?

Voorzitter! Het allerlaatste project waarvoor ik aandacht vraag is de fietsenstalling bij stations. Naar aanleiding van de antwoorden van de minister was ik er redelijk van overtuigd dat het wel goed zat met dit project. Maar vanmorgen kreeg de Kamer een petitie aangeboden waaruit bleek dat er nog sprake is van een grote achterstand op het gebied van stallingvoorzieningen. Volgens onderzoek is nog ruim 500 mln. nodig om die achterstand weg te werken. In hoeverre kan de minister deze achterstand met de door haar toegezegde middelen een beetje oplossen? Volgens mij moeten er extra middelen komen, willen wij het gebruik van het spoor kunnen bevorderen door het fietsverkeer makkelijker te maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Bij de voorbereiding van het MIT kijken wij telkens wat vertwijfeld naar de lange spreektijd die ons wordt toegewezen, maar als de voorbereidingen zijn afgerond, is het duidelijk dat die spreektijd in hoge mate nodig is. Het MIT voor 1999-2003 is met horten en stoten tot stand gekomen.

Door dat merkwaardige verloop is het pas op het allerlaatste moment mogelijk geworden om te komen tot een definitieve politieke standpuntbepaling. Op 4 december heeft de minister ons laten weten welke afspraken zij met de provincies heeft gemaakt en afgelopen zaterdag, 11 december, hebben wij thuis de antwoorden gekregen op een groot aantal vragen dat naar aanleiding van de laatste brief is gesteld. Daarmee ging de voorbereiding van dit debat binnen de fracties, althans binnen de fractie waarvoor ik het woord mag voeren, min of meer uit de pas lopen met de informatie die wij van de kant van de minister hebben ontvangen. Ik kom daar later nog wat uitvoeriger op terug, vooral waar het gaat om de herkomst van de 2,3 mld. en de bestemming van 2,4 mld. voor kwaliteit en inpassing. De afgelopen maanden stond centraal de opstand van de regio's. Vandaag staat centraal de hommage van dezelfde regio's naar aanleiding van het overleg met de minister. Ik vond een treffend citaat in het Limburgs Dagblad van 2 december jongstleden van één van de gedeputeerden van de provincie Limburg (laat ik voor de verandering eens met Limburg beginnen), luidende: We hebben met Netelenbos over de A73-zuid, de A68 en de A74 de beste deal gesloten die Limburg ooit heeft geregeld. Ik zie dat de minister dat citaat nog niet eerder had gelezen, dus ik ben blij dat ik het heb opgedoken. Het zal je maar gezegd worden.

De heer **Leers** (CDA): Hebt u ook nog citaten van twee weken eerder?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat was het moment van de opstand van de regio's. Vandaag bespreken wij, wat mij betreft, vooral het resultaat. Ongetwijfeld zullen wij nog terugblikken op de ontstaansgeschiedenis van dit MIT. Dat is ook terecht, want er zijn nogal wat vragen over te stellen. Individuele projecten kunnen zich, als vanouds, op een stevige belangstelling van de kant van de Kamer verheugen. Het MIT 1999-2003 vormt in ieder geval, als het gaat om de lengte en de kleurrijkheid van de optocht van belangenbehartigers, geen uitzondering op de vorige edities van het MIT. Laat ik eerst een inhoudelijk oordeel geven – daar gaat het in de kern toch om – over de zaken die de minister

heeft geregeld. Ik vind dat zij op ten minste zes inhoudelijke punten met een zeer behoorlijk resultaat bij de Kamer teruggekomen is. Ik zal deze punten nu kort aanduiden en kom er in de loop van mijn bijdrage nog uitvoeriger op terug. In de eerste plaats gaat het om de ontsluiting door middel van openbaar vervoer van de Vinex-locaties; daarmee wordt een forse stap gezet. Het tweede punt is dat de eerste fase van nieuw hoogwaardig openbaar vervoer (de lightrail-achtige projecten) van start kan gaan. In de derde plaats is de afwikkeling van de HSL-Zuid en de Betuwelijn nu fatsoenlijk in de meerjarenramingen ingepast. In de vierde plaats is voor de realisering van het pakket min of meer regionale rijkswegen – bijna een contradictio in terminis – voor het jaar 2010 geld beschikbaar gekomen, zodat ze kunnen worden uitgevoerd. In de vijfde plaats is er naast kwantiteit, waarbij het steeds draait om de vraag hoeveel infrastructuur kan worden aangelegd, ook oog voor kwaliteit, dat wil zeggen voor de vraag hoe infrastructuur in de landelijke en stedelijke omgeving wordt ingepast. Voor ons is dat een kernpunt, want infrastructuur bepaalt voor heel lang de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. In de laatste plaats heeft in lijn met het regeerakkoord milieuvriendelijk vervoer van personen en goederen duidelijk voorrang gekregen boven de aanleg van wegen, terwijl bij wegen de nadruk steeds verder verschuift in de richting van het verbeteren van de benutting. De formule van het regeerakkoord is bekend: van het pakket van 12 mld. dat voor mobiliteit beschikbaar komt, is voor wegen circa 5 mld. ofwel bijna 43% uitgetrokken, terwijl voor milieuvriendelijk vervoer 7 mld. is uitgetrokken, ofwel ruim 55%. Dat is een trendbreuk die wat ons betreft over een lange reeks van jaren zal moeten worden volgehouden. Als de heer Leers de minister een compliment maakt door haar een vakkundig goochelaar te noemen, is hij aan te merken als een bescheiden tovenaarsleerling. Immers, waar hij vorig jaar ook al zeer uitvoerig een groot aantal wegprojecten in de aandacht aanbeval, doet hij dat nu wederom. Het argument dat nu het openbaar vervoer er goed afkomt, is dan niet toereikend, want ook vorig jaar ging het in de bijdragen van de

kant van de Kamer in veel opzichten over knelpunten in hetzelfde openbaar vervoer.

De heer **Leers** (CDA): Gaat u dan volkomen voorbij aan de toch op z'n minst merkwaardige en opmerkelijke financiering van dit geheel? Ik heb dat een "trukendoos" genoemd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee hoor, het gaat mij bij dit deel van mijn betoog om de constatering dat u verleden jaar in uw bijdrage wegen centraal stelde, terwijl er toen heel wat was te zeggen (en ook gezegd is) over openbaar vervoer, en u dit jaar wederom wegen centraal stelt. Ondanks het verkiezingsprogramma van het CDA komt de heer Leers er iedere keer op terug. Over de financiering zal ik later nog een aantal kritische vragen stellen.

De heer **Leers** (CDA): De heer Van Heemst brengt echt onzin naar voren. Verleden jaar hebben wij met de minister een debat gevoerd over de bezuinigingen in het zogenaamde tweede tactische plan van de spoorwegen als gevolg van de tunnels, de HSL, Betuwelijn, enz. ten bedrage van 900 mln. Die bezuinigingen zijn grotendeels gelukkig weer teruggedraaid. Ik heb er verleden jaar op gewezen dat die bezuinigingen ten onrechte waren. Ik heb vandaag gezegd dat wij zeer instemmen met het feit, dat de minister het accent heeft verlegd naar het openbaar vervoer. Het is lariekoek om net te doen alsof wij geen aandacht hebben voor het openbaar vervoer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als het openbaar vervoer niet goed is geregeld in het MIT, komt de heer Leers met vragen om extra aandacht te besteden aan wegen en als het openbaar vervoer wel goed is geregeld, doet hij hetzelfde. Als je de bijdrage van verleden jaar vergelijkt met die van vandaag, blijkt een opmerkelijke overeenkomst. Voor investeringen ten behoeve van mobiliteit is in het regeerakkoord voor de periode tot 2010 gemiddeld 1 mld. per jaar extra uitgetrokken. Om dat in het juiste perspectief te zetten ook in de richting van de vele belangenbehartigers die de uitbreiding van de investeringen te bescheiden vinden, wijs ik erop dat wij gemiddeld per jaar voor de mobiliteit aanmerkelijk meer over

hebben dan voor veiligheid, politiek en justitie. Aan de verhouding mag ook wel eens gedacht worden. Het kabinet-Kok II is in alle opzichten een investerend kabinet. Als de druk op het verruimde budget groot is en blijft – en dat is altijd het geval, ook na de vaststelling van dit MIT en na de bespreking van de brief van 4 december – dwingt dat iedereen tot het maken van keuzen. Daar is niks mis mee, integendeel, het is de kern van ons werk. Soms is het politieke en maatschappelijke geheugen kort, misschien ook wel het journalistieke, en daarom breng ik nog maar eens in herinnering, dat op zes van de 11 punten die ik noemde forse kritiek en in elk geval op z'n minst ongenoegen bestond. Dat zorgde verleden jaar voor een zeer langdurig debat. Het ving aan bij de algemene politieke beschouwingen in 1997 en kreeg een vervolg in maar liefst twee rondes om het MIT met de vorige minister van Verkeer en Waterstaat te behandelen. Uiteindelijk resulteerde dat in een zeer groot aantal moties van de kant van de Kamer. Voorzover ik het nu kan overzien, zijn vrijwel alle moties waaraan de PvdA vorig jaar haar steun heeft gegeven – op een enkele uitzondering na hebben wij die steeds in coalitieverband kunnen indienen – in het huidige MIT redelijk uitgevoerd.

In de definitieve voorstellen van de minister zijn nog vier aanvullende pluspunten te noemen. Ze bieden binnen de financiële en bestuurlijke uitgangspunten die nu gelden – wij praten over de vooruitzichten die nu bestaan – een duidelijk houvast voor de komende jaren. Dat is op zich zelf winst. Ze brengen de ambities en verwachtingen van het MIT tot redelijk hanteerbare proporties terug. Je zou kunnen zeggen dat het MIT in vele opzichten overbelast was geraakt. De PPS heeft een plaats gekregen in het MIT. Het is bescheiden, maar het loont de moeite om het verder te verkennen. Provincies zijn aangesproken op hun eigen vindbaarheid en ze zijn min of meer gedwongen, te komen tot nadere prioriteitsstelling. Daar is niks mis mee.

Ik loop nog een aantal algemene vragen na. Is het MIT in algemene zin in deze vorm te handhaven? Zoals prins Claus ons opriep om ons van de stropdas te bevrijden, zo moeten wij ons bevrijden van het MIT in de klassieke opstelling. Het MIT vormt jaarlijks het beleidsstuk

op basis waarvan de politiek inzicht krijgt in de voortgang van projecten en in de geldstromen die de komende vijf jaar zijn gemoeid met projecten die in uitvoering zijn of komen. Op basis daarvan kunnen wij beoordelen hoe de zaken lopen. Dat leidt zelden of nooit – de behandeling van het MIT doe ik al vijf jaar – tot verschuivingen in de prioriteitsstellingen. Ik heb het zelf één keer voor elkaar gebokst. Daar had ik nog heel lang spijt van. Wel is het politieke debat er natuurlijk in hoge mate op gericht om aan te geven wat er eigenlijk nog allemaal extra zou moeten gebeuren. Dat is ook niet erg, want de Kamer als volksvertegenwoordiging geeft op basis van een politieke beoordeling de vragen en zorgen van de samenleving door. Dat is een stukje van ons werk. Ik wil de minister vragen hoe de looptijd van het MIT 1999-2003 zich in haar ogen verhoudt tot het vastleggen van afspraken over uitgaven voor de periode 1999-2010. Wanneer het jaar van uitvoering van een bepaald project verschuift, weten provincies en gemeenten, maar ook anderen de Kamer vrijwel altijd onmiddellijk te vinden. Vorig jaar leverde dit moties op over de N57, de A11-oost, de A59 en de A50. Toen had ik eigenlijk al de conclusie getrokken dat bedoeld amendement zo was misbruikt, zo was uitgenut dat een nadere correctie nodig was.

Transport en Logistiek Nederland heeft een analyse gemaakt van de betrouwbaarheid van de MIT's van de afgelopen jaren. Dat heeft men alleen gedaan – en dat vind ik jammer – voorzover het de aanleg van wegen betreft. Ik denk dat het beeld voor het openbaar vervoer nog somberder uitvalt. Van de ruim 120 projecten die in die zeven MIT's voorkomen, zijn er zegge en schrijve 14 volgens het oorspronkelijke tijdschema uitgevoerd. Waarschijnlijk kan men bij de 106 projecten die in de vertraging zijn geraakt een redelijk plausibele verklaring daarvoor vinden, maar eigenlijk moet je concluderen dat het MIT als sturend beleidsstuk, als graadmeter voor de betrouwbaarheid waarmee wij omgaan met infraprojecten heel veel van zijn betekenis heeft verloren.

Het is goed dat de minister het MIT wil opschonen. Zij doet dit door onder andere vijf rijkswegprojecten uit het MIT af te voeren en de toegang tot het MIT selectiever te

laten plaatsvinden. Het is wat mij betreft nog beter of in aanvulling daarop ook bruikbaar als wij het komende jaar gebruiken om een andere opzet van het MIT uit te proberen. Ik zou daar een groot voorstander van zijn. Een van de dingen die ik vandaag wil bepleiten, is dat wij in het MIT met een aparte categorie of met een aparte aanduiding komen tot een selectie van projecten in de sfeer van de verkenningen en de planfase, twee onderdelen van de huidige MIT-opzet die wij bij voorrang laten uitvoeren, omdat wij er grote prioriteit en groot belang aan toekennen als extra financiële ruimte ontstaat. Er kunnen meevallers optreden, er kan een additionele investeringsimpuls worden toegepast en er kan vertraging optreden in de realisering van projecten waarvan wij hopen dat zij volgens schema worden uitgevoerd. Ik zou het bruikbaar vinden als wij in de enorme waslijst van projecten uit de verkenningen en de planfase zouden proberen te komen tot een indicatie van wat wij het allerbelangrijkste vinden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De vorige minister is begonnen met in het MIT een overplanning te zetten van ongeveer 10%. Bij de voorbereiding van de behandeling van dit MIT heb ik gevraagd wat deze minister van plan is te doen. Het antwoord was: ik handhaaf dat beleid. Die overplanning van 10% zit er dus in. Wat wil de heer Van Heemst bovenop die 10%? Rekent hij zich niet rijk? Is hij niet bezig, verwachtingen te wekken die hij niet kan nakomen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Door de enorme waslijst van projecten in de verkenningen en planfase – het zijn er meen ik meer dan 400 – ontstaan juist allerlei verwachtingen. Vaak is het heel moeilijk, uit te leggen waarom het een wat sneller dan het andere doorschuift. Het voordeel van mijn systematiek, die kan bestaan naast die 10% overplanning, is dat je uit de lijsten voor verkenningen en planfase een beperkte selectie moet maken van 10, 20 of 30 projecten, waarvan gezegd wordt: dat zijn de projecten die, als zich meevallers voordoen, bij voorrang tot uitvoering zouden moeten kunnen komen. Volgens mij is het dus eerder een bijdrage aan een verduidelijking dan dat het een verkeerde indruk wekt. Volgens mij

ligt die verkeerde indruk al besloten in de huidige opzet van het MIT. Dit spoort tot op zeer grote hoogte met de kritische geluiden zoals bijvoorbeeld van de Nederlandse Vereniging van Wegbouwers. Van die kant is gezegd: voor projecten in de verkenningsfase en in de planstudiefase zou je zo'n nadere aanduiding moeten opnemen in het MIT. Ik ben daarvoor via de methode die ik aangaf. Ik zie er nog een aantal andere voordelen aan verbonden die ik dadelijk zal noemen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wat bedoelt u precies? Volgens mij doelt u op bestaand beleid. Mijn zorg is dat u bezig zijn om dat bestaande beleid uit te hollen. Ten aanzien van een project dat in de verkenningsfase verkeert, bestaat niet de verwachting dat het het volgende jaar zal worden aangepakt. Immers, de procedures zijn nog niet afgerond. Het gaat dus eigenlijk om de realisatiefase en daarvoor is de overplanning al ingecalculleerd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voor de realisatiefase is de overplanning een handzaam middel. Ik ben dan ook blij dat de minister dit voortzet; de Kamer heeft daarop regelmatig aangedrongen. Mij gaat het erom dat door derden verwachtingen worden ontleend aan het feit dat projecten in de verkennings- en planningsfase zijn opgenomen. Er is een gigantische werkvoorraad. Wij zouden moeten durven aangeven welke van de projecten op een lijst kunnen worden uitgevoerd als zich financiële meevallers voordoen. Voorzitter! Ik ga vervolgens in op de plaats die de publiek-private samenwerking (PPS) in het MIT zou moeten krijgen. Wij zijn voorstanders van het geven van een vanzelfsprekende plaats aan de PPS binnen het MIT, niet omdat daarmee "een zak met geld op pootjes" kan worden binnengehaald, zoals de heer Leers in een artikel in Cobouw heeft gesteld, maar omdat de PPS in beginsel kan bijdragen aan het creëren van een toegevoegde waarde. De PPS-afspraken, weergegeven in het MIT, vormen een goede start, maar ze lijken toch vooral te zijn ingegeven door de krapte die er nog steeds is met betrekking tot de financiering van projecten. Wat is overigens het verschil tussen de nieuwe categorie 3a (rijksbijdrage is

begrensd; verder via PPS te financieren) en categorie 2 (wel studeren, maar na 2010 uitvoeren)? In de laatste categorie vallen bijvoorbeeld de spoortunnel in Delft en de zeesluis bij IJmuiden. Meer in het algemeen rijst de vraag of de 3a-status moet worden gezien als toegangspoort, waardoor PPS-projecten met begrensde rijksbijdragen tot uitvoering kunnen worden gebracht. Of is er nog ruimte om in de komende jaren ook andere projecten in deze rubriek onder te brengen?

Voorzitter! Het ideale beeld moet zijn dat voor alle projecten vanaf het begin PPS wordt meegenomen als een vanzelfsprekende zaak. Het zou, anders gezegd, de moeite waard zijn om ook ten aanzien van de projecten waarvoor voor 100% financiering met publieke middelen is veiliggesteld, na te gaan wat de inschakeling van de markt aan toegevoegde waarde kan opleveren en of wellicht nog via de markt iets van de publieke middelen kan worden terugverdiend. Dat zou het bijzonder interessant maken.

De PPS zal zich moeten afspelen binnen duidelijke randvoorwaarden die vanuit onder meer de ruimtelijke ordening worden gesteld. Kan de minister aangeven hoe zij op dit punt de PPS-constructies die worden aangegaan en die wellicht nog volgen, zal gaan toetsen? Wat voor nadere afspraken zijn hiervoor nodig? Ook leg ik de minister de vraag voor of bij de verdere uitwerking van de PPS-afspraken de stuurgroep Privatisering Infra wordt betrokken.

Voorzitter! Hoe gaat de minister voor de volgende editie van het MIT met deze twee kwesties om? Ze moeten in de nieuwe opzet een plaats krijgen. Welke afspraken zijn er gemaakt over de mate waarin baten vanuit de markt binnen de sector Verkeer en Waterstaat opnieuw mogen worden ingezet? Is daarbij de voeding van de investeringen die Verkeer en Waterstaat kan doen, nog relevant of betreft het alleen afspraken over het terugbetalen van PPS-opbrengsten voor de met behulp van het FES gefinancierde investeringen?

Wat ons betreft moet er het komende jaar ook worden gewerkt aan een projectenboek dat bij het MIT wordt verstrekt. Ik zei al dat ik dit soort debatten nu al vijf jaar doe en in een aantal opzichten vind ik de

informatie per project al die tijd al niet inzichtelijk genoeg voor een goede politieke beoordeling en besluitvorming. Uiteindelijk draait het altijd om de vraag wat je van de afzonderlijke projecten weet en vindt. Ik zie dus graag dat een projectenboek bij het MIT beschikbaar wordt gesteld, zodat de informatieverstrekking aan de Kamer en betrokkenen aanmerkelijk kan worden verbeterd. Het gaat hierbij om zaken zoals een duidelijk kaartbeeld. Er zijn nog tientallen projecten waarvan ik niet precies weet waar zij liggen en welke nieuwe verbinding zij opleveren. Dit is wel nodig om ze goed te kunnen beoordelen. De kaarten uit het MIT zelf zijn hiervoor volstrekt ontoereikend. Ik zou in zo'n projectenboek een indicatie willen zien van de ruimtelijke omgeving waarbinnen een project wordt uitgevoerd, en van de criteria die het belang van het project aangeven.

De criteria zijn in mijn ogen nog steeds een soort hutspot. Zij bieden iedereen royaal de mogelijkheid om naar een gewenste uitkomst toe te redeneren. Het OVI heeft tot mijn opluchting in zijn advies van 8 december aandacht hieraan besteed. Het schrijft dat het huidige MIT onvoldoende inzicht geeft in het gewicht dat aan de criteria is toegekend en dat er inzicht ontbreekt in de mate waarin projecten voldoen aan de gestelde criteria. Ik krijg hierop graag een specifieke reactie van de minister. Ik geef als voorbeeld het criterium van de verkeersveiligheid. In elke discussie is verkeersveiligheid een zwaar argument om de realisatie van een weg of rijksweg te verdedigen. Het is wel een factor die meetelt, maar is nooit de beslissende factor voor zo'n keuze. Als je problemen van verkeersveiligheid wilt oplossen, moet je een heleboel zaken goed regelen. Dit begint met een strikte handhaving en dus voldoende toezicht op het rijgedrag van weggebruikers. Ook wij hechten zwaar aan veiligheid en leefbaarheid en deze moeten en mogen dan ook meetellen bij zulke investeringsbeslissingen. Ik wilde alleen illustreren dat de criteria gemakkelijk voor elke gewenste uitkomst zijn in te zetten.

Ik wil in zo'n projectenboek ook een beter inzicht krijgen in de kostenraming van projecten en het verloop van de kosten. Ik heb het gevoel dat de Kamer op dit punt steeds achter de feiten aanloopt. In het

wetgevingsoverleg over de begroting van Verkeer en Waterstaat is er een discussie geweest over de enorme kostenoverschrijdingen op projecten die in het MIT zijn opgenomen. Wij hadden toen een lijstje met projecten waarvan de kostenoverschrijding 5 mln. of hoger is. Dit lijstje kwam uit op een bedrag van meer dan 1 mld. Daar is natuurlijk ook bij een regeerakkoord niet meer tegen op te tanken, zelfs loodvrij. Ik heb eens uitgerekend dat op rijkswegen gemiddeld een kostenstijging van 54% optreedt ten opzichte van het bedrag waarvoor zij aanvankelijk in de boeken waren opgenomen. Ik vraag de minister dringend om eens een analyse te laten maken, bijvoorbeeld door het IBO, van de mate waarin zich kostenstijgingen hebben voorgedaan, en van de factoren die deze veroorzaken, dus van de verklaringen die ervoor zijn te geven. In zo'n projectenboek kan er van jaar tot jaar per project een beeld van worden gegeven waarmee wij zijn begonnen en wat de actuele stand van zaken is. Verder vraag ik de minister, de Kamer apart te berichten over de methodiek die zij gaat hanteren voor scherpere en dus betrouwbare kostenramingen, die weer de betrouwbaarheid van het MIT ten goede komen. De minister heeft daar goede voornemens voor; ook deze aanpak prijzen wij.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben het er met u over eens dat een projectenboek kan bijdragen tot een beter inzicht, hoewel ik wel bang ben van nog grotere stapels papier. Ik neem dat op de koop toe, want het idee wil ik niet weggooien. U zegt dat kostenstijgingen van meer dan 50% gangbaar zijn. Dat is een theoretische benadering. Pas dit eens toe op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de nieuwe convenanten. Hoe wilt u daarmee omgaan, want bij de convenanten wordt straks het prijspeil 1998 gehanteerd. Die regio's komen straks voor een gigantische kostenstijging te staan. Hoe gaat u aan de zorgen die u nu terecht uitspreekt, straks gevolg geven bij de convenanten die zijn afgesloten met de regio's?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind dat we alles op alles moeten zetten om de zaken zo aan te pakken, dat we kostenstijgingen in de hand houden. Mijn vraag aan de minister is om de Kamer een analyse te

geven van de factoren waardoor dit soort kostenstijgingen kunnen optreden, en de Kamer voorts op de hoogte te brengen van de methodiek die zij denkt te gaan toepassen om tot scherpere kostenramingen te komen. Dat is, vanuit mijn beoordelende rol, het minste wat ik moet vragen aan materiaal om te kijken of dat goed wordt aangepakt en hoe we het verder gaan doen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik kan de heer Van Heemst volgen, wanneer hij een projectenboek wil dat meer informatie geeft over de projecten als zodanig. Maar wanneer hij daar ook bij wil opnemen de kosten en de planning, dan ontstaat er een probleem, wanneer we, net zoals dit jaar, geconfronteerd worden met uiterst belangrijke informatie die slechts een week of negen dagen vóór de behandeling van het MIT aan de Kamer wordt verstrekt. Wat is zo'n projectenboek dan nog waard volgens hem?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik deel de zorgen van de heer Van Heemst en hij kan mij ook aan zijn zijde vinden, als het gaat om het beheersen van die kostenontwikkeling. Mijn vraag aan hem is: wat wil hij nu met de informatie bereiken? Wil hij taakstellende bedragen in het MIT? En als men met zo'n project boven dat bedrag uitkomt, is hij dan ook bereid tot herprioritering binnen zo'n project?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik merk grote belangstelling bij de collega's voor het punt dat ik aansnijdt en daarmee ook steun. Laten we nu eerst eens zorgen dat we het materiaal beschikbaar hebben om op basis daarvan met de minister verder te praten over de vraag hoe je dat probleem zo goed mogelijk in de hand kunt krijgen. Ik zie het als een groot probleem en ik denk dat we op basis van die informatie maar eens moeten kijken hoe we met z'n allen daar scherper inzicht in krijgen en de zaken beter kunnen bewaken. Ik voeg er nog één ding aan toe: natuurlijk zal het aan de vooravond van een MIT wel eens roerig zijn rond de projecten, maar dat neemt niet weg – in dit geval gaat de brief van 4 december over 20 tot 30 projecten – dat ik met zo'n projectenboek het beeld compleet kan maken, ook meerjarig, van die andere 400. Veel

van die projecten hebben vaak looptijden van vijf, tien, twintig jaar, waarin heel veel dingen overhoop worden gehaald en veranderen. Ik denk dat je met zo'n projectenboek ook de geschiedenis van een project beter in beeld krijgt vanuit de Kamer. Dat brengt mij op een punt dat ik er graag in zou willen hebben, te weten de procedurele gang en stand van zaken en knelpunten die zich daarbij aandienen, en voorts de samenhang – dat vind ik een belangrijk punt – tussen de kosten van aanleg en de kosten van onderhoud. Wij horen nogal eens in gesprekken met de regio's en met gemeentebesturen, dat Rijkswaterstaat de neiging heeft te kiezen voor "goedkope" investeringen voor de aanleg en niet echt te letten op de aanmerkelijk sleep die eraan vastzit voor wat betreft het onderhoud van zo'n weg, omdat het onderhoud dan een kwestie van later zorg is. Eigenlijk zou je in zo'n projectenboek, waar dat relevant is, moeten proberen alvast iets aan te geven van de relatie die er is tussen de investering in de aanleg en de kosten van onderhoud. Hetzelfde geldt een beetje voor de discussie bij het wetgevingsoverleg over de onderhoudskosten van het spoor, waar je ineens in de stukken die bij de begroting worden aangeleverd, ziet dat daar een ophoging van 350 mln. nodig is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik zou het betoeg van de heer Van Heemst in die zin wellicht nog wat willen aanscherpen door erop te wijzen dat ons signalen hebben bereikt, dat in diverse regio's het onderhoudsbudget zelfs aanmerkelijk is verlaagd. Dat is natuurlijk helemaal een slechte zaak. Ik vraag hem of hij het ermee eens is, dat goedkoop wat dat betreft toch wel een beetje duurkoop is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nu, dat is in wezen een ondersteuning van wat ik heb gezegd. Voorzitter! Ter wille van de tijd sla ik een aantal dingen over die meer betrekking hebben op een nieuwe opzet van het MIT, waaronder een sterkere status van de afspraken met de regio's. Ook sla ik over een opmerking over de noodzaak om de projecten die betrekking hebben op lokale en regionale infrastructuur eens wat op te schonen en daar de criteria – ik meen dat de minister dit

heeft toegezegd in de stukken – wat voor aan te scherpen.

Voorzitter! Ik wil mij geheel aansluiten bij de vragen van de heer Leers over de 2,3 mld., die in de brief van 4 december te voorschijn zijn gekomen. De vorige week heeft de commissie het stafbureau Rijksuitgaven aan het werk gezet om dat preciezer voor haar in kaart te brengen. Dat zijn vertrouwelijke notities, dus die lekken hier ook nooit uit. Ik kan er dus niet uit selecteren maar wel onthullen, dat ook in die notitie nog steeds een groot aantal onbeantwoorde vragen is opgeworpen. Ik zal ze stellen want ook op dat punt geldt, dat je het weliswaar eens kunt zijn met de vondst – en dat ben ik beginsel ook – maar dat je ook behoort te kijken naar wat er precies aan vastzit. Uit welk budget haalde de minister aanvankelijk de prijsbijstelling van 2,73 mld. die was gebaseerd op een prijsstijging van gemiddeld 3% per jaar? In de tweede plaats zou ik graag van haar een nadere toelichting krijgen op grond van welke afweging de geraamde prijsbijstelling is verlaagd van 3% naar 2% en in welke mate zij denkt of kan taxeren, dat aan die verlaging risico's zijn verbonden. Als ik het namelijk goed heb begrepen, werkt dat voor een periode van 12 jaar door. Kan zij toelichten of de verlaging van de geraamde prijsstijging alleen over het FES-gedeelte van de extra investeringsruimte is toegepast of ook voor het resterende deel? Waarom is dat voor dat resterende deel ook noodzakelijk? Hoe zit het nu uiteindelijk met het totaal van de rekensom? De minister komt op 875 mln. extra en 1480 mln. ofwel 2355 mln. in totaal. Opgeteld bij het oorspronkelijke bedrag van 9265 mln. – die vanuit het regeerakkoord waren ingezet – kom ik dan op 11.620 mln. Dan is er ten opzichte van het regeerakkoord – 12 mld. – nog steeds sprake van 380 mln. "te weinig". Waar is die 380 mln. dan gebleven? Hebben de intensivering ten behoeve van milieuvriendelijk vervoer – personen en goederen – wel of niet als bron van de 2355 mln. gediend? Die vraag is relevant, omdat we de verdeelsleutel in het regeerakkoord tussen milieuvriendelijk vervoer en wegen hadden neergelegd. De minister geeft in antwoord 27 aan dat ruim 900 mln. van de 2,3 mld., dat wil zeggen 40%,

ten goede komt aan wegen en dat dus de verhouding uit het regeerakkoord intact blijft, maar dat de verdeling wel wordt aangetast door de bestemming van de resterende 1,4 mld. "die op grond van de wensen van de regio's in wegen wordt geïnvesteerd". Wat ons betreft, wordt er nu een mechanisme gemaakt, waarin de verhouding tussen openbaar vervoer en wegen waar mogelijk de komende jaren weer zoveel mogelijk gelijk kan worden getrokken. Die balans is niet uit het lood geslagen, want dat zou wel erg overdreven zijn gezien het pakket van 12 mld., maar als we daar een correctie op kunnen aanbrengen, is dat ons een lief ding waard. Daarmee kom ik bij een tweede voordeel van die lijst met reserveprojecten, die met voorrang uitgevoerd worden. Op die reservelijst zou wat ons betreft overwegend moeten worden gekeken naar projecten voor milieuvriendelijk vervoer – personen- en goederenvervoer – en daarmee zou dat mechanisme om die balans weer te herstellen ook binnen handbereik zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Van die 12 mld. uit het regeerakkoord was 2 mld. gereserveerd voor de inpassing, 5 mld. voor de wegen en het overige voor openbaar vervoer. Wat rekent de heer Van Heemst allemaal tot wegen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Een weg is een asfaltlaag, waar je met een voertuig op vier wielen overheen rijdt. Maar mevrouw Verbugt vergist zich: het gaat niet om 12 mld. waaronder 2 mld. voor inpassing. In het regeerakkoord ging het 12 mld. voor investeringen in mobiliteit. Die 12 mld. is voor bereikbaarheid en dat bedrag is verdeeld volgens de verhouding die ik aan het begin van mijn bijdrage aangaf. Als die verhouding volgens het antwoord dat ik zojuist citeerde een beetje uit balans is geraakt – nogmaals, er is geen sprake van een wanverhouding – vind ik dat wij gezamenlijk iets moeten bedenken waardoor dat evenwicht de komende jaren op een mooie manier kan worden hersteld. Als wij de lijst met voorrangprojecten uit de verkenning- en planstudiefase vooral richten op milieuvriendelijk transport, komt dat evenwicht weer een beetje binnen

handbereik. Dat vind ik een bijkomend voordeel van die lijst.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Je kunt nog lang en breed discussiëren over het punt dat de heer Van Heemst aanroert, hoe je precies definieert wat openbaar vervoer is en wat wegen zijn. Daarover zullen wij nog wel eens spreken. De verdeling is zodanig hield geen grote oververtegenwoordiging van openbaar vervoer in.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag, dus de heer Van Heemst vervolgt zijn betoog!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Hoe zeker is zeker? Het is een grote verdienste van de minister dat zij het MIT als het ware op orde brengt via afspraken met de regio's. Toch weten we allemaal – ik wil dat hier gezegd hebben – dat elke zekerheid die op enig moment bestaat na verloop van tijd een betrekkelijke betekenis kan krijgen. Financiële ruimten kunnen tegenvallen. Dat geldt eveneens voor cofinanciering door provincies/gemeenten. De markt kan gaan haperen en politieke afwegingen kunnen anders komen te liggen. Ik zeg dat ook nog eens tegen de heer Leers. Met name vanuit zijn kring wordt ieder keer terugkomen op de besluitvorming of onderdelen daarvan over de HSL-Zuid en Betuwelijn. Dat gebeurt op basis van een vanuit zijn standpunt bezien begrijpelijke nadere politiek-inhoudelijke afweging. Anderen zullen zich dat recht ook willen voorbehouden voor het hele pakket tot 2010 dat nu aan de Kamer is gepresenteerd. Een van de eerste testen voor ons allemaal wordt de vraag, welke vernieuwingen in gebruik en type van verkeer- en vervoersmodaliteiten op basis van het NVVP noodzakelijk worden gevonden. Daarvan hoeven wij niet te schrikken, maar die vraag zullen wij allemaal onder ogen moeten zien.

De heer **Leers** (CDA): Bij het regeerakkoord werd 5 mld. ingezet voor weg- en infrastructuur. Nu wordt er 9,5 mld. ingezet, terwijl het CPB in zijn advies spreekt over 7,5 mln. De heer Van Heemst wilde daarvoor zelfs nul gulden inzetten. Ik kan daar geen touw aan vastknopen. De afwegingen van de heer Van



Heemst hebben een zeer chaotisch karakter.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben het eens met de heer Van Heemst dat er ruimte moet zijn voor nieuwe milieuvriendelijke ontwikkelingen. De minister zegt, dat zij over alle projecten uit dit MIT harde afspraken heeft gemaakt met de regio's. Dat houdt toch in dat daarop niet kan worden teruggekomen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik dacht dat de minister in een van haar antwoorden schrijft, dat zij zelf ook vindt dat onder bepaalde omstandigheden een nadere afweging van de prioriteitsstelling geboden kan zijn. Dat lijkt mij een verstandig voorbehoud. Ik zou met name de minister willen vragen, hoe zich de ruimte die zij zich in dat antwoord terecht verschafft, verhoudt tot de afspraken die met de regio's zijn gemaakt. Dat is natuurlijk een heel vitale kwestie. Overigens ligt die vraag ook op ons bordje. Bij een innovatief verkeers- en vervoersbeleid, dat zijn plaats moet krijgen in het NVVP, ziet de hele Kamer zich voor de vraag gesteld, welke wijzigingen in de keuze van modaliteiten – denk aan het ondergronds transport en aan de uitbouw van "Duurzaam veilig" – prioriteit moeten krijgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee, de heer Van Heemst vervolgt zijn betoog. U moet keuzes maken ten aanzien van de interrupties. Plaats interrupties als zij voor u zeer belangrijk zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In dit kader vraag ik vervolgens hoe wordt omgegaan met het budget voor inpassing, voor kwaliteit. Het is geen nieuws als ik zeg dat de opvattingen van de VVD aan de ene kant en de PvdA en D66 aan de andere kant over de kwaliteit van de inpassing van weg- en spoorwegprojecten stevig verschilden. De afgelopen jaren hebben wij regelmatig een tegenstelling gezien bij concrete projecten tussen een Kamer-meerderheid waarvan de PvdA en D66 altijd en de VVD zelden deel uitmaakten én de minister van Verkeer en Waterstaat over de aard en de kwaliteit van inpassingsmaatregelen. Ik roep in herinnering

de discussies over de spoorverdubbeling bij Abcoude, A4 Midden-Delfland en de brug/tunnel bij Kampen. Het is niet vervelend dat er verschillen van mening zijn. Bij de totstandkoming van het regeerakkoord zijn er dan ook langdurige en moeizame onderhandelingen gevoerd over de vraag of voor de kwaliteit van de inpassing een apart budget moest worden ingesteld en zo ja, hoeveel wij daarvoor zouden uittrekken. Daarbij werd uitgegaan van de concrete voorbeelden die ik zojuist noemde en van de uitvoering van een bijna kamerbreed gesteunde motie van de PvdA en D66. In die motie werd gevraagd, nader inzicht te geven in de vraag hoe moet worden omgegaan met de beoordeling van de kwaliteit van de inpassing. Uiteindelijk is er een compromis opgenomen in het regeerakkoord, dat 400 mln. per jaar opleverde voor de periode 1999-2003 – dat vergeet iedereen! – en nog eens 2 mld. voor de periode vanaf 2003. Dat compromis is gemaakt door mevrouw Jorritsma en de heer Crone. En ik meen dat de heer Van Boxtel namens D66 de onderhandelingen voerde. Maar in dat compromis ging het dus om 2,4 mld. Degenen die dat compromis gesloten hebben, zijn inmiddels tot grote hoogte gestegen. Het was dus een heel goed compromis, waarvoor zij royaal zijn beloond. De heer Crone is financieel woordvoerder van de PvdA-fractie geworden! Wat ons betreft wordt dat geld apart gezet totdat duidelijk is welk voorstel de minister doet voor de criteria die gehanteerd gaan worden om de bovenwettelijke kwaliteit van inpassing te beoordelen. Dat is een heel complex vraagstuk, waarbij je te maken hebt met de wettelijke inpassingskwaliteit, een beleidsmatige inpassingskwaliteit en wat daar nog bovenop wordt gezet. Op zo'n voorstel wachten wij al twee jaar. Gelet op deze motie en het regeerakkoord moet het gaan om de vraag welke toegevoegde waarde met extra kwaliteit kan worden bereikt. Het gaat dan niet om allerlei betrekkelijke en geringe inpassingen en aanpassingen waarmee aan enkele bezwaren tegemoet kan worden gekomen. Het zal gaan om zwaarwegende kwesties, zoals de inpassing in de vorm van een verdiepte of ondergrondse aanleg in een kwetsbaar landelijk gebied of in een druk bevolkt stedelijk gebied. Op die

manier kan een toegevoegde waarde voor een verdere stedelijke ontwikkeling worden gerealiseerd. Wanneer komt de notitie, waarom in de motie wordt gevraagd, naar de Kamer? En waarom is het geld uit het inpassingsbudget over heel veel projecten versnipperd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wat bedoelt de heer Van Heemst hiermee? Uit de voorstellen van het kabinet blijkt dat op basis van de tracéstudies al een verdeling is gemaakt. Neemt hij daarvan afstand? Met andere woorden, steunt hij het kabinet niet op dat punt? Dat is wezenlijk, omdat er sprake is van een doorvertaling in de afspraken met de regio's.

De heer **Leers** (CDA): Betekent dit in concreto dat de projecten die op pagina 4 worden genoemd door de heer Van Heemst niet worden geaccordeerd, waardoor deze projecten een openeindfinanciering hebben?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarover kom ik nog te spreken, voorzitter. Ik wilde slechts aangeven wat er volgens mij aan de hand is. Het bedrag van 400 mln. dat de onderhandelaars voor de periode 1999-2003 voor inpassingskwaliteiten hebben aangewezen, na die langdurige en moeizame onderhandelingen, is in de laatste ronde van het regeerakkoord door toedoen van de VVD alsnog overgeheveld van inpassing naar mobiliteit. Die overheveling is, door toedoen van de PvdA en D66, weer van een voetnoot voorzien in het regeerakkoord. Deze voetnoot is essentieel: "Gelet op de staat van voorbereiding respectievelijk uitvoering van investeringsprojecten die in 1999 tot 2002 tot kasuitgaven leiden, zal slechts een gering inpassingsbudget nodig zijn voor die periode. Daarom is voor 1999-2002 geen 400 mln. voor inpassing gereserveerd, doch toegevoegd aan de cluster bereikbaarheid, waardoor projecten kunnen worden versneld. Een nadere verdeling zal door de minister van Verkeer en Waterstaat worden voorgesteld." Waar is die 400 mln. gebleven? Ik voel mij net Thatcher: "I want my money back", zo zeg ik tegen mevrouw Verbugt. Het antwoord op vraag 31 luidt: "Bij de opstelling van het MIT 1999 is niet geïsoleerd

besloten over de bestemming van deze middelen. Op basis van een totaalprioriteitsstelling zijn de middelen verdeeld over deelbudgetten. Het is dus niet mogelijk om aan te geven om welke projecten het gaat." Van die laatste zin rolde ik van mijn stoel van verbazing. Waar is die 400 mln. gebleven? Er staat 400 mln. in het regeerakkoord. Er wordt 400 mln. beschikbaar gesteld. En de minister kan niet aangeven om welke projecten het gaat. Uit het budget voor inpassing van 2 mld. voor de periode na 2003 gebruikt de minister 800 mln. om voor lopende projecten de kosten van bovenwettelijke maatregelen te dekken. Hoe werkt dat precies? Het luistert nauw, dus ik wil er op zijn minst inzicht in hebben. Gaat het om kosten die al zijn geraamd voor die projecten en die dus worden overgeheveld naar het inpassingsbudget, of gaat het om extra kosten die mogen worden gemaakt voor extra inpassingskwaliteit? Om welke concrete projecten het bij die 800 mln. gaat, haal ik niet uit de stukken, terwijl daarover heel veel gedetailleerde vragen zijn gesteld. Aangegeven moet worden voor welke concrete projecten welke concrete maatregelen worden bekostigd uit die 800 mln. Ik citeer het antwoord op vraag 43:

"Bij het merendeel van de categorie nulprojecten worden de uitgaven gedaan voor bovenwettelijke inpassing. Dat varieert van de verfraaiing van geluidsschermen tot de meerkosten van een tunnel vergeleken met de kosten van een brug. Van het totaal van de categorie nulprojecten wordt gerekend met een percentage van 10 voor bovenwettelijke inpassing." Ook daarin wordt dus niet concreet aangegeven aan welke projecten welk deel van die 800 mln. wordt toegevoegd. De minister zegt dat de projecten deels reeds in uitvoering zijn. De projecten die nog niet in uitvoering zijn, worden voor 2003 in uitvoering genomen. Kennelijk was er voor de periode 1999-2003 geen sprake van de vermoede geringe aanslag op het inpassingsbudget, waarvan in de voetnoot wordt gesproken. Hoe zit dat? Als er reeds een royalere aanspraak was gedaan op de inpassingskosten tot 2003, zegt de voetnoot uit het regeerakkoord dat die 400 mln. bij voorrang aan dat doel moeten worden besteed.

De resterende 1,2 mld. is eveneens tamelijk versnipperd ingezet. Voor de grote knelpunten van de periode 1994-1998, die wij met dit budget wilden afwikkelen, zijn slechts bescheiden middelen uitgetrokken: 60 mln. voor de A4 Midden-Delfland en 30 mln. voor de spoorverdubbeling Abcoude. De grootste post van 450 mln. gaat naar de tunnel onder het Roerdal van de A73. Het antwoord op vraag 57 in het kader van de ICES-brief (25017, nr. 17) luidt:

"Met de zinsnede dat infrastructuurprojecten gebudgetteerd zijn op een uitvoeringswijze die aan de wettelijke en beleidsmatige eisen voldoet wordt bedoeld dat het in het MIT opgenomen bedrag voor een project gebaseerd is op een ontwerp, waarin wettelijke vereisten, zoals het opnemen van geluidsschermen, het voldoen aan de eisen met betrekking tot compensatie voor verloren gegane natuurwaarden en dergelijke is voldaan. Met de beleidsmatige eisen wordt bedoeld dat het ontwerp rekening houdt met een aantal zaken die niet strikt in wettelijke termen zijn opgenomen."

Dat is dus de basis vanwaaruit elk project vertrekt. Het kwaliteitsbudget was dus bedoeld voor een eindafweging van wat uit een oogpunt van maatschappelijk belang, van stedelijke ontwikkeling, van natuur en landschap in een concreet geval de beste oplossing is. Wij willen een aparte post in het Infrastructuurfonds, waarin het geld voor inpassing en kwaliteit is ondergebracht. Dat maakt het controleerbaar. Over de besteding kan nader worden beslist, nadat de Kamer de toezegde notitie over het inpassingskader heeft besproken. Voor de spoorverdubbeling Abcoude willen wij een bedrag van 176 mln. uittrekken, zodat deze verdiept kan worden uitgevoerd. Daar ging het met drie moties en een amendement om. Daar is de discussie vier jaar lang over gevoerd. Overigens spreek ik waardering uit voor de wijze waarop de vorige minister van Verkeer en Waterstaat na lang trekken en sjoeren door de Kamer de studie heeft laten uitvoeren.

De tunnel onder het Roerdal kan wat ons betreft eveneens uit dit budget worden gefinancierd. Dat wil mijn fractie wel veilig stellen, maar in mijn opvatting gaat het daarbij eerder om een beleidsmatige inpassing, omdat het kabinet

besloten heeft die tunnel in het tracébesluit op te nemen, dan om een bovenwettelijke inpassingseis. En tentatief – ik probeer natuurlijk ook een brug te slaan tussen de keuze die de minister heeft gedaan en wat wij ervan vinden – zou voor het overige deel de verdeling die de minister heeft toegepast voorlopig kunnen worden gehanteerd, anders raakt zij in de knoop met de afspraken die met de regio's zijn gemaakt. Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

Ter afsluiting van dit punt nog het volgende en ik kijk dan naar de grote staatsrechtsgesleerden onder ons. Doordat niet specifiek is aangegeven voor welke projecten de bedragen van 400 mln. en 800 mln. worden aangewend, wordt het de Kamer feitelijk onmogelijk gemaakt om die bedragen terug te amenderen naar een aparte post in het Infrafonds. Dus ik vind die versnippering op zichzelf al problematisch, maar ik vind het nog pijnlijker dat de Kamer niet in staat wordt gesteld om te beoordelen of dat in formele zin zo afgewikkeld moet worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kijk nu in de richting van de "big spender" onder ons. Ik hoor de heer Van Heemst een gat van 130 mln. slaan in de afspraken die de minister met de regio's heeft gemaakt. Ja, het geld moet ergens gevonden worden en als de heer Van Heemst voor het ene project nu 130 mln. meer nodig heeft, dan moeten andere projecten daar natuurlijk onder lijden. Daar maak ik mij grote zorgen over. Ik vind niet dat wij die onduidelijkheid en die onzekerheid kunnen laten voortbestaan.

De heer **Leers** (CDA): Gaat de heer Van Heemst, ondanks zijn theoretische bezwaren, wel met alles akkoord? Bent u er zich van bewust dat in de discussie rondom het FES en in de antwoorden op de vragen daaromtrent, nadrukkelijk naar voren is gekomen dat het inpassingspotje ook voor nieuwe infrastructuurprojecten zou kunnen worden ingezet?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn fractie heeft zelfs in het laatste debat over het FES gesteld dat die ruimte niet zou moeten worden geboden. Tegen mevrouw Verbugt zeg ik dat je je natuurlijk over van alles zorgen kunt maken. Ik maak mij vooral

zorgen over de mate waarin wij – mevrouw Verbugt, mevrouw Giskes en ik – erin slagen om recht te doen aan de afspraak uit het regeerakkoord. Tot slot merk ik op dit punt nog op dat ik al heb aangegeven dat ik een brug wil slaan tussen de inzet die de minister heeft gekozen en onze inzet. Waar het gaat om de besteding van het inpassingsbudget kiezen wij voor een voorlopige inzet. Wij kunnen dat pas goed en definitief beoordelen na het debat over de criteria die voor inpassing gehanteerd zullen moeten worden. Dan is er hooguit een probleem in termen van het voorbehoud voor een betrekkelijk korte periode. Er moet toch iemand zijn op die 12.000 ambtenaren van Rijkswaterstaat die dat fatsoenlijk in het vat kan gieten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Steunt de heer Van Heemst de minister in de afspraken die zij heeft gemaakt met de regio's?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijn complimenten aan de heer Van Heemst voor zijn diepgravend werk om bloot te leggen hoe de inpassingsdiscussie in de afgelopen jaren is verlopen. Ik ben het eens met zijn verhaal, maar ik snap niet dat hij daar geen consequenties uit trekt. Hij kan wel zeggen dat er inpassingsgeld moet komen voor de toekomst, maar het inpassingsgeld dat in de kabinetsformatie speciaal apart gehouden is voor die moeilijke projecten, is gewoon weg als hij met het voorstel van de minister akkoord gaat.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is een te gemakkelijke en te snelle conclusie. Ik pleit ervoor die 2,4 mld. apart te zetten in het Infracfonds, zodat wij over de besteding ervan kunnen beslissen aan de hand van het debat in de Kamer. Ik maak bij voorbaat duidelijk dat ik vind dat die verdiepte aanleg van het spoor bij Abcoude daaruit gefinancierd moet worden en ik maak duidelijk dat ik kan berusten in het feit dat de tunnel onder het Roerdal, die niet valt onder de criteria voor inpassingskwaliteit, toch daaruit gefinancierd wordt. Dat probleem moet namelijk worden opgelost. Het kabinet heeft ervoor gekozen om dit in het tracébesluit op te nemen na het debat in de Kamer. Dat is een andersoortige inpassing. Ik ben verder bereid om for the time being uit te gaan van de verdeling

die de minister heeft gemaakt. Zij kan dan ook voor 1999 verder werken met de regio's. Daar ligt dan wel het beslag op dat een nadere discussie in de Kamer nodig is over de vraag hoe we omgaan met de extra inpassingskwaliteit en waar zich dat op richt. Dat lijkt mij een zeer ordentelijke procedure, waar de coalitie, zeker mevrouw Verbugt die altijd heel precies is in dit soort dingen, mee uit de voeten moet kunnen evenals de minister.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heemst, u vervolgt uw betoog. Ik geef in uw termijn geen interrupties meer. U heeft in eerste termijn bijna 40 minuten gehad. U kunt dan uitrekenen hoeveel tijd u in eerste termijn nog heeft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Omdat ik de introductie van een tabel met reserveprojecten die eventueel bij voorrang kunnen worden uitgevoerd, erg belangrijk vind, zal ik nog ingaan op een aantal projecten voor openbaar vervoer. Ik begin met de onduidelijkheid die in een aantal opzichten bestaat over de Zuiderzeespoorlijn in relatie tot de Hanzelijn. Wij vragen de minister, ruimte te maken om de mogelijkheden van PPS voor de Zuiderzeespoorlijn te laten verkennen. De noordelijke provincies zijn hiertoe bereid. Ook vanuit de financiële wereld is hier belangstelling voor. Kan hieraan vanuit Verkeer en Waterstaat medewerking worden verleend? Kan de minister in dit debat nog eens duidelijk maken wanneer en hoe over de komst van de Zuiderzeespoorlijn in relatie tot de Hanzespoorlijn beslist gaat worden? Door de opmerking over het mogelijk concurrerend vermogen tussen de twee projecten krijgen heel veel mensen het gevoel dat dit een riskante ontkenning kan krijgen. Een volgend punt is de aansluiting van Randstadrail op het Rotterdamse Centraal Station. Vanuit Rotterdam is er de afgelopen weken terecht op aangedrongen dat uiteindelijk een fysieke integratie tot stand moet komen tussen Randstadrail en het bestaande metrostation. Is de minister bereid op korte termijn te laten uitzoeken in welke mate de variant van de gemeente Rotterdam voor een Proveniersboog aan een optimalisatie van het sleutelproject Rotterdam CS/HSL/Randstadrail kan bijdragen?

Dan de Noord-Zuidlijn Amsterdam. De Tweede Kamer heeft op 3 december een hoorzitting gehouden om een eerste indruk te krijgen van en een oordeel te kunnen geven over nut, noodzaak en vervoerswaarde. De PvdA staat in beginsel positief tegenover dit project om vervoerskundige en economische redenen. Het is een doorbraak dat de middelen voor de uitvoering nu via het FES zijn veiliggesteld. Over een aantal bijkomende kwesties zullen wij nog in alle rust moeten praten. Over een aantal zaken bestaan grote zorgen bij mensen in Amsterdam. Dit moet echter niet meer gebeuren onder het beslag dat de Kamer bij nader inzien het sein op rood zet. Dat zou een verkeerde inzet zijn van de vervolgdiscussie. Dat staat de afspraken in het MIT niet in de weg. Wij vinden dat Amsterdam daar na vandaag zeker op moet kunnen rekenen. Ik mag er misschien nog aan toevoegen dat ik het merkwaardig vind dat de heer Leers vanuit het CDA altijd spoor- en railprojecten ter discussie stelt. Hij doet dat systematisch. Het begint met de HSL-Zuid, vervolgens komt de Betuwelijn en hetzelfde dreigt nu weer te gaan gebeuren met de Noord-Zuidlijn. Kennelijk zijn grote projecten iets te groot voor zijn bevattingsvermogen.

De heer **Leers** (CDA): Dit is een belediging. Ik vind dat ik hierop mag reageren. Ik vind dat de heer Van Heemst dit terug behoort te nemen. Zo gaan wij hier niet met elkaar om. Kennelijk mogen wij van de heer Van Heemst wel praten over een groot project, maar geen andere conclusie trekken. Wij moeten het geld wel geven, we mogen erover praten, maar we mogen geen andere conclusie trekken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nu de heer Leers zich heel snel ontwikkelt tot een zeer fijngevoelig mens, maak ik hem mijn oprechte excuses. Maar ik blijf wel bij mijn punt. Het is zeer opmerkelijk dat de heer Leers er in een reeks van politieke debatten over grote projecten iedere keer in slaagt om projecten die te maken hebben met rails en spoorverbindingen, ter discussie te stellen. Niet eenmalig, maar gedurende een groot aantal jaren en altijd als het gaat om het spoor voor goederen of personen, weet hij een project in onzeker en onveilig vaarwater te krijgen.

De heer **Leers** (CDA): Ik stel vast, dat de heer Van Heemst uit eerdere confrontaties nog weinig heeft geleerd en dat hij nog steeds de persoonlijke confrontatie opzoekt en niet wil ingaan op de inhoud. Ik blijf het betreuren dat hij deze manier van discussiëren hanteert. Ik heb al eerder een aanvaring met hem gehad toen het ging over de HSL-lijn. Ik had begrepen dat hij daar iets fatsoenlijks van had geleerd, maar dat heeft hij niet gedaan en dat is tekenend voor de heer Van Heemst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil graag weten hoe het zit met de elektrificatie van de spoorlijn Nijmegen-Roermond, ook in het belang van de zuidtak van de Betuwelijn. Deze is niet in het MIT opgenomen, maar indertijd wel genoemd in relatie tot de A73 om een vergelijkbare bereikbaarheid te garanderen op deze belangrijke noord-zuidcorridor. Wat ons betreft zou dat ook weer een project kunnen zijn dat een plaats krijgt op de reservelijst waar ik het eerder over heb gehad.

Het MIT geeft aan dat de IJ-tram naar de nieuwe woonwijk IJburg na 2003 zal worden gerealiseerd. Versnelling zou op zijn plaats zijn met het oog op de ontsluiting van de gerealiseerde woonwijk. Wat mij betreft geldt hiervoor hetzelfde als voor het vorige onderwerp. Ik ben er verbaasd over wat er allemaal is gebeurd met de spoorverdubbeling Rotterdam Alexanderpolder-Nieuwerkerk aan de IJssel. In het MIT staat dat dit project komt te vervallen omdat er grote twijfels over bestaan of de spoorverdubbeling nog wel nodig is bij de introductie van 25 kV. Ik kan mij herinneren dat iemand ooit het schrappen van de spoorverdubbeling heeft gebruikt om de verdiepte aanleg van het spoor bij Abcoude te financieren en dat de Kamer toen de wind van voren kreeg omdat de spoorverdubbeling Rotterdam Alexanderpolder-Nieuwerkerk aan de IJssel toch broodnodig was. Ik vind dat de informatie die wij hierover krijgen, nogal heen en weer springt. Ik vraag de minister dan ook om eerst de uitwerking van de voorstellen met betrekking tot 25 kV en de opwaardering van het bestaande spoornet voor te leggen, om daarna definitief een beslissing te nemen over deze spoorverdubbeling.

Ik kom op de additionele lightrailprojecten. Wij willen heel graag dat het zuidtangent van de Floralijn wordt uitgevoerd als een sneltramvariant. Er is ons gezegd dat dit mogelijk is door de realisatie van publiek-private samenwerking. Zo zou de HTM een bijdrage willen leveren aan de financiering. In het MIT wordt een aanzienlijk bedrag geleverd voor de uitvoering van fase 1 en 2 vanaf 2000. Onze indruk is dat er een patstelling bestaat tussen aan de ene kant de provincie Noord-Holland en aan de andere kant de gemeente Haarlem, die zich buitengewoon inspant om de vertraming te realiseren. Volgens ons zouden de meerkosten van vertraming liggen tussen de 200 en 300 mln., wat echter een aanmerkelijk hoger rendement in het gebruik kan opleveren. Bovendien vormt de uitvoering zoals die nu is uitgewerkt, een van de vernieuwende lightrailprojecten. Wij vragen de minister een oordeel over dit project en verzoeken haar om in het plan van aanpak over lightrail uit te zoeken of er ruimte kan worden gemaakt om de vertraming alsnog tot uitvoering te brengen.

Naar de spoorverbinding Breda-Utrecht wordt een studie verricht conform de eerder door de PvdA gesteunde motie-Rosenmöller. Het is onduidelijk waar dit project in het MIT is gebleven. Ik vraag hierover dan ook opheldering.

In het MIT is de verkenningfase voor een nieuw project opgenomen, namelijk "opstelreinen algemeen", waarbij gekeken zal worden naar nut, noodzaak en urgentie van toekomstige opstelbehoefte. Kan de studie zodanig worden verbreed dat deze ook de vraag raakt hoe wij zouden kunnen komen tot een maximale verplaatsing van spoorwegemplacements uit het centrum van stedelijke gebieden? Als dit zo is, zouden wij dat toejuichen. Gegeven de verstrekkende consequenties die daaraan vastzitten voor stedelijke herinrichting en ontwikkeling, vragen wij dan ook om zo'n onderzoek uit te voeren in overleg met VROM. Onduidelijk is wat er gaat gebeuren met de NS-stations Almere. Tot 2003 is een bedrag van 44 mln. opgenomen voor 40 stations. Welke prioriteitsstelling wordt daarbij gehanteerd? Gezien de omvangrijke Vinex/Vinac-taakstelling zouden de stations Almere Buiten/Oost en Almere Poort snel moeten worden

aangelegd. Het is indrukwekkend als je hoort en ziet wat voor een gigantische instroom en dus ook toename van de bevolkingsomvang in Almere plaatsvindt en nog verder zal plaatsvinden.

Hoe staat het met de plannen voor de spoorverdubbeling Breda-Tilburg station Reeshof? Wanneer wordt dit station volgens planning gerealiseerd?

Wat het hoogwaardig openbaar vervoer regio Eindhoven betreft, zal ik graag horen – ik heb dat niet zo goed kunnen opmaken uit de met de provincie Noord-Brabant gemaakte bestuurlijke afspraken – of de financiële problemen nu uit de weg zijn geruimd. Ik meende dat er nog een gat of een gaatje in de financiering zit.

In het regeerakkoord is vastgelegd dat er een plan van aanpak voor lightrail moet komen. Wanneer kan de Kamer daarover beschikken en zal daarin ook worden ingegaan op de projecten die in de tweede fase tot uitvoering moeten komen? Welke raming is vooralsnog beschikbaar voor de kosten van deze tweede fase? Voor een aantal kwesties zal in het plan van aanpak moeten worden aangegeven waar en hoe knopen moeten worden doorgehakt, bijvoorbeeld als het gaat om technische specificaties. Op dat punt kunnen zeer lastige kwesties ontstaan tussen steden en openbaarvervoersbedrijven. Neemt de minister hierin het initiatief? Hoe beoordeelt zij de plannen voor hoogwaardig openbaar vervoer van Amersfoort CS naar Vathorst? In Het Parool van 10 september 1998 laat het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam weten dat met Verkeer en Waterstaat "binnenkort onderhandelingen beginnen over het opknappen van bestaande metrostations. Daarmee is een bedrag van 100 mln. gemoeid." Heeft zo'n verzoek in beginsel kans van slagen en wanneer is er duidelijkheid over de vraag of het Rijk aan deze renovatie wil meebetalen? Naar aanleiding van het wetgevingsoverleg heeft de minister de Kamer bij brief van 13 november laten weten, dat het tweede tactisch pakket met 316 mln. is verlaagd voor de periode 1999/2003. Deze verlaging is ingezet ten behoeve van de meeruitgaven railonderhoud. Onduidelijk is waar dat bedrag van 316 mln. vandaan komt, aangezien er volgens het Infraconds slechts 2

kilometer spoor bij komt. Hoe zit dat precies? De verwijzing in de brief van 13 november naar de bladzijden 47 en 48 geeft mij niet voldoende inzicht in de opbouw. Ten aanzien van de projecten die daardoor vertraagd worden of dreigen te worden, zoals het viersporig maken van de lijn Eindhoven-Liempde, zou kunnen worden overwogen ze te plaatsen op de reservelijst van projecten die met voorrang worden uitgevoerd.

Ik kom tot een aantal opmerkingen over wegen, in de eerste plaats de tweede Coentunnel. Welke verwachtingen heeft de minister van een mogelijke financiering door middel van PPS? Is dat al nader verkend? Ziet zij de invoering van tol of een heffing in de bestaande tunnelverbindingen als een noodzakelijke en onvermijdelijke voorwaarde om private financiering mogelijk te maken? Als nu toch een bredere heroverweging plaatsvindt en de minister eraan mee wil werken, zou ik het interessant vinden wanneer ook zou worden verkend (zoals de gemeente Amsterdam en de lokale milieubeweging hebben gevraagd) of door middel van een pakket flankerend beleid de capaciteit van een eventuele tweede Coentunnel zoveel mogelijk wordt beperkt en bij uitsluiting gericht op zakelijk verkeer. Wij willen voorstellen de aanleg van de A4 Midden-Delfland te verschuiven naar de periode na 2010. Wij hebben altijd al zeer veel moeite gehad met deze weg, maar wij zien nu ook een aantal ontwikkelingen die de vraag rechtvaardigt of deze weg nog wel in alle opzichten nodig is. Op de as Rotterdam-Den Haag-Amsterdam is veel in beweging en wordt ook terecht zeer veel geïnvesteerd in openbaar vervoer. De binnenlandse HSL-shuttle tussen Amsterdam en Rotterdam gaat rijden, met Randstadrail wordt een begin gemaakt, waarna Randstadrail zal worden uitgebouwd en versterkt, er komt rekeningrijden rond Den Haag en Rotterdam aan, hetgeen mede is bedoeld om de wegcapaciteit in de spits beter te benutten, en de A4-zuid is definitief van de baan, althans in ieder geval tot het jaar 2010. Volgens ons is er dan ook voldoende reden voor herbezinning. Dat kan nog nader worden bekeken in het kader van het NVVP, als wij ons weer voor een langere periode afvragen wat er allemaal moet gebeuren, ook in dit deel van de

Randstad. Laten wij het zekere voor het onzekere nemen. Ik zal daarover eventueel een motie indienen. Als wij de A4 verschuiven naar de periode 2010, zijn wij van een heleboel ellende af. Ik denk aan inpassingskosten en alles wat ermee is gemoeid. Dat zou betekenen dat een bedrag van ongeveer 430 mln. – harde pegels, mevrouw Verbugt – vrijvalt. Wij willen dat geld bij voorkeur inzetten om een ander knelpunt waarover al 15 jaar wordt gediscussieerd, namelijk de spoorverdubbeling in Delft op te lossen en deze voor 2010 mogelijk te maken. Daarbij is een behoorlijk PPS-potentieel aanwezig. De A11-oost, Alphen a/de Rijn-Bodegraven. Wij juichen het toe dat met de provincie Zuid-Holland overeenstemming is bereikt over de uitvoering. In het AD van 10 november 1998 zegt Ted Jansen gedeputeerde voor vervoer in Zuid-Holland: "Wij gaan niet met lege handen naar de minister. Particuliere bedrijven zeggen dat het mogelijk is met nieuwe funderingstechnieken de weg voor 100 mln. aan te leggen." Wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt? Gaat het inderdaad om een aanmerkelijke besparing? N35, Zwolle-Almelo. Het MIT gaf uitvoering aan na 2010 tenzij er eerder geld beschikbaar komt. Wij zijn gelukkig met de package deal voor rijksweg 35, Wierden-Almelo-Nijverdal en de omlegging Ommen die in het overleg tussen de provincie en de minister zijn afgesproken. Uit een oogpunt van veiligheid en leefbaarheid zijn wij met name tevreden over de afspraken die betrekking hebben op de passage Nijverdal en de omlegging Ommen. Wat betreft de afronding van de studie naar de rondweg A15 naar A18, Varsevelt-Enschede vragen wij de minister om vanuit het Rijk een bescheiden bijdrage te leveren aan de afronding van die studie en dat niet alleen ten laste van de provincie te brengen. Is zij daartoe bereid? A50, Eindhoven-Oss. Volgens het MIT zou de uitvoering gereed zijn in 2006. Wij wilden na dat ongelukkige amendement alles op alles zetten om de uitvoeringsperiode te bekorten. Door de oneigenlijke uitleg van dat amendement is de uitvoering vertraagd geraakt. De brief van 4 december 1998 laat zien, dat met de provincie is afgesproken, dat de weg

alsnog in 2003 in gebruik kan worden genomen. Wij zijn buitengewoon gelukkig met deze correctie. De N57, Middelburg-Veerse dam. Wij zijn tevreden over de afspraak die met de provincie Zeeland is gemaakt. De N57 kan worden uitgevoerd in de periode 2007-2010. Daarvoor is 270 mln. beschikbaar gekomen. Bovendien is de mogelijkheid verkend om vanuit de provincie een versnelling aan te brengen door middel van voorfinanciering. Hoe schat de minister in dat dit concrete project ook daadwerkelijk via voorfinanciering verder kan worden versneld? Zeeland heeft er zeer lang op zitten wachten. De A73, Venlo-Maasbracht. De fractie van de PvdA accepteert de uitkomst van het overleg met de provincie Limburg. Verleden jaar hebben wij al gezegd, na te gaan of een deal kan worden gesloten, waarbij van de oostoever naar de westoever kan worden gekomen met het oog op kostenbesparingen. Wij zouden de winst dan delen. De A73 zou alleen nog problematisch zijn geweest als de tunnel onder het Roerdal zou hebben ontbroken. Nu dat is geregeld, zij het in onze ogen op een wat oneigenlijke manier, is er geen reden dit project opnieuw ter discussie te stellen. Het blijft in mijn ogen merkwaardig, dat verleden jaar de ene provincie na de andere de Kamer wist te vinden om uit te leggen, dat in het MIT een ander jaar van uitvoering stond dan zij met de minister hadden afgesproken. Mevrouw Verbugt kan wel zuchten en kreunen, maar ik blijf dit een merkwaardig punt vinden. Alle provincies wisten ons vorig jaar te vinden, maar uit Limburg hebben wij niets gehoord. De afspraken over de A68 en de A74 zijn in lijn met moties die wij in het verleden hebben ingediend dan wel gesteund en zitten dus terecht in dat pakket. Ik kom tot de N9, de weg van Alkmaar naar Den Helder, het onderdeel Koedijk naar de Stolp. Kan de minister toelichten waarom voor deze weg geen geld extra wordt uitgetrokken naar aanleiding van het bestuurlijk overleg met de provincie Noord-Holland? Wat houden de afspraken die zijn gemaakt concreet in? Dadelijk ligt er het beste plan uit een oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar is het beschikbare bedrag niet opgehoogd. Wij zien in de aanleg van deze weg ook iets van compensatie voor de

teloorgang van veel werkgelegenheid in de kop van Noord-Holland. Dat is onvermijdelijk voorzover het de marine betreft, maar de kop van Noord-Holland mag geen verloren land worden. Ik verzoek de minister in te gaan op de economische betekenis van een volwaardige uitvoering van de N9, naast de aspecten van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De uitvoering van "Duurzaam veilig" in Zeeuwsch-Vlaanderen dreigde te stagneren, doordat de N61 (Hoek-Schoondijke) verdrag tot uitvoering zou komen. Is die dreiging weggenomen? Welke effecten heeft de totstandkoming van de vaste oeververbinding op deze weg? Zou het draagvlak voor "Duurzaam veilig" wegvallen als de uitvoering ervan verder naar achteren werd geschoven?

Ik sluit mij graag aan bij de vraag om een vergelijking te maken met de kosten die zijn gemoeid met de alternatieven die op tafel zijn gelegd voor de kruising van de N44 met de noordelijke randweg Den Haag. Ik teken daarbij aan dat het op het eerste gezicht wat mij betreft geen rijksprioriteit moet zijn om daar veel extra geld in te steken. Ik vind het wel interessant als de betrokken gemeente Wassenaar bereid zou zijn, uit eigen middelen een substantiële bijdrage te leveren aan die verbetering.

Ik sluit mij aan bij de vragen over de ruimte die er nog is om de A15-oost en -west als één project te blijven voorbereiden, overigens met handhaving van het budget dat voor het oostelijke deel is uitgetrokken. Welke problemen spelen op dit moment een rol – ik heb er tientallen brieven over gehad – bij de situering van de klep van de nieuw te bouwen brug in de N50 bij Kampen? Nogal wat scheepvaartbedrijven en andere belanghebbenden doen hun beklag over de opstelling van Rijkswaterstaat. Heeft met deze bedrijven overleg plaatsgevonden? Zal dat nog gebeuren? Is aan de geopperde bezwaren alsnog tegemoet te komen?

In algemenere zin wil ik nog iets herhalen wat naar voren is gekomen in de schriftelijke voorbereiding. Ik ben heel erg benieuwd naar de prognoses en de opvattingen die bij het Rijk en met name bij de minister bestaan inzake de ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied. Er is sprake van enorm veel druk om daar

een uitbundige groei mogelijk te maken, wat veel relaties heeft met de verkeersafwikkeling van de goederenstromen die daardoor op gang komen. Zijn ook ontwikkelingen aan de gang die in een aantal opzichten niet meer opleveren van het verplaatsen van goederenstromen van het Rotterdamse naar het Amsterdamse havengebied? Ik vind dat de minister daarop moet reageren.

In het Financieele Dagblad van 10 december jongstleden staat een bericht over problemen die zijn ontstaan tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam over het onder de grond brengen van de A10-zuid, zodat daarboven gebouwd kan worden. Daar kan een interessant stukje nieuwe stad en bedrijvigheid ontstaan. Rijkswaterstaat ziet risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hoe zit dit? Is sprake van een onoverkomelijk bezwaar? Voorzitter! Ik wil nog een aantal korte opmerkingen maken over het goederenvervoer per spoor. De PKB-procedure loopt voor het spoor Roosendaal-Bergen op Zoom. De provincie Noord-Brabant trek dat. De vraag uit de regio is of dat project dat slechts de aanleg van 8-10 kilometer spoor behelst, zou kunnen worden geplaatst in een bredere context van goederenvervoer van en naar het Rotterdamse en Antwerpse havengebied. Bestaat bij de minister de bereidheid, tot die verbreding over te gaan?

Volgens het Centraal overleg vaarwegen is een substantieel bedrag extra nodig om het goederenvervoer per water zo goed mogelijk en zoveel mogelijk te benutten. Ik verzoek de minister de komende maanden wat scherper uit te vissen en door te ploegen om welke verbeteringen van het goederenvervoer per water het de komende jaren zou kunnen gaan. Ik vind dat wij dit perspectief moeten hebben. Als dit bruikbare projecten oplevert die verdere verkenning behoeven, zouden wij dat prima projecten vinden voor plaatsing op de reservelijst.

Ik kom tot enkele resterende punten. Ik begin met het budget voor fietsenstallingen bij stations. De PvdA-fractie heeft bij monde van Rob van Gijzel bij het begrotingsdebat al laten weten dat extra geld moet worden uitgetrokken voor fietsenstallingen bij stations. De minister heeft voor een deel gehoor gegeven aan

deze breed door de Kamer ondersteunde wens door vanaf 1999 10 mln. extra voor dit doel uit te trekken. Naast de bijdrage van 5 mln. via de leningensector blijft er in 1999 nog een tekort bestaan van 37 mln. Wij zullen in een amendement voorstellen, die 37 mln. alsnog binnen de begroting te vinden via een verschuiving. Voorzover ik het nu kan overzien, wordt dat geld gehaald uit bedrag dat voor extra kosten beheer en onderhoud spoorwegennet te voorschijn is getoverd. Vervolgens richt ik mij op de bespaarde kosten in verband met de geboorde tunnel voor de HSL-zuid. De minister heeft laten uitzoeken of een gegraven tunnel wel of niet valt binnen de desbetreffende planologische kernbeslissing en welke kostenbesparing eventueel optreedt. Haar conclusie luidt dat "een andere uitvoeringswijze dan de boortunnel alleen mogelijk is als de PKB en het tracébesluit moeten worden gewijzigd". In het gunstigste geval betekent dat een vertraging met een jaar; wij hebben het dan over uitvoering vanaf 2006 of later. In het slechtste geval zijn we een groter aantal jaren verder.

Voorzitter! Wie de urgentie ziet van deze uitvoering, in relatie met het zoveel mogelijk voorkomen van het vliegverkeer binnen Europa, kan een dergelijke vertraging niet voor zijn rekening nemen. De vorige minister had al dezelfde conclusie getrokken. Het betreft dus een mogelijke besparing van maximaal 500 mln., die met compenserende maatregelen al gauw 100 tot 200 mln. lager uitvalt. Wij steunen de minister in haar afweging van risico's op vertraging en te behalen financieel voordeel. Ik zou er verder op willen wijzen dat de Kamer een groot aantal wensen heeft geuit in verband met allerlei knelpunten langs HSL-Zuid. Ik doe er niet aan mee maar als de weg wordt opgegaan van besparingen door middel van nieuwe tunneltechnieken, moeten die middelen voor die knelpunten worden ingezet, óók ten zuiden van Rotterdam en bij Breda. Dit geld mag dan niet worden gezien als een potje dat mooi kan worden ingezet om allerlei andere dingen te gaan doen.

Voorzitter! Wij menen dat de bruikbaarheid van transferia opnieuw in het zonnetje moet worden gezet, mede in combinatie met de stadsdistributie van goederen. De noodzaak om deze kant op te gaan,

is nog altijd aanwezig. De vraag rijst voortdurend of de overheid of het particulier initiatief dit moet trekken. In elk geval is het opvallend dat hieraan in het MIT nauwelijks aandacht wordt gegeven. Wat is de opvatting van de minister hierover en welke initiatieven kunnen worden verwacht? Hoe ziet zij de relatie tussen transferia en de heffingspunten voor het rekeningrijden? Er zou wel eens een ingrijpende ruimtelijke component verbonden kunnen zijn aan het tot stand brengen van die heffingspunten, wanneer vóór die punten transferia worden gewenst en wanneer daar ook de stedelijke distributie wordt geregeld. Graag verkrijg ik de toezegging dat de minister dit nader laat onderzoeken. In Amsterdam is het stedelijke vrachtverkeer met 40% teruggebracht als gevolg van afspraken tussen gemeente en stadsvervoerders. Het zou mooi zijn wanneer die aanpak ook naar andere agglomeraties zou kunnen worden geëxporteerd.

Voorzitter! Ik kom tot een conclusie. Op hoofdpunten gaan wij akkoord met de voorstellen van de minister. De middelen voor inpassing en kwaliteit moeten in een apart onderdeel van het infrafonds worden ondergebracht. Voor de spoorverdubbeling bij Abcoude kiezen wij voor verdiepte aanleg. De uitvoering van de A4 Midden-Delfland kan worden verschoven tot na 2010 of geplaatst worden op de lijst van volledig via PPS te financieren projecten; met de opbrengst kan de verdiepte spooraanleg bij Delft worden gerealiseerd. Voor milieuvriendelijk vervoer moet er een reservelijst komen die aangeeft welke projecten uit het MIT bij voorrang uitgevoerd worden als extra geld beschikbaar komt. Het MIT in zijn huidige vorm heeft zijn langste tijd gehad. Het NVVP zal dwingen tot het maken van nieuwe keuzen en prioriteiten.

De vergadering wordt van 13.40 uur tot 14.25 uur geschorst.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wat een begin van een ommekeer had kunnen zijn, is uiteindelijk een bevestiging geworden van de mobiliteitspolitiek die in Nederland al vele jaren de boventoon voert. De eerste reacties na het uitkomen van het MIT waren positief, zowel in het

parlement als daarbuiten. Eindelijk werd er gedaan wat iedereen al jaren vond: prioriteit leggen bij het openbaar vervoer en niet bij meer wegen. De minister kon het zo mooi zeggen: "Er is gewoonweg niet genoeg ruimte. Bovendien trekken nieuwe wegen ook weer auto's aan." Inmiddels hebben wij in Nederland bijna 6 miljoen auto's en wereldwijd de hoogste autodichtheid per vierkante kilometer. Hiermee draagt de auto niet alleen bij aan de toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar ook aan de doorsnijding van vele natuurgebieden. Wat wel eens wordt vergeten, is de enorme hoeveelheid ruimte die geparkeerde auto's innemen. In veel steden loopt het zo uit de hand, dat mensen met jonge kinderen de stad uitgaan om voor hun kinderen een plezierige en veilige woonomgeving te vinden. Dit komt de sociale en economische positie van steden niet ten goede en bevordert bovendien het woonwerkverkeer. Uiteindelijk moeten al die auto's op al die verbrede en nieuwe wegen weer ergens de stad of de wijk in. Met andere woorden: gaan wij de kant op van de Amerikaanse situatie? Het lijkt er wel op. Deze aanslag op de leefbaarheid hoort misschien wel in het pakket van de minister voor het grotestedenbeleid.

Er is dus geen sprake van een trendbreuk. Was het niet de PvdA die voor de verkiezingen uitsprak: nul gulden voor nieuwe wegen? De heer Leers zei het ook al. In de kabinetsperiode werd het al snel 5 mld., bijgeschreven onder druk van de VVD. Inmiddels zitten wij al op 9 mld., ongeveer de inzet van de VVD tijdens de kabinetsformatie. Als de VVD volgens persberichten en uitlatingen in de pers twijfels uit over de Noord-Zuidlijn, een van de grote openbaarvervoerprojecten voor de komende jaren, is het fiasco voor de Partij van de Arbeid compleet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U refereert aan persberichten die wij hebben doen uitgaan. Mij is daar niets van bekend.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Misschien drukte ik mij wat ongelukkig uit. Ik bedoelde berichten in de pers, in het bijzonder in Het Parool van afgelopen zaterdag. Het gaat mij niet alleen om de keuze die nu gemaakt is, maar ook om de werking die ervan uitgaat.

Er zijn immers nog veel meer wegprojecten in Nederland waarvoor de komende jaren lobby's te verwachten zijn. De heer Leers heeft er al vele genoemd, die ik niet zal herhalen. Met het besluit dat nu genomen is, worden de lobby's ondersteund.

Is er dan niet het lichtpuntje van de openbaarvervoerontsluiting van Vinex-locaties en het Randstedelijke openbaar vervoer? Hiervoor zijn toch echt contracten ondertekend, die nu zijn nagekomen? Laten wij beginnen met de grootste Vinex-locatie van Nederland, Leidsche Rijn bij Utrecht/Vleuten. In 2005 wonen daar 50.000 mensen. Het stedenbouwkundige concept is volledig op openbaar vervoer en fiets afgestemd. Rond HOV- en NS-stations is er flink verdicht. Er moeten twee HOV-lijnen komen, die aangetakt worden op Utrecht CS. De kosten van deze HOV-lijnen zijn 290 mln. Het Rijk stelt slechts 180 mln. ter beschikking. Er moet nu dus op bezuinigd worden, bijvoorbeeld door de vrijbaanstatus op te geven. In Leidsche Rijn ligt nu één NS-station; er moeten er twee bij komen. In het Vinex-contract staat dat de spoorverdubbeling tussen Woerden en Geldermalsen binnen de planperiode gerealiseerd moet worden. In het MIT 1999 staat echter dat deze spoorverdubbeling klaar is in 2008/2009. Het project staat nog in de planfase en het is dus de vraag of het geld dat erachter staat voor de komende jaren, echt hard is. Met andere woorden: de bewoners van Leidsche Rijn hebben tegen die tijd allang twee auto's per huishouden. Misschien is het beter met de fiets. Leidsche Rijn kent een fijnmazig fietsnetwerk. Het is slechts 25 minuten fietsen naar de Utrechtse binnenstad. Je moet dan wel het kanaal en de A2 over, maar daarvoor is een fietsbrug gepland. Deze was toegezegd en stond in het MIT, maar wij zien haar nu niet terug. We zien wel in de besluitenlijst, ten aanzien van Utrecht, dat daar een afspraak over gemaakt is, maar het is mij niet precies duidelijk wat de status van die afspraak is, behalve dat er ook voorgefinancierd gaat worden. Maar wanneer het dan in het MIT gefinancierd kan worden, staat er niet bij. Wat dat betreft ben ik er pessimistisch over hoe met de grootste Vinex-locatie van Nederland wordt omgegaan. Dan wat betreft de andere Vinex-locaties: Amsterdam krijgt wel geld

voor de IJtram, maar niet op een dusdanige tijd dat deze aangelegd zou kunnen worden voor het rijks­geld, als er al veel mensen wonen. Als Amsterdam dat wel op tijd wil realiseren, moet men er zelf 70 mln. bij leggen. Tilburg wacht al jaren op het NS-station in de Vinex-wijk De Reesen. Ten aanzien van de Waalsprong bij Nijmegen, ook een Vinex-locatie, is er nog geen zicht op fiets- en OV-ontsluiting over de Waal. Ik noem voorts Randstad-rail, tussen Den Haag en Rotterdam: het is op zich positief dat er nu een deel gefinancierd wordt, maar het is niet duidelijk of ook de echte Randstadrailplannen met een naadloze overstap gerealiseerd kunnen worden. Ook negatief is wat dat betreft dat de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht vertraagd is en naar achteren is geschoven. "In geen andere maatschappelijke sector lijkt de effectiviteit van het bestuurlijk bestel zo laag te zijn als bij het verkeers- en vervoersbeleid", concludeert de Raad voor Verkeer en Waterstaat dan ook naar aanleiding van het falen van het beleid van de afgelopen jaren om te komen van modal shift naar duurzaam vervoer. Bij de begrotingsbehandeling heb ik gezegd dit nieuwe beleid van de minister, om te kiezen voor openbaar vervoer, van harte te steunen. Ik sprak daarbij echter uit dat ook haar voorgangers deze ambitie uitgesproken hebben, maar toch steeds weer voor meer asfalt kozen. Nu, na alle enorme wijzigingen die vorige week één minuut voor twaalf in het MIT zijn gekomen, kan ik alleen maar zeggen dat de minister faalt om een accentverschuiving te bewerkstelligen. Wat is dit MIT voor beschamende exercitie geweest? De minister stuurt een MIT naar de Kamer en gaat vervolgens de regio in om wensen aan te horen. En vlak voor de MIT-behandeling wordt er nog voor miljarden nieuw asfalt toegevoegd. Opeens kunnen de inpassings­gelden voor de periode 2003 tot 2010 worden ingezet voor projecten die zelfs vóór 2003 uitgevoerd worden, en voor inpassingselementen van de infrastructuur die reeds lang in een tracébesluit waren vastgelegd. De minister geeft aan dat dit het bedrag is voor bovenwettelijke inpassing waar we het tot 2010 mee moeten doen. Voor de overige projecten is dus, zoals zij ook aangeeft in haar laatste set antwoorden, geen cent

bovenwettelijke inpassing meer over. Dat is natuurlijk volkomen onrealistisch; dat weet iedereen. We weten hoe groot de weerstand tegen infrastructurele projecten kan zijn. Een project waarbij geen middelen worden uitgetrokken om de doorsnijding van natuurgebieden en woongebieden te mitigeren, is niet alleen onwenselijk, maar is ook in een vol land als Nederland ondenkbaar. De minister creëert met dit beleid de budgettaire problemen voor morgen, want niet alleen liggen er afspraken over de aanleg van infrastructuur, ook met betrekking tot inpassing zijn er toezeggingen gedaan. Ik wijs als voorbeeld naar de toezeggingen over de inpassing van een eventuele A4 door het voor de natuur zo waardevolle gebied Midden-Delfland. De kosten van deze toezegging overschrijden veruit het bedrag van 60 mln. Het lijstje dat de verdeling van de 2 mld. inpassings­gelden weergeeft, blinkt uit in willekeur. Met gemak hadden diverse andere inpassingsmaatregelen eraan toegevoegd kunnen worden, zoals een tunnel in het Groene Hart. De willekeur van het lijstje weerspiegelt de opzet van de brief van 4 december. Recht tegen het regeerakkoord in wordt de pot bereikbaarheid verhoogd van 12 mld. tot 15,5 mld. – door toevoeging prijscompensatie en door toevoeging van de pot inpassing, die blijkbaar nooit een specifieke bestemming had. Dan kom ik te spreken over de convenanten. Het betreft hier convenanten die bij ondertekening uitgebreid in de pers zijn gepresenteerd, maar vorige week bij een verzoek om openheid van de zijde van de Kamer "vertrouwelijk" bleken te zijn. Ik heb ze bekeken en het is lachwekkend dat de minister dit durft aan te voeren als onderbouwing om het MIT dat naar de Kamer is gezonden, zo ingrijpend te veranderen. Ik citeer er enkele. Bij de A50 in Brabant wordt gesproken van: "het Rijk zal zich inspannen" om de weg aan te leggen. Bij de A50 in Gelderland beoogt het convenant om "voor de A50 en A73 planstudie en besluitvorming in onderlinge samenwerking te doorlopen". Dit is dus niet meer dan afstemming van procedures. Bij de N35 in Zwolle wordt slechts geregeld om een bepaald tracé planologisch vrij te houden. Het was, op enkele uitzonderingen na, dus helemaal niet

nodig om deze afspraken als verbindend en verplichtend te beschouwen. Een paar gesprekken met belanghebbenden hebben de minister van mening doen veranderen. De Kamer heeft ontsteld gereageerd op alle toezeggingen die de voorganger van deze minister gedaan zou hebben aan de regio's. Nu blijkt, dat deze minister kampioen hierin zal zijn want op 1 en 2 december zijn er met de regio's afspraken gemaakt die, na deze behandeling, volgens haar brief met antwoorden van 11 december zijn "te beschouwen als bindend voor de aanleg van de desbetreffende infrastructuur". De heer Van Heemst heeft ook al om opheldering gevraagd over deze passage, want het zou betekenen dat de beleidsvrijheid de komende jaren heel gering is, omdat het MIT op die manier tot 2010 dicht zit. De minister wijst in haar antwoorden op vragen van de Kamer over de onzekerheden in de komende jaren op de mogelijkheid tot herprioritering. Hoe moet dat gezien worden in het licht van die bindende afspraken? Nog sterker gelden de bedenkingen over deze afspraken van de minister over projecten in de planstudie, zoals de A50 tussen Valburg en Grijsoord, de omleiding Ommen, de A74 en de N35 bij Zwolle. Door burgers en allerlei organisaties wordt vaak gezegd dat deze studie en alle inspraak maar een wassen neus is, die hoogstens de kleur van de vangrail kan beïnvloeden. Nu bevestigt de minister dit beeld van een gesloten ministerie, omdat er voordat er nog maar een studie ligt, de aanleg al aan de orde is en voordat de inspraak er ligt al afspraken worden gemaakt die "bindend zijn voor de aanleg van de desbetreffende infrastructuur". Ook met het fietsbeleid wordt nog geen nieuw accent aangegeven. De minister heeft weliswaar in haar eerste overleg met de nieuwe Kamer het belang daarvan aangegeven, ook in het kader van de ketenmobiliteit, maar er komt voorlopig geen geld voor stationsstallingen. Niet alleen deze minister heeft verwachtingen gewekt, ook de vorige. Deze heeft een convenant gesloten waarin is afgesproken, dat het Rijk de infrastructuur betaalt, evenals de stallingen en gebouwen. Het RIB toetst en ontwerpt en NS-stations beheert. Er wordt zelfs de komende



jaren 5 mln. bezuinigd. Op aandringen van de Kamer heeft de minister gezegd, dat er 10 mln. per jaar extra bijkomt, maar dat betekent dat er nog geen 50 à 60 mln. per jaar te vinden is om echt van start te gaan met de verbouwing van die stallingen en nieuwe plaatsen te creëren, conform het plan dat ook door Railinfrabeheer gemaakt is. Wij vinden dit op het totale bedrag van 10 mld. per jaar aan infrastructuur een teken, dat men het fietsbeleid niet echt belangrijk vindt. Wat betreft de HSL zijn wij er geen voorstander van om inbreuk te maken op de planprocedures, die gemaakt zijn. Dat betekent dat wij ook van mening zijn dat nu voortvarend doorgewerkt moet worden – ongeacht de voorgeschiedenis waarover onze mening wel bekend is – met de realisatie van de HSL, ook als het gaat om de relatie met de luchtvaart. Wij zijn het eens met het voorstel van de PvdA om na alle discussies van jaren en het toch niet echt kunnen inpassen van de A4 Midden-Delfland, dit project verder weg in de tijd te schuiven en om te kijken of de beschikbare middelen die dan vrijkomen, kunnen worden ingezet voor het PPS-project spoortunnel Delft. De voorstellen van de regio tot vertramping van de zuidtangent Haarlem-Schiphol vinden wij kansrijk en wij zouden dat graag toegevoegd zien aan de lightrailprojecten. Voorzitter! Er is een kans gemist. Waarschijnlijk zal toch opnieuw een maatschappelijk debat ontstaan over de hoeveelheid weginfrastructuur die nu wordt voorgesteld. Waarschijnlijk komt de discussie toch weer terug in de Kamer, want dat hebben we al vaker gezien. Op dat moment zal een aantal zaken opnieuw aan de orde komen. GroenLinks geeft samengevat prioriteit aan investeringen in rail, railbenutting, in de OV-ketenmobiliteit en het versneld – voor 2005 – aanleggen van een aantal concrete projecten als de HST-Oost, met name in relatie tot Schiphol, en de ontsluiting van de vele Vinex-locaties die op dit moment toch niet goed in de plannen zitten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De aanloop naar de behandeling van het MIT is ieder jaar weer een boeiende en hectische gebeurtenis. Ik maak dit al een aantal jaren mee,

maar dit jaar was het bijzonder heftig. Dat is niet zo verwonderlijk, want er is voor de komende jaren extra geld te verdelen. Voor dat extra geld heeft de VVD zich al geruime tijd sterk gemaakt. Wij vinden extra middelen nodig omdat er veel knelpunten, flessenhalzen en onveilige plaatsen zijn, die vaak al heel lang bestaan en die problemen worden met de groeiende mobiliteit ook steeds nijpender.

De afgelopen vier jaar zijn door minister Jorritsma veel plannen besteksklaar gemaakt. Daarop heeft de Kamer door middel van moties hard aangedrongen. Wij vinden dat die besteksklare plannen nu moeten worden uitgevoerd en niet op de plank mogen blijven liggen en verpieteren.

Voor die uitvoering is geld nodig. Wij zijn heel blij dat er bij de kabinetsformatie extra geld is vrijgemaakt om de bereikbaarheid de komende jaren te verbeteren. Kijken wij naar de investeringen voor infrastructuur gedurende de afgelopen jaren, dan zien wij een forse groei. Was het budget voor infrastructuur aan het einde van het kabinet-Lubbers III nog 35 mld., onder paars is het inmiddels opgelopen tot bijna 70 mld., een verdubbeling dus! Dat vinden wij een prestatie van formaat.

Ik heb de afgelopen weken diverse maatschappelijke organisaties hun bezorgdheid horen uiten over het kleine budget voor infrastructuur. Ik zou met 70 mld. liever niet van een klein budget willen spreken, ik zou liever willen spreken van een heel grote opgave, een megaplan. Ook de komende jaren moet er heel veel gebeuren om onze wegen, spoorwegen, vaarwegen en het openbaar vervoer op een zodanig niveau te brengen, dat de nog steeds groeiende mobiliteitsbehoefte op een adequate manier kan worden afgewikkeld. Er is een hele krachttoer voor nodig. Paars II heeft dit onderkend. Het budget voor infrastructuur is bij de kabinetsformatie met 25% verhoogd. Het kabinet heeft daarmee duidelijk gemaakt een krachtig accent te willen leggen op investeren in infrastructuur om Nederland bereikbaar te houden.

Dat niet alle projecten tegelijk kunnen worden uitgevoerd en dat ook met meer geld pijnlijke keuzen nog steeds niet te vermijden zijn, is een andere zaak. Ik kom daarop straks uitvoerig terug.

Met het geld dat nu beschikbaar is gekomen, wordt een flink aantal projecten aangepakt. Ik noem de door het vorige kabinet besloten railinvesteringen ten behoeve van het personenverkeer. Willen we een alternatief kunnen bieden voor de auto, dan zullen om te beginnen de treinen op tijd moeten rijden en moeten wij willen investeren om de daarvoor benodigde capaciteit te realiseren. Ook kan in de komende jaren fors geïnvesteerd worden in de aanleg van de ontsluiting van de Vinex-woonwijken en het stadsgewestelijk openbaar vervoer. De minister wil tegelijkertijd op grote schaal starten met plannen voor lightrail. Wanneer kan de Kamer beschikken over een concreet uitvoeringsplan in dezen? Er wordt ook op grote schaal geïnvesteerd om het langeafstandsgoederenvervoer een alternatief te bieden voor de weg. De Betuwelijn, de Waalroute en de Maasroute worden aangelegd en op diverse plaatsen worden kanalen opgewaardeerd. Ook de binnenvaart mag in dit opzicht best tevreden zijn. Belangrijke investeringen, maar ook belangrijke beleidskeuzes als we kijken naar de groeiende congestie op de weg en het beleid in een aantal ons omringende landen. Wij zien dit als strategische keuzes. In een land met overwegend korte afstanden, met een economie die op volle toeren draait en een bevolking die eraan hecht in het mobiliteitsgedrag een eigen keuze te blijven maken, zullen we niet zonder de weg kunnen. Daarmee zullen de wegen een prominente plaats op het investeringsbudget moeten blijven houden. Ook de wegen moeten kunnen profiteren van het ruimere budget. Als ik nu kijk naar het totale budget, de extra middelen die zijn vrijgemaakt en de uitwerking van een en ander in de prioritering en uitvoeringstabellen, is wel duidelijk dat niet alle bestaande plannen rondom infrastructuur kunnen worden uitgevoerd. Dat mag geen verrassing zijn. Maar er zijn grenzen. Met de in oktober gepresenteerde voorstellen kon de VVD-fractie geen vrede hebben. Ondanks een extra impuls die in het regeerakkoord voor de wegenprojecten is afgesproken, kan het uiteindelijke resultaat toch niet zijn dat de meeste projecten worden vertraagd en projecten die al door het vorige kabinet besteksgereed zijn gemaakt niet kunnen worden uitgevoerd, en dat we nu

maar moeten berusten in het feit dat een lijst van knelpunten, die al jarenlang worden ervaren, gewoon blijft liggen. Er zijn in de Kamer eerder accenten gelegd. Ik noem de moties met betrekking tot de A11-oost, de N57 in Zeeland, de A4, de A50 en de A59 in Brabant, de A73 in Limburg en de A35 Zwolle-Almelo. Er moet dus iets aan gedaan worden. Wij hebben niet voor niets deze moties ingediend. Bij de besluiten die wij afgelopen zomer hebben genomen, hebben wij met die moties onze claim neergelegd voor extra geld. Daarover zijn bij de coalitievorming ook afspraken gemaakt. Het regeerakkoord maakt middelen vrij voor de wegen. Die willen wij dan ook tot de laatste cent inzetten voor dit doel. Uitwringen dus! Het kan niet zijn dat er onbelegd geld blijft liggen op de plank en dat wij tot in lengte van jaren een almaar groeiende stroom verkeer door woonomgevingen moeten blijven persen zonder dat er zicht geboden kan worden op verbetering. Zoals gezegd, kunnen wij daarmee geen vrede hebben. De VVD-fractie is dan ook zeer te spreken over de inspanningen die de minister de afgelopen weken heeft getoond om daarin verbetering te brengen. Er is een aanvullend pakket investeringsprojecten afgesproken. Wij stellen vast dat de minister daarvoor in alle provincies steun heeft verworven, waarvoor complimenten. De VVD-fractie sluit zich graag bij die steun aan. Het regeerakkoord voegt 12 mld. extra toe aan het infrastructuurbudget. Wij vinden dat dit geld tot de laatste cent, ook voor dit doel, moet worden ingezet. Het leek er even op dat wij een berg extra geld hadden gekregen, maar dat die berg als sneeuw voor de zon langzaam weg smolt. Via de prijscompensatie lekt er de facto al een miljardenstroom weg. Die is gelukkig weer aangevuld, waarvoor hulde aan het kabinet. Dat de minister de afgelopen weken overleg heeft gevoerd met de provinciebesturen over het via een gezamenlijke inspanning bereiken van een oplossing voor de meest nijpende knelpunten, heeft mijn fractie als een positieve stap gezien. Rijksinvesteringen moeten in principe uit rijksmiddelen worden betaald. Daar staat tegenover dat met het eerder inzetten van de middelen voor sommige regio's ook voordelen te behalen zijn. Problemen

in die regio's worden eerder opgelost. Dat levert behalve economische voordelen voor veel mensen ook veel sneller een beter leefmilieu op. Hoe eerder dit gebeurt, hoe beter het is. Als het Rijk samen met de regio door bundeling van investeringsstromen deze resultaten kan bereiken, moeten wij dat niet tegenhouden. Het moet alleen niet zo worden dat door regionale voorfinanciering het Rijk financiële problemen doorschuift naar de toekomst. Welke waarborgen kan de minister ons geven dat dit ook niet gebeurt? Kortom, wij zien voordelen in een breed gedragen aanpak van de bereikbaarheid. Als de provincies daarbij financiële betrokkenheid willen tonen, zien wij dat als een signaal dat er in die regio ernstige problemen zijn die gezamenlijk beter en sneller kunnen worden aangepakt. Dat de provincies ook bereid zijn, uit eigen middelen te putten om de plannen voor infrastructuur eerder te realiseren, zien wij als een bewijs dat er ook groot draagvlak is voor de plannen. Het regeerakkoord laat een flinke beleidsinspanning zien om infrastructurele investeringen op een milieuverantwoorde manier in te passen. Wij willen het bestemde budget van 2 mld. niet zien als een grabbelton voor zelfverzonnen tunnelprojecten. Het gevaar van ad hoc-beleid en precedentwerking is groot. Wat wij liever willen, is dat bovenwettelijke elementen uit de tracéstudies worden toegerekend aan het in het regeerakkoord aangekondigde budget voor de inpassing. Als daarmee tevens bereikt kan worden dat op een aantal plaatsen de groeiende stroom zwaar verkeer eerder uit de woonomgeving wordt gehaald, snijdt het mes aan twee kanten. Die lijn van het kabinet steunen wij graag.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Haalt mevrouw Verbugt niet een paar dingen door elkaar? Een inpassingsbudget is natuurlijk wat anders dan een budget om een weg te realiseren ter oplossing van de problemen in de woonwijk. Een inpassingsbudget is toch gericht op het heel goed aanleggen van een weg daar waar die nodig is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil kijken naar de tracéstudies die voor de verschillende trajecten zijn ingezet en die vaak al zijn afgerond. Als uit

de tracéstudies blijkt dat er kwetsbare punten zijn waarvoor een extra inspanning moet worden geleverd, dus bovenop de wettelijke eisen die al in het traject zijn verwerkt, zijn wij bereid om daarvoor naar het inpassingsbudget te kijken. Dan is er een beleidsmatige onderbouwing. Anders zal het geld ons heel snel door de vingers glijpen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Een tunneltje hier, een tunneltje daar, zoals u zegt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het is mijn zorg dat er geen beleid onder zit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Vindt u ook niet dat datgene wat ons gepresenteerd is, sterk lijkt op "een tunneltje hier, een tunneltje daar"? Wij zijn er meteen helemaal doorheen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, juist niet. In alle gevallen is aangehaakt bij tracéstudies die er al liggen. Het zijn geen projecten die zomaar uit de lucht komen vallen. Het zijn projecten waarvoor de studies afgerond zijn, waarvoor deels de besluiten al genomen zijn. Wij weten precies waar de pijnpunten liggen. De gekozen beleidsmatige lijn ondersteunen wij.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Hoe verhoudt deze uitleg zich tot de omschrijving in het regeerakkoord? In het regeerakkoord staat dat het moet gaan om de kwaliteit van de leefomgeving. Dat lijkt mij verder te reiken dan datgene wat mevrouw Verbugt net schetste. Ik vind het goed dat ook de VVD-fractie bereid is om in een aantal gevallen de vraag te stellen of de bovenwettelijke extra inpassingskwaliteit ten laste van het inpassingsbudget kan worden gebracht. Hoe beoordeelt mevrouw Verbugt dan de inzet van die 400 mln. en 800 mln.?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Over de inzet van die 400 mln. heb ik een vraag gesteld waarop nog geen antwoord is gegeven. Ik neem aan dat ik dat vanavond nog krijg. Beleidsmatig is aangegeven waar de knelpunten zitten. Dat vind ik winst. De heer Van Heemst doet het voorkomen alsof projecten die door de minister worden voorbereid en hier worden gepresenteerd, gewoon stukken asfalt zijn. Dat is natuurlijk niet aan de orde. Er wordt al heel

veel gedaan aan hoogwaardige inpassing, omdat wij nu eenmaal hoogwaardige normen hebben, ook in onze milieuwetgeving. Wij hebben al natuurcompensatie. Als er dan nog een aantal punten resteert waarnaar gekeken moet worden, is het voor mij duidelijk dat dat ook kan gebeuren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ook van die 800 mln. kunnen wij niet beoordelen in welke mate het gaat om beleidsmatige, extra inpassingskwaliteit.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben van het kabinet een nadere invulling gekregen van die 2 mld. aan de hand van tracéstudies. Dat vind ik de winst van dit verhaal.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Van die 800 mln. is niet na te gaan waar het geld aan besteed is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het budget wordt behoorlijk op de bedoelde manier ingezet. In het regeerakkoord staat dat sprake moet zijn van een verbetering van het leefmilieu. Als er een weg wordt aangelegd die ertoe bijdraagt dat verkeer uit de woonomgeving wordt gehaald, wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van het leefmilieu. Dat is een ander aspect van die versnelde aanleg. Dat is dus dubbel winst.

Voorzitter! Met het genoemde potje willen wij graag het probleem van het spoor bij Abcoude oplossen. De vorige minister heeft het overleg met de gemeente gevoerd. Er moet nu zo snel mogelijk tot een afronding worden gekomen. Per slot van rekening willen wij de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht voltooien. Wij hebben ons eerder op het standpunt gesteld dat wij bereid zijn te komen tot een optimalisatie van de geplande aanleg. Dat betekent dat het iets mag kosten. Maar een bovenwettelijke inpassing moet natuurlijk ook beleidsmatig te verdedigen zijn. Wij moeten helder kunnen beargumenteren dat de meerkosten op die specifieke plaats terecht gemaakt worden en dat er geen precedent mee geschapen wordt. De buurgemeenten hebben zich al gemeld. Ook zij willen een tunnel. Eén ding is duidelijk, de VVD-fractie heeft niet de pretentie om de HSL-Oost geheel en al in een tunnelbak aan te leggen. Wij moeten dus heldere keuzen

maken. Wat ons betreft mag er voor Abcoude uit het inpassingsbudget extra geld worden geput, waarbij wij vooral willen kijken naar een reductie van de visuele en geluidshinder, waarbij tevens de hydrologische gevolgen voor de Gein in het oog moeten worden gehouden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wat betekent dit concreet? Kunt u uit de voeten met het bedrag dat de minister voor Abcoude over heeft of vindt u dat er meer moet gebeuren?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U heeft voorgesteld 170 mln. uit te trekken in dit kader. Daarmee slaat u een gat in de afspraken die gemaakt zijn met de regio's en u geeft niet aan hoe dat gat gedekt wordt. U zet het geld bij Midden-Delfland in voor de tunnel bij Delft. Die kost ook een paar miljard. Ik wil heel graag met u meedenken, mijnheer Van Heemst, maar u moet dan wel duidelijk maken hoe u een en ander wilt financieren. Daar maak ik mij bij uw voorstel zorgen over.

**Voorzitter: Blaauw**

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wanneer infrastructuur moet worden ingepast in een woonomgeving kunnen zwaardere inpassingseisen gerechtvaardigd zijn. Mijn fractie stelt voor zoveel mogelijk te trachten om extra kosten van een verdiepte ligging of ondertunneling in te brengen in een PPS-constructie, waarbij tegenover de meerkosten dan ook meetbare meerwaarden moeten staan, bijvoorbeeld in de vorm van onroerend goed of een bouwlocatie. Welk beleid wil de minister voeren ten aanzien van de PPS-constructies? Ziet de minister mogelijkheden om hiermee het budget voor inpassing nog te vergroten met geld uit de private sector? De opgaven waarvoor het kabinet staat als het om de infrastructuur gaat zijn groot. Er blijven problemen liggen, ondanks een groot budget. Daarom vinden wij dat wij elke gulden zo effectief mogelijk moeten inzetten.

Veel van de problemen staan heel lang op de agenda. Opeenvolgende kabinetten hebben afspraken gemaakt met de regio's om problemen aan te pakken. Het heeft ons verbaasd dat het archief van het departement op dit punt kennelijk nooit compleet is geweest. Het lijkt mij goed als het beleid op dit punt wordt aangescherpt. Wij vinden dat de overheid in ieder geval betrouw-

baar moet zijn. Dat moet ook blijken uit gemaakte afspraken. Zeker nu het kabinet een aantal investeringen gaat doen met voorfinanciering van de provincies zal er behoefte ontstaan om hierover een contract te sluiten. Daar zijn wij ook voor. Komt er nu in navolging van het Langman-akkoord voor het Noorden ook een contract met het Zuiden? Deze vraagt geldt ook de andere provincies die aan medefinanciering deelnemen. Wij willen dat contract graag bepleiten. Ik overweeg dan ook in tweede termijn een motie op dit punt in te dienen. Hoe worden de afspraken die nu zijn gemaakt met de provincies verder verankerd? Belangrijk daarbij is dat afspraken helder en duidelijk zijn en voor alle partijen bindend. Ook vinden wij het belangrijk dat als het gaat om afspraken waarvoor het kabinet of een bewindspersoon tekent en waarmee rijksgeld of rijksbeleid is gemoeid, dat ook de Tweede Kamer vanuit haar controlerende taak daar inzicht in heeft. Alleen zo kunnen wij zicht houden op het beleid en de uitvoering daarvan. Wij vinden dat het Rijk financiële afspraken moet nakomen. Tevens vinden wij dat alle partijen een inspanningsverplichting moeten aangaan om afgesproken budgetten niet te overschrijden. Ook op dat punt zullen de afspraken eenduidig en taakstellend moeten zijn. Een onderwerp waarbij dit veel minder speelt, is de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Die is in een Vinex-akkoord opgenomen en daarvoor is indertijd een bedrag van 950 mln. afgesproken. Daar zijn handtekeningen voor gezet. Twee jaar geleden schreef de voorganger van de huidige minister een brief naar Amsterdam, waarin melding wordt gemaakt van een bedrag aan meerkosten van 150 mln., waarbij Amsterdam wordt opgeroepen een inspanningsverplichting te leveren om kostenoptimalisaties te realiseren. Op 17 september jongstleden stuurt deze minister een brief naar de Kamer, waarin staat dat het kabinet 1350 mln. heeft gereserveerd voor het convenantsgedeelte voor de Noord-Zuidlijn en dat een hoger bedrag niet in de begroting is in te passen. Twee weken later staat er ineens een bedrag van 1850 mln. op de begroting. Hoe is dat mogelijk? Welke motivering kan de minister geven voor het oplopen van de rijksbijdrage van 950 mln. tot 1850 mln.? Welke inspanning heeft de

gemeente Amsterdam geleverd om die kosten te beheersen? De Kamer heeft daar geen zicht op en dat is wel nodig bij een rijksbijdrage van deze grootte. Ook ben ik er benieuwd naar of dit project een financieel plafond heeft. Als moties die de Kamer eerder heeft aangenomen niet kunnen worden uitgevoerd omdat er geen geld is, bijvoorbeeld de A4 Dinteloord-Halsteren, waarom kan er dan voor de Noord-Zuidlijn plotseling 1 mld. worden bijgeplust zonder dat de Kamer zich hierover heeft uitgesproken? Eerdere MIT-behandelingen boden daartoe geen gelegenheid, omdat de studies en de audits nog niet waren afgerond. Wij vinden deze verwijzing van de minister daarom te mager en verwachten op dit punt een nadere uitleg. Kan de minister waarborgen dat met deze investering van bijna 2 mld. ook een beter OV-product geleverd wordt voor Amsterdam? Ik vraag dit omdat daarover tijdens de onlangs gehouden hoorzitting door veel Amsterdammers heel veel zorgen zijn geuit. De vraag is vervolgens of deze rijksbijdrage van 850 mln. het eindbedrag is. In de brief van 17 september heeft de minister het over risico's in financiële en technische zin, exploitatiebijdragen, vervangingsinvesteringen en veiligheid. Wij willen graag duidelijkheid over de risico's en de verdeling ervan tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben blij met de kritische kanttekeningen van mevrouw Verbugt. Ik denk dat deze dadelijk bij de bespreking van de budgetten van allerlei wegen die qua budget flink uit de pas lopen, ook aan de orde zullen komen. Ik heb altijd begrepen dat het vorige kabinet en met name minister Jorritsma al meer dan een halfjaar geleden uit de FES-middelen 0,5 mld. ter beschikking heeft gesteld voor de Noord-Zuidlijn. Ik zat toen zelf niet in de Kamer en ik weet niet of de VVD-fractie daar toen kritische vragen over heeft gesteld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben in commissieverband kritische vragen gesteld. Wij hebben de minister opheldering gevraagd over dit project. Toen werd verwezen naar de audits, die ik zonet noemde. Een echt debat tussen de vaste Kamercommissie van Verkeer en

Waterstaat en de minister heeft nooit plaatsgevonden. Wij hadden daar ook nooit voldoende onderbouwende informatie voor. Ik vind dat je vanuit je verantwoordelijkheid en je controlerende taak als parlementariër aan mensen antwoord moet kunnen geven waarom een investering van 2 mld. een goede investering is. Ik heb op dit moment onvoldoende informatie om die afweging weloverwogen te kunnen maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw Verbugt wijst er terecht op dat dit project veel duurder is dan het een tijdje geleden leek te zijn. Zij moet dan echter wel consequent zijn en hetzelfde signaleren voor alle projecten waar we vandaag over spreken. Ik heb het gevoel dat een flink deel van de afspraken die nu met de regio's zijn gemaakt, ook andere projecten waar van prijsstijgingen sprake is geweest betreffen. Moeten we daar dan niet moeilijk over doen? Kan dat dan wel?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De VVD-fractie is altijd zeer kritisch als het om kostenoverschrijdingen gaat. Ik verwijs naar onze inbreng bij de begrotingsbehandeling. U hebt kennelijk niet de brieven van de minister gelezen over de afspraken die zij met de provincies heeft gemaakt. In bijna alle gevallen zijn versoberingen afgesproken op de projecten. De nu afgesproken bedragen zijn veel lager dan de bedragen die in veel ramingen voorkomen. Op het vlak van de kostenontwikkeling heeft de minister heel goed de vinger op de portemonnee gehouden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Soms wel, maar soms ook niet. U maakt geen onderscheid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kan geen voorbeelden bedenken waarbij dat niet het geval is. Overal zijn die versoberingen afgesproken.

Mevrouw **Giskes** (D66): En wat dacht U van de beroemde A73?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er is een buitengewoon goede deal gemaakt om drie wegen aan te leggen voor een bedrag van 1,5 mld., waarvan de provincie Limburg nog 100 mln. bijdraagt. Ik vind het een buitengewoon goede deal, als je voor 1,4 mld. drie wegen kunt aanleggen. De

besparingen van het Rijk daarop zijn heel groot.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Bij de Noord-Zuidlijn gaat het om een veel groter bedrag. Mevrouw Verbugt wijst erop dat de Kamer niet over voldoende informatie heeft kunnen beschikken tot op heden. Ook een voorgaande spreker heeft er al op gewezen dat in de Kamer nooit een goed debat is gevoerd over de audits en de latere gegevens. Mevrouw Verbugt wijst op een brief die pas recent aan de Kamer ter beschikking is gesteld. Verwacht mevrouw Verbugt vandaag alle antwoorden te krijgen op de vervoerskundige vragen over de Noord-Zuidlijn, zodat zij vandaag een verantwoorde afweging kan maken? Of gaat zij er bij voorbaat mee akkoord dat, ook wanneer de vragen – die terecht zijn – niet beantwoord worden toch het bedrag van 2 mld. in het MIT wordt gereserveerd? Dat is de hamvraag.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vragen aan de minister. Ik ga er in eerste instantie van uit dat de minister die vandaag beantwoordt. Als de minister het antwoord nu niet kan geven, dan zie ik dat graag op zo kort mogelijke termijn tegemoet, zodat wij de afweging kunnen maken op basis van alle beschikbare informatie.

De heer **Van Bommel** (SP): De vraag van mevrouw Verbugt gaat toch iets verder. Zij vroeg namelijk hoe het grote gat is ontstaan tussen hetgeen eerst beschikbaar leek te zijn en hetgeen er in dit MIT beschikbaar komt. Dat kan niet even mondeling toegelicht worden, zodat mevrouw Verbugt akkoord kan gaan met een kleine 2 mld. voor de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ga ervan uit dat de minister deze kostenontwikkeling kan motiveren en ons kan uitleggen waarom er zo'n grote overschrijding plaatsvindt van de eerder geraamde bedragen. Ik vind dit geen normale gang van zaken bij een project en daarom geef ik de minister eerst de kans om hierop te reageren. Misschien moeten wij dan in tweede termijn afspreken hoe de Kamer zicht kan krijgen en houden op het kostenverloop. Zo vinden wij het interessant om te weten van de PPS-constructie ten aanzien van de

Noord-Zuidlijn en de stationsontwikkeling daarbij aan de orde zijn geweest, en of ook alternatieven zijn bekeken.

Voorzitter! De PPS-constructies en de private financiering kunnen een bijdrage leveren aan het creëren van een substantieel groter budget. Die mogelijkheid willen wij ook graag verwelkomen. Wij zullen ons wel rekenschap moeten geven van het feit dat private financiers ook rendement moeten kunnen behalen. Er zijn heel duidelijk mogelijkheden aanwezig voor de aanleg van betaalstroken of ondergrondse infrastructuur zoals buisleidingen. Ook de ontwikkeling van onroerend goed als afgeleide van infrastructuur is in dit opzicht een interessante optie. Wij willen deze mogelijkheden graag onderzoeken en beproeven. Een van de eenvoudigst te realiseren opties bij private financiering is het heffen van tol. De VVD-fractie wil met de aanleg van nieuwe tolwegen zeer terughoudend omgaan. In de Cobouw van afgelopen donderdag werd weer eens heel duidelijk aangegeven hoe het niet moet. In de eerste plaats weegt voor de VVD-fractie zwaar dat de automobilist reeds belasting betaalt voor het gebruik van de weg via directe en indirecte belastingen. Voor ons moet ook duidelijk zijn dat de auto geen melkkoe is. In de tweede plaats hebben tolwegen uitwijkgedrag tot gevolg. Met de aanleg van een nieuw stukje weg mag niet een deel van het doorgaand verkeer gewoon de oude route door woongebied blijven volgen om tol uit te sparen. Dat kan en mag niet de consequentie zijn.

Via het vlugschrift van de PvdA werden wij onlangs op de hoogte gebracht van plannen om de A73 in Limburg als tolweg aan te leggen. Maar als wij juist een weg aanleggen om verkeer uit de woonomgeving te weren en veilig af te wikkelen, dan past een tolweg natuurlijk niet in dat plaatje. De VVD voelt er dan ook niet voor om de A73 of de A59 als tolweg aan te leggen. Wij vernemen graag een standpunt van de minister over dit onzalige idee.

De heer **Leers** (CDA): Kan mevrouw Verbugt mij vertellen wat het verschil is tussen tolwegen en rekeningrijden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Rekeningrijden is een geheel ander instrument

dan tol, omdat rekeningrijden niet 24 uur per dag hoeft te gelden. Ik kan mij voorstellen dat rekeningrijden heel selectief op een bepaald moment van de dag wordt ingezet om de vervoersstroom te geleiden.

De heer **Leers** (CDA): Ook het betaalde gebruik van een tolweg kan aan tijd gebonden worden. Dat is dus geen doorslaggevend argument. Mevrouw Verbugt moet met wat beters komen om mij te overtuigen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers moet ook een duidelijk onderscheid maken tussen wat wordt verstaan onder enerzijds een tolweg die is betaald met privaat kapitaal dat moet worden terugverdiend, of bijvoorbeeld een Wijkertunnel, en anderzijds het rekeningrijden, dat onderdeel is van een plan om vervoersstromen te geleiden en files te bestrijden.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt draait er mooi omheen. Rekeningrijden is onderdeel van het regeerakkoord en dat maakt heel wat uit.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat heeft er helemaal niets mee te maken. De heer Leers weet ook wel dat het hier gaat om twee verschillende instrumenten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw Verbugt probeert nu het beeld op te roepen dat de auto voor de VVD geen melkkoe is. Kan zij uitleggen waarom zij nu is opgeschoven van het standpunt van de afgelopen vier jaar, waarin zij zich altijd "unverfroren" keerde tegen tolwegen, naar de bereidheid om daar terughoudend mee om te gaan? Volgens mij is dat een nogal grote zwenking van de koers.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Rekent u zich niet rijk, collega Van Heemst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik reken mij nooit rijk.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb gesproken over "zeer terughoudend". Ik hoorde u zeer royaal allerlei tol toebedelen aan de noordrand van Amsterdam. Voor ons is dat niet aan de orde.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Vroeger luidde uw standpunt: wij zijn

er zeer op tegen. Ik vind het goed dat u daar wat flexibeler in bent geworden, maar dat moet u dan niet verpakken in een uitspraak als: de VVD wil de auto niet gebruiken als melkkoe. Dat klinkt dan weer zo stoer.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik hoor dat soms in uw plannen doorklinken en daar wil ik direct stelling tegen nemen, opdat wij heel goed van elkaar weten waar wij aan toe zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat weten wij, want wij hebben samen vastgesteld dat variabilisatie van de autokosten moet worden doorgezet. Daar zouden ook bepaalde systemen voor het belasten van het gebruik van de auto prima in passen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, tegen een lagere motorrijtuigenbelasting. Nu gaat het echter om instrumenten om weganaanleg te financieren en dat is iets anders. Ik laat deze tolwensen van u dus niet op mijn bordje leggen. Daar nemen wij heel duidelijk stelling tegen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als ik het standpunt van mevrouw Verbugt hoor over tolheffing en als ik dat afzet tegen het enthousiasme waarmee zij allerlei projecten voortaan via PPS wil uitvoeren, wordt het mij wat bang te moede. Waar moet dan immers nog de opbrengst vandaan komen? Kennelijk moeten dan overal langs nieuwe wegen maar bedrijfsterreinen worden aangelegd, opdat er nog wat geld uitgepeurd kan worden. Wat ons betreft, is dat niet de bedoeling van ruimtelijke ordening of weg-aanleg in Nederland.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dit komt nog wel in de loop van het debat naar voren. Aan bedrijfsterreinen hebben wij in ieder geval behoefte, dus dat is misschien een goede mogelijkheid. Ik wijs er bijvoorbeeld op dat er voor de inpassing van de A4 bij Hoogvliet/Schiedam een mogelijkheid lijkt te zijn. Er liggen daarvoor al buitengewoon interessante plannen om na te gaan of door middel van ontwikkeling van onroerend goed een extra inkomstenpost kan worden verkregen waarmee een verdiepte aanleg kan worden gefinancierd. Daar wil ik zeer positief naar kijken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus wat u betreft voortaan langs iedere snelweg enorme bedrijfsterreinen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U overdrijft nu enorm. Ik denk ook niet dat wij hele snelwegen verdiept moeten gaan aanleggen. Ik spreek nu alleen over bepaalde plekken in stedelijke woonomgevingen waar een snelweg komt. Ik zie dat als zeer select en denk zeker niet aan een uitwaaiing daarvan over heel Nederland. Onze inzet voor de corridorbenadering zal dus ook een andere zijn, maar dat is een ander debat.

Ook plannen om de stadstraverse in Maastricht als tolweg aan te leggen, roepen bij ons enige huivering op, maar ik begrijp dat de minister hierover nog geen besluit heeft genomen en dit punt wil betrekken in een onderzoek. Tegen een onderzoek hebben wij op zichzelf niets, maar het moet dan wel breder zijn. Ook de kansen van een PPS-constructie met onroerendgoedontwikkeling vormen daarbij voor ons een interessante optie die in het onderzoek meegenomen zou moeten worden.

Wij moedigen het kabinet aan om voortgang te maken met het aantrekken van privaat kapitaal c.q. private exploitatie voor de HSL-Zuid en de Betuwelijn. De VVD-fractie zou zich kunnen voorstellen dat de opbrengst uit private deelname aan de Betuwelijn en de HSL-Zuid straks wordt ingezet voor de HSL-Oost en de noordoosttak van de Betuwelijn. Ziet de minister dit als een reële optie? Wanneer komt de minister met plannen naar de Kamer voor de aanleg van de HSL-Oost voorbij Utrecht richting Duitsland?

Tijdens de eerste termijn in het debat over de HSL-Zuid heeft de VVD-fractie voorgesteld om te kijken naar een goedkopere tunnelconstructie voor de passage door het Groene Hart. Wij stonden toen alleen in de Kamer. Nu de steun voor dit idee begint te groeien, zowel in de samenleving als in de Kamer, willen wij toch nog een keer het kabinet uitnodigen om voordat de aanbesteding definitief wordt (ik begrijp dat dit pas over een jaar is) nog eens te kijken naar alternatieven, zoals de tunnel die destijds was opgenomen in de PKB deel 1. Aanvullende groene kwaliteitsimpuls zijn voor ons bespreekbaar. Waar het ons om gaat is dat, als er verantwoorde alternatieven voor tunnels in het

Groene Hart zijn die misschien wel 500 mln. goedkoper zijn, wij daar niet als een blind paard aan voorbij willen galopperen. De investeringsopgave is groot en wij kunnen elke gulden maar één keer uitgeven. Hoe kijkt de minister aan tegen die 500 mln.? Is zij bereid in dezen het oordeel van de Kamer te vragen, als hierover een motie zou worden ingediend?

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt herhaalde de geschiedenis en wees erop dat zij alleen stond in de Kamer. Nu weet ik niet welke kamer, maar in ieder geval niet de Tweede Kamer. Waarom heeft zij onze motie ingediend tijdens het MIT-overleg verleden jaar niet gesteund? Daarin werd gevraagd om een andere oplossing voor het Groene Hart. Wil mevrouw Verbugt de motie die ik straks zal indienen om alsnog een besparing te realiseren wel steunen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers heeft een kort en selectief geheugen. Hij moet nog maar eens de Handelingen van het debat over de HSL nalezen. Het is heel gemakkelijk om nadat een besluit is genomen waarvoor het CDA geen verantwoordelijkheid wenste te nemen, te zeggen dat het wel bespreekbaar is. Wij bespreken het op het moment dat het op de agenda staat.

De heer **Leers** (CDA): Waarom komt u nu dan met het voorstel?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Omdat wij proeven dat er in de Kamer wat meer steun voor dat idee begint te groeien. Ik heb zelf ook een motie. Als de heer Leers mij gesteund had, waren wij misschien al een heel eind geweest.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zou graag een reactie van mevrouw Verbugt willen hebben op wat de heer Bolkestein heeft gezegd. Hij heeft de tunnel ter discussie gesteld. Toen hem werd gevraagd of dat in het regeerakkoord zou worden geregeld, zei hij: ik ga dat proberen, maar als ik er geen steun voor krijg van de PvdA en D66, dan laat ik het verder zitten. Wat mevrouw Verbugt doet is in strijd met de geest van het regeerakkoord. Tijdens de vaststelling van de PKB HSL-Zuid heeft mevrouw Verbugt

zich ingespannen om op tal van plaatsen langs het tracé verbeteringen aan te brengen en knelpunten op te lossen. Het was bovenwettelijk. Zou zij nu een eventuele opbrengst uit een andere boor- of aanlegtechniek willen inzetten om bij voorrang die knelpunten op te lossen? Of zegt zij: die mensen hebben bij nader inzien pech gehad?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben bij de moties inzake de inpassing van de HSL duidelijke keuzen gemaakt en randvoorwaarden gesteld waarbinnen wij dingen wilden veranderen. De meeste voorstellen zijn in resultaat omgezet. Als er aanbestedingsvoordelen zijn willen wij die aanwenden voor enkele knelpunten. Ik vind het politieke besluit om te kijken naar een andere tunnelconstructie om 500 mln. te sparen geen aanbestedingsvoordeel. Aan de andere kant is 500 mln. een buitengewoon groot bedrag. Als er een paar miljoen uitgehaald moet worden om elders een knelpunt op te lossen, dan is dat voor ons best bespreekbaar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is mevrouw Verbugt nog steeds zo enthousiast over de verkenning waarop zij lijkt af te koersen, als duidelijk is dat een Kamermeerderheid wel bij die oude opvatting blijft en zegt: als wij er 200 mln. mee kunnen verdienen, gaan wij nog eens kijken wat er moet gebeuren in het Develgebied of met die bijna absurde kruising bij Zevenbergschehoek en of er winst is te behalen bij Breda-Prinsenbeek waar zij terecht twee jaar geleden voorop liep? Als wij op die manier de gehele PKB gaan openbreken en dingen doen die wij aan onze stand verplicht zijn, is mevrouw Verbugt dan nog steeds enthousiast over die verkenning?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Hier ligt 500 mln., geld van de belastingbetaler. Wij hebben dit weekend een brief van de minister gehad, waar zij dat helder aan de Kamer presenteert. Ten opzichte van de belastingbetaler ben je verplicht om te bekijken of in het Groene Hart op een goedkopere manier kan worden geopereerd, waarbij toch een goed resultaat kan worden verkregen. Waarom is dat voor de heer Van Heemst zo onbespreekbaar? Wij hebben nog heel veel te doen. Wij moeten nog

een HSL richting Duitsland bouwen, nog een noordoosttak en een zuidtak van de Betuwelijn. Dat wilt u ook allemaal, maar er is op dit moment geen geld voor. Ik probeer een beetje met u mee te denken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U beantwoordt mijn vraag niet. Als een Kamermeerderheid zich destijds aan haar stand verplicht voelde, eventuele voordelen in te zetten voor de realisering van alle andere onderdelen van het tracé zouden wij te maken krijgen met een heel nieuw tracébesluit. Bent u dan nog zo enthousiast? Verder doet u iets wat u niet graag doet, namelijk u rijk rekenen. Ik vind de schatting van de heer Leers realistischer. De minister spreekt in haar brief over 500 mln. in het gunstigste geval. U had het over compenserende maatregelen voor natuur en landschap. Laat er nou eens 200 of 250 mln. overblijven. Als dat ingezet moet worden voor de dingen waar wij ons destijds in de Kamer druk voor hebben gemaakt en als wij dus een omvangrijke herziening van de PKB onderhanden moeten nemen, vindt u het dan nog steeds verstandig om te gaan verkennen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat oordeel laat ik aan de Kamer over. Iedere fractie heeft haar eigen verantwoordelijkheid.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarvan maak ik onderdeel uit. Dan mag ik u die vraag toch stellen? Het lijkt zo makkelijk om te zeggen: voer die verkenning uit en wij pakken de winst van 250 mln. Als je daarmee iets losmaakt, waardoor je terecht volgens mij terugvalt op oude voorkeuren bij Zevenbergschen Hoek, Breda-Prinsenbeek enz., zegt u dan nog steeds: ik ben enthousiast bezig, desnoods met een motie, die verkenning binnen te halen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vast – en ik word daarin bevestigd door de brief van de minister die wij die weekend hebben gekregen – dat er door alleen voor een andere techniek te kiezen 500 mln. bespaard kan worden en dat u daar niet over wil praten. Waarom bent u zo doof voor dat argument? Met zoveel geld kan je een heleboel dingen doen. Over die groene impuls – in de brief van de minister ging het niet om honderden miljoenen – kun je een

discussie voeren. In elk geval is er een kans om veel geld te besparen door te kiezen voor een andere techniek van tunnelbouw. Waarom zouden wij dat niet overwegen en nader bestuderen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Omdat de kans dat het tot meer dan een jaar vertraging leidt groot is. Die vertraging kan twee, drie of vier jaar worden. Dan behoren wij weer alle knelpunten langs het tracé in ogenschouw te nemen. Daarmee komt de relatie tussen het nieuwe hoogwaardige vervoer per HSL en de problemen op en rond Schiphol verder in het gedrang. Dat is de afweging die ik heb gemaakt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het interessante in de brief van de minister is dat de technische constructie waarmee een voordeel van 500 mln. zou kunnen worden bereikt het snelst is te realiseren. U zegt terecht dat wij aan de hogesnelheidslijnen moeten bouwen, maar niet alleen aan een HSL naar Brussel, maar ook naar Duitsland. Daarover zijn ook afspraken gemaakt. Ik stel vast dat wij daarvoor tot op heden geen geld hebben gereserveerd. Als u het geld ergens kunt vinden, houd ik mij aanbevolen. Ik zoek naar gulden die wij straks kunnen uitgeven aan projecten waarvan wij eerder hebben gezegd dat wij die willen uitvoeren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil ook wat vragen.

De **voorzitter**: Ik geloof dat dit onderwerp nu voldoende uitgediept is. Ik heb tot drie keer toe ongeveer dezelfde vragen en antwoorden gehoord. Ik wil daarom dat mevrouw Verbugt nu doorgaat met haar betoeg.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil het over iets anders hebben. Ik denk dat mevrouw Verbugt vergeet dat wij indertijd gekozen hebben voor juist deze constructie, omdat die technisch-innovatief is. Waarop zij wil terugrijpen, is een bekende techniek waarmee misschien wel wat sneller kan worden gewerkt, maar die dat voordeel helemaal niet heeft. Dat was een van de elementen die in het hele besluitvormingsproces een rol hebben gespeeld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is

juist, maar ik constateer dat vooral buitenlandse consortia meedingen naar de opdracht voor die tunnel en dat het Nederlandse bedrijfsleven nauwelijks aan bod komt. Bovendien hebben wij al besloten, meer geboorde tunnels tot stand te brengen. De mogelijkheden om ervaring op te doen, zijn er dus op verschillende plaatsen in Nederland. Dat argument is dus niet zo sterk.

Mevrouw **Giskes** (D66): Tenzij u er bij ieder van die tunnels weer op terug wenst te komen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Je moet elke gulden goed besteden. Er is te veel te doen om te zeggen: wij kijken niet naar een effectieve besteding van onze budgetten. Voorzitter! Een aantal weken geleden hebben wij uitvoerig met de minister van gedachten gewisseld over het ondergrondse transport. Ik heb toen namens mijn fractie uitgesproken dat wij juist op dit specifieke terrein mogelijkheden zien voor private financiering. Helemaal zonder de overheid zal het overigens niet kunnen. Hoe ziet de minister de voortgang van de pilotprojecten, waaronder die ten aanzien van Schiphol, DSM-NedCar en de polyethyleenlijn naar Noord-Nederland, in relatie met het MIT? Extra geld voor de verschillende vormen van infrastructuur, dus openbaar vervoer, wegen spoor en water, kan in principe gehaald worden uit de private sector. Net zo belangrijk vinden wij echter dat door het Rijk zorgvuldig wordt omgegaan met de beschikbare budgetten. In die lijn willen wij pleiten voor een strikte budgetbewaking bij de realisatie van projecten. In de beantwoording van de vragen kondigt de minister aan, te komen met betere besluitvorming om kostenstijgingen beter in de hand te houden. Kan de minister die voorstellen toelichten? Mijn fractie vindt dat ook al eerder, namelijk in de ontwerpfase, doelmatigheid moet worden betracht. Als ik nu ontwerpen zie voor 4 kilometer weg die 1,5 mld. kosten, dan vraag ik mij soms af of er bij Rijkswaterstaat haute couture-ontwerpers zijn ingehuurd.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb ademloos naar mevrouw Verbugt geluisterd maar ik heb haar nog niets horen zeggen over wat ik heb genoemd "Tinekes trukendoos",

waarbij de prijscompensatie van 3 naar 2% wordt teruggebracht. De VVD is toch altijd de partij die zich kritisch opstelt tegenover kostenoverschrijdingen? Stel nu eens dat deze werkwijze later tot grote problemen blijkt te leiden, bent u dan met ons van oordeel dat de minister verantwoordelijk is voor de hogere kosten? Daarmee kan men de regio's toch niet opzadelen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Vragen daarover zijn al door u en de heer Van Heemst gesteld. Vindt u dat ik die vragen moet herhalen?

De heer **Leers** (CDA): Wellicht kunt u aangeven of u dit een acceptabele manier van budgetvermeerdering vindt. Of heeft u hiermee moeite? Kunt u zeggen wat er naar uw mening moet gebeuren wanneer de kosten toch aanzienlijk zouden stijgen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Die 2% prijscompensatie is heel normaal. Dat niveau wordt ook voor andere budgetten aangehouden. Bovendien, wat van minister Zalm komt, is altijd heel solide. Daar hebben wij veel vertrouwen in.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Behalve schilderijen!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ook dat zal vast een goede aankoop zijn, maar ik kan dat niet beoordelen. Voorzitter! Ook het denken over het aanbestedingsbeleid is volop in beweging. Wij zien wel iets in uitnodigend opdrachtgeverschap, dat verder gaat dan de uitvoeringsfase en waarbij de opdracht wordt verleend aan de aanbieder met de beste mix van prijs en kwaliteit. Als ik kijk naar het budget dat de minister ter beschikking heeft, blijkt dat er de komende jaren heel veel geld in de markt komt. Een beetje concurrentie, ook in de sfeer van de voorbereiding, het ontwerp en het onderhoud, kan wellicht bijdragen aan zowel een betere kwaliteit als aan een scherpere prijscalculatie. Welke initiatieven mogen we van het kabinet op dit terrein verwachten? Ook met het extra geld dat beschikbaar is gekomen, zullen niet alle knelpunten kunnen worden aangepakt. Daar moeten we realistisch in zijn. We zullen prioriteiten moeten stellen en ook blijven stellen. De minister heeft een

cesuur gelegd bij het jaar 2010. Een fors aantal projecten is over die rand heen geschoven. Een aantal studies wordt afgerond; ik doel nu op categorie 2. Van de projecten in categorie 3 en 4 zegt de minister dat het hier lopende verkenningen en planstudies betreft, die niet volgens de reeds ingezette lijn kunnen worden voortgezet. Wat betekent dit nu precies? Worden deze studies afgebroken en stopgezet?

Er zit in deze categorieën een aantal projecten dat de minister wil overhevelen naar de nieuwe categorie, 3a, waarvan de planstudie wordt afgemaakt om als een soort handvat voor mogelijke PPS-constructies te dienen. Zijn de Coentunnel/Westrandweg/Halfweg, de A4-Dinteloord-Halsteren, de A13/A16 en de A2 bij Maastricht de enige projecten in deze categorie? Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de planontwikkeling voor de N9 Koedijk-de Stolpen, de N15 Varsseveld-Enschede, de A15 Maasvlakte, de A1, de A27 en A28? Dit zijn allemaal nijpende knelpunten. Als de studies hiervoor nu gestopt worden, is dat voor ons een probleem.

Wij blijven realistisch en constateren met de minister dat ondanks alle inspanningen er een verschil blijft tussen beschikbare middelen en bestaande of zich aandienende knelpunten. Wij willen evenwel niet dat deze knelpunten nu allemaal van de agenda worden gepoetst. Niet de jansaliegheest van zelfgenoegzaamheid mag over het MIT gaan regeren. Wij moeten de ambitie houden om met open ogen naar de samenleving te kijken en te werken aan oplossingen voor problemen die de burger ervaart. De vele petitieaanbiedingen hebben ons dat weer duidelijk gemaakt.

De fractie van de VVD is er dus zeer huiverig voor om in zijn geheel te stoppen met planstudies en verkenningen, ook als wij de eerstkomende jaren niet met de bouw kunnen starten. De voorbereiding van projecten kost jaren. De nu beschikbare tijd kan in ieder geval nuttig besteed worden. Ook volgende kabinetten kunnen in principe besluiten om extra geld beschikbaar te stellen. Bovendien kunnen gemeenten en provincies met de tracé-uitwerkingen rekening houden bij de invulling van hun planologisch beleid. Hiermee kan voorkomen worden dat straks

ruimtelijke blokkades moeten worden opgeruimd tegen veel onnodige kosten. Ook kan er in de tussentijd gewerkt worden aan kansrijke PPS-constructies. Hoe wil de minister omgaan met de knelpunten die niet zijn terechtgekomen in de categorieën 1 en 2?

In dat verband wil ik wat meer concreet enkele projecten de revue laten passeren. Ik begin in de kop van Noord-Holland, met de N9 Alkmaar-Den Helder. De planstudie voor dit weggedeelte is inmiddels in haar laatste fase beland. De fractie van de VVD vindt het belangrijk dat de minister volgend jaar een tracébesluit neemt. Het alternatief dat het tracébesluit pas ver na 2010 genomen wordt, is voor ons niet aanvaardbaar. De N9 moet daarom op de agenda van het MIT blijven staan. Onze voorkeur gaat thans uit naar de uiteindelijke aanleg van de N9 als doorstroomweg, dus de 100-kilometervariant. Zoals ik al heb gezegd, willen wij echter niet weg lopen voor de realiteit dat de wensen groter zijn dan de middelen. Vanuit die optiek vragen wij de minister, te overwegen om de uitvoering te faseren en te zoeken naar mogelijkheden om te werken op basis van voor- of cofinanciering. Uit de post van verkeersveiligheid is inmiddels 54 mln. beschikbaar voor dit project. Wellicht kan de provincie er wat bij doen en misschien kunnen wij volgend jaar en de jaren daarop nog een potje vinden. Wat ik hiermee eigenlijk wil zeggen is dat met een bundeling van investeringsstromen successievelijk een aantal stappen kunnen worden gezet. Is de minister tot een dergelijk aanpak bereid? De aanleg van een tweede grote sluis bij IJmuiden vinden wij niet alleen gunstig voor het Noordzeekanaalgebied en de Amsterdamse haven. De uitstraling is veel groter doordat dit gebied veel nieuwe lading en nieuwe vestigingen aantrekt. De minister voorziet de aanleg niet voor het jaar 2010. Nu de betrokkenen bij het Noordzeekanaalgebied zich ertoe bereid tonen, een publiek-private samenwerking op te zetten, die volgens eerste berekening financieel interessant is, pleiten wij ervoor om een versnelde aanleg, dus voor 2010, niet onmogelijk te maken. Wat wij willen bewerkstelligen, is dat de technische studie van de sluis volgend jaar begint en de planologische studie parallel loopt hiermee en met verder onderzoek naar een



PPS-constructie. Kan de minister voldoende middelen inzetten om in ieder geval de studies te faciliteren? Vanaf het begin van de jaren zeventig staan er files voor de Coentunnel. Vooral het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal heeft een betere aansluiting op de noordvleugel van de Randstad, dus met Amsterdam, nodig. De tweede Coentunnel mag ook niet los gezien worden van de besluitvorming over de groei van Schiphol. De fractie van de VVD is voorstander van een uitbreiding van de Coentunnel met tenminste een verdubbeling van het aantal rijstroken, dus 2x4, in plaats van 2x2. In het verlengde hiervan zal ook de Westrandweg aangelegd moeten worden. Wij dringen erop aan, ook de aanleg van de tweede Coentunnel te bespoedigen door serieus te zoeken naar mogelijkheden voor een PPS-constructie. Zoals ik al eerder heb gezegd, wil de fractie van de VVD heel terughoudend zijn met tol. Wij voelen niets voor een tolcordon aan de noordzijde van Amsterdam. Onze voorkeur gaat uit naar het bestemmen van bepaalde rijstroken voor doelgroepen. Dat kan ook de mogelijkheid van een betaalstrook inhouden. Kan de minister ons nader informeren over hoe zij de verdere marsroute ziet voor de tweede Coentunnel? De fractie van de VVD heeft met veel vreugde kennisgenomen van het voornemen van de minister om de N11-oost, Alphen-Bodegraven, toch nog voor 2010 uit te voeren. Daarvoor hulde. Wij spreken wel de hoop uit dat de minister samen met Zuid-Holland mogelijkheden onderzoekt, zoals voor- en medefinanciering, om de aanleg nog te versnellen.

Dan, voorzitter, maak ik een opmerking ten aanzien van de Norah. Ik denk dat het goed is om de alternatieven die de laatste maanden ontwikkeld zijn, nog eens goed door te rekenen, want ik proef op dit moment dat er grote verschillen van inzicht bestaan over de kosten. Met de mogelijkheid van regionale medefinanciering in gedachten, zouden wij willen kijken of de aanleg van die weg beter zou kunnen, maar we moeten ook de budgetten in het oog houden. Echter, als de regio iets meer wil doen, dan willen wij dat graag verder stimuleren. Het kabinet wil voortgang maken met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. De VVD-fractie wil dit ook.

Wij hebben eerder kenbaar gemaakt dat wij de behoefte zien aan een aanvullend inpassingspakket, vooral voor het stedelijk gebied Hoogvliet/Schiedam. Er liggen een aantal plannen, waarbij ook de private sector betrokken is. Wij willen daar positief tegenover staan. Als het gaat om de financiering van een onrendabele top, willen wij daarvoor een extra bedrag beschikbaar stellen uit het inpassingsbudget. Het moet echter wel een begrensd bedrag zijn en het moet ook in verhouding staan tot de totale kosten van het project. Het voorstel zoals dit door het kabinet aan Zuid-Holland is gedaan, kan rekenen op steun van de VVD-fractie.

Wij betreuren het dat de minister nu reeds concludeert, dat de aanleg van de A4-zuid niet nodig is. Waarop is deze conclusie gebaseerd en hoe verhoudt deze zich tot de corridor-uitwerking, straks, in de Houtskool-schets? Is Verkeer en Waterstaat daar ook bij betrokken?

De verbreding van de A15 is in tweeën geknipt: een oostelijk en een westelijk traject. Is de minister niet bevreesd dat als het oostelijk deel straks twee maal vijf wegstroken telt en het westelijk deel maar twee maal drie, er dan een fuik gaat ontstaan die vooral nadelige gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied? Zou het niet beter zijn om, in plaats van een harde knip in de uitvoering, te komen tot een fasering voor de gehele A15? Daarop verkrijgen wij graag een reactie.

Afgelopen maandag hebben de burgemeesters van Hilversum en Amersfoort een petitie aangeboden inzake de zorgelijke bereikbaarheidspositie van de regio Gooi- en Eemland, ook wat betreft de achterlandverbinding A1. De VVD-fractie is zeer verheugd dat ten minste een verkennende studie naar de verbreding van de A1 in het MIT is opgenomen. Na het bekend worden van de resultaten van deze studie zal dan, volgens ons, mede op basis van de kosten kunnen worden gezien, wanneer de verbreding kan worden ingepast. We zien vooral druk ontstaan op de wegvakken Laren-Eemnes en Eemnes-Barneveld, vooral in relatie tot de bouw van grote aantallen woningen in de Vinex-locaties bij Amersfoort. Niet minder bezorgd is de VVD-fractie over het feit dat bij de Vinex-wijk Vathorst het Randstad-

spoor voorlopig niet tot ontwikkeling kan komen. Dit is weggeschoven tot na 2010 en slechts de tak Woerden-Geldermalsen, via Utrecht, wordt in de ontwikkeling meegenomen. Wij zouden het toejuichen, als in nader overleg met de regio hier alsnog versnelling kan optreden en het Randstadspoor tussen Nijkerk en Utrecht eerder kan rijden.

Voor de verdere ontwikkeling van Flevoland en voor Almere in het bijzonder vinden wij het nodig, dat de uitwerking van de CRAAG-studie tot stand komt. Dat staat in principe nu ingeroosterd voor ná 2010. Dat vinden wij erg laat. Er is nu 600 mln. gevonden om eerder te starten. Hoe wordt dit bedrag ingezet en hoe is de planning nu? Zijn voor dit project voorfinanciering en private financiering eerder aan de orde geweest? Hier zeggen wij namelijk: hoe eerder, hoe liever.

Tegelijkertijd zouden wij willen starten met een onderzoek naar de mogelijkheden voor doortrekking van de A6-A9, zodat de uitkomst kan worden meegenomen in het nieuwe Nationale verkeers- en vervoersplan. Ook voor dit project zien wij mogelijkheden voor private financiering. Nu, de initiatieven zijn al door de regio in onderzoek genomen. Is de minister ook bereid dit te onderzoeken?

Onzekerheid is er bij mijn fractie over de plannen voor de aanleg van de Hanzelijn versus de Zuiderzeelijn. De Hanzelijn is destijds meegenomen in het Tweede tactisch pakket. Deze spoorlijn is belangrijk voor de totstandkoming van een betere spoorverbinding met Noordoost-Nederland. Daarmee wordt vooral Flevoland een noodzakelijke economische impuls gegeven. Gezien de belangen en gezien de toezeggingen die er aangaande de Hanzelijn de afgelopen jaren zijn gedaan, wil de VVD-fractie aan een snelle aanleg van dit project vasthouden. De Zuiderzeespoorlijn willen wij volgtijdelijk op de MIT-kaart houden. Het trajectbesluit voor de Hanzelijn moet dus zo snel mogelijk genomen worden, waarna kan worden gestart met de aanleg, gevolgd door een nadere studie naar en daarna aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Wat is het standpunt van de minister hierin?

De heer **Van Bommel** (SP):  
Voorzitter! Omdat ik denk dat het standpunt van de minister wel

duidelijk is, verneem ik graag het standpunt van de VVD-fractie, daar waar het gaat om het mogelijk rivaliseren van beide lijnen. Ik verneem graag of de VVD dan nog zo volhardt in haar voorkeur, juist voor de Hanzelijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik heb de voorkeur van mijn fractie zojuist verwoord. Ik kan die nog eens herhalen, maar dan zeg ik niet meer. Wij hebben eerder afspraken gemaakt over de Hanzelijn en wij willen die afspraken nakomen en er niet onderuit komen, zoals ik bij de heer Van Bommel beluister.

De heer **Van Bommel** (SP): Integendeel, maar wanneer de Zuiderzeespoorlijn, die een veel grotere betekenis heeft voor het Noorden van het land, niet kan worden aangelegd omdat er rivaliteit ontstaat tussen beide lijnen, moet vooraf een afweging gemaakt worden. Ik stel vast, dat mevrouw Verbugt er bij voorbaat van uitgaat, dat de Hanzelijn er moet komen. Eventuele gevolgen voor de Zuiderzeespoorlijn laten haar koud.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Natuurlijk moeten we ook kijken naar de interferentie van de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn en die willen we ook in het onderzoek betrekken. We willen nu niet meer onderzoeken om een excuus te vinden om onder de Hanzelijn uit te komen. Ik hoorde u eerder zeggen, dat u in plaats van de Betuwelijn de Hanzelijn aangelegd wilt hebben en nu wilt u daar ook weer onderuit. In dat opzicht vind ik uw gedachtegang ook niet helder en consistent.

Voorzitter! Over de drie Noordelijke provincies kan ik kort zijn, omdat wij daarop nog apart terugkomen in een gepland overleg over de afspraken in het kader van de commissie-Langman. Onze inzet blijft erop gericht om het faseverschil van Noord-Nederland te verkleinen. Infrastructuur speelt daarbij een belangrijke rol. Eén vraag wil ik toch nog stellen. Vorig jaar heeft de VVD-fractie een motie ingediend om te starten met een verkenningsstudie naar het capaciteitsprobleem op de N33 Assen-Delfzijl. Heeft deze motie op de agenda van het kabinet gestaan voor het overleg met het Noorden over de infrastructuur? De VVD-fractie stemt in met het uitkomsten van het bestuurlijk

overleg met Overijssel en de versnelling die dit heeft opgeleverd voor de aanpak van de knelpunten in rijksweg 35 bij Nijverdal en Almelo-Wierden, de omlegging bij Ommen en rijksweg 50 Kampen-Emmeloord. Wij zien graag, dat door de minister een uiterste inspanning wordt geleverd om de afspraken ook daadwerkelijk om te zetten in daden. Ik zeg dat vooral met het oog op het verlopen van het tracébesluit Zwolle-Almelo in 2007. Het werk moet dan in uitvoering zijn en niet opnieuw onderwerp van debat zijn in de Tweede Kamer.

De afspraak over rijksweg 15 Varsseveld-Enschede vinden wij nog erg vaag. Het knelpunt bestaat al heel lang. Er ligt inmiddels een MER-tracéstudie, die in concept gereed is. De VVD-fractie vindt dat het wenselijk om de tracéstudie af te ronden en een tracébesluit te nemen. Er kan dan wellicht worden ingezet op een gefaseerde aanleg, waarbij ook de regio zelf een stuk betrokkenheid toont. Ik proef zeker dat die bereidheid aanwezig is. Ik vind daarom, dat Overijssel en Gelderland ook die kans moeten krijgen. De minister zou dan ook iets coulanter mogen zijn als het gaat om de financiering van de planstudie. Kan zij toezeggen, dat de tracéstudies worden afgerond?

Mede met het oog op het aanleg van de Betuwelijn en het Multimodaal Transportcentrum Valburg heeft de VVD-fractie eerder een motie ingediend om de doortrekking van de A73 vanaf Neerbosch tot aan de A15 op te nemen in de planning. Wij willen er daarom bij de minister op aandringen, dat de doortrekking ook wordt opgenomen in het SVV-3 of NVVP. Dat was ook eerder met de Kamer afgesproken, alleen vind ik dat niet meer zo expliciet in het lijstje terug.

Voorzitter! Tien jaar geleden heeft het Rijk een bestuursakkoord getekend met Zeeland over de aanleg van de N57. Vorig jaar heeft de Kamer door middel van een motie aangedrongen op een spoedige realisatie. Wij willen dus nu zekerheid over de status van die weg. De VVD-fractie heeft dan ook met instemming gereageerd op de inspanningen van de minister om de aanleg in het komende decennium aan te vangen. Het is geen blitse aanpak. Wat voor ons het belangrijkste is, is dat in ieder geval de weg er ligt voordat het tracébesluit is

verlopen. Als regionale voorfinanciering ook daar de planning kan versnellen, zullen wij dat ook toejuichen.

Over de bouw van een tunnel bij Sluiskil zijn geen afspraken gemaakt met Zeeland. Het regionale bedrijfsleven is naar schatting jaarlijks 30 mln. kwijt aan wachturen en bovendien ziet mijn fractie een grensoverschrijdend belang aan dit project. Zijn in het verleden bijvoorbeeld mogelijkheden voor Europese financiering onderzocht? Kortom, we zien op zichzelf mogelijkheden voor een PPS-constructie. Ik heb dat ook al eerder genoemd en wij overwegen, hierover een motie in te dienen.

Voor de andere tunnel in Zeeland, de Westerschelde-oeververbinding is een staats-NV opgericht. Is onderzocht of deze NV een PPS voor de tunnel bij Sluiskil zou kunnen trekken? Zo neen, is de minister dan bereid dit te onderzoeken?

Dat het overleg met Brabant zowel de aanleg van de A50 Eindhoven-Oss als de A59 Rosmalen-Geffen in een stroomversnelling heeft gebracht, juicht de VVD-fractie zeer toe. Het is ook in lijn met een motie die wij vorig jaar hebben ingediend. Minder gelukkig zijn wij met het standpunt van de minister ten aanzien van de A4 tussen Dinteloord en Halsteren. De minister heeft hier in feite een motie van de Kamer naast zich neergelegd. Waarom heeft de minister dit weggedeelte niet opgenomen in categorie 2? Temeer daar in de nota Samen werken aan bereikbaarheid dit deel van de A4 nog werd aangemerkt als een achterlandverbinding! Wat is hier de meerwaarde van een PPS-constructie? De VVD wil die weg, de fractie van de PvdA heeft daarvoor in het verleden nooit hard gestreden. Dat laatste mag voor ons geen legitimatie zijn voor tol.

De uitwerking van het tracé van de HSL-Zuid levert volgens recente informatie vertraging op ten aanzien van het shuttlestation bij Breda. Nu zijn daarover eerder afspraken gemaakt en mede op basis daarvan heeft de Tweede Kamer Breda toegevoegd aan de selecte lijst van sleutelprojecten. Wij doen een beroep op de minister om de investeringsstromen zoveel mogelijk parallel te laten verlopen, zodat de hogesnelheidstrein de stad Breda niet slechts voorbij flitst, maar ook nieuwe economische impulsen en

een betere treinaansluiting kan opleveren.

We betreuren verder dat voor de minister de N69 niet meer aan de orde is. Wat is het verband tussen opwaardering van de IJzeren Rijn en de verkeersproblematiek in kernen als Valkenswaard en Waalre? Die link wordt gelegd bij de schriftelijke beantwoording en die kunnen wij niet leggen.

Last but not least, voorzitter, kom ik bij de positie van Limburg in het MIT. Nadat het er met dit MIT aanvankelijk voor Limburg erg slecht uitzag, heeft de minister toch zeer veel weten te bereiken in de laatste weken. Dat was ook nodig, want Limburg was heel boos. De hoge verkeersonveiligheid op de huidige vervangende routes voor de A73-zuid eisen gewoon verbetering. In de afgelopen vijf jaar zijn op beide wegen ruim 3000 verkeersongevallen geregistreerd, met als triest resultaat bijna 700 slachtoffers waaronder 55 doden. Dat zijn gemiddeld per week 12 ongevallen met drie slachtoffers. Het in 1995 genomen besluit moet daarom zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Daarover was de hele Limburgse politiek het eens. En waarom vorig jaar geen motie, mijnheer Van Heemst? Omdat er toen net een verdrag was gesloten tussen de provincie Limburg en het Rijk.

Dat het provinciaal bestuur van Limburg 100 mln. uit eigen middelen beschikbaar heeft gesteld om dit te bereiken, maakt nog eens duidelijk dat het allemaal zeer urgent is. De VVD-fractie wil zich dan ook graag aansluiten bij de tevreden geluiden die in deze provincie zijn geuit over het bereikte akkoord met de minister. Dat tegelijkertijd ook de aansluitingen naar Duitsland kunnen worden gemaakt, zien wij als een win-situatie: winst voor Venlo en Roermond die het doorgaand verkeer uit hun woongebied kunnen halen en een grote kostenbesparing voor het Rijk.

Een punt van zorg blijft voor ons echter de verkeersafwikkeling in Tegelen, waar veel verkeer samenkomt. In 1992 is een convenant gesloten tussen het Rijk en deze gemeente inzake de realisering van een verbindingsweg. Is dit convenant bekend bij de minister? Het zat namelijk niet tussen de stukken die voor de Kamerleden ter inzage lagen.

De heer **Van Bommel** (SP):

Voorzitter! Het huidige kabinet kiest evenals het vorige kabinet vooral voor de ontwikkeling van de Randstad en groei van de mainports. De groeiende mobiliteit die daarmee gepaard gaat, heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid, de veiligheid en het milieu. Enerzijds wil het kabinet door verbreding van wegen het autoverkeer de ruimte geven, anderzijds wordt door maatregelen als rekeningrijden en betaalstroken het autoverkeer straks ontmoedigd. Dit beleid lijkt met elkaar in tegenstelling. Ik nodig de minister uit in dit debat haar visie op de relatie tussen het ontwikkelen van infrastructuur en het bevorderen of afremmen van mobiliteit uiteen te zetten.

Naar de mening van de Socialistische Partij moeten wij ernaar streven de nog aanwezige ruimte beter te gebruiken en bepaalde regio's via goede infrastructuur aantrekkelijk te maken voor de vestiging van bedrijven en mensen. Ik denk daarbij natuurlijk vooral aan het Noorden en het Oosten van het land. Ook moet met kracht gewerkt worden aan het stimuleren van de regionale economie, waardoor voorkomen wordt dat door uit de hand gelopen grootschaligheid en concentraties van bedrijven mensen en goederen over steeds grotere afstanden verplaatst moeten worden. In dit verband wil ik wijzen op de keerzijde van employability en flexibilisering van de arbeidsmarkt. Het resultaat daarvan is een toenemende mobiliteit. Wonen in de omgeving waar je werkt, was eerst regel maar wordt steeds meer uitzondering.

Dit MIT werd gepresenteerd als een programma waarin het beleidsaccent op openbaar vervoer en vaarwegen ligt. Met dat accent is mijn fractie het eens. Daarom heeft het ons verbaasd dat de brief van 4 december van de minister aan de Kamer, vooral aanvullende voorstellen bevat voor de weginfrastructuur. "Sinterklaas is dit jaar een vrouw en haar naam is Tineke Netelenbos", zo schreef een columnist. De regio's kunnen tevreden zijn. De vraag is of deze werkwijze wel helemaal zuiver is. Hadden wij vooraf geweten dat wij over 2,3 mld. extra konden beschikken, dan had er een integrale afweging gemaakt kunnen worden. Bovendien is het de vraag of dit creatief boekhouden wel verantwoord is. Valt de prijsontwikkeling

toch tegen, dan zullen wij weer projecten moeten schrappen of uitstellen.

Een erg groot deel van het totale budget gaat naar een aantal projecten waarvan nut en noodzaak omstreden zijn. De Betuweroute en de HSL-Zuid zijn daarvan voorbeelden. Voor de Betuweroute geldt bovendien dat volstrekt onduidelijk is waarvan de noord- en de zuidtak betaald moeten worden. Deze projecten veroorzaken een kasprobleem in 2003, 2004 en 2005. Het vertrouwen van de minister in private inkomsten van de Betuwelijn is zo groot dat dit kasprobleem wordt aanvaard. Zoals bekend, delen wij dat optimisme niet. De financiering van projecten dreigt een wonderlijke lappendeken te worden: voorfinanciering, publiek-private samenwerking, FES-gelden, inpassingsgelden, Europese gelden en, als er dan nog een tekort is, creatief boekhouden. De SP ziet ook nadelen aan voorfinanciering door regio's. De afweging welke projecten eerst worden aangelegd, wordt centraal gemaakt. En dat moet zo blijven. Het is verleidelijk om projecten versneld uit te voeren omdat de voorfinanciering beschikbaar is.

Dat aspect zal steeds zwaarder gaan wegen. Dat merken wij ook in de discussie van vandaag. Er wordt steeds naar verwezen. Het recht van de sterkste kan daardoor ontstaan. De sterkste regio die het meest kan bijdragen, zal de projecten het eerst ontwikkeld zien. De heer Leers heeft er terecht op gewezen dat het ongewenst is dat regio's middelen inzetten die eigenlijk voor andere doelen bestemd zijn. Ziet de minister deze nadelen? En hoe gaat zij daarmee om bij het beoordelen van projecten en eventuele financiële deelname door de regio's?

Bij een aantal projecten wordt aan publiek-private samenwerking gedacht. Ik noem de A2-passage in Maastricht, de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, de A59 Rosmalen-Geffen en een, door de SP ongewenst geachte, tweede Coentunnel. De SP is geen voorstander van PPS-constructies. Zelfs voorstanders erkennen dat minister Zalm het goedkoopst kan lenen. Dus daar zit geen voordeel in. De verwachte efficiencywinst van 15% of meer zal nog moeten blijken, aangezien er weinig ervaring is met PPS. Bij PPS geldt bovendien het risico dat de

centrale regie moet inboeten. Net als bij voorfinanciering wordt dan private betrokkenheid een zelfstandig argument. Hoe ziet de minister dit risico?

De FES-gelden zijn bedoeld voor investeringsprojecten die van landelijk belang zijn en de economische structuur versterken. Nu dreigt er toch een aantal projecten deels te worden gefinancierd waarvan moeilijk kan worden gezegd dat zij van nationaal belang zijn of dat zij de economische structuur versterken. Ik noem de Noordzuidmetrolijn in Amsterdam en de sneltram IJburg. Is hier niet sprake van een verruiming van het doel van het FES?

Enige maanden geleden hebben wij gesproken over de rol van de fiets. Ik kan er daarom nu kort over zijn. De fiets beschikt niet, zoals de auto, over een machtige lobby. Toch lijkt de minister het belang van de fiets in de ketenmobiliteit in te willen zien. Maar dat moet dan ook vertaald worden naar ruimere investeringen die het fietsgebruik bevorderen, bijvoorbeeld door de kwantiteit en de kwaliteit van de fietsenstallingen bij de NS-stations te verbeteren. Vanochtend heeft de commissie nog een petitie van de fietsersbond over dit onderwerp in ontvangst mogen nemen. De ENFB wijst op de achterstanden die er zijn bij de stallingsvoorzieningen bij stations. Is de minister tevreden over de huidige praktijk of deelt zij onze mening dat een extra stimulans op zijn plaats zou zijn?

De milieudoelen ten aanzien van bijvoorbeeld NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> en het energieverbruik worden niet gehaald. Consequent zal daarom gezocht moeten worden naar en geïnvesteerd moeten worden in de meest milieuvriendelijke transportvormen, ook wanneer marktpartijen liever andere keuzes maken. Het begrip "transportpreventie" is in dezen zeer wezenlijk. In antwoord op een vraag van onze partij hierover geeft de minister aan dat de mogelijkheden op dit moment onderzocht worden en half 1999 verder besproken worden. Wij wachten dat af.

Ik kom te spreken over een aantal afzonderlijke projecten.

De SP is geen voorstander van de aanleg van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn. Deze lijn ontsluit geen nieuwe woonwijken, dringt de automobiliteit nauwelijks terug, tast de fijnmazigheid van het bestaande bovengrondse openbaarvervoernet

aan en moet worden aangelegd met een risicovolle bouwwijze. De regionale betekenis van de lijn is twijfelachtig. Het enige dat vaststaat, is dat het een peperduur project is. Wij pleiten voor heroverweging en een studie naar een verbetering van het stedelijk openbaar vervoer, bijvoorbeeld via een spoedige sluiting van de bestaande ringlijn, die nu nog geen ring is. Het standpunt van de PvdA op dit punt vind ik onbegrijpelijk. Wel nu geld beschikbaar stellen, terwijl later moet worden gekeken naar het project zelf. Dat roept vragen op.

Onze bezwaren tegen de aanleg van de HSL-Zuid blijven onverminderd van kracht. De tijdswinst die in eigen land wordt behaald, staat in geen verhouding tot de investeringen die daarvoor moeten worden gedaan. Hier geldt in feite hetzelfde als voor de Betuweroute. Dergelijke mega-investeringen zouden beter aan het gehele spoornet ten goede kunnen komen, bijvoorbeeld door het gehele net geschikt te maken voor het gebruik van 25 kV. Dat vraagt een miljardeninvestering, maar levert een grotere bedrijfszekerheid en geringere energieverliezen op. De tweede Coentunnel blijft in de derde categorie, maar wat mij betreft kan het project geheel geschrapt worden. Aanleg zal weer meer autoverkeer aantrekken en de rentabiliteit van het openbaar vervoer op deze as aantasten. Hoe ziet de minister dit, nu wij weten dat zij overweegt, met publiek-private samenwerking toch tot een versnelde aanleg te komen?

De SP heeft zich steeds om twee redenen verzet tegen de aanleg van de A73 over de oostoever van de Maas: het is slechter voor het milieu en het kost veel meer geld dan de andere variant. Inmiddels is het point of no return gepasseerd en heeft de overlast in de dorpen langs de Maas onaanvaardbare vormen aangenomen. Daarom is snelle aanleg beter dan nog jarenlang door te debatteren. Daarbij geldt wel de voorwaarde dat de inpassing zoals beloofd gestalte zal krijgen.

Hetzelfde kan worden gezegd van de A50 Oss-Eindhoven en de A59 Rosmalen-Geffen. Ook bij deze wegen is het point of no return gepasseerd. Wij stemmen derhalve maar in met de aanleg en verbetering.

Ik kom op de vaarwegen. De binnenvaart mag zich verheugen in

een toenemende politieke belangstelling, en terecht. Ook in het MIT is er veel aandacht voor de vaarwegen, vooral voor de hoofdvaarwegen. Ook de kleinere vaarwegen zijn echter van belang om de modal shift van weg naar water te bevorderen. Daarom heb ik er bij de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat voor gepleit om één nevenvaarweg aan te wijzen als proefproject voor integrale verbetering, waarbij bestaande knelpunten worden opgelost, multimodale overslag mogelijk wordt en een organisatie voor vervoersmanagement voor alle bedrijfsterrainen langs de vaarweg wordt opgezet. Ik verzoek de minister, daar vandaag op te reageren. Zij heeft dat bij de begrotingsbehandeling toegezegd. In de planstudietabel voor de rijksvaarwegen blijven de investeringen in het sluizencomplex van het Noordzeekanaal een groot deel van de middelen opslokken. Wij vragen ons af of deze investering strategisch verstandig is. Immers, Amsterdam heeft plannen om op de nieuwe industrieterreinen in het westen van de stad meer overslagfaciliteiten, vooral voor containers, te realiseren. Wij denken dat de kwaliteit van de Amsterdamse haven in de eerste plaats gezocht moet worden in de toegevoegde waarde, met andere woorden in het verwerken en bewerken van de aangevoerde halfproducten. Grote investeringen in het sluizencomplex bij IJmuiden zijn dan van minder belang. Hoe ziet de minister deze ontwikkeling?

De SP wijst al jarenlang op het belang van het ontwikkelen van de enorme potentie van de "short sea". Wij constateren met vreugde dat die ontwikkeling nu op gang lijkt te komen. Ziet het kabinet mogelijkheden om "short sea" vanuit Harlingen en Delfzijl naar de Oostzeestaten te bevorderen, vanzelfsprekend in combinatie met een verbeterde railontsluiting? Afhankelijk van de beantwoording zal ik in tweede termijn op een aantal punten concrete voorstellen doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Vandaag staat niet alleen het MIT, maar ook de begroting van het Infrastructuurfonds 1999 op de agenda. Ik begin met twee vragen daarover. Gebleken is dat van de FES-impuls van 1,9 mld., die het vorige kabinet aan het fonds heeft toegediend, 35 mln. zoek is. Ik vraag

de minister waar het geld gebleven is. Ik wil bij de oplossing van dit vraagstuk in die zin helpen, dat het mij opvalt dat bij het cluster "bereikbaarheid" ruim 35 mln. te veel is opgenomen. Is hier sprake van een uitwisseling en, zo ja, waarom? Dan heb ik nog een tweede vraag over het Infrastructuurfonds. Waarom wordt eigenlijk normaal gesproken niet gerekend met prijsbijstellingen voor gelden die uit het FES worden geproduceerd? Als dat al een bestedige lijn is, waarom gebeurt dat dan weer wel voor de Betuweroute, de HSL en dat soort projecten. Dus graag wat helderheid op dit punt, al was het maar omdat wij nog komen op de vraag hoe wij uiteindelijk via prijsbijstellingen geld laten genereren.

Voorzitter! Dan het MIT. Eigenlijk zou ik moeten zeggen het SMIT: het supermeerjarenprogramma infrastructuur en transport. Om te beginnen deel ik de mening van de heer Van Heemst dat het heel wenselijk zou zijn als wij een ordentelijk projectenoverzicht konden krijgen. Kennelijk heeft hij daar na vijf jaar behoefte aan. Ik heb er al na één jaar behoefte aan om een helder overzicht te krijgen van de projecten, waarbij wordt aangegeven wat ervan terecht is gekomen. Het nut is dat kan worden nagegaan waardoor er bijvoorbeeld overschrijdingen of vertragingen optreden. Is dat incidenteel of zegt het ook iets over alle andere projecten? Zo ja, dan is bijstelling noodzakelijk. Ik hoop dat de minister ingaat op de suggestie om het voortaan zo te doen.

D66 heeft zich niet voor niets tijdens de formatie druk gemaakt over het genereren van extra budget voor het bevorderen van de bereikbaarheid in het algemeen. Het verheugt ons dat uit dien hoofde een flinke pot van 12 mld. toegevoegd is aan de bestedingen die mogelijk zijn voor infrastructuur. De toedelingen die in de eerste versie van het MIT al zijn gedaan hebben ons positief gestemd. Er is getracht een accent te leggen op ontsluiting van de Vinex-gebieden en dan met name van het openbaar vervoer. Er is ook een accent gelegd op regionale openbaarvervoerssystemen. Hiermee wil ik niet zeggen dat alles geregeld is in die sfeer. Eigenlijk hebben wij pas de eerste stappen gezet. Veel hulde daarvoor, maar er blijft nog het nodige te wensen over. Ik noem in dit verband het Randstadrail en het Randstad-

spoor. Beide projecten verkeren nog in de eerste fase. De IJburglijn ligt nog ver weg in de planning. Ook noem ik het station Reeshof. Eén probleem bij dit soort projecten is overigens de aanloopexploitatie. De minister heeft gezegd dat dit primair de verantwoordelijkheid is van degenen die de lijnen exploiteren, maar ik vind dat het Rijk zelfs op dat front enige verantwoordelijkheid zou moeten nemen. Er is immers een groot doel gediend met dit soort projecten.

Voorzitter! Een tweede kenmerk van het MIT is dat er tot 2010 – dus elf jaar vooruit – gepland is. Dat is tot op zekere hoogte zeer verleidelijk, want dat betekent dat wij in de komende jaren niet meer zo ontzettend veel post binnenkrijgen als dit jaar. Er is immers geen discussie meer mogelijk over de diverse projecten, want alles is al besteed. Toch lijkt mij dat niet de juiste inzet als het gaat om de planning van infrastructuur. Het zou betekenen dat, welke nieuw inzicht zich ook aandient, er geen mogelijkheden meer zijn om nog eens na te denken over wat prioriteit heeft. Dat lijkt mij een doelstelling die regering en Kamer moeten nastreven, al was het misschien zelfs maar per kabinetsperiode.

Ik vrees dat er te veel wordt vastgelegd en dat is niet verstandig aangezien er volgend jaar een nationaal verkeer- en vervoersplan komt, dat wat mij betreft – en dat heb ik ook bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat aangegeven – niet alleen maar zal handelen over de aanleg van een nieuwe weg of over het starten van projecten. In dat plan moeten wij ook aangeven hoe wij denken over mobiliteit, hoe wij moeten proberen te reguleren, hoe wij transportpreventie kunnen toepassen. Met dit laatste bedoel ik niet dat wij mensen verbieden zich te verplaatsen. Het gaat hierbij om de meest efficiënte manier van vervoer met het middel dat het meest geëigend is. Als wij daar volgend jaar allemaal mooie woorden voor verzinnen terwijl wij in feite niets meer kunnen, heb ik een probleem. Mijn vraag is hoe we, nog afgezien van alle afspraken die er bovenop zijn gekomen, de mogelijkheid kunnen inbouwen op herbezinning en herijking en hoe wij ruimte kunnen laten voor de toekomst.

Voorzitter! Ik kom straks op de inhoud van alle aanvullende

afspraken. Het is daarom van belang te weten wat precies het karakter zal zijn van de afspraken die met de diverse provincies gemaakt zijn. Hoe bindend zijn die? De minister kondigt aan dat zij alles in contracten zal gaan vastleggen. Krijgen die contracten dan hetzelfde karakter als waarmee gedreigd is? Wordt het een papiertje waarop staat: "U zit aan ons vast. U kunt geen kant meer op"? Dat lijkt mij een probleem.

De heer **Leers** (CDA): Ik begrijp het probleem van mevrouw Giskes dat alles tot 2010 is vastgelegd. Maar wil zij dan een voetnoot plaatsen bij alle projecten waarover afspraken zijn gemaakt? En zo ja, stelt zij daarmee dan niet de betrouwbaarheid van de overheid opnieuw ter discussie?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik weet niet wanneer de overheid betrouwbaarder is, als zij van tevoren aangeeft hoe de situatie werkelijk ligt of als zij achteraf moet terugkomen op afspraken. Precies die situatie hebben we in deze ronde gehad, mijnheer Leers. De minister is geconfronteerd met allerlei zaken waarvan de vastlegging al in een verleden begonnen is. Nu zitten wij met de gebakken peren.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Giskes verwees naar de nieuwe plannen die op komst zijn, zoals het NVVP. Daar kan misschien iets anders uitkomen. Zij vindt dat daarbij de gelegenheid moet bestaan om te heroverwegen. Zo begrijp ik haar althans. In feite kom je dan voor hetzelfde probleem te staan waar de minister nu ook voor heeft gestaan. Je komt in een klem te zitten. Aan de ene kant wil je prioriteiten verleggen, maar aan de andere kant heb je toezeggingen gedaan. De betrouwbaarheid is dus in het geding. Je zult op de een of andere manier je wens om meer ruimte te maken voor nieuwe dingen, moeten inperken om de betrouwbaarheid na te komen. Ik begrijp dat mevrouw Giskes dan kiest voor het openhouden van de flexibiliteit en een sterretje zet bij al die contracten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik kan het antwoord ook niet helemaal geven, want het is een lastig probleem. Maar ik zou mij kunnen voorstellen dat we op zijn minst een nadere prioriteitsaanduiding geven aan diverse projecten, waarmee je de

betrokkenen duidelijk kunt maken wat de "graad van hardheid" in het geheel is. Omgekeerd kunnen we natuurlijk heel stoer doen en alles vastleggen. Maar als we daarna de komende elf jaar niets meer te zeggen hebben over de infrastructuur, lijkt dat mij geen situatie waarvan u gediend bent. Trouwens niemand hier zal daarvan gediend zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben het ermee eens dat ruimte opsouperen niet prettig is. Er zijn nog genoeg problemen over. Maar wilt u zich dan niet binden aan de afspraken die zijn gemaakt en die straks door de minister aan de Kamer worden gestuurd? Sterker nog: wilt u ze nog eens bekijken en bijvoorbeeld met categorie 1 wél, maar met 2 of 3 niet akkoord gaan? Wilt u dat allemaal heroverwegen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vraag aan de minister hoe zij dit ziet. Hoe stelt zij zich voor dat zij – of haar opvolgster – de komende jaren beslissingen zal kunnen nemen over infrastructuur? Ik kan in vervolg daarop, afhankelijk van het antwoord, bezien hoe wij verdergaan. We kunnen allemaal hopen en rekenen op nieuwe inkomsten, gegeneerd door PPS. Ik kom daar straks nog op. Maar soms is dat jezelf rijk rekenen. Wij hebben allen wensen, al was het maar de noordoosttak van de Betuwelijn of de HSL-Oost die nog voor geen centimeter gedekt zijn. Ik hecht daar zeer aan. Ook aan de Zuiderzeespoorlijn moet misschien iets gebeuren. Kortom, ik heb een probleem en ik hoor graag in eerste instantie van de minister hoe zij deze kwestie ziet. Daar komt bij dat wij aanvankelijk het bericht hebben gehad dat er nogal wat spijkerharde contracten liggen, waar men zich ernstig op kan beroepen en waarop men kan sneuvelen als men voor de rechter gedaagd wordt. Zijn al die contracten nu van tafel door de afspraken die gemaakt zijn? Of kunnen langs die weg nog allerlei open uit de mouw komen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil graag een nadere verduidelijking van mevrouw Giskes. Ik snap haar probleem en ik voel dat ook wel mee, maar wat zij zegt heeft een hoog idealistisch gehalte, want juist de projecten waarover wij nu

spreken, hebben jaren voorbereidings- en uitvoeringstijd nodig. Wil zij nu meegaan met de minister, maar volgend jaar bij het verschijnen van het nieuwe verkeer- en vervoerplan overwegen of bijvoorbeeld in plaats van de A50 de Zuiderzeelijn wordt aangelegd, en wil zij dus alles opnieuw ter discussie stellen? Op die manier kan niet worden gekomen tot een zinvolle en constructieve manier om problemen op te lossen en geld uit te geven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Alles is heel veel en niets is heel weinig. Daar ergens tussenin zal het antwoord zich bevinden. Er zijn natuurlijk wel meer projecten. Zo is er ongeveer 30 jaar over gedaan om een besluit te nemen over de A11 in Zuid-Holland. Dat komt dus voor. Het is niet prettig, maar soms is dat de consequentie van prioriteiten die men meent te moeten stellen. Binnen die uitersten proberen wij te opereren. Ik stel op dit moment voornamelijk de vraag hoe optimistisch wij moeten zijn over aanvullende middelen die wel weer beschikbaar zullen komen. Voorzitter! Aan het oorspronkelijke MIT lag in mijn ogen toch een behoorlijke beleidsvisie ten grondslag. Als surprise is er nu veel extra geld gevonden en dat is verdeeld. Ik heb het gevoel dat aan die verdeling geen beleid ten grondslag ligt, maar dat hier wat en daar wat aan wordt gegeven. De grote visie daarachter zie ik niet helemaal meer. Misschien kan de minister mij nog eens uitleggen hoe is gekomen tot de keuze voor bepaalde projecten. Overigens is het wel verrassend dat wij eerst geen financiële ruimte hadden en nu wel, en dat prijsverhogingen ineens van 3% naar 2% kunnen. Anderen zijn hier al op ingegaan. Ook ik wil graag weten hoe dit mogelijk is en welk risico wij daarmee lopen. Een bedrag van 2 mld. inpassingsgeld is nu toch al volledig weggezet. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat dit voor een deel alsnog is toegekend aan projecten die in wezen in eerste instantie al op een bepaald bedrag waren begroot en voor die bedragen in het MIT waren opgenomen. Wij hebben daar nu stukjes afgehaald en die tot "inpassing" bestempeld, waardoor het geld dat vrijkomt aan andere projecten besteed mag worden. Door

anderen is hierover al het nodige gezegd, dus ik sluit mij aan bij alle vragen die hierover zijn gesteld. Afhankelijk van het antwoord zullen wij verder zien. Voorzitter! Ik heb er in principe niets op tegen dat nu, zeker sinds de laatste ronde, het accent op PPS wordt gelegd. Ik moet echter zeggen dat ik de indruk krijg dat wij langzamerhand wel heel erg op deze wijze van realisering gaan leunen. Het risico dat ik daarbij zie, is dat degene die het het eerst voor elkaar heeft, een project krijgt. Ik vind dit een wat lastige ontwikkeling, want het betekent dat beleidsmakers steeds minder zeggenschap krijgen over de projecten die wel of niet worden gerealiseerd. Zo kan voor de tweede Coentunnel worden gesteld dat die wordt gerealiseerd als er van PPS sprake is, en dat die niet wordt gerealiseerd als dit niet het geval is. Voor ieder volgend voorstel dat misschien nog wordt verzonnen, zou hetzelfde kunnen gelden. Dit is een risico. Ik zeg niet dat de minister zonder meer carte blanche geeft aan iedereen, maar ik denk wel dat wij in hetzelfde Nationaal verkeer- en vervoerplan aandacht moeten besteden aan de vraag hoe wij de PPS zien. De andere kant van het geheel is dat in een blad als Forum staat dat Rijkswaterstaat nog steeds de ambitie heeft om het beste en grootste ingenieursbureau van Nederland te zijn, en dat is geen goede basis voor publiek-private samenwerking. Er zit wel een beetje waarheid in, dus volgens mij kan het geen kwaad om ook de hand in eigen boezem te steken. Voorzitter! Er ligt een accent bij rekeningrijden, waarop wij apart zullen terugkomen als wij het wetsvoorstel behandelen. Ik hecht eraan ook hier te herinneren aan hetgeen ik bij de begrotingsbehandeling heb gezegd, namelijk dat wanneer opbrengsten worden gegeneerd, niet zonder meer alles via de inkomstenbelasting moet teruggaan. Het verdient wellicht aanbeveling – ik zou daar graag een nader onderzoek naar zien – om een deel van die gelden af te zonderen en in te zetten voor specifieke bij voorkeur openbaarvervoersprojecten in de regio's waar de opbrengsten gegeneerd worden. Ik heb bij die gelegenheid een vergelijking gemaakt met de energiebelasting, waar wij positieve prikkels hebben

ingebouwd met behulp van de opbrengst. Ik hoop dat de minister hier inmiddels wat meer over kan zeggen. Anders komen wij daar nog wel op terug bij het wetsvoorstel rekeningrijden.

Ik ondersteun in het algemeen de al gemaakte opmerkingen over fietsenstallingen. Ik meen dat er alleen mondjesmaat, dus te weinig, aandacht wordt besteed aan dit onderwerp. Er zit meer in dan in het verleden, waarvoor hulde, maar er kan wellicht nog iets meer. Dat hangt weer samen met de vraag wat wij aan financiële ruimte weten te vinden.

Ik loop vervolgens een aantal afzonderlijke projecten in de diverse provincies langs, in de eerste plaats Flevoland en het noorden. Daar speelt het punt van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn. Bij dit onderwerp moeten wij niet te lichtvaardig koppelingen leggen als die niet echt aan de orde zijn. Als ik het goed begrijp, dient de Hanzelijn vooral ter ontlasting van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, doordat er een ring wordt gemaakt. De Zuiderzeelijn – die wij voortaan beter HSL-Noord zouden kunnen noemen – gaat echter over iets heel anders. Ik hoor graag van de minister alvast enige preludeerende opmerkingen over de afweging die wij ongetwijfeld nog uitvoerig terug krijgen. Ik hoop dat zij eruit begrijpt dat ik niet te gemakkelijk wil afzien van de Zuiderzeelijn en ook niet meteen de Hanzelijn wil weggooien.

In Noord-Holland spelen vooral de ontsluitingen van de Vinex-locaties. Wij hebben de indruk dat daarbij nogal wat zaken onderling moeten concurreren: het busstation Amsterdam, het station Purmerend Wijde Vennen, het kasritme van de IJ-tram en dergelijke. Een aantal van die problemen is wellicht op te lossen door nog eens naar de fasering van de Noord-Zuidlijn te kijken. Daar komt bij dat, voorzover mijn informatie goed is, vooral het noordelijke deel van de Noord-Zuidlijn cruciaal is. Ik zou ook graag wat meer horen over de door koppeling verder Noord-Holland in en de eventuele relatie daarvan met bestaande openbaarvervoersvoorzieningen.

De tweede Coentunnel is een voorbeeld van een mogelijk PPS-project. Op zichzelf heeft mijn fractie daar geen grote moeite mee, mits het een bescheiden tunnel zal

zijn en het niet betekent dat direct alle tunnels naar het noorden van Noord-Holland van een tolheffing worden voorzien, vanuit het idee van een soort eerlijke verdeling. Er moet naar onze mening altijd een alternatief zijn waar niet betaald hoeft te worden, zij het met het risico dat men in de file staat. Die keuze moet toch wel blijven.

De N201 vormt naar onze mening ook een groot knelpunt. Er is nog steeds niet echt duidelijk zicht op de aanpak van de problemen daar, terwijl het toch om een weg gaat die voor de regio Schiphol en de afvoer van Schiphol nogal cruciaal is. Ik hoor graag van de minister of daar nog wat meer accent aan kan worden gegeven.

Ook wij vinden dat Noord-Holland-Noord een kans moet worden gegeven om een goede aansluiting te houden op de rest van Nederland. Het gebied heeft het immers niet gemakkelijk. Tegelijkertijd zie ik ook niet goed waar wij geld vandaag zouden kunnen halen voor de N9. Ik sluit mij dan ook aan bij het pleidooi om in ieder geval gericht te beginnen en de mogelijkheid open te houden dat er op langere termijn een echte doorstroomweg komt. Ook de zeesluis bij IJmuiden vinden wij een belangrijk project. Daar zal voldoende tijdig studie naar verricht moeten worden, ook technische studie, opdat perspectief blijft bestaan op uitbreiding van het complex.

Niet genoemd in de stukken is een sluis in de Zaan. Wij pleiten ervoor dat die op z'n minst wordt opgenomen in de verkenningen.

Dan nog de kwestie van de A1/A28. Hoe vervelend ook, het gaat hier wel om wegen die de nodige problemen geven. Zonder dat ik daar nu een cent voor kan uittrekken, dit punt moet wel op de agenda blijven, opdat er ooit misschien nog eens iets aan kan worden gedaan.

Voorzitter! Zuid-Holland. Randstadrail heeft voor ons een hoge prioriteit. De eerste fase die thans wordt aangelegd is mooi, maar het betreft maar één lijn. Het verdient aanbeveling hieraan meer te doen. Wij hebben begrepen dat het principe van stadsrandtransferia geschrapt is als het gaat om de Rotterdamse regio. Waarom is dat gebeurd en is dat niet meer terug te draaien? De transferia – de ketenbenadering, mensen kunnen gemakkelijk van het ene vervoermiddel in het andere

stappen – moet niet te lichtvaardig van de agenda worden gehaald.

Er is op z'n minst een nader onderzoek nodig naar een spoor-tunnel in Delft. Er zijn kennelijk goede mogelijkheden voor de PPS-project.

Wat de wegen in Zuid-Holland betreft, delen wij wat is gezegd over de oost-westrelatie met betrekking tot de A15. De A4 Middendelfland vormt geen gering probleem. Gaat het om een inpassing van 50 of 60 mln.? De afspraken gaan over iets anders dan het overzicht van de minister. Als die al uitgevoerd moet worden, is het alleen verantwoord als een goede oplossing is gevonden voor de inpassing in het stedelijk gebied. Vooral nog zijn wij daartoe niet gekomen.

De A4-zuid. Als het mogelijk blijkt die in combinatie met gigantische bedrijfsterrinen te realiseren, dan zal dat niet op groot enthousiasme van onze fractie kunnen rekenen. Ik zeg het zacht.

Wij willen weten wat mogelijk is bij Wassenaar als het gaat om de NORAH. Wij zijn blij dat diezelfde N11 waarover ik zo-even sprak nu duidelijk in de plannen staat.

Wat de tunnel HSL-Zuid betreft, merk ik op dat het niet zinnig is ter wille van een relatief klein bedrag de besluitvorming weer open te breken. Als men de discussie over het tracé wil overdoen, zijn wij de eersten om daarop enthousiast in te springen. Wat Zeeland betreft vragen wij ons af hoe het zit met de tunnel bij Sluiskil.

In Noord-Brabant speelt al lang het station Reeshof. Wij hebben de indruk dat daar iets dreigt te gebeuren wat wij willen voorkomen. Er ontstaat daar een uitvoerige Vinex-wijk waar men alleen met de auto vandaan kan komen. Het station staat al heel lang ter discussie. Het is treurig dat dit naar achter wordt geschoven of op z'n minst hard moet concurreren.

D66 vindt een spoorlijn Breda-Utrecht wenselijk en is zeer geïnteresseerd in nadere studies daarnaar.

Er is sprake van een lightrailproject in Noord-Brabant tussen de vijf grote steden. Wij vinden hiervan weinig terug. Kan dit weer meer boven water komen?

De goederenspoorlijn Roosendaal-Antwerpen, lijn 11, lijkt in de vergetelheid te raken. Er zit een grote tijdsdruk op dit project, gezien

beloften aan België in het kader van de procedures inzake de HSL-Zuid. Dat raakt ernstig aan hetgeen in Bergen op Zoom moet gebeuren. Welke mogelijkheden ziet de minister voor een goede inpassing, bij voorkeur in het bebouwde gebied van Bergen op Zoom?

Wat Utrecht betreft, is het mooi dat een begin met het Randstadspoor wordt gemaakt, maar het accent ligt heel sterk op de westelijke kant. Daarmee dreigt de rest van het project op de lange baan te worden geschoven. Dat betreuren dit. Wij verzoeken dit op een lijstje te laten figureren van zaken die als eerste aandacht verdienen als er geld beschikbaar komt.

Ten aanzien van de A12-Oost in Utrecht willen wij alleen benadrukken dat bundeling met de HSL-Oost zeer belangrijk is vanwege de situatie bij Driebergen, Maarn en Bunnik.

Over Overijssel en Gelderland heb ik gezien de afspraken geen opmerkingen.

Limburg is al zeer uitvoerig aan de orde geweest. Ik wijs op de tientallen video's inzake de A74 (allemaal dezelfde) die in mijn postvakje zijn beland. Ik denk dat het goed is dat er eindelijk iets gaat gebeuren. Ik wil niet verhullen – mijn fractievoorzitter heeft dit al eerder gezegd – dat de A73 nog steeds op de westoever mag worden aangelegd. Dat schijnt nog steeds goedkoper te zijn. Het scheelt een tunnel en wat dies meer zij. Misschien zou dit ertoe kunnen leiden dat er wat meer mogelijk is in het kader van de A2 bij Maastricht, maar er kan ook gedacht worden aan andere doelen. Wat ons betreft, is die ruimte er nog steeds. Wij menen wel dat voor de ernstige verkeersonveilige situaties wat de N273 betreft tussentijdse oplossingen moeten worden gevonden. Dat schijnt niet zoveel te kosten.

De heer **Van Bommel** (SP): Wat de A73 betreft, was ook mijn fractie eerst voor gebruik van de andere oever. Nu de inpassing kan gebeuren zoals beloofd is en er haast geboden lijkt te zijn, kunnen wij akkoord gaan met hetgeen is voorgesteld. Betekent uw uitspraak dat u eventueel uitstel van de aanleg acceptabel vindt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Geenszins. Wij zijn overtuigd van de noodzaak om die weg snel aan te leggen. Ik zeg alleen dat er eventueel financiële

winst te boeken is, maar dat is geen nieuws.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Waar denkt u dat die winst is te behalen? U zegt dat het een tunnel scheelt, maar ik wijs erop dat het een brug extra kost. Bovendien zullen aan de oostkant ook aanpassingen gemaakt moeten worden. Het kernpunt van de debat van destijds was: als je kiest voor de westoever, kies je voor anderhalve snelweg. Moet ik uit uw woorden begrijpen dat D66, als het om aantallen snelwegen gaat, CDA en VVD wil inhalen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Rechts inhalen misschien. Ach, dat is weer een nieuwe positie.

De **voorzitter**: Rechts inhalen mag op de Nederlandse wegen niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het zou dus in dubbele zin een unicum zijn. Dat is een kant van de zaak. De andere kant is dat, als je de weg aan de oostkant neerlegt, de Napoleonsbaan als een alternatieve route blijft bestaan. Alles heeft voor- en nadelen.

Voorzitter! Ik kom tot een samenvatting. Er zijn flink wat projecten op het gebied van openbaar vervoer en met name regionale netwerken, ook in de sfeer van ontsluiting van Vinex-wijken, die meer kunnen gebruiken dan zij nu krijgen. Wij vinden daarnaast dat nieuwe technieken financiële impulsen kunnen gebruiken, ook van de rijksoverheid. Wij menen dat er mogelijkheden moeten zijn voor het Rijk om enige steun te geven aan ketenbenadering, waarover wij allemaal graag spreken. Al die zaken vergen geld. Er zijn mogelijkheden – ik wijs op de opbrengst van rekening rijden, op het niet aanleggen van de A4 door Midden-Delfland en op de A73 – om geld vrij te maken. Heel concreet heb ik in de aanbieding een afslag op de A7 in Noord-Holland. Dat zou 12 mln. kunnen opleveren. Daar wil ik een andere keer wel eens het fijne van vertellen. De betrokken gemeente schijnt die afslag niet meer te willen. Als het gaat om financiële ruimte wil ik nog het volgende opmerken. Wij willen de Betuwelijn aanleggen en wij bewijzen lippendienst als het gaat om de aanleg van de noordoosttak, maar er is nog geen begin van financiering van dat project. Dat is een risico dat wij met open ogen nemen. Ik denk niet dat daardoor dat

ding er niet zal komen of niet financieerbaar zal zijn. Niettemin blijf ik zoeken naar mogelijkheden om hieraan handen en voeten te geven. De vorige week heb ik dan ook gevraagd, na te denken over een andere wijze van aanleggen voor het gedeelte Kijfhoek-Zevenaar, in de sfeer van enkel spoor of soms enkel, soms dubbel. Ik heb begrepen dat dit met moderne (beveiligings-)technieken mogelijk is. Ik vraag de minister om met open vizier een onderzoek naar die mogelijkheden te doen. Zij dient zich hierover te laten voorlichten door degenen die hierover hebben nagedacht. Wellicht kan hieruit financiële ruimte naar voren komen die kan worden benut voor de noordoosttak.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik voer thans mede namens de fractie van de RPF het woord.

Onze fracties hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de voorstellen zoals die in het MIT zijn neergelegd; dat geldt zowel voor de inhoud als voor de gang van zaken. Ik wil niettemin positief beginnen. Onze fracties zijn zeer content met het feit dat het openbaar vervoer en de ontwikkeling van de vaarwegen ten opzichte van de wegen een extra impuls krijgen. Een negatief punt is de honorering van toezeggingen die regio's zijn gedaan. Die gang van zaken vervult onze fracties met grote twijfel. Wij achten het niet zonder meer aanvaardbaar dat op deze wijze is omgegaan met afspraken uit het verleden, zeker niet als het harde afspraken zijn die in convenanten enz. zijn vastgelegd. Het motto "woord houden" geldt ook voor de rijksoverheid. Betrouwbaarheid is een belangrijk goed en mag niet ontaarden in discussies over de hardheid van toezeggingen, de waarde van gemaakte afspraken enz. Dat vermindert de betrouwbaarheid van de overheid als gesprekspartner. Zelfs de landsadvocaat moest eraan te pas komen. Bovendien was niet altijd duidelijk of toezeggingen wel door bevoegden waren gedaan. Deze gang van zaken is zeker niet voor herhaling vatbaar. Is nu met betrekking tot de registratie van toezeggingen en verantwoordelijkheden gewaarborgd dat dergelijke ontwikkelingen niet meer voorkomen?

In het nu voorliggende voorstel is een aantal projecten op de valreep



alsnog naar voren gehaald met behulp van "creatieve" voorstellen en voorfinanciering vanuit de regio's, alsmede via PPS-constructies. Wij complimenteren de minister met haar inzet om de schade zoveel mogelijk te beperken en met de regio's goede afspraken te maken. Toch wil ik wel opmerken dat provincies soms hun nek ver hebben uitgestoken terwijl men in sommige gevallen minder krijgt dan in feite hard was vastgelegd. Als voorbeeld noem ik de bestuursovereenkomst met Zeeland inzake de N57, waarbij is afgesproken dat in 1999 met de aanleg zou worden gestart. Nu wordt dat 2006. De provincie heeft dit geaccepteerd, hetgeen gelet op de totale context begrijpelijk is, maar wij moeten toch niet de indruk hebben dat nu alsnog alles is gehonoreerd. Verder rijst de vraag hoe hard nu eigenlijk de financiële aspecten van het extra pakket zijn. De wijze waarop door "nadere toetsing van de gehanteerde berekeningen" 2,3 mld. uit de hoge hoed werd getoverd, verbaasde toch wel enigszins. Bestaat niet het gevaar dat door deze creatieve wijze van boekhouden bepaalde toezeggingen toch geen stand zullen houden? Voor de prijsbijstelling wordt nu 2% gehanteerd terwijl aanvankelijk, juist om wille van de behoedzaamheid, werd uitgegaan van 3%. Wat moet er gebeuren als straks blijkt dat de realiteit anders uitpakt? Voorts heb ik een vraag over de overheidsfinanciering van de infrastructuur als geheel. Wij weten allemaal dat de olieprijs op een historisch dieptepunt uitkomen. Gelet op de koppeling met de aardgasbaten vragen wij ons af wat dit betekent voor de voeding van het FES en de garanties voor de toekomstige uitgaven ten behoeve van de infrastructuur. Wij zien hier de nodige risico's. Zo hard is het dus allemaal niet. Voorkomen moet worden dat wij over een aantal jaren opnieuw tot de conclusie moeten komen dat er geen geld is om al gemaakte afspraken te honoreren. Kan de minister onze zorg op dit punt wegnemen? Een ander kritiekpunt betreft de wijze waarop men is omgegaan met het inpassingsbudget. Onze fracties waren indertijd zeer content met het opzij zetten van bedragen om de inpassingsdiscussies op een verantwoorde wijze te lijf te gaan. Wij wachten overigens op goede

criteria voor de hantering van dit budget; ik zeg het de heer Van Heemst na. De manier waarop er nu mee wordt omgegaan, bevredigt onze fracties absoluut niet. Het budget dreigt nu gewoon als een extraatje te worden gebruikt bij de totale versleuteling voor de wegenprojecten. Dit was toch absoluut niet de bedoeling? De heer Van Heemst heeft al iets gezegd over het opzijzetten van dit geld en het in het budgettaire kader afzonderlijk verankeren ervan, ook in verband met het budgettaire toezicht door de Kamer. Dit sprak mij zeer aan en wij zullen die lijn zeker steunen. Er is nog iets wat dreigt teloor te gaan, maar wat in financiële omvang iets kleiner is. Wij hebben in voorgaande jaren duidelijke afspraken gemaakt over het tegengaan van versnippering, vooral uit een oogpunt van de ecologische hoofdstructuur. Er is een beleid voor op touw gezet en in het MIT van vorig jaar zijn er nog forse uitspraken over gedaan. Ik noem ook het structuurschema Groene ruimte en het Natuurbeleidsplan. De versnippering door de rijksinfrastructuur zou worden tegengaan. De ambities op dit punt zijn echter losgelaten in het nieuwe MIT. Ik heb begrepen dat in verschillende provincies zelfs alle voorgenomen ontsnipperingsprojecten zijn afgeblazen. Dit vinden wij een heel slechte zaak. Is het juist dat de afgelopen jaren ongeveer 10 mln. per jaar aan ontsnippering werd besteed uit de begrotingspost "beheer en onderhoud" van het Infrafonds? Wil de minister toezeggen dat voor de komende jaren minstens eenzelfde budget wordt uitgetrokken? Dit doel van ons natuurbeleid moet immers overeind blijven. Nu ik het toch over dit soort budgetten heb, vraag ik meteen naar het budget voor het wegenonderhoud. Ik heb al bij interruptie gezegd dat mijn fractie de indruk en meer dan de indruk heeft dat er hier en daar aanmerkelijk is besnoeid op het onderhoudsbudget voor rijkswegen, met alle consequenties van dien. In dit soort gevallen is goedkoop altijd duurkoop, want wij komen onszelf later beslist tegen. Hetzelfde geldt voor de railsector, waar de gevolgen van achterblijvend onderhoud en noodzakelijke vernieuwing bijvoorbeeld van de bekabeling zich nu gaan wreken.

Een laatste algemene opmerking over het pakket is dat wij ons niet rijk moeten rekenen en er niet bij voorbaat van kunnen uitgaan dat alles zal slagen wat nu op de noemer van PPS en voorfinanciering wordt gezet. Dat is maar zeer de vraag, los van de manier waarop je hiertegen aankijkt. Onze fracties zijn niet overmatig enthousiast over het instrument PPS als zodanig; dit moge bekend zijn. Het moet echter nog wel allemaal lukken, en op een verantwoorde wijze. Ik heb de indruk dat er op een aantal punten twijfel over bestaat of de nu gemaakte afspraken uiteindelijk overeind kunnen blijven. Bij afspraken over voorfinanciering moet het wel zeker zijn dat het Rijk later zijn verplichtingen kan nakomen. Hiermee kom ik weer op de financiële hardheid, maar ook op de juridische hardheid. In dit verband heb ik nog steeds vragen over de passage in de brief van 4 december van de minister dat voorzover nodig gemaakte afspraken worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten. Wat betekent "voorzover nodig"? Ik meen dat het, als er harde afspraken worden gemaakt, altijd nodig is om deze in een overeenkomst vast te leggen. Of denkt de minister misschien aan publiekrechtelijke overeenkomsten? Deze kennen wij ook: de conventanten. Wordt de Kamer overigens daarbij betrokken? Wij moeten goed beseffen dat het totale budget aanmerkelijk wordt beperkt door een aantal geldverslindende megaprojecten. De minister kent ons standpunt over de Betuwelijn. Ik zal er nu niet opnieuw op ingaan, want wij hebben er vorige week uitvoerig over gesproken en zullen er dezer dagen nader op ingaan. Wij vinden de aanleg van de Betuwelijn op dit moment niet verantwoord en ook het hiervoor gevoteerde budget niet, dat verdringend werkt op tal van nuttige infrastructuurprojecten. Overigens moet naar onze mening de Betuwelijn als een integraal project worden gezien, inclusief de noord- en de zuidtak. Dit betekent dat ook in de financiering van de andere onderdelen moet zijn voorzien als er definitief tot de aanleg van de Betuwelijn wordt besloten. Eigenlijk is daar al toe besloten. Tot dusver heb ik van die integrale financiering geen spoor kunnen constateren.

Dezelfde scepsis over grote projecten geldt de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Het is voor onze fracties volstrekt onbegrijpelijk dat deze lijn zonder meer uit FES-gelden zal worden betaald. Het nationale belang ervan is voor ons niet aangetoond. Het heeft nauwelijks een meerwaarde voor het openbaar vervoer, zeker niet in regionaal verband. Het is opvallend dat gemeenten zoals Zaanstad en Purmerend zich zelfs ertegen verzetten. Alternatieven zijn niet onderzocht. Bovendien zullen de bestaande openbaarvervoerslijnen in Amsterdam worden gekannibaliseerd, worden leeggezogen. Wij hebben de indruk dat hier sprake is van een prestigeproject binnen de Amsterdamse politiek en wij vinden niet dat daar rijksgeld in gestoken moet worden. Er zijn met het uitgetrokken budget van 1,8 mld., dat bovendien iedere keer weer stijgt, zeker effectievere bestedingen te doen.

Wat betreft een derde groot project, de HSL-tunnel, ben ik erkentelijk voor de brief van de minister, maar ik vind het niet begrijpelijk dat zo makkelijk de mogelijkheid om zoveel honderd miljoen te bezuinigen, opzij wordt gelegd vanuit de mening dat dit misschien wel een jaar extra kost. Ik vind dat je een uiterste poging moet doen om dit bedrag, in ieder geval voor de infrastructuur, beter te kunnen inzetten.

Voorzitter! Korthedshalve sluit ik mij aan bij opmerkingen over de prioriteit voor de fiets en meer aandacht voor de stationsstallingen, een bekend punt van ook onze fractie.

Wat betreft de MIT-systematiek verwijs ik naar een aantal opmerkingen die de heer Van Heemst heeft gemaakt. Ik kan me daarbij aansluiten. Ik wijs ook op het rapport inzake de bevindingen van de OVI, die op een aantal punten heel relevante opmerkingen over het hele proces heeft gemaakt zoals dit tot nu is geweest. Ik zou daar graag een reactie van de minister op verkrijgen – misschien krijgen we dat apart schriftelijk – want ik zou er graag eens over doordiscussiëren.

Voorzitter! Wat concrete projecten betreft, mag ik aandacht vragen voor Randstadrail. Het zou niet begrijpelijk zijn dat na 1,3 mld. aan investeringen het doel, het koppelen van het Rotterdamse metronet aan het tramnet van Den Haag, nog steeds

niet zou zijn bereikt en dat de reiziger in Rotterdam eerst nog ruim 500 meter dient te lopen. Dat is toch hoogst merkwaardig. Op deze wijze wordt openbaar vervoer nooit een volwaardig alternatief voor de auto. Dit moet snel worden aangepakt. Voorzitter! Ik wil aandacht namens onze fracties vragen voor de vaarwegen. Wij zijn content met de extra aandacht die de ontwikkeling van vaarwegen in het MIT krijgt, maar wij willen in dat kader nog aandacht vragen voor een betere ontsluiting van de kleinere vaarwegen. De desbetreffende tijdelijke subsidieregeling zou wat ons betreft moeten worden voortgezet. Bovendien vragen wij daarbij aandacht voor multimodale overslagstations. In de afgelopen jaren is het te vaak voorgekomen dat nieuwe terminals ver van het water werden aangelegd, waardoor deze niet of nauwelijks mogelijkheden bieden voor overslag op de binnenscheepvaart. Dat zal in de toekomst moeten worden voorkomen.

In dit verband vraag ik nog aandacht voor de Rotterdamse haven, waar de faciliteiten voor de overslag van zeeschip op binnenschip, met name voor wat betreft de containerbinnenvaart, nog steeds niet optimaal zijn. Daar kan nog een heleboel winst worden behaald. Een specifiek punt wil ik nog noemen, voorzitter. Ik heb daar bij de ICES-discussie, eerder vorige week, ook aandacht voor gevraagd. Er is – daar zijn we blij mee – 0,5 mld. extra uitgetrokken voor vaarwegen tot 2010, maar slechts een deel daarvan is voor deze periode. Zou het mogelijk zijn om hier nog iets naar voren te halen, zodat het COV-pakket – de minister weer waarover ik spreek; met name bijvoorbeeld de Twentekanalen –, dat een hoge prioriteit heeft, ook bij deze aanpak kan worden betrokken? Dat dreigt nu een heel eind naar achteren te schuiven en dat is heel slecht; het is eigenlijk topprioriteit voor het Centraal overleg vaarwegen. Als we het over de scheepvaart hebben, voorzitter, dan wijs ik ook op de problemen bij de nieuw te bouwen brug in de N50. Rijkswaterstaat heeft voorgesteld deze brug te realiseren met een klep aan de zuidzijde, maar dat zou een grote belemmering vormen voor zeeschepen en ook een groot nadeel betekenen voor de nabijgelegen

moderne scheepswerf en voor de scheepvaart bij Kampen. Gelet op de mogelijkheden voor de scheepvaart, juist voor deze regio, is dit zeer te betreuren en daarom verzoeken wij alsnog om een andere uitvoering van deze brug. Wij overwegen op dit punt met een motie te komen. Voorzitter! Ik rond af met een enkele opmerking over regionale infrastructuur. De tunnel bij Sluiskil is een aangelegen punt. Daar treden nu al wachttijden op van 40 minuten per uur, wat een groot knelpunt betekent. De minister kan mij vragend aankijken of dit wel klopt, maar het is echt zo: ik heb dit zelf ervaren. Ook in Zeeland weet men dat. Het is een knelpunt in de doorstroming; als straks de WOV wordt aangelegd, zal dat een nog zwaarder beslag op de capaciteit leggen en een groter probleem in de mobiliteit in dat deel van Zeeuws-Vlaanderen betekenen. Mijn fractie vraagt dringend aandacht van de minister voor opname in eventueel de planstudiefase van een tunnel bij Sluiskil; opname in het MIT lijkt ons zeker gerechtvaardigd.

Een ander knelpunt doet zich voor bij de A12, Utrecht-Arnhem, in relatie ook met de ontsluiting van het nieuwe ziekenhuis te Ede. Dat punt is gelukkig nu wel weer opgepakt, voor de periode 2005-2008, maar er zijn een aantal concrete knelpunten in de regionale infrastructuur die heel snel aanpak behoeven: aansluiting van de Rondweg-Oost bij Veenendaal en aansluiting op de A12, mede in verband met het nieuwe regionale ziekenhuis dat in 2000 zijn deuren opent. Kan de minister toezeggen dat die punten in ieder geval op korte termijn worden aangepakt? Namens de RPF-fractie mag ik met name nog aandacht vragen, voorzitter, voor Abcoude. Het is bekend dat de heer Stellingwerf daar een aantal malen moties over heeft ingediend. Wij zijn erkentelijk voor de wijze waarop de zaken opnieuw zijn gepresenteerd, maar het kabinet heeft gekozen voor een verhoogde ligging. Voor enkele tientallen miljoenen zou een verdiepte ligging toch nog een veel betere oplossing kunnen geven. Onze fracties pleiten daarvoor. Uit de stukken lijkt de suggestie gewekt te worden, dat Utrecht en de gemeente Abcoude de voorkeur van de regering delen, maar dat is dus niet zo. Zij hebben heel duidelijk toch de voorkeur voor die verdiepte ligging en onze fracties

blijven daarvoor opteren, in navolging van de heer Van Heemst. In het oosten van het land is veel opgelost door de nadere afspraken, maar het is nog niet duidelijk wat er met de A1 en de A28 gebeurt. Deze dreigen steeds meer vast te lopen. Ik wijs op de A28 bij Zwolle en de A1 in Twente. Deze zaken mogen dus niet tot na 2010 blijven liggen. Hier is echt sprake met een mobiliteitsprobleem, want het gaat om achterlandverbindingen en hoofdverbindingen. Hetzelfde geldt voor de knelpunten op de rijksweg 35, Ommen en Nijverdal. Een oplossing daarvoor is binnen bereik. Voorzitter! Onze fracties zouden het absoluut niet acceptabel vinden als de aanleg van de Hanzelijn weer ter discussie zou komen. Hier liggen een- en andermaal heel duidelijke politieke uitspraken van de Kamer. Ik vind het ook niet juist, dat dit weer gekoppeld wordt aan de Zuiderzeelijn. Voor onze fracties is het niet of-of maar en-en. Zij hebben beide een andere functie. U moet de Zuiderzeelijn veel meer zien als een strategisch concept. Dat moet de minister aanspreken richting Oosten en Noordoost-Europa. Het is eigenlijk meer een soort HSL, ook in de uitvoering, terwijl wij met name de Hanzelijn voor het binnenlands spoorvervoer een verbetering vinden. Wij zouden het ook naar de regio toe absoluut niet acceptabel vinden, als dit nu allemaal weer ter discussie wordt gesteld. Aan die nadere studie hebben wij dan ook geen behoefte.

De vergadering wordt van 16.50 uur tot 17.00 uur geschorst.

### **Eerste termijn van de zijde van de regering**

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil mijn dank uitspreken voor de vele opmerkingen die zijn gemaakt. Ik zal proberen alle vragen zo goed mogelijk te beantwoorden en wel aan de hand van een volgorde die ik u bekend zal maken. Gezien de veelheid van vragen, is het misschien goed dat ik eerst inzicht geef in de manier waarop ik die antwoorden wil ordenen. In de eerste plaats zal ik aandacht besteden aan de hele gang van zaken: het verschijnen van het MIT in eerste aanleg, vervolgens de regionale gesprekken en de uitkomsten daarvan. Op de tweede

plaats de financiering; Alice in Wonderland zeg ik dan maar tegen de heer Leers. Op de vierde plaats de discussie over inpassing in relatie tot de 2 mld. Vervolgens de prioriteitsstelling, daarna PPS en tol, voorfinanciering, beprijzing en rekeningrijden; alle varianten die bij de financiering aan de orde zijn. Daarna zal ik ingaan op de opmerkingen die zijn gemaakt over projecten-, boek- en kostenbeheersing. Vervolgens de vraag, hoe om te gaan met nieuwe inzichten. Ten slotte kom ik succesievelijk te spreken over de verschillende projecten die aan de orde zijn geweest: grote projecten, wegen, goederentransport, spoor, fiets en mobiliteit. Misschien kan daarmee enigszins rekening gehouden worden bij de interrupties?

Voorzitter! Allereerst de afspraken die in een lang verleden zijn gemaakt in convenanten, protocollen en brieven die door HID's maar ook door mijn voorgangers naar de verschillende regio's zijn verstuurd. Ik zal aangeven hoe een en ander zich verhoudt tot de keuze die is gemaakt toen de nieuwe regering aantrad en het accent dat daarbij is gelegd op goede vormen van vervoer in relatie tot het milieu: veel investeren in openbaar vervoer en in waterwegen. Vrijwel alle knelpunten die er zijn met betrekking tot de waterwegen worden in de loop van deze MIT-procedure opgelost. Dat is een trendbreuk en dat blijft zo. Er wordt van oppositionele zijde zo nu en dan wat twijfel gezaaid over de trendbreuk die aan de orde is. Ik zeg u, dat die trendbreuk zeker aan de orde is bij het investeren in openbaar vervoer en in waterwegen. Bij het investeren in spoorwegen en in werken aan het spoor – u kunt dat geloven of niet, maar het is waar – is er sprake van een maximum. Als er te veel aan het spoor gesleuteld wordt in enig jaar, ontstaan er allerlei problemen met de dienstregeling. De intervallen die over de loop van de jaren zijn gekozen en het feit dat de tweede fase van het lightrailproject nog niet is gestart, hebben mede te maken met de capaciteit die er is om dit soort werken aan te vatten en uit te voeren. Je kunt niet alles tegelijk doen. Daarnaast werd ik geconfronteerd met een verhuisdoos aan afspraken. Het gaat daarbij om afspraken die over reeksen van jaren zijn gemaakt. Die gaan vaak terug tot in de jaren

tachtig. Dat raakt aan de betrouwbare overheid, waarover velen hebben gesproken. Convenanten waren menigmaal niet echt hard, maar hebben wel verwachtingen gewekt. Daarin werd gesproken over inspanningsverplichtingen. Soms ook zijn er brieven gestuurd door HID's of ministers of was er sprake van mondelinge toezeggingen waarvan de hardheid al helemaal niet beoordeeld kan worden. Als je te maken hebt met trendverlegging, is dat een heel moeilijke zaak. Je kiest voor een andere trend, je volgt niet de gebaande paden. Dan is het moeilijk om te praten over bestuurlijke verwachtingen en bestuurlijke betrouwbaarheid. En daarmee werd ik geconfronteerd. Toen het eerste MIT uitkwam, zei een wethouder uit een grote stad tegen mij: er kwam een cold turkey over ons heen. De rook steeg mij uit de oren, zo zei hij. Omdat er een keuze was gemaakt voor een aantal jaren, duurt het lang voordat de projecten die daarbuiten vallen opnieuw aan de orde komen. En wat de categorieën 3 en 4 betreft lag het verzoek voor om daarmee op te houden. Dat was de boodschap. Immers, het is niet de bedoeling dat almaar wordt gesuggereerd dat wegen kunnen worden gerealiseerd, terwijl eigenlijk bekend is dat die wegen onder normale omstandigheden nooit aan de beurt komen. De reacties zijn bekend: iedereen was ongelukkig. Dat had natuurlijk te maken met de voorgeschiedenis. Ik vraag dus enig begrip voor het vervolg. Een aantal woordvoerders had een andere verwachting op het punt van de dominantie in de keuze of de hoogte van het inpassingsbudget voor sommige concrete projecten. Ik vraag eenieder, een oplossing te vinden voor de hele gang van zaken tot nu toe en de bestuurlijke verhoudingen. Ik zal nader ingaan op de bestuurlijke verhoudingen. Ik ben niet van plan om zodra iets in gedachten komt convenanten te sluiten en inspanningsverplichtingen vast te leggen. Natuurlijk wordt daarbij aangegeven dat het niet zeker is dat het allemaal gaat gebeuren, maar er worden wel bepaalde bestuurlijke verwachtingen mee gewekt. Het MIT geeft duidelijkheid voor een groot aantal jaren. Dat is aan de ene kant lastig. Het is de vraag wat er moet gebeuren als inzichten veranderen. Maar hierop kom ik straks nog terug. Aan de andere kant; voor de

bestuurlijke verhoudingen is die helderheid goed. Pogingen om de overheid van gedachten te veranderen, worden daarmee vermeden. Het scheppen van langjarige bestuurlijke helderheid heeft voor mij dus grote voordelen. Vervolgens heeft iedereen meegedacht over de vraag hoe wij allen verder kunnen komen. Het beeld van "dit is het dan" heeft daartoe geleid. Ik heb gezegd: laten wij eens creatief zijn met z'n allen. Ik vind dat wij allemaal erg creatief zijn geworden. Nogmaals, dat is het gevolg van het proces. Anders wordt vaak gedacht: lukt het nu niet, dan lukt het volgend jaar of over twee jaar. Dat zou geen goede manier van werken zijn, omdat het hier belangrijke beslissingen over de infrastructuur betreft. Er is dus een beeld voor een aantal jaren neergezet. Dat neemt niet weg dat er voortdurend voortgangscntrole dient te zijn. Bij de start van een nieuw kabinet moet worden herijkt en moet worden bepaald wat er in ieder geval moet gebeuren.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik keer nog even terug naar de convenanten en de protocollen. De minister stelde: toen ik aankwam, trof ik een verhuisdoos met afspraken aan. Mijn conclusie is dan dat het beheer bij het ministerie kennelijk niet heeft uitgeblonken in de afgelopen jaren. Immers, de minister had totaal geen zicht. Maar wat ik veel belangrijker vind, is dat de minister zegt: vervolgens werd ik geconfronteerd met de wens om een nieuwe trend in te zetten, wat uitermate lastig was. Ik begrijp dat een nieuwe minister een nieuwe trend wil inzetten. Maar is het dan niet logisch dat eerst wordt bekeken waarover afspraken zijn gemaakt? Het is vreemd dat de ambtenaren de minister hebben geadviseerd om alle convenanten en afspraken aan de kant te schuiven en de confrontatie aan te gaan. Waarom is dat allemaal nodig geweest? Immers, de minister moest achteraf bakzeil halen.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp de gretigheid van de heer Leers, maar nu even de feiten. De trend is verlegd conform de afspraak in het regeerakkoord, een belangrijk contract met politieke fracties in deze Kamer. Er wordt een nieuwe trend ingezet, onder meer gericht op meer openbaar vervoer. Wij weten allemaal dat meer asfalt niet helpt

om files op te lossen. Wij gaan op zoek naar andere manieren van doen: rekeningrijden, een betere benutting van bestaande wegen – daar gaan ook vele miljarden naartoe – en het zodanig verbeteren van het openbaar vervoer dat het kwalitatief van dien aard wordt dat het een serieus alternatief is voor de mensen die voor hun woon-werkverkeer nog steeds in een auto stappen. De hele machinerie van convenanten en protocollen was natuurlijk al jaren op stoom. Er is geweest op het feit dat wij studies op voorraad hebben om te voorkomen dat wij wel geld, maar geen plannen hebben. Dat was in het verleden namelijk wel eens aan de orde. Je kunt alles historisch verklaren. Het is geen kwestie van schuld, maar van historie. Het verleggen van de trend had het primaat. Vervolgens moesten wij bezien hoe wij binnen de elf jaar konden voldoen aan de gemaakte afspraken en de gewekte verwachtingen. Gezien de tevredenheid bij de provincies ben ik daar zeer tevreden over. Wij hebben een kleine 30 mld. aan wegenprojecten laten vervallen; deze zijn definitief afgevoerd. Er is dus wel degelijk een trendverlegging aan de orde, waarover bovendien iedereen tevreden is. De gevolgen voor de bestuurlijke verwachtingen, soms uit convenanten, vond men echter lang niet altijd leuk. In twee rondes heb ik met de provincies gesproken. Zij hebben zelf hun delegatie samengesteld, waarbij wij wel verzocht hebben om een samenstelling waarin de betrokkenen bij knelpunten zoveel mogelijk vertegenwoordigd zouden zijn. Van tevoren hebben wij gevraagd of men wilde nadenken over publiek-private samenwerking, voorfinanciering en bijstelling van de scope van een project, waarbij de vraag aan de orde zou moeten komen of het hele project wel echt noodzakelijk geacht moet worden. Immers, rekeningrijden moet ook effect hebben op de wegambities. Met andere woorden, wij hebben opgeroepen om met z'n allen creatief te zijn. In de eerste ronde zijn de provincies komen vertellen welke knelpunten zij absoluut opgelost wensten te zien. Vervolgens is men samen met de HID's een aantal weken aan de slag gegaan. De tweede ronde heeft tot de uitkomst geleid die in de brief van 4 december is opgenomen. Daarover bestaat overeenstemming met de

provincies. Iedereen vindt het resultaat alles afwegend goed.

De heer **Leers** (CDA): Ik begrijp dat de minister graag wijst op de positieve kant van het resultaat. Ik wil dat ook, maar daarmee is mijn vraag nog niet beantwoord. Waarom vond de minister het nodig om eerst te dreigen met het opzeggen van alle convenanten? De minister is toch bestuurlijk genoeg om de ruimte in te schatten voor een accentverlegging?

Minister **Netelenbos**: Ik vind de uitkomst bestuurlijk aardig aan de maat. Wij zijn met z'n allen veel creatiever geworden.

De heer **Leers** (CDA): Waarom hebt u ze dan eerst allemaal over de kling gejaagd? Waarom hebt u eerst onrust gezaaid?

Minister **Netelenbos**: Ik wil kijken naar de uitkomst. De uitkomst telt. Wij wilden niet doordenderen in de lijn van alleen maar wegen. Dat was niet de afspraak die wij in het regeerakkoord hadden gemaakt. Ik vind het nettoresultaat om over naar huis te schrijven, omdat alle provincies achter deze afspraak kunnen staan.

De heer **Leers** (CDA): Hebt u er dan begrip voor dat de vertrouwensrelatie tussen het Rijk en de lagere overheden onder druk is komen te staan omdat achteraf gezegd is: eigenlijk hadden wij het zo niet moeten doen? Het was beter geweest als wij dat hadden kunnen voorkomen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb helemaal niet het gevoel dat de vertrouwensrelatie geschaad is. Integendeel, ik denk dat wij er gezamenlijk rijker van zijn geworden. Het is op zichzelf goed om te praten over de vraag of alles wat ooit in procedure is gezet daadwerkelijk moet worden uitgevoerd. Het is toch ook verstandig om de zaken eens via een andere invalshoek te bekijken. Dat neemt niet weg dat er nog een aantal vraagstukken liggen. Niet voor niets heb ik in de brief van 4 december aangegeven dat het totale beschikbare budget is ingezet voor het MIT tussen nu en 2010. Dit zijn taakstellende budgetten. Men moet dus binnen de budgetten blijven die men krijgt. Dat weet men ook. Dat

betekent dat wij daar met de HID's en met de provincies goede afspraken over moeten maken. Nu kan het gebeuren dat er dingen tegenvallen of dat er problemen ontstaan. Volgens de MIT-procedure zullen er dan nieuwe prioriteiten gesteld worden. Die tekst staat in het MIT en die zal ook gehandhaafd blijven. Het is zeker niet mijn bedoeling om ten aanzien van alle provinciale afspraken convenanten te sluiten. Zoals ik al eerder zei, voel ik voor convenanten niet zo veel. Er worden wel afspraken gemaakt over financiële verplichtingen over en weer. Dan gaat het om voorfinanciering. Gesteld nu dat voor de A73, de A74 en de A68 voorfinanciering plaatsvindt, dan gaat de Staat verplichtingen aan met Limburg en Limburg gaat verplichtingen aan met de Staat. Een en ander zal goed moeten worden uitgewerkt en dat zal gebeuren na ommekomst met het debat met de Tweede Kamer. Dan wordt er een privaatrechtelijk contract gesloten, want er mogen geen misverstanden ontstaan over de verplichtingen.

De heer **Leers** (CDA): De minister geeft aan dat er privaatrechtelijke overeenkomsten komen. Als ik het goed begrijp, zullen die alleen worden opgesteld als er sprake is van een tweezijdige relatie tussen Rijk en provincie. Waar sprake is van een eenzijdige relatie, in de zin dat het Rijk een project aanlegt, blijft vaag welke provincie het project uiteindelijk krijgt. Zo versta ik dat.

Minister **Netelenbos**: Mijnheer Leers, u gaat al heel lang mee in dit huis en u weet ook dat het MIT de status heeft van een wet. Dat maakt dat afspraken worden nagekomen onder normale condities. Is er echter sprake van situaties die niet voorzien worden – stel dat de hemel naar beneden valt – dan gelden andere regels.

De heer **Leers** (CDA): Uw kleine lettertjes.

Minister **Netelenbos**: Nee, niet mijn kleine lettertjes. De overheid gaat volgens normale bestuurlijke verhoudingen met de wettelijke verplichtingen om. De taakstellende budgetten zijn nieuw. Vroeger werkten wij daar niet mee. Men weet ook dat men binnen de geraamde begroting dient te blijven. En als dat

niet lukt om wat voor reden dan ook, dan is het geen automatisme dat wordt bijgepast.

De heer **Leers** (CDA): Maar wat heeft deze hele exercitie aan extra zekerheden voor de provincies, voor de lagere overheden opgeleverd?

Minister **Netelenbos**: Heel wat. Het was sowieso de bedoeling dat projecten onder categorie 0 doorlopen in de tijd. Onder categorie 1 vallen de projecten die opgenomen worden in de periode 1999-2010. Je weet zeker dat je in principe op de datum waarop het in het MIT staat, aan de beurt bent. Daarbij geldt de formule die het MIT altijd kent dat er indien nodig sprake moet kunnen zijn van herprioritering, omdat de overheid evenals thuis niet meer geld kan uitgeven dan zij heeft. Dat weet de Kamer ook al heel lang. Het is heel mooi als je in categorie 1 van het MIT staat.

Categorie 2 is de reservelijst. Ik kom daar straks nog uitvoerig over te spreken. Dit zijn de projecten die wel voortgang moeten vinden maar waarvoor nu geen geld beschikbaar is.

Categorie 1a zijn de megaprojecten. Deze regering zal in deze periode, als het tracébesluit is genomen en de MER-procedure afgerond, beslissen op welke termijn de uitvoering daarvan begint. Dit zijn uiterst serieuze projecten.

We hebben verder een nieuwe categorie ingevoerd, de categorie 3a. Dat zijn de PPS-projecten. Deze zijn nog niet zo ver zijn dat we al kunnen zeggen hoe het daarmee precies zal gaan. Ik kom daarover nog te spreken. Het is een grote doorbraak voor Verkeer en Waterstaat dat dit op die manier gebeurt. Dit is echt een vernieuwing.

Categorie 3 en 4 zijn zeer minimaal. Het betreft een aantal studies die voortgang vinden. Hiervan worden er vele afgeschoven. Op de vraag of een bepaald project niet in planstudie kan blijven, is mijn antwoord dat alles wat niet op de provinciale lijstjes staat als "zijnde nog in studie" wordt afgevoerd, omdat het in studie houden van projecten erg veel geld kost. Het totale aantal studieprojecten zoals dat oorspronkelijk aan de orde was in het MIT, kostte 750 mln. over de hele periode. Wij hebben besloten dat wij veel beter kunnen gaan investeren met dat geld. Als men wilde dat iets in

studie bleef, moest men in de provinciale gesprekken aangeven uit welk deel van het totaal van de provinciale investeringsimpulsen die aan de orde waren, dit betaald moest worden. Zo zijn die gesprekken gevoerd. Het was een zeer serieus gesprek. Ik vind dat een goede bestuurlijke manier van doen. De provincie erkende en herkende dat volgens mij ook. Iets altijd maar boven de markt laten hangen, geeft misschien af en toe hoop maar ook valse hoop. Ik vind dat bestuurlijk niet goed. Dit is een helder pakket. Je kunt in principe zeggen dat dit pakket normaal gesproken af te wikkelen is tussen nu en 2010 of daarna.

De heer **Leers** (CDA): Waar wij hier met zijn allen bang waren dat het MIT voortaan een soort voortgangsrapportage zou worden, een soort passen op de winkel, begrijp ik nu dat het een voortdurende knokpartij blijft.

Minister **Netelenbos**: Nee, nee.

De heer **Leers** (CDA): Het gaat mij om de zekerheidstelling naar de provincies toe dat zij nu krijgen wat u met ze afspreekt. Dat is de inzet van dit debat.

Minister **Netelenbos**: De provincies staan met hun projecten in het schema van het MIT. Dat is in principe precies de staat zoals deze is, namelijk een wet waarin voor het eerst tussen nu en 2010 wordt aangegeven hoe het naar ons idee zal gaan. Wij moeten er eerlijkheids-halve bij zeggen dat niet voor niets in het MIT de zinsnede staat over de mogelijkheid tot herprioritering. Dat is echter niet de bedoeling. Wij hebben nu juist taakstellend de budgetten geformuleerd omdat wij willen voorkomen dat herprioritering nodig is. Het is een opdracht aan Rijkswaterstaat om te zorgen dat het ook zo gaat. Wij zullen de Kamer daar in de voortgang voortdurend verslag over doen. De Kamer mag mij als eerste aanspreken, wanneer dat onverhoopt misgaat.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De minister heeft zich nu vooral gericht op de financiële herprioritering, de kostenoverschrijdingen. Er zijn ook vragen gesteld over de mate waarin beleidsmatige herprioritering in het pakket tot 2010 noodzakelijk kan

blijven. Ik geef twee voorbeelden. Het kan nodig zijn op basis van het tracébesluit. De Kamer krijgt dat besluit ook. Vaak is er daarna nog een debat over dat tracébesluit, bijvoorbeeld of het adequaat is, ook op inhoud. Verder kan het zijn dat je in het kader van het NVVP op basis van nieuwe inzichten een aantal dingen wilt veranderen of verminderen. Kan de minister op die twee voorbeelden die buiten het financiële kader vallen waarover zij net sprak, nog ingaan?

**Minister Netelenbos:** Er wordt met de provincies uitvoerig gesproken over de plannen met betrekking tot het tracébesluit. Soms was er al een tracébesluit. Er zijn er nogal wat, waar dat al lang aan de orde is geweest. Daar speelt eerder een ander vraagstuk, namelijk dat het besluit verjaart als we er niet gauw bij zijn, zodat we weer opnieuw moeten beginnen. Soms is er natuurlijk ook sprake van een voorfase van het besluit en daarover moet nog worden besloten.

Er is geen speelruimte om zomaar iets toe te voegen aan de bedragen die nu zijn opgenomen in het MIT. Bij de manier waarop het tracébesluit financieel wordt vertaald, hebben wij de vraag gesteld hoe daartegenaan wordt gekeken. Vaak zijn deze projecten interactief en zijn alle bestuurders heel erg betrokken bij de procesvorming. Tracébesluiten worden niet vanuit een ivoren toren voorbereid. Zo zijn er allerlei inspraakavonden geweest en is er van alles en nog wat gebeurd. Aan de hand daarvan heeft men ingeschat hoe een project verantwoord zou kunnen worden uitgevoerd, met draagvlak in de regio. Er wordt ook gesproken over de vraag hoe men aankijkt tegen het bedrag dat wordt opgenomen in het MIT. Dit is taakstellend. Als men in de loop van het proces de scope wil wijzigen, moet dat wel uit het budget gefinancierd worden.

In de loop van volgend jaar gaan wij eerst over de perspectievennota praten en vervolgens over het NVVP. De perspectievennota is bijna klaar. In de nieuwe verkeersafwikkelingen die daarin aan de orde zijn en die wij nu al proberen uit te voeren, zijn zaken als betere benutting en kwalitatief beter openbaar vervoer ook meegenomen. Ondergronds transport betreft een heel nieuwe ontwikkeling en terzake bevinden wij

ons in de pilotfase. Ik zie niet dat hierin in de loop van de komende jaren al massief moet worden geïnvesteerd. Dat is nu nog veel te ver weg. Er moet echter wel gereserveerd worden, zodat de uitvoering straks kan plaatsvinden. Gezien de huidige ontwikkelingen verwacht ik niet dat er ineens geweldige veranderingen ontstaan in het soort investeringen dat moet worden gedaan.

Daarnaast richt het NVVP zich sterk op decentralisatie. Er wordt rekening gehouden met wat een gemeente of een provincie als overheid vindt. Uit het provinciale overleg komen decentrale verlangens naar voren die te maken hebben met wat men voor de eigen provincie of de eigen regio belangrijk vindt. Er is dan wel enige spanning te constateren tussen hetgeen de Kamer als centraal verantwoordelijke zou willen en wat men in de regio uiteindelijk kiest. Bij voortgaande decentralisatie zal dit misschien eerder sterker dan minder worden.

**De heer Van der Steenhoven (GroenLinks):** Er ligt een cruciale vraag op tafel. De minister loopt nu vooruit op de uitkomsten van het NVVP, maar in de Kamer en in de maatschappij moet de discussie hierover nog wel voluit worden gevoerd. Als daaruit komt dat de trend die de minister probeerde in te zetten, zich in verhevigde mate voordoet, is er dan ruimte in het MIT om een andere weg in te slaan en om daadwerkelijk meer te investeren in bijvoorbeeld ondergronds transport, openbaar vervoer of ketenmobiliteit? Of vindt de minister nu dat daarvoor dan nieuw geld beschikbaar moet worden gesteld?

**Minister Netelenbos:** De totstandkoming van de perspectievennota is ook een voorbeeld van een interactief proces. Wij zitten bijna in de eindfase en er zijn veel departementen bij betrokken, maar ook veel overheden en maatschappelijke organisaties. Daarbij komen wij dezelfde gemeenten en provincies tegen. Gezien hetgeen tot nu is gedaan, geloof ik niet dat het zomaar heel anders zal gaan. Maar grootschalige nieuwe investeringen zullen echt met nieuw geld gedaan moeten worden. Het is ondenkbaar dat wij naar de provincie stappen en zeggen dat wij bij nader inzien maar niet investeren in een toegezegd project

omdat onze voorkeur uitgaat naar een ander. Die boodschap kunnen wij niet brengen.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Ik sluit aan bij de vragen die de heer Van Heemst heeft gesteld. De minister zei dat zij afspraken wil maken met de regio's die financieel participeren in de uitvoering van projecten en dat zij daarover contracten wil sluiten. Dat lijkt mij een heel goede zaak. Het moet echter wel duidelijk zijn wat de minister afspreekt en wat de onzekerheden zijn. Als ik de vragen van de heer Van Heemst goed beluister, zegt hij in feite dat voor een aantal projecten nog geen tracébesluiten in de Kamer zijn genomen en dat hij daarom de vrijheid wil hebben om nut en noodzaak ter discussie te stellen. Verder voeren wij over enige tijd de discussie over het NVVP en de minister heeft gezegd te verwachten dat daar geen grote wijzigingen meer in komen. Er zijn aan de ene kant bij de minister dus verwachtingen, terwijl ik aan de andere kant bij enige fracties in de Kamer de behoefte proef om nog grote slagen om de arm te houden. Ik ben dan ook bang dat er straks contracten komen met heel veel kleine lettertjes en dat zou ik niet goed vinden. Ik vind dat er nu heldere afspraken gemaakt moeten worden.

**Minister Netelenbos:** Ik ben niet van plan om zo maar allerlei contracten te gaan sluiten, behalve wanneer het gaat om het over en weer aangaan van financiële verplichtingen. Dat speelt met name bij voorfinanciering en wellicht bij PPS, als dat verder wordt uitgewerkt. Voor het overige moet bij nota van wijziging geregeld worden wat onderdeel van het MIT wordt en daarmee onderdeel van de begrotingswet. Dat heeft natuurlijk wel een belangrijke status. In dit verband is door de heer Van Heemst gezegd dat hij wel eens wat uitvoeriger wil spreken over de status van het MIT en meer inzicht wil hebben in de projecten die eronder liggen. Ik ben het met die wens eens. Ook ik meen dat wij eens moeten spreken over de vraag of dit het soort van boekwerk is waar wij ook in de toekomst mee willen werken. Met het MIT worden in principe langjarig een aantal afspraken aangegaan en als er geen nieuw geld aan de orde is, kan daarmee voortgegaan worden. Als

echter wél nieuw geld aan de orde is, hetgeen altijd het geval is bij regeringsswisselingen, of er bijvoorbeeld inkomsten komen uit PPS, moeten weer nieuwe besluiten worden genomen en moet het MIT worden gebruikt om die in procedure te brengen. Kortom: het is goed om eens uit te schrijven hoe op termijn met het MIT omgegaan zou moeten worden en hoe meer inzicht aan de Kamer geboden kan worden. Ik zeg toe dat ik dit verder uitwerk en dat wij daar eens apart over spreken, ook in het licht van hetgeen wij met het NVVP willen en wat wij zouden willen decentraliseren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb nog steeds geen duidelijkheid gekregen, voorzitter. De minister gaat nu concrete afspraken met provincies en regio's maken over regionale medefinanciering. Dan mogen wij toch verwachten dat zij heldere en eenduidige afspraken maakt die niet volgend jaar weer door een andere bril bekeken kunnen worden? Anders heeft het geen zin om zo verder te gaan, omdat het dan alleen maar onzekerheid geeft. Het moet nu helder en duidelijk vastliggen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb dat al twee keer gezegd. Als het gaat om voorfinanciering, zullen wij zelfs privaatrechtelijk de verplichtingen over en weer vastleggen. Ik heb met de provincies afgesproken dat wij de tekst die ik de Kamer heb toegestuurd in de brief van 4 december als onderdeel van het MIT beschouwen. Hiermee ligt vast wat wij over en weer hebben geconcludeerd. Het geeft inzicht in de vraag waarover wij het eens zijn. Ik moet terzake van het MIT in de tijd altijd een voorbehoud maken. Hieraan moet niet meer gewicht worden toegekend dan nodig is. Die formulering staat er niet voor niets. Vroeger stond het altijd in de convenanten. Je moet altijd een slag om de arm houden als het gaat om eventuele financiële tegenvallers. Als er plotsklaps veel economische problemen gaan ontstaan, kan het MIT niet geheel buiten de haak staan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb in eerste termijn vrij expliciet de vraag gesteld in hoeverre je je voor de komende tien jaar vastlegt. De minister zegt nu: wij krijgen een NVVP, maar het zal niet veel veranderen aan de zaak. Mij bekruipt

langzamerhand het gevoel, dat wij ons de moeite kunnen besparen om een nieuw plan te gaan maken. Of moeten wij erkennen dat wij hopen dat er wezenlijke dingen gaan gebeuren en er dus de nodige ruimte wordt verschaft? Terecht zegt de minister dat daar waar voorfinanciering aan de orde is, nette contracten moeten worden gemaakt. Dat is het enige punt ten aanzien waarvan het Rijk zich onomkeerbaar vastlegt. Zegt de minister dat?

Minister **Netelenbos**: De perspectievennota loopt al een tijdje. Dat interactieve beleidsvormingsproces is al een tijdje aan de gang. Er wordt gekeken naar slimme systemen in wegen, waardoor de weg als het druk is anders wordt benut. Al die ideeën zitten in het MIT. Je komt telkens een bedrag van 600 mln. tegen voor benutting in de regio Noord-Holland, in Gelderland, Overijssel, enz. Die bedragen zijn bedoeld voor die elektronische systemen en het beter benutten van het asfalt dat er al ligt. Wij zullen in de toekomst hiermee steeds slimmer kunnen omgaan als gevolg van computertechnologie. Dat zit al in de planning. Het is niet denkbaar dat het revolutionaire tussen nu en 2010 verandert.

In het verleden heeft de Kamer er steeds voor gepleit, dat er voldoende plannen op de plank liggen, opdat kan worden begonnen. Over spoorwegen en lightrail lees ik wel eens dat men het ouderwets vindt wat wij willen uitvoeren. Het zou anders kunnen. Het risico van die redenering is dat je nooit iets doet. Je moet lightrail inplannen omdat er anders niets gebeurt. De heer Van Heemst heeft ervoor gepleit dat de systemen compatibel zijn. Het moet straks niet één grote lappendeken zijn. Daarop moeten wij goed letten. De studies naar de Zuiderzeespoorlijn moeten nog beginnen. Het is dan interessant om na te gaan wat allemaal nieuw is en welke ervaringen elders zijn opgedaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat wij dus zeker weten is, dat het nooit voor 2010 wordt gerealiseerd.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is een verkeerde conclusie. De privatiseringsoperaties vloeien terug in het MIT. Daarover is een principeafpraak gemaakt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zoveel zijn dat er niet. Wij rekenen ons rijk, want de meeste PPS-projecten zijn projecten die überhaupt niet mogelijk zouden zijn zonder PPS.

Minister **Netelenbos**: Het gaat ook over de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Wij gaan daar begin volgend jaar over praten. Het is zeker de bedoeling dat daaruit inkomsten gegeneerd worden die zeer de moeite waard zijn. Bij de HSL-Zuid hebben wij vrij goed zicht op de opties. Wij hebben dan te maken met budgetten die te benutten zijn. Dit kabinet is van mening dat het in de lijn der verwachtingen ligt dat nieuwe kabinetten weer nieuwe afspraken maken. Dat zal dus gebeuren in 2002, in 2006, in 2010 enz. Ik kan mij niet voorstellen dat nieuwe kabinetten geen nieuwe impulsen willen geven aan de infrastructuur. Voorts gaan wij terdege praten over variabilisatie en het daarmee omgaan. In elk geval is hiermee niet het laatste woord tot 2010 gezegd. Wel wordt een lijn aangegeven, waardoor men weet dat men ook sommige dingen moet vergeten. Neem de discussie over de N69. Dat is zo'n project waarin men ik weet niet hoeveel geld stopt om te studeren. Toen ik mij voor de geest haalde dat die weg zou komen te liggen in een prachtig natuurgebied heb ik gezegd: geen sprake van. De regio was boos, maar men zei bij nader inzien: het is ook wel helder.

De heer **Leers** (CDA): Het OVI studeert op de tracévarianten en u zet opeens de studie stop zonder dat duidelijk is wat de voor- en nadelen zijn. Dat begrijp ik niet.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een standpunt en bestuurders zijn er ook om standpunten te hebben. Ik heb gezegd: als het om knelpunten gaat binnen de dorpskernen, zullen wij bezien of wij daaraan iets kunnen doen via onderhoudsmiddelen, zodat de situatie veiliger wordt. Dat hebben wij beloofd. Ik wil echter geen autoweg aanleggen in een van de schaarse natuurgebieden die wij hebben.

De heer **Leers** (CDA): Dat wil niemand. Dat vraag ik ook niet.

Minister **Netelenbos**: Maar daar ging het toevallig wel over!

De heer **Leers** (CDA): Het Overlegorgaan Infrastructuur zit er niet voor niets. Dat is bezig met een tracéstudie, waartoe de vorige minister opdracht heeft gegeven. Het kan best blijken uit die studie dat die weg beslist niet moet worden aangelegd of dat bepaalde maatregelen moeten worden genomen. U zet echter die studie stop. U zegt: niks ervan, het gaat niet door. Daarmee is het probleem niet opgelost.

Minister **Netelenbos**: Als ik uw benaderingswijze zou volgen, zou ik altijd mensen op sleeptouw houden en zou ik blijven suggereren dat er autowegen kunnen komen op plekken waar die niet horen te liggen en dat – dat was ook in studie – alles ondertunneld zou kunnen worden, terwijl dat ongehoord duur is. Ik heb gezegd: wij zullen bekijken hoe wij de problemen via het spoor kunnen oplossen.

De heer **Leers** (CDA): De IJzeren Rijn, begrijp ik.

Minister **Netelenbos**: Wij komen in dat gebied een aantal problemen tegen die via het spoor opgelost kunnen worden. Men kan heel Nederland willen asfalteren, maar daar ben ik niet voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de hardheid van die toezegging. Geldt dit ook voor wegen waarover nog geen tracébesluit is genomen, die zelfs nog in de planstudiefase verkeren? Wat de A74 betreft, is nog niet duidelijk welk tracé de voorkeur verdient. Geldt die harde afspraak ook voor dat soort projecten? Dit betekent dat ook zaken als inspraakprocedures en dergelijke niet meer aan de orde zijn.

Minister **Netelenbos**: Inspraakprocedures zijn natuurlijk wel aan de orde. Ik heb met Limburg een package deal afgesproken, die kort samengevat hierop neerkomt dat wij drie wegen aanleggen voor de prijs van twee. Dat is een mooie deal. Er is goed met de regio gesproken. Ik heb de Kamer heel vaak horen zeggen: wij zijn voor verdergaande decentralisatie. Dat is mij ook bij de begrotingsbehandeling nog een- en andermaal voorgehouden. Ik vind het in de lijn van die benadering liggen te zeggen: wij gaan gezamenlijk bezien hoe het moet worden

uitgewerkt. De statenbrede motie, ook gesteund door GroenLinks, sprak uit dat het zo zou moeten gebeuren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U geeft geen antwoord op mijn vraag. Is er sprake van een harde toezegging met betrekking tot een weg die nog niet eens in de planfase verkeert?

Minister **Netelenbos**: De planstudies lopen nog, maar wat deze drie wegen betreft is toegezegd dat ze in principe in uitvoering komen. Men gaat nu na hoe dat precies moet. Tracés worden verkend en bezien wordt welke financiële middelen hiervoor beschikbaar zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De minister sprak zojuist over extra middelen die beschikbaar zouden kunnen komen. Wat ik in dat rijtje mis, is de optie om ook de opbrengsten van het rekeningrijden of een gedeelte daarvan in te zetten voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Ik zeg niet dat wij nu even snel die keuze moeten maken, maar ik verneem graag of dit een van de opties kan zijn voor het terugsluizen van deze middelen.

Minister **Netelenbos**: Er ligt een motie van mevrouw Giskes waarop ik al tijdens de begrotingsbehandeling heb gereageerd. Daarin wordt gesteld dat de inkomsten van het rekeningrijden terug moeten naar het infrafonds, maar ik heb te maken met een regeerakkoord en daarin wordt gesteld dat de lastenverlichting mede wordt gedekt door bepaalde opbrengsten. In dat kader zijn 400 mln. ingeboekt in de sfeer van het rekeningrijden. Ik ben niet vrij om te zeggen dat het nu, bij nader inzien, anders moet. Er is geen sprake van een melkkoe; dit geld gaat terug naar de burgers. Of er meer inkomsten zullen zijn dan de genoemde 400 mln. kan ik nu beslist niet overzien. Ik stel voor dat de vraag hoe hiermee op korte en lange termijn moet worden omgegaan, wordt besproken bij de behandeling van het desbetreffende wetsvoorstel. Ik hoop overigens dat dat wetsvoorstel snel kan worden behandeld. In de teksten van de afspraken met de regio's wordt steeds verwezen naar het rekeningrijden. Men wil graag duidelijkheid over de wet die daarover handelt. Vervolgens kan

worden bezien hoe dit moet worden ingericht.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik herinner eraan dat ook met betrekking tot de energiebelasting is gesteld dat het, binnen het principe van lastenverzwaring-lastenverlichting, mogelijk is gebleken om een bepaald gedeelte van de opbrengsten af te zonderen en een meer gerichte toepassing te geven. In dat verband wordt gesproken over "positieve prikkels". Ik kan mij voorstellen dat daarvoor ook wordt gekozen in de sfeer van het rekeningrijden. Overigens komen wij eind deze week met onze inbreng voor het bedoeld wetsvoorstel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Natuurlijk, voorzitter, wil de fractie van de PvdA het regeerakkoord even loyaal uitvoeren als de fractie van de VVD. Ik bepleit dan ook niet dat afspraken, vastgelegd in dat akkoord, nu worden opengebroken. Echter, ik zou het interessant vinden wanneer de optie van het terugsluizen van een gedeelte van de opbrengsten van het rekeningrijden in de richting van investeringen voor het openbaar vervoer, zou worden uitgewerkt. Dan kan bij de behandeling van het wetsvoorstel nog eens goed worden nagedacht over alle voor- en nadelen van verschillende mogelijkheden. Ik weet, voorzitter, van mevrouw Verbugt dat zij altijd zeer nieuwsgierig is naar goede en grondige verkenningen. Zij zal dus ongetwijfeld ingenomen zijn met deze bescheiden suggestie.

De **voorzitter**: Ik kijk met belangstelling uit naar de schriftelijke inbreng van de heer Van Heemst voor het verslag met betrekking tot het bedoelde wetsvoorstel. Die inbreng moet aanstaande donderdag worden geleverd en dan kan hierover verder worden gesproken. Deze discussie beweegt zich buiten het MIT om.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb aangegeven hoe het overleg met de provincies is verlopen. Als er andere ambities zijn met betrekking tot wegen en inpassingen, rijzen er problemen omdat als gevolg daarvan de financiële onderbouwing van gemaakte afspraken op de tocht komt te staan. Ik kom eerst te praten over de 2,3 mld. als gevolg van de inflatiecorrectie. Ik begrijp dat woordvoerders



soms wat onzekere gevoelens willen creëren, maar dat is niet nodig. Het is bekend dat de geldstromen uit de algemene middelen een automatische indexering kennen. Hierbij wordt dus altijd rekening gehouden met de reële prijsontwikkeling. Als dat niet het geval is, moet er apart over worden besloten. Dit is in het verleden wel eens gebeurd bij problemen met het totaal van de rijksbegroting. De normale manier van doen is dus een automatische indexering. Het FES kent een afwijkende gedragslijn. Deze geldstroom wordt niet aangepast voor de prijsstijging. Het FES houdt dus geen rekening met inflatie. Om prijsstijgingen op te vangen, moet je dan elders geld reserveren. Wij hebben in het kabinet afgesproken dat wij in principe voor 12 mld. investeren. Door de periode waarin dit bedrag wordt geïnvesteerd, en de gemiddelde inflatie op grond van ervaringen uit het verleden hadden wij feitelijk echter maar 9,2 mld. netto te besteden. Alle ideeën voor dit geld kwamen dus al niet uit als gevolg van het ontbreken van de inflatiecorrectie. In het licht van alle grote problemen en knelpunten is er toen een discussie in het kabinet gevoerd over de vraag of dit hersteld kon worden. Ik prijs mij er gelukkig mee dat dit het geval is. Verder waren wij bij de projecten uitgegaan van een inflatie van 3%. Wij hebben echter nog eens bekeken hoe de inflatie zich ontwikkelt en hoe Nederland zich verhoudt tot de omgeving, bijvoorbeeld Europa. Hierbij bleek 3% wel heel erg ruim te zijn. Van de minister van Financiën en in het kader van de discussie over de inkomensontwikkeling in de collectieve sector heeft de Kamer inzicht gekregen in de ontwikkeling van de inflatie. De Kamer heeft dus kunnen zien dat de inflatie steeds lager is dan 3%. Het is dan ook overvoorzichtig om rekening te houden met een inflatie van 3%. Eigenlijk is daar geen enkele aanleiding toe. Met echte zekerheid die past bij een verantwoord begrotingsbeleid, hebben wij gemeend dat wij op grond van het verleden en de ontwikkeling van de trend kunnen uitgaan van een inflatie van 2%. Hierdoor kon het totale bedrag worden opgehoogd met 2,3 mld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb mij in eerste termijn afgevraagd om welke

reden uit de FES wel steeds gelden worden gereserveerd voor prijsbijstellingen voor de Betuwelijn en de HSL. Verder blijf ik er met de anderen benieuwd naar waar het geld voor de bijstelling gevonden is.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik er een vraag bij voegen? De minister zegt dat het verantwoord is. Beseft zij echter dat wij praten over een bedrag tot 2010? Kennelijk durft zij zover in de toekomst te kijken, dat zij het verantwoord vindt tot 2010.

Minister **Netelenbos**: Wij kijken hier vaak in de toekomst, die natuurlijk altijd enigszins is omfloerst door onzekerheden. Op grond van de ontwikkeling van het inflatiepercentage in het verleden is het echter alleszins verantwoord. Wij moeten ons ook niet arm rekenen. In het licht van alle noden die er zijn, moeten wij een verantwoord begrotingsbeleid voeren. Dat is hiermee absoluut het geval. Dit kabinet voert een verantwoord begrotingsbeleid en trouwens ook het vorige deed dat.

De heer **Leers** (CDA): Nog geen twee weken geleden zei u dat de 3% moest worden gehandhaafd, omdat het beleid behoedzaam moest zijn.

Minister **Netelenbos**: Dat is langer geleden.

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

Minister **Netelenbos**: Wat wilt u nu?

De heer **Leers** (CDA): Ik wil weten hoe het ontstaan is dat u plotseling van 3% naar 2% bent gegaan.

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik uitgelegd. Ik heb er een brief over geschreven en ik heb het nu nog een keer uitgelegd.

De heer **Leers** (CDA): Dat wil niet zeggen dat het daarmee voldoende ratio heeft.

Minister **Netelenbos**: Ik stel voor dat het CDA dan van een ander percentage uitgaat en nu komt vertellen...

De heer **Leers** (CDA): Dat is een makkelijke!

Minister **Netelenbos**: Als ik nu zeg dat, kijkend naar het verleden en

kijkend ook naar de ontwikkeling op dit moment van de inflatie in Nederland en Europa, dit kabinet tot de afweging komt dat het alleszins verantwoord is om met een percentage van 2 te werken – dan zitten we nog aan de hoge kant op dit moment – dan kunt u zeggen: wie zegt mij dat dit ook allemaal zo is over tien jaar? Daar moet u mij op mijn mooie blauwe ogen geloven.

De heer **Leers** (CDA): Maar los daarvan: u brengt ons in een klem, namelijk dat je aan de ene kant iets graag wilt – iedereen wil die extra investeringen doen, want ga nu maar eens zeggen dat het teruggedraaid moet worden; dat wil hier niemand – terwijl wij van de andere kant geen knip voor onze neus waard zouden zijn, als wij niet zouden navragen bij u of dit allemaal wel goed in elkaar zit en of erover is nagedacht.

Minister **Netelenbos**: Ja, er is over nagedacht.

De heer **Leers** (CDA): U zegt geen drie weken geleden: we moeten behoedzaam zijn en voorzichtig aan doen, en nu ineens wordt het losgelaten.

Minister **Netelenbos**: U heeft het goed gevraagd en ik heb u nu drie keer geantwoord. Dat zinnetje waar we het in zijn algemeenheid over hadden – hoe omgegaan wordt met het MIT – is ook het zinnetje dat je nodig hebt om te allen tijde verantwoord om te gaan met de uitgaven van de overheid.

De heer **Leers** (CDA): Doen de andere ministers dit nu ook? De trukendoos gaat nu door naar de andere ministers?

Minister **Netelenbos**: Dit slaat niet echt ergens op; het gaat om verantwoord ramen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik had in mijn bijdrage gevraagd nog eens toe te willen lichten waarom de hele optelsom van wat nu via de prijsbijstellings-exercitie beschikbaar komt, uiteindelijk nog altijd 380 mln. minder is dan de oorspronkelijke 12 mld. uit het regeerakkoord. Ik kreeg zelf de indruk dat, als je nu mag corrigeren zoals de minister doet, het uiteindelijk in totaal weer dat bedrag van 12 mld. zou moeten opleveren.

Minister **Netelenbos**: Dat is ook weer een vorm van behoedzaamheid, waardoor niet alles gedekt is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Mag ik weten waarom er wel voor de Betuwelijn en de HSL al steevast gecorrigeerd wordt voor prijsontwikkelingen?

Minister **Netelenbos**: Waar het gaat om de algemene middelen, is er sprake van indicering, die iedere keer bijgesteld wordt. Waar het derhalve gaat om het lopende traject, wordt het vanuit de algemene middelen geïndiceerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar ook daar gaan bijdragen uit het FES-fonds naartoe en ik begrijp dat die steeds netjes worden gecorrigeerd.

Minister **Netelenbos**: Nee, het FES-fonds kende geen prijscompensatie; dat kan dus niet het geval zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Dan ligt er nog een heel belangrijke vraag. De minister past nu de verlaging van de prijsontwikkeling toe op de middelen die voor extra investeringen beschikbaar zijn gekomen uit het FES. Waarom gebeurt dat dan niet over alle intensiveringsmiddelen die bij Verkeer en Waterstaat op de begroting extra komen? Immers, dat is ook één van de dingen die we nog eens door het Bureau rijksuitgaven hebben laten uitzoeken en de conclusie daar was: dat kost bij elkaar 1480 mln. extra. Waar komt dat geld dan vandaan?

Minister **Netelenbos**: Kijk, waar het gaat om de gewone intensiveringsmiddelen die via de rijksbegroting aan de orde zijn: als u kijkt naar de ramingen over een periode van vier jaar, dan ziet u dat de trend van de prijscorrecties daar natuurlijk in terug te vinden is. Dat kent op zichzelf een normale ontwikkeling, zoals dat bij iedere begroting aan de orde is. Ik denk dat u het hier heeft over de categorie 0-projecten, die al in het MIT zaten. Waar het gaat om mijn begroting, ken ik de intensiveringen van de 12 mld.; dat zijn die FES-middelen en daar is aan de orde wat we zojuist een paar keer hebben uitgelegd. Ik ken voorts de normale begrotingsmiddelen, waar overigens niet echt sprake is van intensive-

ringen. Ik weet niet wat u nog verder bedoelt als zijnde intensiveringen die vallen onder de competentie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Leers** (CDA): Dan is er een misverstand, voorzitter. Ik begrijp nu de 875 mln., al ben ik het er niet mee eens: dat is die gang van 3 naar 2. Maar goed, daarvan zegt minister dat we haar moeten vertrouwen. Laten we dat dan maar doen. Maar naast die 875 mln. wordt er ook nog een bedrag van bijna 1,5 mld. uit de algemene middelen gehaald, omdat nu opeens prijscompensatie wordt gegeven, ook over diezelfde FES-investeringen, namelijk 1480 mln. Daar doelt de heer Van Heemst op. Die komen uit de algemene middelen, maar wie betaalt dat? Dat moet toch ook ergens vandaan komen en het regent toch niet altijd bankbiljetten. En waarom alleen maar over dat geld en niet bijvoorbeeld over het geld voor OCW of FES-uitgaven van andere departementen? Wij hebben laatst over het FES gesproken en er zijn meer uitgaven op het gebied van investeringen, maar alleen de bereikbaarheidsprojecten krijgen kennelijk dat extra geld.

Minister **Netelenbos**: Er was een dilemma ontstaan, doordat akkoorden en convenanten een langjarige geschiedenis kenden en het kabinet de trend wilde verleggen. Bij de oplossing heeft men mij gemeenschappelijk zeer geholpen. Laten we daar nou een beetje dankbaar voor zijn, omdat we daardoor ook meer knelpunten...

De heer **Leers** (CDA): Maar dat is de trukendoos en die bedoel ik! Zeg dat dan gewoon! Dat is gewoon Tinekes trukendoos en dan zijn we duidelijk!

Minister **Netelenbos**: Het is nu wel een aantal keren leuk geweest. Er ontstond een dilemma omdat het kabinet de trend wilde verleggen richting openbaar vervoer en waterwegen. Er was sprake van afspraken en er waren verwachtingen bij de regio gewekt. Het kabinet heeft zijn verantwoordelijkheid genomen en alle collega's gezamenlijk hebben via de algemene middelen meegeholpen om ervoor te zorgen, dat de afspraken konden worden nagekomen. Dat noem ik geen trukendoos maar verstandig bestuur. We hebben daarmee veel

tevredenheid geoogst. De regio kan aan de slag. We komen nog over lastige problemen te praten, gehoord de opmerkingen over de inpassing, maar nu kunnen we het openbaar vervoer dominant aanpakken en bijna alle knelpunten bij de waterwegen oplossen, evenals de vele knelpunten die veel met verkeersveiligheid te maken hebben. Vele wegen zijn onveilig. Wij hebben de voorbeelden uit Zeeland en Limburg gekregen en bovendien hebben wij de voorbeelden op de A50 gezien. Daar vallen vele slachtoffers. Het is geen overbodige luxe of een hommage aan de auto; het heeft wel degelijk te maken met het feit dat er heel lang niets is gebeurd, waardoor grote knelpunten zijn ontstaan.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben het daar helemaal mee eens en ik ben ook blij, dat nu gewoon duidelijk is waar het vandaan komt. Het is gewoon een extra bedrag uit de pot van Zalm en dat zal ergens vandaan moeten komen. Wie daar uiteindelijk de rekening voor betaalt, is mij niet duidelijk.

Minister **Netelenbos**: Ik begin het verhaal nu gigantisch te herhalen. Het is mij opgevallen, dat de heer Leers tegen de 3% is. Dan moet hij ook maar aangeven wat hij dan niet wil. Anders is het te gemakkelijk.

De heer **Leers** (CDA): En dan kunnen we de discussie herhalen...

De **voorzitter**: En dat doen we zeker niet!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Door vele woordvoerders zijn opmerkingen gemaakt over het inpassingsbudget. De heren Van Heemst en Van der Steenhoven en mevrouw Giskes constateren, dat deze inpassing nogal versnipperd zal gebeuren, gezien de besteding daarvan, die in de brief van 4 december is neergelegd. De vraag is of dat nu wel in overeenstemming is met het regeerakkoord. In de tekst van het regeerakkoord is een onderscheid gemaakt tussen de 400 mln. tot 2003 en de 2 mld. voor de periode daarna. De heer Van Heemst heeft de zin voorgelezen, waarin wordt gesproken over een verantwoorde inpassing van nieuwe wegen, vaarwegen en uitbreiding van spoor. Dat loopt tot 2010. Door de wettelijke eisen die worden

gesteld met betrekking tot inpassingen in milieu en natuur, is het principe van de kale weg in Nederland eigenlijk niet aan de orde. Er wordt rekening gehouden met geluidshinder, met inpassing in de natuur en met de omgeving. Als gevolg van het interactieve proces hebben wij te maken met wensen afkomstig van de plaats waar de infrastructuur wordt gerealiseerd. Tijdens de discussie over zo'n tracébesluit blijken die wensen uiterst belangrijk te zijn om de inpassing voor de mensen in de desbetreffende regio aanvaardbaar te maken. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om schermen die niet gewoon recht zijn, maar een afkapping kennen waardoor het geluid beter binnen de contour van de weg blijft. Verder gaat het om mooie groenwanden, aquaducten en tal van zaken die veel kostbaarder zijn dan op basis van wetgeving aan de orde is. Wij hebben een en ander uitgewerkt en bekeken hoe dat gefinancierd kan worden. Bij alles wat er tot 2010 speelt, is sprake van bovenwettelijke zaken. Ik geef als voorbeeld de A2 tangentes Eindhoven. Daar wordt 60 mln. extra ingepast. Er is gekozen voor een hoge ligging van de zuidelijke ringweg. Die is duurder dan een ligging op maaiveldhoogte, doch vermindert de barrièrewerking in verstedelijkt gebied. Bovendien wordt het knooppunt De Hoogt geoptimaliseerd om bedrijven en woningen te sparen. Het stroomgebied van de Dommel en de Tonglereep worden zo ingepast dat er ook sprake kan zijn van hoge waterstanden. Dat zijn extra zaken. Die kosten 60 mln. en die komen bovenop het bedrag van 1,2 mld. Het is dus heel veel extra boven wat er moet gebeuren om te voldoen aan de wettelijke eisen met betrekking tot milieu- en andere randvoorwaarden. Ik kan u dat overzicht wel doen toekomen. Dan ziet u waarover het precies gaat bij de A2, de A4, de A16 en al die andere projecten. De gedachte dat het slechts gaat om een beperkt aantal projecten waarbij vele honderden miljoenen aan de orde zijn, staat niet verwoord in het regeerakkoord. Ik heb ook niet het gevoel gehad dat dat de grootste wijsheid was. Het gaat immers om bovenwettelijke inpassingen waardoor de regio een en ander aanvaardbaar acht. Neem bijvoorbeeld de A57 op Walcheren. Als je een weg neerlegt in zo'n kwetsbaar

gebied, is het natuurlijk heel duidelijk dat er een aantal bovenwettelijke inpassingen gepleegd moet worden. Die zitten dan ook in dat programma.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ontvang dat overzicht graag, al was het alleen maar om formele redenen. Het is nodig dat de Kamer weet, waarvoor die bedragen van 400 mln. respectievelijk 800 mln. worden ingezet. Als de minister dat overzicht kan laten rondgaan, dank ik haar daarvoor.

Wat mij betreft, illustreert het voorbeeld van de A2 tangentes Eindhoven precies hoe nodig het is een meer grondig debat te voeren over de voorstellen die twee jaar geleden zijn toegezegd. Na een eerste beoordeling vraag ik of een gedeeltelijke verhoogde aanleg van de A2-zuid, vanuit een oogpunt van natuur en betere benutting, de bovenwettelijke extra kwaliteit is die aan wegen moet worden gegeven. Is het geen vanzelfsprekende wijze van aanleg en uitvoering? Het voorbeeld neemt mijn twijfels niet weg. Er is een derde reden. Ik wil in tweede termijn best aangeven dat de onderhandelaars van de VVD, D66 en de PvdA wel degelijk oog hadden voor het opruimen van een aantal grote knelpunten rond inpassing die in de afgelopen vier jaar waren ontstaan. Mevrouw Verbugt kan nu het hoofd schudden, maar dat is gewoon zo. De afspraken die de onderhandelaars, onder wie mevrouw Jorritsma, hebben gemaakt, gaven aan dat voor een aantal grote controversiële projecten een uitruil kon plaatsvinden tussen de inpassing tegen de aanleg van een stuk infrastructuur. Het ging dan vaak om bedragen van 200, 300 of 400 mln. die specifiek voor een aantal projecten waren genoemd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik zat er zelf bij, maar ik herinner het mij niet. Kan de heer Van Heemst mij een eind op weg helpen door aan te geven om welke projecten het gaat? Als het om honderden miljoenen per project gaat, moet hij weten om welke projecten het ging.

De **voorzitter**: Dat doet u dan maar samen bij de open haard met de Kerst.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil graag een aanvullende vraag stellen aan de heer Van Heemst, voorzitter. Wij

hebben het inpassingsgeld verdeeld over alle projecten, terwijl er op grond van de afspraken nog de nodige projecten langs zullen komen die inpassingsproblemen blijken te hebben. Die problemen kunnen nu absoluut niet meer worden opgelost. Dat vind ik een bijkomend probleem. Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van de heer Van Heemst.

Minister **Netelenbos**: Er is een gesprek gevoerd met de desbetreffende provincies en regio's. Er is gesproken over vragen als: hoe zit het met de infrastructuur, waar zijn de problemen, hoe zit het met de inpassing? Het project A4 Midden-Delfland is een notoir geval dat al lang boven de markt hangt en waarover al heel lang wordt gesproken. Vanuit de regio werd gezegd: wij werken uit en wij menen op grond van het bedrag dat is opgenomen in het MIT verantwoord te kunnen inpassen. Dat werd dus gesteld, mede in het licht van te maken afwegingen. Het gaat nu om de inpassingswens. Er wordt een programma vastgelegd voor een periode vanaf nu tot 2010. Daarbij is sprake van bovenwettelijke inpassingszaken. Het is logisch dat je dan met elkaar afsprekt hoe je met het bedrag voor inpassing omgaat. Het is raar om bij nader inzien daarin verandering aan te brengen. Dan blijf je de discussie voeren. Dan zal steeds worden geprobeerd om andere discussies boven de markt te krijgen. Er moet nu rust komen. Duidelijk moet zijn wat er gaat gebeuren. Dat levert helderheid op. Het viel mij op dat het gesprek goed werd gevoerd. Ik heb het gevoel dat de afspraken zullen leiden tot een verantwoorde inpassing. Niet iedereen zal tevreden zijn. Maar de uitkomsten van het gevoerde proces in de regio's en de provincies kunnen naar tevredenheid worden uitgewerkt. Hier en daar zullen er gemeenten zijn die meer of iets anders hadden gewenst. Maar dat hadden wij niet kunnen realiseren met die 2 mld. Dat bedrag was tegelijkertijd een maximum. Het had een tweeledig doel: inpassen en beschermen tegen te veel inpassing. Ik heb de discussie van enige afstand gevolgd. Als het budget niet voor inpassing kan worden ingezet, zullen er grote problemen ontstaan met betrekking tot de gemaakte afspraken. Dan begin de hele discussie opnieuw. Men zal de kalere

wegen niet accepteren in de regio. Bovendien is er dan niet een commitment op basis waarvan de provincies, de regio's en de gemeenten verder kunnen werken. Ik zal een uitwerking van een en ander ronddelen, voorzitter, zodat de leden er in de dinerpauze naar kunnen kijken. Maar het is dus in goed overleg gebeurd. Ik verwacht op basis van een overall-afweging geen grote problemen. In het provinciaal overleg is gezegd dat de verdiepte ligging van de A4, zoals uitgewerkt voor het beschikbaar gestelde verdrag, alleszins redelijk wordt ingepast: zonder geluidhinder, mooi groen en passend in het landschap. Ik heb te maken met de tekst van het regeerakkoord. Ik heb immers niet bij de discussie gezeten. Wij hebben de tekst gevolgd. Er zijn geen aspecten waaraan ik mij niet heb gehouden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Heb ik het goed als ik stel dat de verdeling van het inpassingsbudget de instemming heeft van alle provincies waarmee overleg is gevoerd?

Minister **Netelenbos**: Over de totaalbedragen, inclusief de inpassing, is met de provincies gesproken. Ik weet natuurlijk wel dat de leden de lobby hebben ondervonden van gemeenten die vonden dat zij door de provincie niet heus genoeg zijn behandeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De nadere inpassing bij Abcoude is altijd een wens van de Kamer geweest. De provincie heeft zich daar nooit sterk voor gemaakt. Afspraken met de provincies, die in een soort uitruilsituatie zitten, doen geen recht aan een verantwoorde inpassing in dit geval. Ook in andere situaties doet zich dit voor. De provincie Zuid-Holland heeft een heel andere positie ten opzichte van de A4 dan de betrokkenen die daar wonen en die ijveren voor een echt goede inpassing.

Minister **Netelenbos**: Nu doet u geen recht aan de positie van provincies. Provincies hebben een algemene rol in de ruimtelijke ordening. De gemeente Abcoude heeft andere wensen dan die waarmee de provincie uiteindelijk heeft ingestemd. Er zijn vele studies verricht. De voorgestelde inpassing is thans alleszins aanvaardbaar. Wij moeten een afweging maken tussen

het grote aantal knelpunten en een verantwoorde inpassing in dit geval. De heer Van Heemst is begonnen over ondertunneling bij Abcoude. In de balans tussen rentabiliteit en inpassing is die suggestie niet gevolgd. De gekozen inpassing wordt echter door velen alleszins aanvaardbaar geacht. Als je dan toch meer wilt, maak je andere dingen op het gebied van inpassing onmogelijk. Het totale inpassingsbudget is echt alleen maar besteed aan inpassing en niet aan dingen die op basis van wetgeving of beleidsmatige ontwikkelingen toch al aan de orde waren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij de A73 stond het bedrag van 1,2 mld. gewoon al in het MIT, los van het inpassingsprogramma. Dat is een duidelijke illustratie van het gebruik van het inpassingsgeld voor het oplossen van een financieringsprobleem. Eerst waren de bedragen gescheiden: 2 mld. inpassing en 1,2 mld. voor de A73 in het MIT.

Minister **Netelenbos**: In het MIT dat ik in eerste aanleg indiende, zat geen tunnel onder het Roerdal. Door diverse fracties ben ik daarvoor in de Kamer ter verantwoording geroepen. Nu staat de tunnel er wel in. Het geld daarvoor komt uit het inpassingsbudget. Het blijft een algemene afweging in het licht van de enorme hoeveelheid wensen. Nogmaals, 30 mld. aan wegen wordt definitief afgevoerd. Dat moet de heer Van der Steenhoven toch aanspreken. Tel uw zegeningen!

Voorzitter! Ik kom op het verschil tussen categorie 3a en categorie 2. Bij categorie 2 gaat het om in principe uit publieke middelen te financieren projecten die nog niet in de planning zijn opgenomen. Deze projecten staan op de reservelijst. Bij categorie 3a gaat het om PPS-zaken waarvan de uitwerking nog veel aandacht zal vragen. De heer Bos heeft er bij mij en andere bewindslieden op aangedrongen actiever te worden als het gaat om het ontwikkelen van PPS-projecten. Mijns inziens heeft de discussie over de schaarste mede bevorderd dat de PPS meer draagvlak heeft gekregen. Zo gaat dat soms, want je wordt pas creatief in tijden van nood. Gebleken is dat verschillende provincies en veel bedrijven zich hebben aangemeld. Dan gaf men vaak wegen aan

die men interessant achtte voor een verdere uitwerking van de PPS. De uitwerking van de PPS vraagt nogal wat tijd. Dat kan niet op de traditionele manier gebeuren. De particuliere partijen zullen er van het begin af aan bij betrokken moeten worden. Uiteindelijk zal de afweging gemaakt moeten worden of het beter is voor de overheid en de belastingbetaler. Het heeft natuurlijk weinig zin onrendabele toppen af te toppen wanneer de overheid het gelag moet betalen. Een en ander zal samen met Financiën verder worden uitgewerkt. Uiteraard zal de Kamer op de hoogte worden gehouden van de wijze van aanpak. Gevraagd is wat er gebeurt als het niet lukt met PPS. Als het niet lukt, gaat het project niet door. Dat spreekt vanzelf. Er is geen ruimte meer om het weer af te dekken. Wij hebben bijvoorbeeld voor de Coentunnel gezegd, dat de overheid nog wel studies zal financieren. De overheid houdt zich dus niet helemaal afzijdig. Ten aanzien van de grote sluis bij IJmuiden hebben wij afgesproken dat een en ander bestekklaar wordt uitgewerkt. Dan is in ieder geval het bestek al klaar mocht men privaot of publiek-privaot met andere overheden willen financieren. Zo hebben wij met de verschillende regio's afspraken gemaakt over de rol van de overheid, met name van Rijkswaterstaat. Soms speelt de overheid geen rol en moet de provincie het zelf uitwerken. Soms is er al een tracébesluit voor een weg en dan moet worden onderzocht op welke wijze er gefinancierd moet worden.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Kan de minister een relatie leggen tussen de PPS en de toelichting? Vaak kan PPS alleen maar als er ook opbrengsten zijn, bijvoorbeeld in de vorm van tol. Dan lijkt het mij goed als dat op de een of andere manier gecoördineerd wordt. Als financiering van de Coentunnel via PPS er bijvoorbeeld toe leidt dat in heel Noord-Holland op alle tunnels onder het Noordzeekanaal tol wordt geheven, dan is er wel een probleem voor West-Friesland en Noord-Holland.

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats moeten wij natuurlijk opletten dat de PPS niet te snel een containerbegrip wordt. Het gaat om heel verschillende zaken. De ene keer gaat het om de aanleg van infra-

structuur. Dan praten wij over heffingen op de infrastructuur. De andere keer gaat het over het benutten van de grond voor de aanleg van infrastructuur. Dat zouden wij zo aan moeten pakken, dat de overheid daar de revenuen van terugziet. Bij sleutelprojecten speelt dat bijvoorbeeld heel sterk en straks bij de discussie over de houtskool-schets zal dat thema ook nader aan de orde zijn. Gaat het om het benutten van de ruimte boven de weg, dan zou er veel meer kunnen. Ik wijs op wat er boven de Utrechtsebaan is gebouwd. Dat is toch een prachtig voorbeeld van stadsontwikkeling. Eigenlijk is dat pas later ontwikkeld en zijn er wat de infrastructuur betreft weinig revenuen. Als je dat van het begin af aan beter regelt, krijg je dat wellicht terug. Ook dat is PPS. Ik heb gemerkt dat private partijen vaak dergelijke slimme constructies bedenken, waar wij gezamenlijk sterker van worden. Bij sleutelprojecten is de samenwerking met VROM uiterst belangrijk. Wij zullen daaraan in de komende periode nog veel aandacht besteden.

De heer **Van Bommel** (SP): Mag ik de minister een vraag stellen over de tweede Coentunnel? Deelt zij de mening van de SP-fractie dat bij dat soort projecten de centrale regie doorkruist wordt, als we aansturen op PPS-constructies? Ik mag toch aannemen dat zij ook de centrale regie in handen wil houden op het gebied van het bevorderen en afremmen van mobiliteit, terwijl ook de concurrentie met het openbaar vervoer bij dergelijke projecten een rol speelt. Is zij niet bang dat juist bij dit soort projecten de centrale regie doorkruist wordt, als zij op PPS-constructies aanstuurt?

Minister **Netelenbos**: Het is zeker niet de bedoeling, overal PPS te prediken om zoveel mogelijk wegen te kunnen aanleggen. Ook bij het OV is PPS aan de orde bij concessies verlenen, veilingen, privatisering. De discussie is bekend van Betuwelijn en HSL. Al deze ontwikkelingen zijn belangrijk. Dit geldt ook voor de lightrail. Daarover zullen we ook goede afspraken met elkaar moeten maken. Ik ben door een aantal leden uitgenodigd om met oog op de tweede fase van de lightrailontwikkeling gezamenlijk over het hele cluster te praten. Dat lijkt me verstandig. We kunnen dan alle opties en mogelijk-

heden met elkaar verkennen. Ook daar bestaat de mogelijkheid om inkomsten te genereren. Ik zeg dit tegen degenen die denken dat er nu tot 2010 niets meer kan. Ik wil dus niet allemaal asfalt omdat PPS dat mogelijk zou maken. Ik moet het overigens allemaal nog zien. Veel van die projecten vragen nog heel veel tijd.

Voorzitter! Ik kom nu bij tol en de rol van de overheid. Dit speelt het sterkst in Noord-Holland en bij de A2 Zuid-Limburg. Eerst wilde men dat de weg in het MIT stond. Dat bleek niet mogelijk. Bij de Coentunnel gaat het behalve om de Coentunnel om de Westrandweg en de oplossingen voor Halfweg. Voor deze met elkaar samenhangende zaken is minimaal 2 mld. nodig. Het is volstrekt onmogelijk om een dergelijk project in het MIT in te passen. Ook de A2 Zuid-Limburg scoort op het vlak van urgentie niet hoog genoeg. Om een betere stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken en Maastricht te ontlasten, wil men dit toch heel graag. Een mogelijkheid om het toch te doen, is de toltunnel. Wat betekent dat voor het totaal van het onderliggende wegennet? Bij het introduceren van een toltunnel moet je heel goed nagaan hoe het gedrag van automobilisten vervolgens zal zijn. Bij de Wijkertunnel is in het verleden uitvoerig besproken hoe dat zou moeten en kunnen gebeuren. De Wijkertunnel is desondanks geen schoolvoorbeeld van een goede aanpak. Dat maakte de verdere afwikkeling heel lastig en duur. Dat was niet gunstig voor de belastingbetaler. Ik heb met Noord-Holland en Zuid-Limburg afgesproken dat wij gaan verkennen wat de introductie van een toltunnel betekent voor de rest van de tunnels in Noord-Holland respectievelijk het wegennet in Limburg. De uitkomst daarvan moet van een antwoord worden voorzien. Daarbij is de Kamer ook betrokken. Ik geloof dat mevrouw Verbugt zei dat zij er niets voor voelde dat Noord-Holland met toltunnels wordt opgezaaid. Je kunt dat wel zeggen, maar als je een toltunnel aanlegt waar niemand doorgaat, wordt het ook geen kansrijk project. Ik vind dat vooral de regio zelf moet gaan verkennen wat men wil en denkt te kunnen financieren. Vervolgens kunnen wij bezien wat dat voor de rest van de infrastructuur daar betekent. Ik heb mij bereid verklaard, niet met dogma's te werken maar te

kijken in hoeverre we er allemaal beter van worden. Dat is een criterium op basis waarvan je kunt werken. Mocht blijken dat overal tol moet komen, dan heb je een algemene tolwet nodig. Dat is nooit een melkkoe, want de heffing mag nooit hoger zijn dan de kosten van de infrastructuur. Dat is een Europese richtlijn. Wij moeten wel nadenken en het denken niet stilzetten. Of dit ertoe leidt dat er toltunnels komen, gaan wij onderzoeken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De minister zegt nu wel heel snel dat het geen melkkoe mag worden, maar voor de aanleg van infrastructuur wordt in dit land al belasting betaald. In mijn eerste termijn heb ik geprobeerd om duidelijk te maken dat het er mij om gaat dat een oplossing van problemen zoals de inpassing van de A2 bij Maastricht en de tweede Coentunnel, niet alleen wordt gezocht in het heffen van tol, maar wat ruimer gezien moet worden. Er zijn ook andere mogelijkheden, zoals de ontwikkeling van onroerend goed en betaalstroken. Het moet dus vanuit een ruimere invalshoek worden bekeken, waarmee meer body kan worden gegeven aan het onderzoek en aan het draagvlak als straks het project kansrijk is.

Minister **Netelenbos**: Het verschil tussen enerzijds een betaalstrook of een tunnel waarin alleen maar betaalstroken liggen en anderzijds tol, vind ik niet zo groot.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het verschil is een keuze.

Minister **Netelenbos**: Het gaat om de vraag of het kan en of het voor private partijen mogelijk is. Tegen de regio hebben wij namelijk gezegd dat er helemaal privaat gefinancierd moet worden. Ik heb daarvoor geen geld opgenomen in het MIT, dus moet het helemaal privaat. Dat is nogal een uitspraak. Er moet bekeken worden of het bedrijfsleven in de regio het echt zo belangrijk vindt dat men wil nadenken over de vraag hoe private financiering mogelijk is en dat men bereid is om een project ook op die manier te realiseren. Stel, dat dit lukt, dan zal bekeken moeten worden wat het rendement is. Wij hebben afgesproken dat wij hier niet dogmatisch mee

zullen omgaan en wij zullen dus goed bekijken wat dit betekent voor de gehele regio. Aan de hand daarvan kan een afweging worden gemaakt. Alles ligt nog open. Maar als er niemand door zo'n betaalde tunnel wil rijden, komt die er dus ook niet. In Nederland wordt wel belasting betaald, maar in dit land hebben wij veel wensen en bovendien willen wij ook dat de belasting omlaag gaat. Dan moet af en toe gedacht worden aan "de gebruiker betaalt". Op zichzelf is dat een heel gezond en verstandig principe. De mobiliteit groeit en daarop wordt de gebruiker extra aangesproken, en iemand die niet mobiel is, betaalt iets minder. Dat principe is in Europa al te zien en het komt verder op ons af. Dat is echter het witboek van Neil Kinnock en daar gaan wij in de komende tijd over praten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mag ik het beleid van de minister zo samenvatten dat de PPS alleen is toegestaan waar door de minister akkoord is bevonden dat er een infrastructureel werk ontstaat? Die zeef zal er altijd blijven?

Minister **Netelenbos**: In 3a zijn de PPS-projecten opgenomen. Het is zeker interessant om de ontwikkelingen rond infrastructuur te verbreden. Die projecten zijn al opgenomen in het MIT. Er worden dan gebiedsgevoel ontwikkelingen en meerwaarden gecreëerd voor de regio zelf. Er kan echter niet gezegd worden: er staat nergens iets, maar ik heb nog een weg in gedachten waar ik eens flink ga heffen. Dat zou de versnippering ten top zijn.

Voorzitter! De heer Van Heemst sprak over de verandering in de ruimtelijke ordening als gevolg van de PPS. Dat is een heel interessant debat dat ook zeker bij de Startnota ruimtelijke ordening gevoerd zal worden. De infrastructuur wordt niet los daarvan ontwikkeld. Bijvoorbeeld lintbebouwing langs de infrastructuur in heel Nederland is zeker niet de bedoeling. Dat zou een foute uitkomst zijn van de corridorbenadering.

De heer Van Bommel heeft gesproken over het recht van de sterkste en over nadelen die aan PPS zouden kleven. Ik hoop hem ervan te hebben kunnen overtuigen dat het soms juist heel goed is om andere partijen uit te dagen om mee te ontwikkelen wat wij belangrijk vinden. Wat het recht

van de sterkste betreft, wijs ik erop dat de overheid er altijd bij is om te beoordelen of hetgeen wordt ontwikkeld, verantwoord en belangrijk genoeg is. De toets is altijd of wij er met ons allen beter van worden, dus of de belastingbetaler er beter van wordt. Als wij duurder uit zijn met PPS, doen wij het natuurlijk zelf.

Ten aanzien van de voorfinanciering heb ik al gezegd dat er een privaatrechtelijk contract komt op het moment dat dit punt is uitgewerkt. De regio kan lenen bij de minister van Financiën voor projecten die in categorie 1 zitten en die men in de tijd naar voren wil halen. Het gaat dan bijvoorbeeld om een project dat pas in 2007 aan de beurt zou zijn en waar men liever in 2000 al mee wil beginnen. De regio moet dan laten uitrekenen wat het betekent om al in 2000 te beginnen, want dat moet ze zelf voorschieten. De rijksoverheid gaat dan pas uitkeren op het moment dat het project volgens het MIT aan de beurt is, dus pas in 2007. De regio moet dus goed bedenken of men een en ander langjarig wil dragen.

Nu is opgemerkt dat dit toch wel raar is, vooral omdat zo'n keuze misschien ten koste gaat van andere gewenste investeringen. Daar stel ik dan tegenover dat het hier gaat om de democratische besluitvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau. Het zijn de staten of de gemeenteraden die uiteindelijk toestemming moeten verlenen. Daarom is ook door degenen die de gesprekken hebben gevoerd, meestal de commissaris met enkele gedeputeerden, steeds gezegd dat zij het zouden voorstellen, maar dat het verder af zou hangen van de besluitvorming in staten c.q. gemeenteraden. Die maken de afweging, net zoals wij op nationaal niveau de afweging maken.

De heer **Leers** (CDA): U hebt geen indicatie gekregen dat de kosten zullen worden betaald uit reserveeringen, of door extra opcenten op de motorrijtuigenbelasting te heffen? Ik zou het jammer vinden als u een beleid inzet om meer aan openbaar vervoer en minder aan wegen te doen, terwijl de provincie gedwongen zou zijn om precies het omgekeerde te doen.

Minister **Netelenbos**: Hier heeft de lokale of de provinciale democratie toch haar eigen werking. Op die

niveaus moet dat worden afgewogen. Er zijn trouwens binnenkort statenverkiezingen, dus dat is meestal niet het moment om de opcenten flink te verhogen. De heer Van Heemst heeft gevraagd naar de relatie met de transferieaheffingspunten. In het kader van het planstudietraject rekeningrijden wordt op dit moment intensief overleg gevoerd met de andere overheden over de manier waarop wij dat gaan uitwerken. Ik hoop dat ik halverwege 1999 een totaalplan aan de Kamer kan aanbieden. Daarin zullen al dit soort zaken aan de orde komen. Zoals men heeft kunnen zien, is in het MIT een fikse bedrag (een kleine 2 mld.) opgenomen voor de introductie van rekeningrijden. De heer Leers heeft nog een opmerking gemaakt over het kenniscentrum PPS bij Financiën. Hij ziet, aldus heeft hij gezegd, eigenlijk helemaal geen voortgang in de planontwikkeling. Dat vind ik jammer, want die voortgang is er natuurlijk wel. De PPS-plannen die in het MIT zijn opgenomen, zijn goed gecommuniceerd met Financiën en zijn ook getoetst, waarbij onder andere is bekeken of de wensen van de regio reëel zijn. Daarnaast heeft de Kamer al enige keren met de minister van Financiën gesproken over de voortgang. Er wordt inderdaad al heel lang over PPS gesproken, maar nu zijn wij bij Verkeer en Waterstaat wel in een stroomversnelling terecht gekomen. Er is nu echt sprake van een lichte trendbreuk en die moeten wij ook zien vast te houden.

De heer **Leers** (CDA): Dat is precies wat ik heb bedoeld. Ik heb erop gewezen, dat de minister stevig aan het vooruitlopen is, wat ik overigens ondersteun. Daarmee maakt zij het verschil met de activiteiten van minister Zalm pregnant groot. Is dat kenniscentrum nog bij de tijd? Als ik kijk naar de lijst van projecten die daar zijn gekozen – het laaghangend fruit – dan is de minister al drie keer verder. Zij zit met fruit dat nog wat hoger in de boom hangt.

Minister **Netelenbos**: Nee. Financiën is bij al het overleg met de provincies betrokken geweest. Dat is in goede harmonie gebeurd. Wij zijn samen even ver. Voorzitter! De prioriteitsstelling is uitvoerig aan de orde geweest in het MIT. De heer Van der Steenhoven

voelt een licht gevoel van teleurstelling als hij ziet hoe de Vinex-afspraken in het MIT zijn verwerkt. Ik vind dat niet terecht. Alle afspraken worden in het MIT gestand gedaan. Als het gaat om stations is er altijd een afweging van aanbod van passagiers en de realisatie. Die afweging is nog gaande omdat er nog overleg plaatsvindt met de betrokken overheden. Er is altijd een relatie tussen aanbod en realisatie. Soms had men extra wensen inzake wegontsluiting. Die zijn niet altijd gehonoreerd. Niet te veel wegen moeten worden ontsloten omdat anders het openbaar vervoer geen kans krijgt. Men moet de aanleg van railinfrastructuur ook aankunnen. Niet alles kan tegelijk. Er wordt overleg over gevoerd.

Er wordt uiteraard geïnvesteerd in achterlandverbindingen. Hetzelfde geldt voor de corridor Schiphol-Den Haag-Rotterdam uit België. Wat de additionele wensen van Schiphol betreft, heb ik met de provincie Noord-Holland de afspraak gemaakt, dat in het kader van TNLI goed gekeken zal worden naar de afspraken. Wij moeten natuurlijk eerst weten wat wij met de verdere ontwikkeling van de luchthaven gaan doen.

De heer Van Heemst vroeg waar die 400 mln. voor de inpassing in de periode 1999-2003 is gebleven. Dat is een andere discussie dan die over de 2 mld. Die 400 mln. is betrokken bij de opstelling van het integrale programma. De problemen zaten wat het FES betreft juist in de jaren 2003 en 2004. Het is mogelijk dat het ritme van investeringen over een reeks van jaren redelijk op niveau blijft. Daarom kan men niet terugvinden wat met dat bedrag is gebeurd. Het is integraal in de programmering versleuteld.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat betekent dat het integraal zoek is.

Minister **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het zal wel voor een goed doel worden besteed. Ik was op zoek naar de afweging die heeft plaatsgevonden op basis van de voetnoot in het regeerakkoord. Ik krijg nu de indruk dat er voor vele projecten die al tussen 1999 en 2003 tot uitvoering komen of in uitvoering zijn, geld is ingezet voor die extra inpassingskwaliteit. Dat betekent dat de

afweging had moeten zijn dat die 400 mln. via de voetnoot bij voorrang zou worden ingezet. Dat is een andere afweging dan die welke de minister heeft gemaakt. Zij zegt dat die 400 mln. integraal is versleuteld en voor investeringen is ingezet.

Minister **Netelenbos**: Bij die versnelling is natuurlijk ook sprake van inpassing. Daarnaast wijs ik op de uitvoering van de Langman-afspraken. Er lag een fors infrastructureel pakket. Verder hadden regio's afspraken gemaakt over de momenten waarop een en ander begonnen mocht worden en afgerond moest worden. Er is in de loop van de jaren nogal wat afgesproken. Als gemeld werd dat iets in categorie 1 van het MIT werd opgenomen, maar pas voor 2008 vond men dat geen leuke boodschap. Voortdurend is bezien hoe projecten naar voren gehaald konden worden, inclusief de inpassing die daarbij aan de orde is. Het betrof een gigantische operatie. Het is gelukt om alle afspraken die in het Langman-traject opgenomen waren voor infrastructuur, met uitzondering van de afspraak over het kanaal Almelo-Coevorden, in het MIT op te nemen in een tijdsvolg-orde die men aanvaardbaar vond. Dat was een heel lastige exercitie. Dat heeft te maken met de veelheid van afspraken en de aan de orde zijnde trendwijziging. Ik vraag daar begrip voor. Die trendwijziging is zeer gewenst.

Voorzitter! Ik kom tot het projectenboek en de kostenbeheersing. Ik hoop dat de Kamer eind januari 1999 de perspectievennota ontvangt. Vervolgens kan het geheel worden uitgewerkt, waarbij vragen worden behandeld als: hoe kunnen wij omgaan met het projectenboek en met de planning en wat betekent de perspectievennota in relatie tot de rol van de overheden? In dit kader kunnen wij spreken over de vraag of wij op de huidige manier doorgaan of dat wij op een andere manier tot ordening komen.

Voorzitter! Ik kom tot een aantal grote projecten. Ik begin met de HSL-tunnel. Via twee invalshoeken is die tunnel benaderd. Van de kant van de PvdA, D66, GroenLinks en ik meen ook de SP is gesteld: pas op om opnieuw te gaan praten over de tunnel onder het Groene Hart. Ik begrijp dat de heer Van Bommel zich daar niet over heeft uitgelaten; hij wil

de hele HSL niet. Door mevrouw Giskes en de heren Van Heemst en Van der Steenhoven is gezegd: als die tunnel ter discussie wordt gesteld, moet een nieuwe PKB worden gemaakt en dat kost tijd; dit kan ertoe leiden dat de HSL niet op tijd kan worden gerealiseerd: dat betekent dat, waar er sprake is van substitutie van vliegverkeer – een uiterst belangrijk thema – risico's worden gelopen. Ik heb al geschreven dat ik het met die benadering eens ben. Ik meen dat de discussie over de vraag of het wel nodig is zoveel honderden miljoenen onder het Groene Hart te stoppen, gepasseerd is en dat het veel verstandiger is, ons te richten op het op tijd realiseren van de HSL. Wij krijgen nog heel lastige debatten over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol, over accommodatiegaten en al die dingen meer. Dat maakt dat de HSL zeer belangrijk is voor de korte en de middellange afstand. Elk jaar is er één. Alles moet meezitten, wil men dit binnen een jaar kunnen realiseren. Ik dring er dan ook op aan dat niet opnieuw studies worden verricht. Studies laten onzekerheid bestaan. Het beeld dat mevrouw Verbugt schetst, namelijk dat wij nog een jaar te gaan hebben voor moet vaststaan of die tunnel er moet komen, klopt niet. Het is immers de bedoeling dat wij in februari gaan aanbesteden. Dat heb ik de Kamer ook geschreven. Wij zijn al bezig met de selectie van de bedrijven die deze tunnel kunnen boren. Als het te lang duurt, moeten er weer procedures worden gestart en raken wij achterop. Wij moeten vóór februari weten wat wij gaan doen. Ik vind dat wij te veel risico lopen wanneer er vertraging ontstaat doordat zaken weer ter discussie worden gesteld.

De heer **Leers** (CDA): Blijkbaar gaat het de minister vooral om de vertraging, voorzitter, en niet om de eventuele opbrengst. Ik vind het te waarderen dat in feite voor de minister een alternatief bespreekbaar is, maar bij deze afweging onderstreept zij dat voorkomen moet worden dat wij in procedurele zin in problemen komen. Voor dat laatste ben ik niet zo bang. Ik verwijs naar de gang van zaken rond de Betuwelijn. Twee of drie tunnels, behorend bij dat project, zijn in procedurele zin veranderd. Van één gewone tunnel is een boortunnel

gemaakt; ook is naderhand besloten om grotere diameters toe te passen. Aan die procedurele consequenties behoeven wij niet zo zwaar te tillen. Ik ben ervan overtuigd dat het om de uiteindelijke realisatietijd gaat. Als het gereedkomen van de HSL geen vertraging ondervindt, maakt het niet veel uit dat er meer tijd moet worden genomen voor de procedure wanneer er met de bouw minder tijd gemoeid is. Ik leg de minister de suggestie voor om een organisatie als AVVB of een andere betrouwbare club concreet te laten aangeven wat er mogelijk is en zich daaraan ook te verbinden. Dan kunnen wij nagaan wat het effectief oplevert.

Minister **Netelenbos**: Het verschil met de Betuweroute is dat in deze PKB is opgenomen dat er sprake dient te zijn van een geboorde tunnel, en niet van een tunnel. Op het moment dat men het op een andere manier wil doen dan in de vorm van een geboorde tunnel, moet de PKB worden gewijzigd. In het kader van die procedure kunnen mensen weer in beroep gaan. Voor je het weet, ben je jaren achterop. Ook is er het probleem van de substitutieafspraken die met Schiphol zijn gemaakt; die vijfde baan ligt er nog lang niet. Nogmaals, wij willen per februari gaan aanbesteden. Er is nog maar een korte tijd beschikbaar voor "ja" moet worden gezegd tegen het consortium dat het gaat doen. Het kan echt niet. Men kan wel denken dat verloren tijd kan worden ingehaald door middel van versnelde aanleg, maar je weet eenvoudig niet wat burgers gaan doen. Het lastige van een PKB-herziening is dat niet kan worden voorspeld waar je in terechtkomt.

De heer **Leers** (CDA): Maar in het geval van de door mij bedoelde Betuwelijntunnel deed de omgekeerde situatie zich voor. Er was sprake van een afzinktunnel maar later werd besloten om er een boortunnel van te maken. Ik zie niet in waarom het in procedurele zin zo anders is wanneer men van een boortunnel een afzinktunnel wil maken.

Minister **Netelenbos**: Het is niet zo gebruikelijk dat technische bijzonderheden worden opgenomen in de PKB, maar hier...

De heer **Leers** (CDA): Dat gold ook voor de Betuwelijn.

Minister **Netelenbos**: Mijn medewerkers geven aan dat er in dat geval meer tijd beschikbaar was; bovendien liep dat proces nog zodat de PKB niet behoefde te worden opengebroken. Dat zou in het onderhavige geval wél moeten. Verder wijs ik erop dat er ook vandaag is gesproken over de noodzaak van een betrouwbare overheid. Wij moeten ertegen waken dat wij ons steeds bedenken. Wanneer op dit moment de scope nog moet worden gewijzigd, met alle consequenties van dien, vind ik dat buitengewoon onverstandig. Ik voel er niets voor, en dat geldt voor het hele kabinet.

De heer **Leers** (CDA): U heeft gezegd dat u er het belang van inziet, de landelijke inpassingsdiscussies te ontdoen van de effecten van de boortunnel. Om het ronduit te zeggen: iedereen vraagt zich af hoe ze ooit die "gekke koeientunnel" in hun hoofd hebben kunnen halen. Ook is er de vraag: Waarom dáár wel maar bij ons niet? Daar blijft u mee zitten. U heeft nu de kans om niet alleen geld te verdienen maar ook de mensen te laten zien dat de overheid wel degelijk sober met middelen kan omgaan en afwegingen kan maken die aan iedereen recht doen. Die kans mist u nu.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel met grote spijt en teleurstelling vast dat wij alleen om wille van procedure zaken, om het woord "boortunnel" te veranderen in "tunnel", 500 mln. moeten laten liggen. Dit doet mij pijn in het hart, temeer omdat wij nog heel veel geld nodig hebben. De minister zegt dat wij vaart moeten maken met de HSL-Zuid. Daar kan ik inkomen, maar wij moeten ook nog een HSL-Oost aanleggen. Daar heeft de minister geen geld voor. Hoe wil zij daarmee vaart maken? Zonder guldens kan zij niets aanleggen.

Minister **Netelenbos**: Ieder jaar vertraging leidt tot meerkosten. Ik meen dat de heer Van Heemst zei dat het nog maar de vraag is wij straks netto de revenuen zullen hebben die wij nu verwachten. Ik heb al gezegd dat er verschillen per plan zijn; soms kost een plan zelfs meer. Je moet ook de afweging maken in verband met het substitutiebeleid. Het valt mij

op dat de Kamer iedere keer uitspraken doet over het belang van substitutie van luchtvaart. Op een gegeven moment moeten wij ervoor willen zorgen dat de HSL er in 2005 ligt. Dan zijn wij al halverwege de hele termijn van dit MIT. Dat is een ongelooflijke tijd weg. Wanneer je in vertraging raakt, wordt het dus nog later. Alles afwegend meen ik dat het zeer verstandig is om ermee door te gaan en om lessen te trekken. Dat is misschien wat wij gezamenlijk kunnen afspreken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb nog geen antwoord op mijn vraag. In 2007 moet de HSL-Oost er liggen. Ik zie niet in hoe dit kan, en de minister waarschijnlijk ook niet. Ook dit probleem moet erbij worden betrokken. Het gaat om een financieringsprobleem.

Minister **Netelenbos**: Het gaat ook om substitutie en om afspraken die wij in het verleden hebben gemaakt. Wij moeten ervan af dat wij grote projecten waarover wij verstandige en belangrijke afspraken hebben gemaakt, iedere keer herzien. Daar is geen beleid op te ontwikkelen. Juist de HSL is een privatiseringsobject waarvoor ik verwacht binnenkort verstandige plannen aan de Kamer te kunnen voorleggen. De inkomsten daaruit hebben wij weer nodig om andere projecten uit categorie 1a te financieren. Het is belangrijk dat wij er snel zicht op krijgen hoe wij dit kunnen aanpassen. Naarmate de onzekerheid toeneemt, lukt dit niet, want dan zullen de private partijen afwachten of Nederland al die projecten wel gaat uitvoeren. De heer Leers vroeg of het niet verstandig is, het knooppunt Klaverpolder naar voren te halen, mede gezien de HSL. In principe wordt dit knooppunt apart van de HSL-Zuid gerealiseerd doordat de HSL op dat punt wordt gebundeld met de bestaande spoorlijn en niet met de A16. De realisatie van dit knooppunt is in verband met de verkeersafwikkeling onderdeel van de reconstructie van de A16, maar kan ook als apart project later worden gerealiseerd. Verder vroeg de heer Leers of met de temporisering en versoering van de shuttle Breda de afspraken wel worden nagekomen. In het laatste bestuurlijke overleg is gesproken over de latere aanleg van de boog Antwerpen-Breda als mogelijkheid



om het project binnen het budget en het tempo van vrijvallende middelen te kunnen realiseren. De shuttleverbinding van Breda met Rotterdam en de hiervoor benodigde aansluiting bij Breda zullen wel tijdig worden gerealiseerd.

De heer **Leers** (CDA): Waarom wordt het kasprobleem specifiek op dit project van toepassing verklaard? Waarom wordt het niet over de hele HSL of over andere delen van de HSL uitgesmeerd? U weet hoe moeilijk de discussie met Breda en Prinsenbeek indertijd was om de HSL erdoor te krijgen. Nu tornt u toch aan de afspraken.

Minister **Netelenbos**: Vertelt u mij dan maar bij welk andere project het moet worden gevonden.

De heer **Leers** (CDA): Dat hebben wij net gedaan: de tunnel.

Minister **Netelenbos**: Dan bent u nog lang niet toe aan realisatie.

De **voorzitter**: Ik vraag de collega's, gewoon te incasseren wat er wordt geantwoord en hun commentaar te bewaren voor de tweede termijn, want ik wil om half acht schorsen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een heleboel vragen over wegen, die ik stuk voor stuk zal langslopen. Over de Coentunnel heb ik al gesproken. Er is gevraagd of de A4, Dinteloord-Halsteren, de A13, de A16 en de A2-passage Maastricht de enige projecten in categorie 3 zijn. Ja, dat is voor categorie 3a wel het geval. Het betekent ook dat, daar waar u wegen niet terugvindt in de categorieën, deze afgevoerd zijn. Al die lijsten die in het verleden nog bestonden, worden dus, daar waar het niet in de categorieën is opgenomen, definitief van het plan afgevoerd.

Over de N9, Koedijk-De Stolpen, hebben een aantal woordvoerders gevraagd of dit niet gefaseerd kan worden ingevoerd, omdat het een groot probleem is, ook voor wat betreft de economische ontwikkeling van het noorden van Noord-Holland. Welnu, dat is wat we met de regio zullen bespreken. Er zijn een aantal opties mogelijk. Je kunt met het bedrag dat in het MIT staat, een aantal knelpunten in het huidige tracé ondervangen. Je kunt ook gefaseerd de weg proberen aan te

passen. Hoe dat precies zal worden uitgevoerd, is nog onderdeel van overleg. Het was echter niet mogelijk om de hele weg in het MIT op te nemen. Overigens betreft het ook een vrij overstreden tracé, waar het gaat om het verschil tussen een 80 km-weg en een 100 km-weg. Dat is ook nog een vraagstuk aldaar.

De heer Leers heeft gevraagd hoe het zit met SWAB, met de A1, de A2, de A4 en de A16, en het fileleed. SWAB wordt vrijwel in zijn geheel uitgevoerd, maar dat heb ik onlangs al bij de ICES-besprekingen gezegd. Niet alles kan natuurlijk tegelijk. De A4, de A16 en de A2 zitten in categorie 1, maar er zit ook heel veel in de benuttingsvariatie. Ik zou echt willen aanraden om daar nog eens goed naar te kijken, omdat benutten toch veel interessanter is dan altijd maar weer uitbreiding.

Ten aanzien van de A11-oost, de N57, de A4, de A50, de A35 en de A73, met aantakkingen aan Duitsland, vroeg mevrouw Verbugt of al die knelpunten nu blijven liggen. Dat is een misverstand, want ook hierover zijn met de regio afspraken gemaakt en die afspraken zijn opgenomen in de regioafspraken. Nu, ik begrijp dat mevrouw Verbugt deze vraag niet gesteld heeft, maar het ging ook zo snel dat mijn medewerkers het niet allemaal bij konden houden – ik ook niet altijd. Een vraag van mevrouw Verbugt betrof de capaciteitsproblemen inzake de N33, Assen-Delfzijl. Vorig jaar is tijdens de MIT-behandeling gemeld dat de provincie hier een studie naar uitvoert. Die studie is nog niet afgerond en wij wachten daar natuurlijk met belangstelling op. Op basis daarvan moet dan worden gekeken wat ons te doen staat. Om die redenen heeft het ook niet op de agenda gestaan van het overleg met Noord-Nederland.

De heer Leers vroeg of de studie inzake de zuidelijke ringweg-Groningen nog wordt afgemaakt en of er wel voldoende geld is. Er is in eerste instantie gekozen voor benuttingsmaatregelen. De Trajectennota ligt momenteel ter inzage en deze bevat vele oplossingsmogelijkheden. Er is overigens afgesproken met Noord-Nederland dat men ook ten aanzien van de HOV-ontwikkeling in Groningen delen van dit budget of zelfs het budget zou mogen benutten voor HOV. Daar ligt derhalve in de regio een vraagstuk, waar men zelf

ook nog eens goed naar mag kijken. Wij wachten die ontwikkeling af. De heer Leers vroeg voorts ten aanzien van de N31, Drachten-Leeuwarden, wanneer dit wordt afgerond. Welnu, de uitvoeringsperiode wordt voorzien van 2000 tot 2005.

Voorts stelde de heer Leers een vraag over de N37, Klazienaveen-Duitsland. Dit project is in uitvoering, het is opgenomen in het realisatieprogramma hoofdwegennet en is in 2005 gereed.

Mevrouw Verbugt heeft gevraagd of de private financiering van de doortrekking A6-A9 onderzocht kan worden. Met de provincie Noord-Holland is afgesproken dat het deze provincie vrijstaat – het is ook afgesproken met de provincie Flevoland – dit verder te onderzoeken. De provincie onderzoekt dat en studeert daar ook op en niet Rijkswaterstaat. Het past niet in het SVV-2 en ik moet mij aan de wet houden. Men wil dat zelf graag onderzoeken. Dat kan natuurlijk altijd en we wachten de uitkomst daarvan af.

Mevrouw Verbugt heeft gevraagd hoe de 600 mln. van de CRAAG-studie worden ingezet en hoe het met de planning zit en met de voorfinanciering. Maximaal is 600 mln. beschikbaar voor de benuttingsmaatregel op de A1, het CRAAG-gedeelte en de A9 Badhoevedorp. De invulling is afhankelijk van de uitwerking op basis van het regionaal overleg. Op dit moment is er geen sprake van voorfinanciering of PPS. Die geluiden hebben mij althans nog niet bereikt. Hier moet op basis van studies besloten worden over de oplossing en hun consequenties en ik verwacht zelf veel van benutting. Daar moet ook echt veel meer aandacht aan besteed worden.

De heer Van Heemst had in het Financieel Dagblad gelezen, dat er problemen zijn gerezen tussen Rijkswaterstaat en Amsterdam over het bouwen over de A10 Zuid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals bekend, wil Amsterdam heel graag een multifunctioneel ruimtegebruik boven de ringweg en het wil de ringweg ondertunnelen. Het ondergronds brengen van wegen belemmert echter een bepaalde categorie van gevaarlijke stoffen voor vervoer over die weg. Zelfsprekend bekijken we dit heel

serieus, want het gaat hier om risico's, maar de gedachte van Amsterdam om die weg als het ware in het stedelijk profiel in te passen, is ook interessant. Vanuit die twee invalshoeken moet een oplossing gevonden worden. Het heeft ook te maken met de lengte van de tunnel en een verantwoorde manier van bouwen van de tunnel.

De heren Van Heemst en Van der Steenhoven hebben grote twijfels over de manier waarop de A4 Midden-Delfland in het landschap wordt ingepast. Zij vinden het verstandiger om daar niet mee voort te gaan en het budget te benutten voor de spoorverdubbeling met een tunnel in Delft, liefst voor 2010. Ik heb uitvoerig met de provincie Zuid-Holland en de delegatie over gesproken en we hebben afgesproken om verder nog regionaal overleg te voeren over het inpassingsvraagstuk. Het gaat hier echter wel om een belangrijke achterlandverbinding en het lijkt mij niet verstandig om deze weg nu zo maar af te voeren en het budget voor iets anders te benutten. In het licht van de discussie kan ik mij echter wel voorstellen, dat de Kamer meer inzicht wil hebben in de wijze waarop de weg wordt ingepast en hoe dat in uitvoering wordt genomen. Misschien kan daarom een asterisk bij het ontwerp van deze weg worden geplaatst om hierover nog eens apart te spreken. Wij kunnen deze weg nu voorwaardelijk in het MIT plaatsen, maar ik wil het geld niet benutten voor iets anders. Dat lijkt mij niet verstandig, mede gezien in het licht van de achterlandverbindingen. Van de spoorverdubbeling met tunnel in Delft weet ik, dat er PPS-ambities leven. Wij zijn daar uiteraard ontvankelijk voor en zodra daar meer inzicht over bestaat, zullen wij de Kamer daarvan op de hoogte stellen.

Voorzitter! Mevrouw Verbugt heeft gesproken over de mogelijke fuik op de A15, wanneer het oostelijke deel twee keer vijf stroken telt en het westelijke deel maar twee keer drie stroken. Zij vroeg of het niet beter was om het hele traject te faseren. Het oostelijke deel van de A15 is onderdeel van de corridor A4-A16 en dat verkeer vervolgt zijn weg via de Beneluxtunnel en gaat niet richting Maasvlakte. De door mevrouw Verbugt veronderstelde fuikwerking is op basis van onze verkeerstechnische inzichten niet aan de orde.

Met betrekking tot NORAH en de A14 is gevraagd of beide tunnelalternatieven zijn doorgerekend. Ik heb de Stichting Verkeer in goede banen in oktober gemeld dat de tunnel is doorgerekend. Rijkswaterstaat komt daarbij op meerkosten van 350 mln. tot 450 mln., omdat voor de tunnel een deel van de weg verdiept moet worden. Die kosten zijn niet in het huidige MIT opgenomen. Door de regio wordt een plan ontwikkeld dat goedkoper lijkt te zijn. Het doorrekenen heeft alleen maar zin als er geld is om een en ander te realiseren. Dat geldt zit niet in het MIT. Als men wil dat dit wordt gerealiseerd, moet men zelf bekijken of via PPS die extra middelen kunnen worden gegeneerd. Voorzitter! Mevrouw Verbugt betreurt het dat de A4-zuid niet wordt aangelegd en vraagt, hoe dit past op de corridoruitwerking van de houtskoolschets. Op basis van de beschikbaarheid van de financiële middelen is de prioriteit gelegd bij de A4/A16 als Noord-Zuidverbinding. Over de A4-zuid – het gedeelte Hoogvliet/Klaaswaal – is met de provincie afgesproken dat initiatieven bij de provincie liggen. Die zal bekijken of er via PPS initiatieven kunnen worden ontplooid. Uiteraard zijn wij betrokken bij de houtskoolschets. Die discussie loopt nog. Ik verwacht echter niet dat dit deel in de corridor is opgenomen. Ik hoop daarover komend weekend wat meer te horen.

De heer Van Heemst vroeg of de A11-oost kan worden aangelegd voor 100 mln. Hij verwijst daarbij naar een interview met Ted Jansen over nieuwe funderingstechnieken. Er is overleg gaande met een consortium dat mogelijkheden ziet om tot een goedkopere uitvoering te komen. Dat overleg moeten wij uiteraard afwachten. Mocht dat inderdaad mogelijk zijn, dan is dat natuurlijk interessant. Op dit moment kan ik daarover echter niet zoveel zeggen. De heer Leers vroeg of de aanleg van de N11 wat naar voren kan worden gehaald. Hij verwijst in dat verband naar de motie-Van 't Riet. Procedureel en technisch zou dat kunnen. Ik loop hier echter tegen budgettaire grenzen aan. Versnelling van de aanleg van de N11 zou vertraging van een andere categorie meebrengen en doorkruist de prioriteitsstelling. De regio heeft een eerste aanbod gedaan van 10 mln. voor versnelling. Wij moeten

bekijken, of dat betekent dat dit bijvoorbeeld via voorfinanciering kan worden gerealiseerd. Dat hangt af van hetgeen de regio voor elkaar krijgt in samenspraak met het Rijk. De heer Van den Berg vroeg wat er gebeurt met de knelpunten op de A1 en de A28, want knelpunten moeten toch voor 2010 worden opgelost. Het knelpunt op de A1 is in studie en bevindt zich in categorie 2 van het MIT. Dat betekent dat daarvoor geen financiële middelen in het huidige MIT zitten. De A28 is onderwerp van een verkenning en in het MIT opgenomen als pilotproject benutting. Daar gaat het een en ander gebeuren.

Er zijn concrete knelpunten in de regionale infrastructuur bij Veenendaal rondweg-oost en op de A12 bij Ede. De A12-oost is een belangrijke verbinding en daarom is maximaal 600 mln. beschikbaar voor benutting. De genoemde knelpunten worden in dit kader meegenomen. Er wordt overleg gevoerd met de regio en er wordt ook gesproken over het ziekenhuis, zodat een en ander er niet toe leidt dat de gemeente extra kosten moet maken.

De heer Leers heeft gevraagd naar een oplossing voor rijksweg 15/A18, knelpunt Eibergen-Haaksbergen. Volgens hem moet de studie worden doorgezet, omdat de kosten gering zijn, namelijk 1 mln. Wij hebben hierover afspraken gemaakt met de regio. De provincie beziet de mogelijkheden om de kosten voor afronding van de studie voor eigen rekening te nemen.

Dan kom ik bij de N34/36 en rijksweg 35. Wij hebben hierover met de regio afspraken gemaakt, die verder worden uitgewerkt.

Veel woordvoerders hebben gesproken over de klep van de brug aan de N50 te Kampen. Ook ik heb hierover vanochtend iets in de krant gelezen. Over ontwerp en uitvoering van de brug in Kampen vindt overleg plaats. Daarbij wordt goed gekeken naar de doorvaart. De gevolgen van de oplossing moeten natuurlijk nog goed worden bekeken. Wij gaan natuurlijk geen brug aanleggen waar geen schip doorheen kan. Maar wij moeten ook het budget goed bekijken. Dit is onderwerp van bespreking.

Wat de A28 Zwolle-Meppel en het Langman-project betreft merk ik op dat de verkenning zal worden gestart.

De heer Leers stelde dat de N34 niet in het MIT voorkomt. Het knooppunt Gieten in de N34 is opgenomen in het beheer- en onderhoudsprogramma. Daarvoor wordt geld beschikbaar gesteld. Dat zit dus niet in het MIT, maar dat komt wel vaker voor. Het is opgenomen in de lopende begroting.

De belangrijkste knelpunten in de rijksweg 35 zullen worden opgelost. Er is een bedrag van 375 mln. beschikbaar voor de N34 en de N35. Hierover wordt voorlichting gegeven aan de bevolking, zelfs interactief. Ik meen dat er een praatpaal staat in het gemeentehuis te Ommen. Er zijn veel opmerkingen gemaakt over Limburg. Ik heb met de provincie Limburg een package deal, wat de provincie verder gaat uitwerken. De Kamer heeft videobanden gekregen, zo begrijp ik. Ik heb zelfs "bidboeken" gekregen, zoals men die in Limburg noemt. Een en ander wordt gemeenschappelijk uitgewerkt. Ik verwacht en hoop dat dit naar volle tevredenheid gebeurt. Ik meen daarom dat ik hieraan nu geen woorden meer hoeft te wijden. Velen zijn ingegaan op de tunnel bij Sluiskil. Over de bouw van de tunnel zijn geen afspraken gemaakt met de regio, hoewel men daar wel voor heeft gepleit. Gevraagd is of deze tunnel kan worden meegenomen in de NV Westerscheldetunnel. Wij moeten heel voorzichtig zijn. De Westerscheldetunnel is een regionale verbinding. Die tunnel vereist een enorme investering. Gelet op de verkeersintensiteit scoort de tunnel niet hoog. Er kan dan ook geen prioriteit aan worden gegeven. Wij moeten eerst de knelpunten die wel zijn gehonoreerd in Zeeland afwikkelen. De wens inzake een tunnel is in Zeeland sterk naar voren gebracht, maar is niet onder te brengen in het MIT. Er zijn meer urgente knelpunten waaraan prioriteit wordt gegeven.

De heer Van Heemst heeft gesproken over het project "Duurzaam veilig" en de uitvoering van de N61. Wij hebben met de provincie goede afspraken daarover gemaakt. De N61 was te laat in het MIT opgenomen. Het project "Duurzaam veilig" dreigde vertraging op te lopen, omdat het een geweldige reactie te weeg bracht bij de bevolking in Zeeuws-Vlaanderen. Wij hebben nu een goede afspraak gemaakt. De doelstellingen van het project "Duurzaam veilig" raken daarbij niet

op de achtergrond. Met inzet van budgetten en staffeling in de tijd wordt de N61 aangepakt. Vervolgens zal voor het onderliggende wegennet in een latere fase worden geïnvesteerd in "Duurzaam veilig". Dat moet, omdat er sowieso forse discussies plaatsvinden over het project "Duurzaam veilig". Men zag het draagvlak onder het hele project wegvallen. En dat is natuurlijk niet de bedoeling. Ik heb daar ook op de kantelweg mogen rijden.

Wat de N57 betreft is met de provincie afgesproken dat de mogelijkheid tot voorfinanciering zal worden bekeken. Of eerdere realisering daarmee mogelijk wordt, hangt af van Zeeland zelf.

Ik kom op het goederenvervoer. Bij de lijn tussen Antwerpen en Roosendaal is de inpassing binnen het gebouwde gebied van Bergen op Zoom een punt van aandacht. Onlangs hebben wij gesproken over het rangeerterrein. De planstudie voor de verbinding Roosendaal-Antwerpen is pas zeer recent gestart. De trajectnota MER is eind volgend jaar gereed. Daarna zijn de gevolgen van de verbetering van deze verbinding voor Bergen op Zoom bekend. Dat geldt ook voor de mogelijkheden ter plaatse voor een goede inpassing.

De planstudie voor de zeesluis bij IJmuiden wordt voortgezet. Er zijn extra middelen voor beschikbaar. De regio zal bezien in hoeverre private financiering mogelijk is. Wij wachten die verkenning van de regio af. Ik meen dat daarmee goede afspraken zijn gemaakt. De tijd zal leren waar het in de praktijk toe leidt. Zo gauw er meer over te zeggen is, zal ik dat uiteraard laten weten.

Er is gesproken over ondergronds transport. In het MIT is 11 mln. uitgetrokken voor verdere ontwikkeling van studies en pilots op dit gebied. In de bloemenlijntussen Aalsmeer en Schiphol zal via PPS moeten worden geïnvesteerd. Het bedrijfsleven moet laten zien dat men wil investeren.

Wat de zeppelin betreft verlenen wij medewerking aan de certificering van een zeppelinprototype. Een consortium is met het NLR in overleg over een eventuele participatie. Een en ander is natuurlijk afhankelijk van haalbaarheidsstudies. Het gaat om een innovatieve zaak die nog heel erg in de verkenningsfase verkeert. Veel knelpunten bij de vaarwegen worden opgelost. De heer Van

Heemst heeft gesproken over een substantiële bijdrage voor het Centraal overleg vaarwegen. Kan scherper worden bezien om welke verbeteringen het gaat? Is hierbij ook sprake van een reservelijst? Het MIT geeft de prioritering binnen het budget voor vaarwegen aan. Dit strookt in grote lijnen met de prioriteiten van het COV. Enkele COV-prioriteiten bevinden zich nog in de verkenningsfase. Op basis van de uitkomsten van de verkenningsstudies moet worden bezien hoe een en ander kan worden ingepast. Is de opmerking over de vaarweg Lemmer-Delfzijl conform Langman? Ja.

Er is gevraagd naar het nut van de vaarweg Almelo-Coevorden. Dit nut was nog niet voldoende aangetoond. Met de noordelijke provincies is er lang over gesproken. In de brief over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur is de vaarweg als aandachtspunt opgenomen. Mevrouw Giskes heeft gevraagd naar de stand van zaken rond de Zaan. Door de provincie wordt een verkenning verricht naar de potenties van deze vaarweg. De Wilhelminasluis in de Zaan maakt hier onderdeel van uit. Doel van de verkenning is te bezien wat de toekomstige potenties van de Zaan zijn en of de status van hoofdvaarweg moet worden toegekend. De verkenning zal binnenkort gereed zijn.

Dan kom ik bij de opmerking over "short sea" van de heer Van Bommel. Momenteel loopt er één "short sea"-dienst vanuit Eemshaven/Delfzijl naar St. Petersburg. Belangrijk voor uitbreiding van lijndiensten of het ontstaan ervan is het regelmatig aanbod van lading. Ook uit het rapport "Verkenning 'short sea'-verbindingen Baltische Staten en Rusland" in opdracht van de Werkgroep short sea shipping van de nationale havenraad blijkt dat er goede mogelijkheden zijn. Railgoederenvervoer van en naar Delfzijl vindt ook plaats in aansluiting op "short sea"-ontwikkelingen. Railgoederenvervoer naar Harlingen is ook mogelijk. Dat leidt dan weer tot aanbod van lading.

De heer Van Heemst heeft gevraagd hoe het project IJtram versneld kan worden. Grote Vinex-projecten als IJtram en HOV Leidse Rijn hebben hoge prioriteit. De ROA Amsterdam heeft ruimte gekregen om de kasritmes van de subsidiëring van de OV-projecten binnen de subsidies

voor het ROA te optimaliseren. Met de spoorwegen moet overlegd worden of dat haalbaar is. Het staat ook op de afsprakenlijst. De uitkomst van die verkenning moet nog komen. Dan kom ik bij de opmerking over het plaatsen op de reservelijst van lightrail Utrecht. Afgesproken is dat indien er binnen de regio Utrecht in met name de OV-sector financiële middelen overblijven, deze kunnen worden besteed aan het deel Utrecht/Amersfoort. Ik heb dat tegen de regio gezegd. Men zou dat verder onderzoeken.

Mevrouw Giskes heeft gesproken over de consequenties van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn voor andere OV-systemen en de fasering daarvan. Door verschillende sprekers zijn opmerkingen gemaakt over de Noord-Zuidlijn. Ik zal de Kamer apart berichten over de studies die zijn verricht over de Noord-Zuidlijn als deze gereed zijn. Ik kan mij niet vinden in de benadering dat het hier om een prestigeproject zou gaan. Voor een grote stad als Amsterdam is het juist van groot belang om onder de grond openbaar vervoer te realiseren. Ik begrijp wel dat men zich zorgen maakt over de gevolgen voor het openbaar vervoer, maar die zorgen lijken mij niet terecht. Alleen al als je het huidige metronet van Amsterdam vergelijkt met dat van de stad Rotterdam, dan moet je wel constateren dat het jammer is dat de discussie die in de jaren zeventig is gevoerd in Amsterdam gestaakt is. Wij moeten ervoor oppassen dat wij niet weer dezelfde fout maken. Amsterdam heeft als hoofdstad van Nederland een openbaarvervoersnet nodig dat goed en volwaardig is. Daar hoort ook de metro bij. Daar is een plan voor uitgewerkt dat in deze Kamer apart aan de orde kan komen. De bedragen die in het MIT zijn opgenomen moeten mijns inziens gehandhaafd worden. Het beeld van "het zou toch wel eens een onsje minder kunnen zijn" lijkt mij niet juist voor een stad als Amsterdam. Voor de stad Amsterdam moet een goed, eigentijds en volwaardig openbaar vervoer worden gerealiseerd. Ik vind het MIT-waardig en FES-waardig. In de eerste helft van het komende jaar zal ik de stukken hieromtrent aan de Kamer toesturen. Ik heb toegezegd dat ik met een nadere notitie zal komen over de totaalvisie op lightrail.

De heer Van Heemst heeft een vraag gesteld over het station-Almere. Omdat er meerdere stations in ontwikkeling zijn, dient de beleidsafweging in samenhang plaats te vinden. Niet alle plannen zijn al zover uitgewerkt dat er een afweging kan plaatsvinden. Zodra dit het geval is, zullen wij de Kamer van de uitkomst op de hoogte stellen. Daarna kan er apart over gesproken worden. Alle opmerkingen over Vinex en stations moeten in een totaalafweging beoordeeld worden.

Voorzitter! Wat de Hemboog en de Utrechtboog betreft, suggereerde de heer Leers dat het ene project compensatie diende te bieden voor het andere project. Het lijkt mij goed op te merken dat er absoluut geen sprake is van prioritering. Wij gaan bekijken of een versnelling binnen het budget mogelijk is, onder meeweging van het grote belang. Voorzitter! De heer Van Heemst heeft een opmerking gemaakt over de optimalisatie van het sleutelproject Rotterdam CS en de bijdrage aan Randstadrail. Ik neem aan dat het gaat over het spoorsingeltracé dat de Hofpleinlijn met de metrolijn verbindt. Deze oplossing komt aan de orde bij de beoordeling van het Planstudie-rapport dat ik kortgeleden heb ontvangen. Ik wil er wel op wijzen dat deze varianten honderden miljoenen uitgaan boven het budget dat voor Randstadrail in het MIT gereserveerd is. In afwachting van de besluitvorming over Rotterdam CS, dient een tijdelijke oplossing te worden geaccepteerd bij station Hofplein. Op dit moment is nog niet besloten over de projectvoorstellen van de regio rond Randstadrail. Wat HOV Eindhoven betreft zijn de financiële problemen opgelost. Er is 20 mln. extra opgenomen in het MIT. De heer Van Heemst heeft ook nog een opmerking gemaakt over de elektrificatie Nijmegen-Roermond. In het Verkenningenprogramma is het project Nijmegen-Roermond opgenomen. Bezien zal worden welke maatregelen nodig zijn om de kwaliteit van deze verbinding op adequaat niveau te brengen. Daarbij zal de mogelijkheid van gebruik voor het goederenvervoer worden meegenomen. De heer Van Heemst heeft gevraagd wat de extra kosten zouden zijn wanneer de zuidtangente niet als bus maar als sneltram wordt aangelegd. Deze liggen tussen de 200 en 300 mln. Op zich is het interessant

wanneer vanuit de regio, inclusief de provincie en ROA, een PPS-constructie wordt opgezet om van meet af aan een sneltramexploitatie mogelijk te maken. De additionele middelen die daarvoor nodig zijn, staan niet in het MIT. De heer Van Heemst heeft dat natuurlijk zelf ook gezien. Er is 475 mln. van de kant van de rijksoverheid beschikbaar voor de zuidtangente. Meer budget is in het MIT niet beschikbaar.

Er is ook een vraag gesteld over het tweede tactisch pakket van 316 mln. ten behoeve van railonderhoud. De inpassing van 316 mln. maakt deel uit van een totaalpakket aan financiële inpassingen. Dit bedrag is gevonden door het temporiseren van projecten uit de realisatietabel en het gebruiken van de ruimte van het in uitvoering nemen van projecten uit de Planstudie en het Verkenningenprogramma. Ik dacht dat wij deze vraag ook schriftelijk hadden beantwoord.

Ik kom op de A4 Dinteloord-Halsteren. Er werd gevraagd waarom er ten aanzien van de Noord-Zuidlijn plotsklaps 1 mld. kon worden toegevoegd, zonder dat de Kamer zich hierover had uitgesproken. Een van de belangrijkste punten uit het MIT-overleg van vorig jaar was toen dat er onvoldoende geld was voor het duurder worden van OV-projecten uit de Vinex-convenanten. Wij hebben een regeerakkoord en wij voeren nu een discussie over de voorstellen. De Kamer kan zich nu dus uitspreken.

Voorzitter! Over de fietsenstallingen bij stations hebben wij al een aantal keer gesproken. Ik ben blij dat alle leden hebben gezegd dat er nu een verbetering voorligt ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel. Er is 5 mln. beschikbaar voor de betaling van de rente voor leningen en de aflossing daarvan, en jaarlijks 10 mln. voor de kosten van fietsenstallingen bij stations. Voor 2005 is een bedrag van 50 mln. gereserveerd voor de stalling bij Amsterdam centraal station. In het gepubliceerde MIT is vanaf 2006 ook 20 mln. per jaar extra beschikbaar ten behoeve van kwaliteitsverbetering. Er is dus al veel verbeterd ten opzichte van de start.

Er zijn natuurlijk altijd meer wensen dan er kunnen worden gerealiseerd. Wij hebben toch geprobeerd om bedragen naar voren te halen. Als de Kamer zegt dat zij meer wensen heeft dan op basis van de 10 mln. à

fonds perdu en de 5 mln. voor rente en aflossing kan worden gerealiseerd, zou ik in overleg met de Nederlandse spoorwegen kunnen bezien of een deel van het bedrag dat nu à fonds perdu beschikbaar is, kan worden ingezet voor rente en aflossing. Op deze manier kan immers meer worden geïnvesteerd dan via à fonds perdu. Of dit ook leidt tot een betere uitkomst, kan ik nu niet voorspellen. Ik zou dus een poging kunnen doen om te bezien of vooral in de eerdere jaren meer gerealiseerd kan worden. Ik moet dat echter in overleg doen. Als de Kamer dit een goed idee vindt, moet ik dat uitwerken en dan houd ik haar daarvan op de hoogte.

De heer Van Heemst maakte een opmerking over de bijdrage van 100 mln. voor de renovatie van metrostations in Amsterdam. Voorzover mij bekend is, gaat het hier niet om het aanpassen van het functionele programma van eisen om tot vergroting van de capaciteit van de perrons te komen, maar om de aanpassing ter vergroting van de sociale veiligheid. Omdat dit in Amsterdam een groot probleem is, heb ik er daar uitvoerig over gesproken. Op dit moment voert het departement overleg met de gemeente Amsterdam over het plan van aanpak en de oplossingsrichting. Dit gebeurt op grond van exploitatie-overwegingen. Rond februari zal bekend zijn hoe dit project wordt aangepakt.

De spoorverdubbeling Breda-Tilburg Reeshof is niet aan de orde in het MIT. Het MIT-project betreft bij nader inzien de wens om op dit traject 160 km per uur te blijven rijden en niet sneller. Als onderdeel van de verkenning wordt thans de verhoging bezien van de rijsnelheid op het bestaande net. Dat heeft ook te maken met de elektrificatie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe zit het met de verbinding Breda-Utrecht?

Minister **Netelenbos**: Het antwoord op die vraag zal ik straks geven. Ik heb geraffeld omdat het al laat is en ik dacht dat wij allemaal wel honger zouden krijgen.

De **voorzitter**: Ondanks het warme betoog van de minister voor de Noord-Zuidlijn, is er terzake nog één onduidelijkheid. De vraag is gerezen of nu al wel toezeggingen zijn

gedaan aan Amsterdam, dan wel of daarmee wordt gewacht tot het moment van overleg.

Minister **Netelenbos**: Er zijn toezeggingen gedaan aan Amsterdam, maar het bedrag wil ik in het midden laten, want ik vind dit een zeer belangrijk traject. Over de studie en alle zaken die daarbij aan de orde zijn, kunnen wij een keer apart over praten, maar het lijkt mij geen goede gedachte om ten principale na te denken over de Noord-Zuidlijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): De Zuiderzeelijn is nog helemaal niet langs gekomen, voorzitter.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt. De Zuiderzeelijn zit in de categorie 1A en er staat een asterisk bij de Hanzelijn. Tot nu toe heeft het Centraal Planbureau namelijk altijd gesteld dat er een relatie is tussen de rentabiliteit en de levensvatbaarheid van beide spoorlijnen. In het licht van de discussies die wij hier voeren, leek het mij uiterst verstandig om opnieuw te laten bezien of er inderdaad zo'n relatie tussen de twee lijnen is. Wij hebben er niets aan als wij straks die twee lijnen hebben liggen en beide vrijwel niet te exploiteren zouden zijn. Deze studie zal al in januari afgerond zijn en vervolgens zenden wij de uitkomsten ervan naar de Kamer. Het hangt ook sterk af van de plannen die men in het noorden wil ontwikkelen, en van de wijze waarop de Zuiderzeelijn vorm zou krijgen. Dat alles wordt op dit moment uitgezocht. Het is in ieder geval niet verstandig om zo maar door te gaan, zonder te weten wat de consequenties hiervan precies zijn.

De **voorzitter**: Mag ik de collega's erop wijzen dat zij hun moties, zo zij die willen indienen, straks gereed moeten hebben in verband met de tijd die nog beschikbaar is? Daarbij zal ook onderscheid moeten worden gemaakt tussen moties die betrekking hebben op het MIT, en moties die betrekking hebben op het Infrastructuurfonds.

De vergadering wordt van 19.42 uur tot 21.15 uur geschorst.

### **Tweede termijn van de zijde van de commissie**

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik

dank de minister zeer voor de uitvoerige antwoorden. Ik zal in het kort ingaan op haar algemene opmerkingen. De rest van mijn tijd zal ik gebruiken voor het indienen van moties over projecten. In alle eerlijkheid vond ik de beantwoording en de toelichting op de financiering van de minister enigszins onthutsend. Als je de zaak op je laat inwerken, moet je tot de conclusie komen, dat de financiële basis van het MIT behoorlijk opportunistisch van aard is. Het is voornamelijk gericht op de statenverkiezingen. Ik heb in eerste instantie gezegd, dat Tinekes trukendoos is opengegaan. Ik begreep dat de minister daar niet zo vrolijk van werd. Ik neem dat terug. Het is niet zozeer Tinekes trukendoos geweest als wel de goocheldoos van Gerrit. Naast de Boogie Woogie blijkt de minister nu ook voor de helft het MIT te gaan financieren. Dat is opmerkelijk. Ik vind dat hierdoor de eerste bres is geslagen in de Zalm-norm. Ik vind het temeer onthutsend als je bedenkt, dat wij de vorige week in deze Kamer een behoorlijk stevig debat hebben gevoerd bij de behandeling van de begroting van Sociale Zaken over 300 mln. voor het armoedebeleid. Daar kon geen cent bijkomen. Alles moest uit de begrotingsmiddelen zelf worden betaald. Als je dan ziet met welke ruime middelen dit MIT plotseling wordt voorzien – met alles respect en de waardering voor de inzet – dan is dat toch vreemd. Ik wil een enkele opmerking maken over de Noord-Zuidlijn en over de tunnel bij Delft. Ik zal over de Noord-Zuidlijn geen motie indienen, maar de CDA-fractie zal er niet zo maar akkoord mee gaan. Wij verwachten dat hierover op korte termijn gesproken kan worden. Ik denk in het bijzonder aan de risicoverdeling en de beoordelingsdocumenten. Pas na een open discussie willen wij de middelen ter beschikking stellen. Wij willen niets afdoen aan het nu reserveren. Wat Delft betreft, vraag ik aan de minister of de verkenningfase doorgezet wordt. Wij zouden dat wel appreciëren. Ik dien de volgende moties in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het door het kabinet verantwoord wordt geacht de prijsbijstellingsreserve in het Infrastructuurfonds voor nieuwe infrastructuurprojecten uit het regeerakkoord te verlagen van 3% naar 2% en dat daardoor extra financiële ruimte wordt gevonden voor het doen van toezeggingen;

van mening, dat deze toegezegde rijksbijdrage van doorslaggevende betekenis is voor de tijdige en volledige realisering van de bedoelde infrastructuurprojecten;

van oordeel, dat een eventuele tegenvallende prijspeilontwikkeling daar geen afbreuk aan mag doen;

spreekt uit dat ingeval zich een hogere prijspeilontwikkeling bij deze projecten voordoet, deze door het Rijk zal worden gecompenseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 6 (26263).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat publiek-private samenwerking door de tijdige en volledige totstandkoming van tal van regionale en binnenstedelijke projecten van doorslaggevende betekenis is;

vaststellende, dat daarbij de inzet van lagere overheden in zowel financieel als bestuurlijk opzicht essentieel is;

van mening, dat daartoe – binnen landelijk te ontwikkelen spelregels en in nauwe samenwerking met het op te zetten kenniscentrum – op regionaal en/of gemeentelijk niveau zoveel mogelijk bestuurlijke vrijheid en flexibiliteit moet kunnen worden geboden;

verzoekt de regering de Kamer binnen zes maanden te rapporteren over de mate waarin participatie- of

ontwikkelingsmaatschappijen zouden kunnen bijdragen aan het realiseren van PPS-projecten op het gebied van infrastructuur en binnenstedelijke vernieuwing,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Leers en Bos. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 7 (26263).

**De heer Leers (CDA):** Voorzitter! Vervolgens wil ik een aantal moties indienen die gaan over projecten. De eerste luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

constaterende, dat in het MIT 1999-2003 is aangegeven dat als gevolg van de prioritering de aanleg van de hoofdwegeninfrastructuur zich in de Haagse regio zal concentreren op de totstandkoming van de NORAH, de Noordelijke Randweg Haagse regio;

overwegende, dat de gemeente Wassenaar grote bezwaren heeft tegen de thans gekozen oplossing van de kruising van de NORAH en de N44 in deze gemeente;

kennisnemende van de motie van de raad van de gemeente Wassenaar waarin deze de Kamer oproept nieuw ontwikkelde alternatieve tunneloplossingen alsnog door Rijkswaterstaat te laten beoordelen en te bezien of voor de realisatie daarvan alsnog financiële middelen ter beschikking kunnen komen;

verzoekt de regering Rijkswaterstaat op te dragen dat onderzoek te doen en te bekijken of alsnog middelen... En toen hield mijn computer ermee op, voorzitter.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik heb in mijn brief van 4 december jongstleden uitdrukkelijk vermeld dat, wanneer de Kamer extra financiële wensen heeft, zij zelf moet aangeven waaruit die betaald moeten worden, omdat het totale budget is vastgelegd. Deze motie heeft geen dekking. Stel dat het antwoord na die verkenning "ja" is. Mijn vraag aan de heer Leers is wat er dan geschraapt

moet worden uit het totale programma. Zo moet het echt gaan.

**De heer Leers (CDA):** Ik vind het terecht dat de minister daarop wijst. Ik zou mij er makkelijk van kunnen afmaken door te verwijzen naar de motie die ik straks zal indienen met betrekking tot de HSL-tunnel, maar dat wil ik niet doen. Ik heb goed naar de minister geluisterd. Zij heeft gezegd dat zij bereid is, een dergelijk project alleen maar op te pakken als van de zijde van de gemeente de financiële middelen ter beschikking worden gesteld. Mij gaat het erom of zij het plan door Rijkswaterstaat wil laten doorrekenen. Dat is de eerste stap. Vervolgens kan de gemeente bekijken of zij de financiële middelen via PPS bijeen kan krijgen. Op een andere manier is het bijna niet te doen. Daarom verzoek ik de minister dat plan te laten doorrekenen.

**Minister Netelenbos:** Dat staat volgens mij niet in de motie.

**De heer Leers (CDA):** Ik zei al dat mijn computer het begaf. Ik zal de motie uitschrijven. Ik wil de motie in die lijn aanpassen. Als de minister toezegt bereid te zijn dat onderzoek te doen zonder financiële middelen toe te zeggen, hoeft die motie niet eens ingediend te worden.

**De voorzitter:** De minister heeft gezegd dat zij dat onderzoek wil laten doen.

**Minister Netelenbos:** Ik moet natuurlijk voorzichtig zijn, maar doorrekenen willen wij nog wel doen.

**De heer Leers (CDA):** Dan hoeft die motie op dit moment niet te worden ingediend. Ik dank de minister voor deze toezegging.  
Voorzitter! Ik kom tot de A4 Midden-Delfland. Daarom stel ik de volgende motie voor.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999-2003 voor de aanleg van de A4 Midden-Delfland naast een taakstellend bedrag van 380 mln.

thans ook een extra bedrag ter beschikking is gesteld van 50 mln. ten behoeve van de extra inspanning;

overwegende, dat voor een zorgvuldige inpassing van de A4 Midden-Delfland in zowel het stedelijke gebied als het gebied van Midden-Delfland samenwerking tussen Rijk, gemeenten en private sector onontbeerlijk is;

constaterende, dat het zogenaamd Bestuurlijk Beraad in Zuid-Holland een goed forum is waarbinnen het overleg tussen alle betrokkenen bij de A4 Midden-Delfland kan worden gecoördineerd;

verzoekt de regering het Bestuurlijk Beraad in Zuid-Holland binnen het kader van de thans beschikbare publieke bijdrage de ruimte te geven om een integraal plan te maken voor de uitvoering van de A4 Midden-Delfland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (26263).

De heer **Leers** (CDA): Dan kom ik tot de rijksweg A15/A18 Varsseveld-Enschede. Mijn motie luidt als volgt.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport is aangegeven dat de regering alleen bereid is om ten behoeve van de rijksweg A15/A18 Varsseveld-Enschede de planstudie af te ronden als de regio zelf voor planstudie en realisatie een substantiële bijdrage toezegt;

overwegende, dat ten behoeve van de afronding van deze studie nog een bedrag nodig is van maximaal 1 mln. waarvoor de provincie een bijdrage heeft toegezegd;

van mening, dat zo spoedig mogelijk aan de verkeersonveilige situatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen

door de woonkernen Eibergen en Haaksbergen een eind moet worden gemaakt;

verzoekt de regering alsnog de bereidheid uit te spreken de thans lopende studie af te ronden en hiervoor de resterende middelen toe te zeggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (26263).

De heer **Leers** (CDA): Het gaat om dat bedrag van 1 mln. en hetgeen door de gemeente en de provincie eventueel ter beschikking wordt gesteld.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat naar aanleiding van het bestuurlijk overleg dat gevoerd is met het provinciaal bestuur van Noord-Brabant, de regering heeft aangegeven dat de aanleg/wijziging van rijksweg 69 Eindhoven-Belgische grens niet meer aan de orde is en er ook geen bijdragen worden gereserveerd;

overwegende, dat ten behoeve van deze weg een tracéstudie is verricht welke thans ter finale afronding voorligt in het Overlegorgaan Infrastructuur (OVI);

voorts overwegende, dat van Belgische zijde wél alle afspraken zijn nagekomen en dat men doende is, versneld de aansluiting Hasselt-grens te realiseren;

van mening, dat de reeds bestaande ernstige verkeersproblematiek in de kernen Waalre en Valkenswaard niet op zijn beloop kan worden gelaten;

verzoekt de regering de behandeling van de tracéstudie alsnog af te ronden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar

mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (26263).

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat tijdens het recent gehouden overleg tussen Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten over de HSL mededeling is gedaan van uitstel van de shuttlevverbinding Breda-Antwerpen en aangegeven is dat versoeringen zullen moeten worden toegepast in de inpassing van de HSL-Zuid in de regio Breda omdat het kasritme niet toereikend zou zijn;

overwegende, dat er over de inpassing van de HSL-Zuid in het verleden concrete afspraken zijn gemaakt welke voorwaarde waren voor de medewerking van Breda en Brabant aan de aanleg van de HSL-Zuid;

van mening, dat problemen in het kasritme niet uitsluitend en per definitie op de inpassing van het tracégedeelte in de provincie Noord-Brabant mogen drukken;

verzoekt de regering alsnog onverkort invulling te geven aan de gemaakte afspraken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (26263).

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat ten behoeve van de inpassing van de HSL in het Groene Hart voor een boortunnel is gekozen, waarvan de kosten ruim 900 mln. bedragen;

constaterende, dat er andere uitvoeringsmogelijkheden zijn die eveneens recht doen aan de wens tot zorgvuldige inpassing maar

daarentegen tot behoorlijke financiële besparingen kunnen leiden;

verzoekt de regering bij de aanbesteding van de HSL-tunnel door het Groene Hart ook andere alternatieve uitvoeringsvormen te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (26263).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. De beantwoording van vragen over concrete projecten moest enigszins bescheiden zijn, gelet op de beschikbare tijd. Mijn conclusie naar aanleiding van dit debat is dat de aanpak die door de minister is gekozen, nogal stevig overleefd is gebleven. Dat mag best gezegd worden. Dat is een goede zaak. Het betekent dat voor de door de minister gedane keuzen in de Kamer meer steun is dan wellicht op het eerste gezicht het geval lijkt te zijn. Dat wordt ook geïllustreerd door het feit dat er geen amendementen zijn ingediend ten aanzien van fundamentele onderdelen van het infrabonds.

De discussie over de financiële aspecten en de extra ruimte die is gevonden, wil ik graag afsluiten met de constatering dat ik collega's van de minister kan aanraden om met hetzelfde vernuft een gesprek met de minister van Financiën te gaan voeren, om na te gaan of zij voor de ecologische inrichting en de vitaliteit van de steden met deze formule wellicht iets extra's kunnen verdienen. Deze minister is wat dit betreft een trendsetter.

Met betrekking tot de PPS is een goede start gemaakt, hetgeen de minister terecht heeft geïllustreerd. Ik constateer dat in ongeveer een halfjaar wat dit betreft binnen Verkeer en Waterstaat een stille revolutie heeft plaatsgevonden. Jammer vind ik echter – het is een van de thema's die betrokken moeten worden bij de discussie over een nieuwe opzet voor het MIT – dat de PPS-constructies voor een deel zijn beland in de hoek van de projecten waarvoor geen publieke financiering beschikbaar is. Ik zou het zelf juist een interessante ontwikke-

ling vinden om het breder te doen, dus ook voor projecten waarvoor in beginsel wel publieke financiering beschikbaar is. Voor de derde fase van de Noord-Zuidlijn, de aansluiting op Schiphol vanaf het WTC, kun je misschien met benutting van het bestaande geld proberen, zo'n PPS-benadering verder te verkennen. Ik zou dit een heel interessante ontwikkeling vinden, vooral omdat wij deze lijn sterk vanuit de economische invalshoek ondersteunen.

Ik dank de minister voor haar toezegging om met de Kamer verder te praten aan de hand van opties en mogelijkheden voor een nieuwe opzet van het MIT. Ik heb uit de bijdragen van de collega's genoteerd dat de gedachte breed gesteund wordt om in de vorm van een projectenboek het inzicht in vitale punten van die vele honderden projecten en de voortgang hierin te vergroten bij de Kamer en bij andere betrokkenen in de samenleving. Ik heb een pleidooi gehouden voor een nieuwe categorie voor milieuvriendelijk vervoer van goederen en personen. Deze moet laten zien waar politiek en bestuurlijk inhoudelijk de voorkeur naar uitgaat. In de enorme zee aan projecten die in de maak zijn, in de verkenningfase of in de planstudiefase, hebben sommige projecten onze uitgesproken steun. Dit past naar mijn mening niet in de huidige indeling van het MIT. Er is geen aparte categorie C2 voor de milieuvriendelijke projecten van personen- en goederenvervoer waarop ik doel. De indeling is soms wat verwarrend, maar als ik het goed zie, betekent C2 dat de planstudiefase doorgaat en dat de uitvoering pas na 2010 is voorzien tenzij er extra geld komt. Dit is alleen gericht op wegen, meen ik uit de stukken te kunnen opmaken, en het gaat alleen om de planstudie. Wij willen nu projecten als het ware met een sterretje markeren als milieuvriendelijke projecten die in de verkenningfase en de planstudiefase kunnen rekenen op extra steun van de minister en de Kamer. Ik ben door de discussie over de inzet van middelen voor de inpassing extra gesterkt in de gedachte om met zo'n voorranglijst bij meevallers de balans tussen milieuvriendelijk vervoer van personen en goederen aan de ene kant en de wegen aan de andere kant een beetje te verbeteren. Nogmaals, ik vind niet dat deze

balans uit het lood is geslagen. Dat zou overdreven zijn en deze conclusie kan dan ook niet getrokken worden. Het is wel een reden temeer om met zo'n voorranglijst te werken. Mevrouw Giskes dient op dit punt een motie in, die ik heb meeondertekend en dus ook van harte ondersteun.

Rondom de A4, Midden-Delfland, is mijn conclusie dat het na jaren en jaren van discussie zaak is om te proberen helderheid van de Kamer te krijgen over de vraag of het in het kader van dit MIT, waarin een stevige sanering heeft plaatsgevonden – waarvoor dank en hulde – het overwegen waard is, deze weg van het MIT af te voeren. Ik heb samen met mevrouw Giskes een motie hiervoor opgesteld, die als volgt luidt.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de A4 Midden-Delfland (Delft-Schiedam) heroverweging behoeft onder meer gelet op recente ontwikkelingen, waaronder Randstadrail, binnenlands gebruik Hogesnelheidslijn-Zuid, rekeningrijden en het niet opnemen van de A4-Zuid in het MIT;

overwegende, dat het huidige spoorviaduct door Delft al jaren grote problemen oplevert voor de leefbaarheid en intensief ruimtegebruik in de binnenstad hindert en daarom is opgenomen in de verkenningfase;

verzoekt de regering de A4 Midden-Delfland af te voeren uit het MIT en een deel van de vrijgekomen 440 mln. in te zetten voor gedeeltelijke publieke financiering van een spoortunnel in Delft, uit te voeren voor 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (26263).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil vervolgens nog een opmerking maken over inpassing. We hebben



van de minister een zeer uitvoerig overzicht gekregen van de inpassingskosten die in haar ogen als bovenwettelijke inpassingskosten zijn aan te merken, voor de projecten in de categorieën 0 en 1. Ik moet eerlijk bekennen dat ik de strekking, de aard en de reikwijdte van een groot aantal van de maatregelen die zijn toegelicht in dat stuk, nog niet volledig kan beoordelen. Daarvoor heeft de tijd ontbroken en waren we ook anderszins nog bezig om de tweede termijn van dit debat verder voor te bereiden.

Ik heb oog voor de spanning die op z'n minst kan ontstaan tussen het verdelingsvoorstel dat de minister gedaan heeft – dat moeten we in alle eerlijkheid en duidelijkheid maar onder ogen zien – en mijn verzoek. Ik doel op mijn verzoek, waar ik zeer aan hecht, om in het MIT via een aparte geldstroom, dus via een apart onderdeel van het Infrastructuurfonds, aan te geven en duidelijk te maken waar dat geld ingezet gaat worden. Dan ben ik bereid – ik heb dat ook al als een handreiking richting minister aangegeven – om het voorstel zoals dat nu in het MIT is verwerkt, als uitgangspunt te nemen voor de discussie over de inpassing, de kwaliteit van de inpassing en de criteria die daarvoor gelden. Dat is een zaak waar we nu al, meen ik, bijna twee jaar op zitten te wachten. Ik heb samen met collega Giskes een motie daarover opgesteld, die ik hierbij wil indienen. Ik voeg eraan toe dat ik zeer bereid ben, afhankelijk ook van het antwoord van de minister en van mijn eigen nadere beoordeling van het overzicht dat we hebben gekregen van de minister, te kijken of we er wederzijds mee uit de voeten zouden kunnen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat tot 2010 2 mld. beschikbaar is gesteld voor inpassing oftewel voor extra kwaliteit in infrastructuurprojecten;

overwegende, dat deze gelden moeten worden ondergebracht in het Infrastructuurfonds, totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over het zogeheten Inpassingskader;

overwegende, dat uit het budget in elk geval gefinancierd moeten worden de inpassing van de A73 en de verdiepte aanleg van de spoorverdubbeling bij Abcoude;

overwegende, dat voor het resterende bedrag dat voor inpassing beschikbaar is, de gedane voorstellen voor toedeling als uitgangspunt kunnen worden genomen;

verzoekt de regering het Infrastructuurfonds in deze zin aan te passen, zodat begin 1999 een definitief standpunt kan worden ingenomen over het inpassingskader en de toedeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 5 (26200-A).

**De heer Van Heemst (PvdA):** Ik wil nog even stilstaan bij de discussie over de vraag: hoe zeker is zeker? Daar hebben veel collega's ook aandacht aan besteed. Ik denk dat de minister vooral heeft benadrukt de zekerheid die nu in het MIT is opgenomen. Het is eigenlijk een programma voor de komende vier jaar, maar door de interventies van de minister is heel veel van wat er gedaan kan en moet worden, vastgelegd tot het jaar 2010. Dan zullen we vanzelf allemaal wel ontdekken dat er eigenlijk vanaf morgen alweer een bepaalde dynamiek ontstaat en we volgend jaar toch zullen moeten vaststellen, dat de behandeling van het MIT 2000-2004 alweer méér wordt dat het hanteren en het nalopen van een soort voortgangslijstje.

Ik heb in mijn reacties op een aantal opmerkingen van de minister aangegeven dat het ook moet gaan om de ruimte die de Kamer houdt – zoals iedereen, provincies, gemeenten en de minister zelf, die ruimte wil houden – om daar waar dit moet en verdedigbaar en noodzakelijk is, ook te komen tot beleidsinhoudelijke herprioritering. Een van de kaders waarbinnen dat zou moeten en kunnen plaatsvinden, is het NVVP. De minister schetst een beeld in de zin dat zij zelf verwacht, dat vrijwel alles wat nu in het pakket zit, ook weer vanuit het NVVP verdedigbaar wordt. Dat kan zo zijn, maar we kennen

geen van tweeën nog de uitkomst van dat debat, waarin ook de Kamer op enig moment nog aan het woord is. Ik denk echter dat het goed is, als we ook in die zin een beleidsmatig voorbehoud maken, dat op enig moment de afweging gemaakt moet kunnen worden op welke wijze en in welke mate nieuwe inzichten, innovatief verkeers- en vervoersbeleid, in een van de volgende MIT'en gaan doorwerken. Ik weet, dat mevrouw Giskes hierover een motie zal indienen, welke motie dan ook op mijn steun kan rekenen. Voorzitter! Wat betreft de fietsvoorzieningen kan ik niet veel anders doen dan kennisnemen van de reactie van de minister, dat zij nogmaals wil proberen om met de NS een aantal zaken te bespreken. Zekerheidshalve blijf ik maar bij mijn aankondiging, dat college Van Gijssel namens de PvdA-fractie dat amendement wil voorbereiden om in ieder geval voor 1999 met een bedrag van 37 mln. wat extra's te doen voor de fietsvoorzieningen. Ik heb begrepen, dat door GroenLinks aan een motie wordt gedacht om voor de latere jaren een voorziening te treffen. We kijken wel in de afronding van dit debat in de loop van deze week hoe die kwesties verder lopen. Voorzitter! Mijn laatste opmerking betreft de integrale beoordeling en besluitvorming over drie nauw aan elkaar verwante kwesties in het centrum van Rotterdam en wel de ontwikkeling van het nieuwe Rotterdamse centraal station in relatie tot de komst van de hogesnelheidslijn en de aansluiting van Randstadrail. Ik heb samen met collega's Giskes en Verbugt de volgende motie voorbereid.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een integrale besluitvorming over de eerste fase van Rotterdam Centraal Station in relatie met de Hogesnelheidslijn-Zuid en Randstadrail een aanmerkelijke meerwaarde oplevert;

verzoekt de regering zorg te dragen voor rijkscoördinatie betreffende de drie genoemde projecten gericht op integrale besluitvorming en in

september 1999 de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, Giskes en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 14 (26263).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor het uitgebreide antwoord. Wij wachten nog op een antwoord op de vraag waar de studie naar de aanleg van het spoor Utrecht-Breda is gebleven. Deze studie zou opgenomen zijn in de verkenningsfase, maar wij hebben haar daar niet kunnen aantreffen. De minister heeft gezegd, dat ook in het huidige MIT geen 1,2 mld. voor de A73 is opgenomen. Ik heb het nagekeken en heb gezien, dat op blz. 71 wel degelijk dit bedrag voor de A73 is opgenomen, inclusief de tunnel. Wat dat betreft, blijft mijn stelling overeind dat de inpassing van de tunnel al opgenomen was in het budget en nu oneigenlijk uit het budget is gehaald voor bovenwettelijke maatregelen. Het ondersteunt onze stelling, dat dit geld toch moet worden ingezet voor andere projecten die ook de leefbaarheid als uitgangspunt nemen. Ik heb daar een aantal voorbeelden van genoemd en ik kom daar in een motie nog op terug. Voorzitter! Nu echt duidelijk is geworden, dat de 1,5 mld. via de minister van Financiën is gevonden, beoordeel ik het toch wat anders dan de heer Van Heemst. Ik zie het namelijk meer als solidariteit met de opvatting van de VVD om toch geld te zoeken om nieuwe wegen aan te leggen. Ik vraag mij bovendien af hoe dit bedrag nu precies is gevonden. Is het een meevaller of is het een bezuiniging? Ons bekruipt in ieder geval het idee, dat de Zalmnorm waar de minister zo prat op gaat, hier toch wat anders is geïnterpreteerd en toegepast. Wij willen daarop terugkomen in de discussie over de begroting. Waarom kan het wel op dit terrein en misschien niet op andere terreinen? De minister zegt: tel uw zegeningen, er is voor 30 mld. aan wegen geschrapt. Ik zou dat willen meemaken en zie graag een lijstje tegemoet waarop die wegen vermeld

staan. Ik heb het idee dat de minister iets anders bedoelt, dat zij spreekt over het bedrag van 42 mln. dat voor ICES is aangevraagd door Verkeer en Waterstaat. Daarvan is immers 12 mln. gehonoreerd en 30 mln. niet. In die 30 mln. die niet gehonoreerd zijn, zitten wegen maar ook projecten zoals de HSL-Oost, de Zuiderzeespoorlijn en andere. Dat is een ander verhaal dan dat er voor 30 mld. aan wegen is geschrapt. Misschien heb ik het verkeerd begrepen en krijg ik heel snel een lijstje met die 30 mld. aan wegen die niet doorgaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik snap best dat iedereen vanuit zijn politieke achtergrond de bril waarmee hij kijkt naar de stukken, een beetje kleurt. Kijkt u eens naar de brief van 11 december, de nota naar aanleiding van het verslag van het schriftelijk overleg, mijnheer Van der Steenhoven. Er wordt gevraagd, welke infraprojecten definitief zijn afgevoerd bij de definitieve vaststelling van de regeerakkoordimpuls van 12 mld. De minister geeft dan een hele opsomming van rijkswegen die zijn geschrapt uit het MIT. De minister zegt in het debat, dat er voor 30 mld. is geschrapt. Ik zou u willen vragen om op basis van feiten aan te tonen waar het verhaal van de minister niet klopt. Op dat punt hebben wij immers alle informatie die wij willen hebben! Vervolgens zou ik u willen vragen, of u één minister van Verkeer en Waterstaat kunt noemen die als het om wegen gaat, ooit op zo'n manier een MIT heeft opgeschoond. Ik maak het u gemakkelijk: die voor 1 mld. het MIT heeft opgeschoond aan wegen; ik maak het u nog gemakkelijker: die voor 500 mln. het MIT heeft opgeschoond aan wegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik begrijp dat uw coalitiepartners wat onrustig worden. De afgelopen jaren zijn vaker allerlei plannen voor wegen niet uitgevoerd. Ik heb er niet zoveel aan als nu gezegd wordt, dat allerlei plannen geschrapt worden. Ik vind een bedrag van 30 mld. niet aan de orde. Er zijn wel degelijk wegen geschrapt, waarvoor hulde!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voor 30 mld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk niet dat er voor

30 mld. geschrapt is. Een deel van die projecten komt via discussies, lobby's in de Kamer en via de provincies toch weer op tafel. Ik vind de manier waarop wij met die lobby's zijn omgegaan, geen goed signaal. Ik vind het prijzenswaardig dat gepoogd is een ommekeer tot stand te brengen. Ik vind echter dat die poging veel te snel gestaakt is. Ik heb ook al aangegeven, dat er voor een aantal wegen die nu in het kader van die 4,3 mld. naar voren zijn gebracht, mijns inziens geen keiharde afspraken lagen waaraan tegemoet moest worden gekomen. Voor een aantal wel, dat geef ik toe. Nu deze lobby voor een groot deel is gehonoreerd, vrees ik dat anderen daarin mogelijkheden zien om door te gaan met hun pogingen ook andere projecten weer op tafel te krijgen.

De **voorzitter**: Welke lobby bedoelt u? Wilt u dat concreet aangeven?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk bijvoorbeeld aan de brieven die wij de afgelopen week hebben gehad over talloze wegenprojecten.

De **voorzitter**: Dus dezelfde brieven die wij krijgen van de Stichting natuur en milieu en van mensen die tegen de aanleg van wegen zijn? Dat is dan ook dezelfde lobby!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil best met u in discussie gaan over de vraag welke lobby's dat zijn.

De **voorzitter**: Ik wil even zuiver stellen, wat er wordt gezegd. Als u het op deze manier formuleert, heeft dat een ondertoon die ik niet accepteer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb de heer Van der Steenhoven een vraag gesteld. De minister laat ons weten dat zij voor 30 mld. aan wegen heeft afgevoerd uit het MIT. Bestrijdt u dat bedrag, ja of nee, mijnheer Van der Steenhoven? Als u dat bestrijdt, waarop baseert u dat dan?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Heel veel projecten verkeren in allerlei fasen in het MIT. Nu wordt aangegeven dat bepaalde projecten niet in aanmerking komen voor de fasen 1 of 0. Ik bestrijd dat

het daarbij gaat om een totaalbedrag van 30 mld. Ik zal zelf alle projecten nog een keer doornemen. Ik geloof echter nooit dat het om een bedrag van 30 mld. gaat. Er worden projecten genoemd zonder raming. Volgens mij gaat het om een stuk of tien projecten. Ik geloof nooit dat die het totale bedrag vertegenwoordigen. Als dat wel het geval is, kan men achteraf gelijk krijgen van mij. Maar ik ga ervan uit dat het om een veel lager bedrag gaat. Ik vind eerlijk gezegd dat de discussie daar niet over hoort te gaan. Die hoort te gaan over de vraag of de teneur die is ingezet met het MIT, is volgehouden. Naar mijn mening is er na een paar weken, onder druk van de provincies, een inbreuk op gemaakt. En dat vind ik jammer, zoals ik al een aantal keren heb gezegd. Ik vind het ook niet terecht, omdat daarmee wordt toegegeven aan een lobby. Nogmaals, ik bedoel met een lobby niet iets wat misplaatst of geheim is. Er worden voortdurend lobby's gevoerd, door iedereen. Ik wil de lobby alleen benoemen. Wij hebben de afgelopen weken gemerkt dat met de lobby is getracht, een aantal wegenprojecten opnieuw op de agenda te zetten. Ik ga ervan uit dat die lobby in de komende tijd zal doorgaan. In die zin vind ik het geen goed signaal dat op dit moment voor een deel aan die lobby tegemoet is gekomen door 4,3 mld. te bestemmen voor nieuwe wegen. Als het geld aan het begin van de regeerperiode ter beschikking had gestaan, had de verdeling in het MIT er nu heel anders uit gezien. De heer Van Heemst stelde dat een en ander misschien uit balans is en deed vervolgens het sympathieke voorstel om projecten die een omslag en een milieuvriendelijk vervoer te weeg brengen, apart te zetten en te honoreren als zich meevallers voordoen. Nogmaals, dat is een sympathiek voorstel waarmee ik voor een groot deel kan instemmen. De heer Van Heemst formuleerde het voorzichtig, maar kan niet verhullen dat de plannen die er nu liggen wel degelijk uit balans zijn geraakt, wat ons betreft te veel de ene kant op. Maar dat heb ik al eerder aangegeven. Voorzitter! Ik wil een motie indienen. Voor een aantal projecten zijn nu toezeggingen gedaan. Dat kan echter niet, omdat die projecten nog niet uit de planstudiefase zijn en omdat er nog geen tracébesluiten liggen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het wenselijk is om herprioritering binnen het MIT ook voor volgende kabinetten mogelijk te maken, zonder daarmee eerder gedane afspraken te moeten openbreken;

overwegende, dat het niet opportuun is om bindende afspraken te maken voor infrastructurele projecten waarvoor de planstudieprocedure nog niet doorlopen is;

spreekt als haar mening uit dat over de projecten die als genoemd in de brief van 4 december 1998 zijn toegevoegd aan categorie 1 en waarvoor nog geen tracébesluit genomen is, geen bindende afspraken te laten gelden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (26263).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft geantwoord dat een aantal Vinex-projecten, waaronder een aantal spoorprojecten, technisch niet altijd met de gewenste snelheid kunnen worden uitgevoerd. Wij menen dat met name de projecten Woerden-Geldermalsen en de IJtram technisch eerder kunnen worden uitgevoerd. Het is de vraag of men daaraan voldoende prioriteit wil geven. Daarom dien ik de volgende motie in, voorzitter.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, het belang van een snelle en kwalitatief hoogwaardige openbaarvervoerontsluiting van Vinex-locaties;

constaterende, dat veel projecten voor OV-ontsluiting Vinex niet of na

veel tijd na het gereedkomen van de Vinex-locaties in de realisatietabel van het MIT staan opgenomen;

constaterende, dat de spoorverdubbeling Woerden-Geldermalsen cruciaal is voor de ontsluiting van Leidsche Rijn en IJtram cruciaal is voor de ontsluiting van de wijk IJburg;

constaterende, dat veel van de projecten technisch veel eerder gerealiseerd zouden kunnen worden;

spreekt als haar mening uit dat de projecten IJtram en de spoorverdubbeling Vleuten-Houten in de realisatietabel vervroegd worden met als uiterste opleverdatum 2004,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 16 (26263).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb het in eerste termijn al gehad over de fietsbrug. Afsproken is met de regio Utrecht dat de fietsbrug zal worden voorgefinancierd. Volgens mij heeft voorgefinanciering alleen zin als de fietsbrug op een of andere manier in het MIT is opgenomen. Anders moet de voorfinanciering tot in lengte van jaren duren. Mijn vraag is nu: hoe is de fietsbrug die al eerder in het MIT stond, precies opgenomen in het huidige MIT? De heer Van Heemst heeft gesproken over de fietsenstallingen bij stations. Wij staan achter het aangekondigde amendement om voor 1999 financiering te vinden. Wij richten ons met een motie op de periode daarna, in het verlengde van de opmerkingen van de minister over pogingen die zij zal doen om financiering te vinden.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is vastgelegd dat investeringen in stallingsvoorzieningen een verantwoordelijkheid van de

rijksoverheid is;

verwijzend naar het regeerakkoord, waarin is vastgelegd dat de rijksoverheid vanuit haar verantwoordelijkheid het gebruik van de fiets zal stimuleren;

overwegende, dat de ketenbenadering in het kabinetsbesluit als boegbeeld wordt gezien van het mobiliteitsbeleid en dat de ketencombinatie trein-fiets succesvol is gebleken;

overwegende, dat de huidige toegezegde jaarlijkse middelen onvoldoende zijn om de benodigde voorzieningen voor stallingen bij stations te realiseren;

verwijzend naar het algemeen overleg waar de minister toezegde zich in te spannen voor het vrijmaken van 42 mln. gedurende zeven jaar voor fietsenstallingsvoorzieningen, bovenop het investeringsniveau van 10 mln. jaarlijks van het MIT 1998;

overwegende, dat voor een voortvarende aanpak van de stallingsvoorzieningen een meerjarenplanning noodzakelijk is;

spreekt als haar mening uit dat er voor het MIT voor de jaren 2000 tot 2003 gezocht wordt naar jaarlijks 52 mln. ten behoeve van stallingsvoorzieningen bij stations en er hierover bij het volgende MIT gerapporteerd wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Giskes en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Het MIT heeft, de periode tussen oktober en december overziend, aan kracht gewonnen. Wij zijn heel blij met het nieuwe pakket aan investeringen van 2,3 mld., dat via de eerder besproken methode is toegevoegd. Daarmee wordt een serie knelpunten opgelost. Dat is belangrijk. Er wordt bovendien tegemoetgekomen aan eerder aangenomen moties en, in grote lijnen, aan de bestuurlijke afspraken die door vorige kabinetten zijn

gemaakt met de regio's. Wij vinden het heel bemoedigend dat er tevredenheid is in de diverse provincies. Ik maak de minister daarvoor graag een compliment. In het antwoord van de minister proefde ik een misverstand. Ook wij stellen met vreugde vast dat vele knelpunten, zoals de A11-oost, de N57, de A50 en de A73 worden opgelost.

Het inpassingsbudget is een onderdeel van het totale pakket. Het vormt een integraal onderdeel van de afspraken die met de provincies gemaakt zijn. Ik doe een beroep op de minister om hieraan vast te houden. Dat is voor ons reden, de motie van de heer Van Heemst en mevrouw Giskes niet te steunen. De afspraken kunnen rekenen op een zeer breed draagvlak. Wij moeten ons daar achter scharen. In de komende jaren moeten wij werken aan de oplossing van de problemen. Wij zijn het eens met de minister als zij zegt dat zij niet voornemens is, over alle mogelijke projecten afspraken met de regio's te maken en convenanten te sluiten. Dat lijkt mij niet nodig. Daar waar echter sprake is van regionale mede- of voorfinanciering, moeten echter wel heldere afspraken worden gemaakt. Deze afspraken moeten in de vorm van contracten worden uitgewerkt. De bedragen moeten taakstellend zijn. Wij moeten weten wat wij van elkaar mogen verwachten. Daarover mogen geen misverstanden ontstaan. De Kamer moet inzicht krijgen in die te sluiten contracten, opdat zij zicht krijgt op datgene wat is afgesproken en daar aldus rekening mee kan houden bij de verdere ontwikkeling van het MIT. Het is goed dat het beleid op dat punt wordt aangescherpt. Dat houdt in dat er een goede coördinatie is van de afspraken en dat een onderscheid gemaakt wordt tussen beleidsmatige zaken en andere zaken. In zoverre kunnen wij ons vinden in de lijn die de minister heeft uitgezet.

Ik stel vast dat in het regeerakkoord is afgesproken geld uit te trekken voor openbaar vervoer. De VVD-fractie is voor het investeren in stadsgewestelijk openbaar vervoer. Wij willen graag een bijdrage leveren aan het ontwikkelen van een alternatief voor het intense autoverkeer dat almaar groeit. Dan moet je daar ook in investeren. Dat geldt ook voor Amsterdam. Dus in principe

staan wij niet negatief tegenover een project als de Noord-Zuidlijn. Wij worden echter geconfronteerd met een convenantsbedrag van 950 mln. dat eerder is afgesproken. Sindsdien zijn wij alleen maar geconfronteerd met kostenstijgingen, zonder dat iemand in dit huis ons daarvoor een motivering heeft kunnen geven. Op dat punt schort het aan informatievoorziening en dus ook aan de motivering dat die kostenontwikkeling verantwoord is. Wij vragen ons af of alles eraan gedaan is om die kosten in de hand te houden. Dat kunnen wij op dit moment niet overzien. Wij kunnen ook niet overzien of er nog alternatieven onderzocht zijn om die kosten te drukken. Wij weten niet hoe de risico's afgedekt worden, hoe wij in de toekomst dat project verder financieel kunnen inkaderen. Dat is toch essentieel om een definitief oordeel te kunnen geven over dat project en over het bedrag van ruim 1,8 mld. dat nu in het MIT is opgenomen. Wij nemen graag de uitnodiging van de minister aan om daarover in een apart algemeen overleg nader van gedachten te wisselen. Wij hebben dat debat al een aantal keren met de regering willen voeren en wij worden steeds verwezen naar studies die nog niet afgerond zijn. Als wij daar een paar maanden later op terugkomen, wordt gezegd: maar toen het aan de orde was, zijn jullie akkoord gegaan met het bedrag dat daarvoor uitgetrokken was. Dat lijkt mij geen goede manier van discussiëren. Wij moeten van elkaar weten wat het project inhoudt en wat een zinvol bedrag daarvoor is. Daar willen wij graag met de minister het debat over voeren. Wij zouden het bedrag voor de Noord-Zuidlijn op dit moment in het MIT kunnen markeren in de terminologie van de minister met een sterretje, zodat wij, als wij dat overleg voeren, daar nog niet met handen en voeten aan gebonden zijn. Anders heeft een overleg ook geen zin. Ik stel mij voor dat de minister ons dan in ieder geval alle relevante informatie geeft om een afweging te kunnen maken ten aanzien van dit project. Wat ons betreft mag dat dan ook een definitieve afronding zijn. Wij zijn graag bereid om dat overleg op korte termijn te voeren. Amsterdam wil natuurlijk ook weten wat er gaat gebeuren. Er moet natuurlijk wel meer informatie op tafel komen dan

wij nu hebben gehad. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Dan kom ik bij de tunnel voor de HSL-Zuid. Er ligt een besluit om die tunnel aan te leggen in de vorm van een boortunnel. Er ligt ook een brief waarin de optie wordt uiteengezet om via een andere techniek te komen tot een kwalitatief goede oplossing voor de inpassing van het Groene Hart. Dit model is eigenlijk niet veel slechter dan het model van die boortunnel. Het is wel goedkoper en het zal niet veel vertraging opleveren. In eerste termijn heb ik al gezegd dat wij dit een interessante optie vinden. Wij willen daar onze ogen dan ook niet voor sluiten. Wij hebben echter begrip voor het feit dat de minister verder moet en in februari wil gaan aanbesteden. Wij willen dat aanbestedingsproces als zodanig niet ophouden, maar wij nodigen de minister uit om meteen na het kerstecres, als met het aanbestedingsproces wordt gestart, de aanbesteding aan de consortia die daarvoor worden uitgenodigd iets ruimer te nemen dan uitsluitend die boortunnel. Wij vragen de minister, een voorstel te laten uitwerken op basis van de boortunnel maar daarnaast ook een ander model, waarbij de techniek van de PKB Deel I als model wordt genomen. We krijgen op die manier een alternatief, zodat wij een vergelijking kunnen maken tussen de prijs en de kwaliteit van de producten. Ik vrees namelijk dat wij, als wij nu gaan vragen om een nader onderzoek, terechtkomen in allerlei studies. Hoe meer bureaus wij vragen, hoe meer alternatieven er komen en hoe ingewikkelder de discussie wordt. Wij zien dat bij de discussie over de diverse groei-modellen voor de Betuwelijn en Schiphol. Wij willen niet in zo'n discussie terechtkomen als het gaat om de verdere inpassing in het Groene Hart. Wij vragen van de minister een duidelijk voorstel, waarbij wij een vergelijking kunnen maken. Wij voelen er weinig voor om nu een discussie te voeren waarbij wij gebruik moeten maken van de cijfers van vier of vijf jaar geleden, toen de techniek van het boren nog niet zo ver ontwikkeld was. Die cijfers liggen nu misschien anders, terwijl aan de andere kant geheel nieuwe ideeën en technieken ontwikkeld zijn. Wij willen graag op een bepaald moment een vergelijking maken met valide cijfers, getallen en kwaliteitscriteria. Wij

vragen de minister, dat element bij het aanbestedingsproces nadrukkelijk mee te nemen en bij de Kamer terug te komen met een model, als die resultaten er zijn. Wij kunnen dan voor onszelf vaststellen welk besluit wij finaal nemen en de discussie afronden. Kan de minister ons toezeggen dat zij een dergelijk traject wil bewandelen en met nadere voorstellen wil komen voor de inpassing in het Groene Hart voordat de formele aanbesteding plaatsvindt? Als de minister die toezegging wil doen, heb ik geen behoefte aan een motie. Ik kom dan namelijk terecht in het traject zoals ik dat net geschilderd heb. Ik ben bang dat we dan niet verder komen. Ik hoor graag de reactie van de minister hierop. Voorzitter! Met betrekking tot de HSL-Zuid is mij het antwoord van de minister ontgaan op de vraag naar de tijdsplanning voor de shuttle in Breda. Is daar sprake van een financieel of van een planningsprobleem? En zo ja, hoe wil de minister dat oplossen? Voorzitter! Er zal in de komende jaren heel veel moeten worden aanbesteed. De heer Van Heemst heeft gememoreerd dat er vele projecten uit het MIT geschrapt zijn. Gelukkig zijn er ook nog heel veel blijven staan. Er kan flink aanbesteed worden in de komende tijd. Er zijn allerlei discussies rond de aanbesteding. Wij horen van de minister dat er interessante initiatieven zijn voor de N59 in Brabant, maar wij hebben nauwelijks zicht op wat dat inhoudt. Wat is de verantwoordelijkheid van de overheid daarin en welke verantwoordelijkheden neemt de private sector over? Om dat proces beter inzichtelijk en beheersbaar te maken voor onszelf, wil ik de Kamer de volgende uitspraak voorleggen.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de bestaande infrastructuur moet worden verbeterd en uitgebreid en dat de aanbesteding van een aantal belangrijke infrastructurele werken ophanden is;

voorts overwegende, dat het aanbestedingsbeleid thans sterk in beweging is, onder andere door

Europese regelgeving en nieuwe vormen van publiek-private samenwerking;

van mening, dat het wenselijk is te zoeken naar moderne vormen van aanbesteding die kunnen bijdragen aan een betere kwaliteit en een scherpere prijscalculatie;

verzoekt de regering haar visie te geven op innovatieve contractvormen en uitnodigend opdrachtgeverschap in relatie ook tot de veranderende rol van de opdrachtnemer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij willen voor een aantal projecten nog speciaal de aandacht vragen. Wij zijn tevreden dat vele projecten nu goed in de planning staan en worden aangepakt. Van een paar projecten vinden wij het echter op dit moment te vroeg om ze helemaal buiten de agenda te plaatsen. Daar vraag ik nu graag een uitspraak over aan de Kamer, zodat wij kunnen bezien hoe wij de projecten in de komende jaren met vereende krachten tot een eindresultaat kunnen brengen. Daar heb ik een paar moties over voorbereid. De eerste betreft de A4.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, haar eerdere uitspraak dat de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom moet worden doorgetrokken;

voorts overwegende, dat de nota Samen werken aan bereikbaarheid dit deel van de A4 aanmerkt als een achterlandverbinding;

kennisgenomen hebbende van het genomen tracébesluit;

verzoekt de regering om de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom op te nemen in categorie 2 van 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. 19 (26263).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is hier in de ogen van mevrouw Verbugt geld mee gemoeid, en zo ja, op welke termijn speelt dat dan? Waar moet volgens haar dat geld vandaan komen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel voor, dit project op te nemen in categorie 2 en dat is nog niet financieel ingepast. Dit betekent dat het op de agenda blijft. Gezien alle uitspraken die hierover zijn gedaan en gezien de besluiten die hierover zijn genomen, lijkt mij dit ook legitiem. Het is mijn bedoeling dat dit project, waarvoor zo hard is gevochten en waarvoor de Kamer haar nek heeft uitgestoken, in ieder geval op de agenda blijft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw Verbugt sprak over een aantal projecten die met vereende krachten tot een goed eindresultaat gebracht moeten worden. Ik neem aan dat zij daarmee bedoelde dat het geld zo snel als maar kan op tafel moet komen. Als zij die uitspraak zelf serieus neemt, zou zij ook zelf moeten aangeven waar het geld moet worden gevonden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het is heel duidelijk waar dit project staat en dat geeft duidelijk aan hoe de financiering is geregeld. Als de provincie Noord-Brabant zou besluiten tot medefinanciering, lijkt mij dat een heel goede zaak en dan zullen wij dat graag ondersteunen. Waar het mij om gaat is dat het project nu een te lage status heeft gekregen. Ik wil dan ook een poging doen om daar verbetering in te brengen. Het tweede punt waarvoor ik aandacht vraag, is de A6-A9. Daarover heb ik de volgende uitspraak op schrift gezet.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,  
overwegende, dat voor een

verbeterde verkeersafwikkeling in de corridor Amsterdam, Almere, Het Gooi de CRAAG-studie is opgezet;

van mening, dat voor 2010 een aanvang gemaakt moet worden met de uitwerking van de CRAAG-studie en dat het wenselijk is nu ook een studie te starten naar de doortrekking van de A6-A9;

verzoekt de regering de mogelijkheden van doortrekking van de A6 naar de A9 op te nemen in het nieuwe NVVP,

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. 20 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb begrepen dat de provincies ten aanzien van dit project inmiddels een studie zijn gestart naar een PPS-constructie. Ik heb ook begrepen dat het probleem van dit project altijd was dat het niet in het SVV-2 stond. Mijn voorstel is om het op te nemen in het volgende programma, het NVVP.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Geldt voor dit project dat dit is wat in de ogen van mevrouw Verbugt met vereende krachten tot een eindresultaat moet worden gebracht? Er moet dus iets liggen waar mensen wat aan hebben. Als dat zo is, kan zij dan aangeven wat het volgens haar gaat kosten of meer gaat kosten dan nu in de boeken staat? Ik stel nu het soort vragen dat mevrouw Verbugt vorig jaar regelmatig aan de heer Leers stelde.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben heel blij dat de heer Van Heemst mij deze vraag stelt, want ik ben heel benieuwd waar de financiering vandaan moet komen voor de tunnel in Delft waar hij voorstander van is. Dat wacht ik nog even af.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat staat in de motie.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mij gaat het erom dat de minister aankondigt dat er een ontwikkeling is met betrekking tot dit project, terwijl het geen status heeft. Wij moeten niet vergeten dat het wel om rijks-

projecten gaat. Als wij nu het initiatief voor de verdere ontwikkeling en het trekken van projecten bij de provincie leggen, kunnen wij er net zo goed provinciale wegen van maken, maar dat zijn het toch ook niet. Daarom pleit ik voor de formaliteit van opnemings op de plankkaart. De motie vraagt niet meer en niet minder.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat bij u natuurlijk om méér dan alleen een formaliteit. Anders zou u iedereen inhoudelijk voor het lapje houden en dat wilt u niet. U stelt dit voor omdat u iets in gang wilt zetten dat uiteindelijk ook een resultaat moet opleveren, namelijk dat er een wegverbinding bij komt. Als dat in uw ogen rond 2010 moet gebeuren, is het toch terecht als ik vraag waar het geld vandaan komt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De mogelijkheid van een PPS-constructie is in onderzoek. Ik zeg het nu nog een keer en als u weer de vraag stelt, krijgt u nogmaals hetzelfde antwoord. Ik denk dat dit weinig duidelijkheid meer zal toevoegen. Kennelijk wilt u niet luisteren.

Er is nog een project waar wij wel een positieve houding van de minister hebben ontdekt, maar dat geen formele status heeft. Daarom willen wij graag een uitspraak aan de Kamer voorleggen, om ervoor te zorgen dat dit project niet van de agenda verdwijnt. Het betreft de N9: Alkmaar-Den Helder.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland verbeterd dient te worden en dat de N9 (Alkmaar-Den Helder) hierbij een sleutelrol vervult,

verzoekt de regering:

- de tracéstudie af te ronden met een tracébesluit;
- in te zetten op de aanleg van een 100 km-weg met ongelijkvloerse kruisingen;
- samen met de provincie Noord-Holland te zoeken naar de mogelijkheden van mede- of voorfinanciering en de weg in de komende jaren

gefaseerd aan te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Leers en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Er is nog één project waarover, naar ik al eerder heb vastgesteld, geen overleg is gevoerd met de betreffende provincie, namelijk Zeeland. Het betreft hier de tunnel bij Sluiskil. Ook daar zijn op dit moment ontwikkelingen aan de gang die wij op zichzelf als kansrijk inschatten en die kansen willen wij ook benutten. Ik dien daarom een motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de aanleg van een tunnel bij Sluiskil een ernstig knelpunt oplost in de Zeeuwse infrastructuur en van groot economisch belang is voor de provincie Zeeland;

overwegende, dat er kansen zijn om dit project door middel van publiek-private samenwerking te realiseren;

verzoekt de regering de tunnel bij Sluiskil op te nemen in categorie 3a van het MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 22 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben hiermee aan het eind van mijn tweede termijn gekomen, voorzitter. Ik wacht graag de reactie van de minister af en wij zullen dan nagaan welke verdere marsroute wij dienen uit te zetten.

Mevrouw **Giskes** (D66): U vraagt een toezegging van de minister over de tunnel van de HSL-Zuid in het Groene Hart, maar u weet natuurlijk niet zeker of u die toezegging ook

krijgt. Kunt u aangeven wat uw volgende stap zal zijn als u die toezegging niet krijgt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil eerst het antwoord van de minister afwachten. Daar wil ik nu niet op vooruit lopen. Er zijn allerlei mogelijkheden denkbaar. Ik zou bijvoorbeeld de motie van de heer Leers kunnen steunen of zelf met een motie kunnen komen, maar er zijn ook nog andere wegen mogelijk.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik wil eerst twee thema's aanstippen die naar mijn smaak in de beantwoording van de minister niet voldoende aan bod zijn gekomen. Het gaat om de voorfinanciering door de regio's en om PPS.

Ik stel vast dat met de voorfinanciering een verschil in status van projecten dreigt te ontstaan. De voorfinanciering door de regio's zal immers door middel van privaatrechtelijke overeenkomsten tussen lagere overheid en centrale overheid geregeld worden en dat is een belangrijk verschil met andere projecten in het MIT. Bij die andere projecten blijft namelijk altijd herprioritering mogelijk, maar het aangaan van een contract legt de zaken veel dwingender vast. Ik hoop dat wij op een ander moment nog eens wat langer kunnen doorspreken over dit verschil in status en de gevolgen daarvan voor de regio. In eerste termijn heb ik aandacht gevraagd voor de positie van de rijksoverheid als het gaat om de centrale regio, nu wij in de toekomst steeds meer zullen gaan werken met PPS. Ik merk toch dat PPS door veel fracties gewenst wordt. Overigens denk ik dat de verwachtingen met betrekking tot dat private geld veel te hoog gespannen zijn. Bij een eerder debat over de PPS werd ook alleen maar gesproken over laaghangend fruit, dat wij gemakkelijk binnen kunnen halen. Ik hoor hier spreken over projecten die beslist geen laaghangend fruit zijn. Ook daarover zullen wij met deze minister en de minister van Financiën nog uitgebreid spreken. Ik hoop dat wij dat kunnen doen aan de hand van concrete voorbeelden zodat wij weten wat wij aan dit verschijnsel hebben en niet hebben. Ik vind dat het debat over de Noord-Zuidlijn een rare wending krijgt. Door verschillende fracties en

door de minister wordt gezegd: nu wel reserveren, wij moeten vooruit, wij moeten Amsterdam zekerheid geven, maar binnen een half jaar debatteren – aan mijn linker zijde hoor ik ten principale – over de Noord-Zuidlijn. Ik ben er geen voorstander van en vandaar dat ik de volgende motie indien.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de noord-zuidmetrolijn weliswaar een bijdrage kan leveren aan het regionale openbare vervoer in de agglomeratie Amsterdam;

constaterende, dat de maatschappelijke kosten voor deze metrolijn buitensporig hoog zijn;

constaterende, dat de aanleg ook deels ten koste zal gaan van het bestaande OV-netwerk bovengronds;

verzoekt het kabinet de aanleg van de noord-zuidmetro te heroverwegen en te onderzoeken hoe de daardoor vrijkomende gelden besteed kunnen worden aan alternatieve OV-investeringen in de regio Amsterdam met een hoger maatschappelijk rendement,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 23 (26263).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik zou graag een verdere discussie voeren over de Hanzelijn versus de Zuiderzeelijn. Begin volgend jaar worden wij geïnformeerd over de mogelijke effecten van gelijktijdig aanleggen van beide op de rentabiliteit. Ik wil het debat nu vast richting geven en dien daarom de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Hanzelijn weliswaar een verbetering is voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland;

constaterende, dat de aanleg van deze lijn steeds duurder wordt en in de tijd steeds verder wordt opgeschoven;

van mening, dat de Hanzelijn dreigt te gaan concurreren met de Zuiderzeelijn, waardoor deze laatste zal worden uitgesteld dan wel geheel niet zal worden aangelegd;

verzoekt het kabinet om, indien uit de verkenning voor een Zuiderzeelijn blijkt dat de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn met elkaar rivaliseren, de aanleg van de Hanzelijn te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 24 (26263).

**De heer Van Bommel (SP):** Ten slotte iets over de fietsenstallingen bij de stations. De minister heeft in haar antwoord vooral een beschrijving gegeven van wat al bestaand beleid is en in het MIT is opgenomen. Ik heb haar gevraagd te beoordelen of wat er nu gaande is en wat mogelijk wordt wat haar betreft voldoende zijn. Ik schat in dat er toch nog een gat zit tussen wat nu mogelijk geacht wordt binnen de periode tot 2006 en wat er beschikbaar is en stel daarom de volgende motie voor, ook denkend aan het belang dat de NS zelf heeft bij goede fietsenstallingen als het gaat om ketenmobiliteit. Daar ligt ook een deel van de financiering.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet in het MIT 1999-2003 voorstelt vanaf 2006 20 mln. per jaar uit te trekken voor het verbeteren van fietsenstallingen op stations;

overwegende, dat NS Facility Services in opdracht van het

ministerie van Verkeer en Waterstaat aantoonde dat voor het verbeteren en uitbreiden van de stallingen 519 mln. nodig is;

van mening, dat een inspanning van 20 mln. per jaar vanaf 2006 te laag is en te laat komt;

verzoekt het kabinet in het MIT 2000-2004 voor stations-fietsenstallingen een bedrag van 30 mln. per jaar op te voeren met ingang van 2002 en tevens een regeling uit te werken voor een baatbelasting ten behoeve van NS-onderdelen die profijt trekken van de verbeterde voorzieningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 25 (26263).

**De heer Van Bommel** heeft een minuut extra gekregen omdat hij zo terughoudend was bij zijn interrupties.

**Mevrouw Giskes (D66):** Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. D66 vindt, dat er een positief beeld is ontstaan van wat deze MIT-ronde teweeg heeft gebracht. Ik denk aan regionaal openbaar vervoer en het overleg met alle provincies, los van de vraag wat je kunt afdingen op algemene principes van het vastleggen tot in lengte van jaren. Ik heb in eerste termijn benadrukt, dat ik het budget wel mooi vind, maar dat ik het lastig vind de ruimte van de beslissingsmogelijkheden tot 2010 zo in te perken, dat wij net zo goed naar huis zouden kunnen gaan. Ik zeg het wat gechargeerd. Hopelijk komt er meer geld vrij. Ik dien de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het niet realistisch is de rijksbudgetten voor investeringen in infrastructuur en transport volledig vast te leggen voor de eerstvolgende elf jaar;

aannemende, dat aan het Nationaal verkeer- en vervoersplan wordt gewerkt in de veronderstelling dat dit kan leiden tot nieuwe inzichten inzake mobiliteit en de beïnvloeding daarvan;

verzoekt de regering het MIT 2000-2004 zodanig in te richten dat kan worden aangesloten op de prioriteitsstelling die uit het NVVP voortvloeit,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 26 (26263).

**Mevrouw Giskes (D66):** Voorzitter! Ter toelichting merk ik nog op dat dit niet betekent dat ik alle afspraken die hieromtrent gemaakt zijn onzin vind. Ik denk dat duidelijk is dat ik pleit voor bewegingsruimte in het volgende MIT.

Voorzitter! Er is al het nodige gezegd over de surprise van 2,3 mld. die ons in de schoot is geworpen. Ik neem aan dat in andere verbanden teruggekomen zal worden op de uiteindelijke herkomst van dat geld. Voor de infrastructuurdiscussie is het in elk geval een prettige bijkomstigheid gebleken. Ik zal daarop nu niet verder ingaan.

Een punt is het inpassingsbudget van die 2 mld. Ik heb steun gegeven aan de motie van de heer Van Heemst, beogende ons de ruimte voor te behouden te bezien wat wij gaan doen voor die 2 mld. Daarbij geldt dat wij niet zonder meer alle afspraken overhoop willen halen. Niets van dat al. Het gaat erom ervoor te zorgen dat ook recht wordt gedaan aan het oorspronkelijke doel van die inpassingsgelden ad 2 mld. Een en ander is niet voor niets in het regeerakkoord opgenomen. Er komen nogal wat projecten aan. Ik wijs maar op de noordoosttak van de Betuwelijn, waarover wij denk ik nog wel wat inpassingsdiscussies zullen krijgen.

Voorzitter! Ik heb in eerste termijn niets gezegd over de vaarwegen. Ik hecht eraan te zeggen dat ook D66 blij is dat op dit front behoorlijk veel gebeurt.

Er zijn de nodige projecten genoemd, waarvan ik een aantal kort wil memoreren. Wat de A4 Midden-Delfland betreft, steunen wij de



motie van de heer Van Heemst over het schrappen van dat project en het met de daardoor vrijvallende gelden ten dele financieren van de spoortunnel Delft. Dat moet overigens een PPS-project zijn en geen project dat voor 100% gefinancierd moet worden door het Rijk. Ik zie wat dit betreft een duidelijke relatie met het Randstad-railproject. Ik hoop dat dit de komende tijd een flinke push krijgt. Voorzitter! Door mevrouw Verbugt is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de tunnel bij Sluiskil. Het is jammer dat zij haar motie niet aan mij heeft voorgelegd. Ik overweeg die motie te steunen.

Wat het goederenvervoer betreft, heb ik in eerste termijn al aandacht gevraagd voor de lijn Roosendaal-Antwerpen. Wij zullen daarop nog terugkomen, neem ik aan. Ik ben ook blij dat de Zaansluis de aandacht van de minister heeft. Ik verheug mij nu al op de totaalvisie op het lightrailgebeuren die ons is toegezegd.

Ik steun de motie die betrekking heeft op Rotterdam CS en alles wat terzake plaatsvindt.

Ik steun ook hetgeen naar voren is gebracht over de fietsenstallingen. Ik denk dat er een behoorlijke achterstand op dat front is. Wij willen dat goed gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en wij beseffen dat ketenbenadering erop gericht is om daadwerkelijk te proberen openbaar vervoer goed gestalte te geven. Om die reden heb ik steun gegeven aan de motie van GroenLinks terzake. Een en ander zal afgezet moet worden tegen wat de minister heeft gezegd over de financiering à fonds perdu en wat dies meer zij. Wij zullen bezien wat daaruit komt.

Onduidelijk is gebleven wat met het station Reeshof aan de hand kan zijn. De minister noemde dit in één adem met de versnelling van het spoorgebeuren in die buurt. Het is echter een apart onderwerp. Het gaat om een Vinex-locatie die heel erg een station mist.

Minister **Netelenbos**: Het gaat om het tegen elkaar afwegen van alle stations.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat begrijp ik, maar ik vind dat Reeshof een sterretje moet krijgen, gezien de mate waarin die wijk volgebouwd is

en de geringe mogelijkheden voor alternatieven ter plaatse.

Met belangstelling wacht ik de notitie af die handelt over Zuiderzeelijn en Hanzelijn. Vervolgens zal ik nagaan wat er op dat front nog te doen valt. Ons inziens moet er meer duidelijkheid worden geboden over de mogelijkheden die ontstaan wanneer er meer financiële ruimte komt. Ik heb in dat verband een motie voorbereid.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat binnen de verkenningen- en planstudiefase een duidelijke prioriteitenstelling moet plaatsvinden;

overwegende, dat dit is te bereiken met een reservelijst voor projecten voor met name milieuvriendelijk vervoer van personen en goederen die bij voorrang worden uitgevoerd bij eventuele financiële meevallers;

overwegende, dat met zo'n reservelijst de komende jaren de prioriteit voor milieuvriendelijk vervoer kan worden versterkt;

verzoekt de regering in het volgende MIT deze benadering te verwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 27 (26263).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik dien ten slotte nog een motie in over de Betuweroute. Ik constateer dat mijn collega's ten aanzien hiervan nog enige koudwatervrees kennen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het zich laat aanzien dat voor 2010 een begin gemaakt moet kunnen worden met de financiering van de noordoostelijke verbinding van de Betuweroute;

verzoekt de regering te onderzoeken welke financiële winst is te bereiken met (deels) enkelsporige aanleg van het A15-deel van de Betuweroute en deze ruimte te oormerken voor de noord-oostverbinding, en de Kamer daarover uiterlijk eind januari 1999 te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (26263).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De vraag die in de laatste motie is neergelegd, is mijns inziens ook aan de orde geweest bij het laatste debat over de Betuwelijn. De minister gaf bij die gelegenheid aan dat deze "oplossing" zou leiden tot een kostenbesparing van 50%, maar ook tot een capaciteitsverlies van 60%. Op deze manier zou het hele rendement van de Betuwelijn aanmerkelijk worden uitgehouden. Waarom komt mevrouw Giskes nu opnieuw met dit voorstel?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijn indruk was dat de minister bij die gelegenheid bijna improviserend moest reageren op deze suggestie. Ze gaf een zeer ruwe schatting van de effecten hiervan. Het kwam zelfs nog wat slechter uit dan u nu aangeeft. Niettemin heb ik de indruk gekregen dat er, als gevolg van geavanceerde technieken, een beter resultaat mogelijk is. Ik vind het belangrijk dat wij deze noordoosttak handen en voeten geven omdat wij daarmee ook overtuigender zijn in de richting van de mensen die in dat gebied wonen. Wij moeten elke mogelijkheid aangrijpen om na te gaan of er creatieve oplossingen mogelijk zijn. Dat geldt voor veel projecten, maar zeker voor dit. Ik heb indicaties dat het anders ligt; ik zal de minister die informatie toespelen. In eerste termijn heb ik gesproken over een "open vizier", maar ik denk vooral aan een open geest als ik haar vraag om met wat meer tijd naar deze suggestie te kijken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Gelet op de mij toegemeten tijd zal ik mij, na een dankwoord aan het adres van de minister, moeten beperken tot het indienen van een viertal moties. De eerste

handelt over de brug bij Sluiskil. Ook mevrouw Verbugt heeft daarover een motie ingediend. Misschien is straks in goed overleg een bepaalde afstemming mogelijk.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de brug bij Sluiskil in de N61 thans reeds zeer lange wachttijden kent;

overwegende, dat deze wachttijden na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel sterk zullen toenemen en daarmee de doorstroming van het wegverkeer over de N61 nog sterker zullen belemmeren;

verzoekt de regering om een tunnel bij Sluiskil op te nemen in de planstudiefase van het MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 29 (26263).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mijn tweede motie gaat over de kruising van de N50 met de IJssel bij Kampen. De minister zegt dat er nog over wordt gepraat. Het lijkt mij van belang dat de Kamer er een duidelijke uitspraak over doet, omdat een inadequate oplossing desastreuze gevolgen zal hebben voor de belangrijke ontwikkelingen voor de scheepvaart bij Kampen en de daar aanwezige scheepswerf, en ook voor de geplande toekomstige ontwikkelingen voor containerisatie bij Kampen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de thans geplande wijze van uitvoering van de nieuw te bouwen brug in de N50 over de IJssel bij Kampen tot beperkingen leidt voor de scheepvaart;

overwegende, dat nieuwe beperkingen in belangrijke vaarwegen moeten worden vermeden om de ontwikkeling van de scheepvaart niet te frustreren;

verzoekt de regering de nieuw te bouwen brug in de N50 op zodanige wijze uit te voeren, dat er zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang ook in de toekomst voor de scheepvaart gegarandeerd is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (26263).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mijn derde motie betreft een regionaal probleem waarover overleg gaande is. Wij hebben echter de indruk dat het overleg zich niet richt op het echte probleem. Het gaat om de A12-oost, Utrecht-Duitse grens, en de bereikbaarheid van het nieuwe regionale ziekenhuis bij Ede. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat vanaf 2005 600 mln. beschikbaar komt voor het nemen van benuttingsmaatregelen voor de A12-Oost (Utrecht-Duitse grens);

constaterende, dat het toegezegde bestuurlijke overleg met betrekking tot de aansluiting van de weg Ede-Wageningen op de A12 zich lijkt te beperken tot de vervanging van het bestaande viaduct;

overwegende, dat hierdoor de bereikbaarheid van het in het jaar 2000 in gebruik te nemen regionale ziekenhuis in Ede niet kan worden gegarandeerd;

verzoekt de regering in het voorgenomen bestuurlijke overleg de totale problematiek met betrekking tot de aansluiting van de weg Ede-Wageningen op de A12 te betrekken, zodanig dat de bereikbaarheid van het in het jaar 2000 in gebruik te

nemen regionale ziekenhuis kan worden gegarandeerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 31 (26263).

De heer **Leers** (CDA): Waarom dient de heer Van den Berg deze motie in, nadat de minister in eerste termijn heeft gezegd dat het probleem bij Ede helemaal is opgelost?

De heer **Van den Berg** (SGP): Het zal ongetwijfeld aan mijn oren liggen, maar dat heb ik absoluut niet gehoord. De minister heeft gezegd dat er nog overleg gaande is. Zoals ook in de motie staat, hebben wij de indruk, ook uit contacten met de plaatselijke overheden, zoals de gemeente Ede, dat het overleg een te beperkt kader heeft om het probleem op te lossen. Daarom lijkt het mij goed, voor dit concrete probleem aandacht te vragen.

Ik heb geen reactie gekregen op mijn opmerking dat er met het nieuwe MIT een breuk lijkt te ontstaan in het beleid om versnippering van het landschap door infrastructuur te voorkomen. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het SVV-2 stelt dat bestaande versnippering van het landschap door infrastructuur dient te worden teruggedrongen en dat nieuwe versnippering moet worden voorkomen;

overwegende, dat het MIT 1998-2001 ontsnippering als streefbeeld heeft en dat van de in 1990 bestaande knelpunten tussen hoofdwegennet en ecologische hoofdstructuur in het jaar 2000 40% en in 2010 90% zou moeten zijn opgelost;

overwegende, dat het MIT 1999-2002 stelt dat de resterende knelpunten steeds moeilijker op te lossen zullen zijn en dat inmiddels ook de voorbereiding van geplande ontsnipperingsprojecten is stopgezet;

verzoekt de regering aan de doelstellingen ten behoeve van ontsnippering uit het SVV onverkort vast te houden en daarvoor op de post beheer en onderhoud vol- doende middelen vrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (26263).

### **Tweede termijn van de zijde van de regering**

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de inbreng en de vele moties. Ik zal er uiteraard inhoudelijk op reageren. Ik neem aan dat ik in de loop van het debat het restant van de moties krijg. Ik zal niet ingaan op het begin van de inbreng van de heer Leers. Ik begrijp dat hij er altijd plezier in heeft, hier bepaalde kwalificaties te geven. Laten wij er maar van uitgaan dat wij er blij mee moeten zijn dat wij na ommeekomst van de verschijning van het MIT in eerste aanleg nu meer knelpunten kunnen oplossen. Deze knelpunten hadden zeker te maken met datgene wat er gebeurd is, tot in een ver verleden. Wij kunnen nu als het ware een frisse start maken. Voor mevrouw Giskes voeg ik hieraan toe dat ik het van belang vind dat wij meerjarige zekerheden geven. Dit schept heldere bestuurlijke verhoudingen. Het maakt dat iedereen weet waar hij aan toe is. Het tempert ambities die hier en daar opkomen, vaak in het licht van de traditie. Natuurlijk gaan wij nog praten over het NVVP, maar ook dit is samen met andere overheden opgesteld, waar het gaat om de perspectievennota. Daarbij speelt ook de basisgedachte een rol, zoals die klonk uit het indienen van de motie, met daarbij het gevoel in de zin van: het zal wel heel erg afwijken van wat tot nu toe is gebeurd. Wij hebben juist door middel van inpassing en het benutten van nieuwe technologieën, ook waar het gaat om Railinfra, al vooruitgelopen op een aantal nieuwe ontwikkelingen. Daar waar het gaat om de onzekerheid – ik begrijp dat wel: hoe past dat nu allemaal en hoe moeten we daar tegenaan kijken? – zou ik toch eerst die discussie willen afwikkelen. Daarbij hecht ik zelf zeer

aan de langjarige zekerheid, want die onderlinge verhouding van iedere keer maar weer een plan in procedure proberen te brengen, is nu voorlopig over. Dat maakt dat we ons kunnen concentreren op hoofdlijnen, namelijk ook het verbeteren van het openbaar vervoer en het realiseren van de wensen waarvan er nog vele zijn. Ik wijs alleen maar naar categorie 1a; voorts komen we te spreken over datgene wat ook de heer Van Heemst heeft gezegd op dit punt.

De heer Leers – ook anderen hebben dit gedaan – heeft een opmerking gemaakt over de Noord-Zuidlijn. Hij zei niet zomaar akkoord te gaan, maar wel te accepteren dat we dit in het MIT handhaven op de manier zoals het is gedaan, waarbij we straks gaan kijken naar de risico-verdeling en het beoordelingsdocument. Dat lijkt me ook de juiste afspraak. We handhaven dus de Noord-Zuidlijn in het MIT zoals het hier staat. Er moet nu in de loop van de komende maanden zo'n document worden voorbereid. Natuurlijk moet het zo zijn dat de Kamer volledig inzicht heeft in wat er is afgesproken en wat daar de bedoeling van is, maar wel vanuit de basisgedachte dat het hier een groot belang betreft van een grote stad als Amsterdam, waar de ruimte strijdt met de ambities die er ten aanzien van die ruimte zijn. Het gaat er hier om dat je dan ook probeert om ondergronds systemen te ontwikkelen. Ik kan niet goed begrijpen waarom je enerzijds wel zou pleiten voor transport onder de grond – we hebben hier onlangs gesproken over grotestadsvervoer naar de toekomst toe gezien en transport onder de grond – terwijl als het gaat om personenvervoer, het iedere keer zo moeizaam moet worden bevochten. Het is altijd omstreden en het hoort natuurlijk toch bij een grotestadsontwikkeling. Ik ben zelf een groot voorstander van de verdere ontwikkeling van de Noord-Zuidlijn. Als dan door anderen wordt opgemerkt dat zij ook willen weten hoe het gaat richting Schiphol en de PPS-ideeën die daarbij aan de orde kunnen zijn, dan is dat een zeer terecht opmerking. We zullen in het kader van TNLI en al de ontwikkelingen daar, verder moeten doordenken wat zich in die regio allemaal gaat ontwikkelen. Met die benadering ben ik het eens, namelijk dat het gaat om het verder uitwerken van aansluitin-

gen op de rest van de regio, maar met name ook richting Schiphol.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Betekent dit dat de minister nu wel vooruitloopt op de discussie door het afgeven van een beschikking in Amsterdam voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn? Of deelt zij de opvatting zoals ik die tot uitdrukking heb proberen te brengen, namelijk dat zij daarmee wacht totdat wij de discussie met haar hierover hebben gehad?

Minister **Netelenbos**: Nee, die beschikking geef ik niet dan nadat wij hier met elkaar hebben gesproken. Maar u kent mijn basishouding. Dan kom ik bij de opmerking van de heer Leers over Delft. Hij vroeg of de verkenning wordt doorgezet. Het antwoord daarop is ja. Ik kom straks nog aan de hand van mijn aantekeningen te spreken over verdergaande uitspraken die hier zijn gedaan, maar die verkenning wordt doorgezet. Voorts heeft de heer Leers een motie ingediend op stuk nr. 6. Die motie gaat over de prijsontwikkeling en hij zegt dan: ingeval er sprake is van een hogere prijsontwikkeling bij de projecten, moet dit door het Rijk worden gecompenseerd. De heer Leers weet natuurlijk net zo goed als ik dat dit zo niet gaat. Ik moet deze motie derhalve ontraden. Waar het gaat om de raming van de prijsontwikkeling, blijf ik zeggen dat ik het alleszins verantwoord vind hoe wij dat nu hebben uitgewerkt. Wanneer er onverhoopt in de loop van de jaren sprake is van een hogere prijsontwikkeling, moeten wij alsdan zien wat ons te doen staat, maar we gaan niet op de automatische piloot. Ik snap het ook niet, want enerzijds houdt de heer Leers roerende verhalen over al die andere sectoren die ook eigenlijk zo slim moeten zijn om eenzelfde beleid te voeren, en anderzijds wil hij hier via het niet nadenken alvast vastleggen wat er wellicht in 2006, 2007 of 2008 zou moeten gebeuren. Het zal de heer Leers dan ook niet verbazen, dat ik aanvaarding van deze motie ontraad. Voorzitter! De heren Leers en Bos hebben in een motie gevraagd naar een onderzoek naar de regionale participatie- of ontwikkelingsmaat- schappijen en daarover binnen zes maanden te rapporteren. De strekking van de motie is, dat we eerst goed kijken wat de meerwaarde van een dergelijke aanpak kan zijn.

Uiteraard heb ik geen bezwaar tegen deze motie. Ik zou haar kunnen overnemen. Zij is belangrijk genoeg en ik zal ook kijken in relatie met Financiën en het Kenniscentrum hoe wij dat van een antwoord moeten voorzien. Daarmee zeg ik dus niets over de uitkomst maar wel over de studie.

De heer Leers wilde een motie indienen over NORAH, maar gezien de tekstverwerker en mijn toezegging hoeft dat nu niet meer. Waar het gaat om het doorrekenen van de kosten, zullen de gemeenten hard aan de slag moeten om te kijken hoe zij een en ander zelf kunnen realiseren. Ik wil namelijk ook geen verwachtingen wekken, die niet gerealiseerd kunnen worden. Er zit geen ruimte om te manoeuvreren, maar het doorrekenen kunnen wij zeker toezeggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is het de minister bekend hoe de gemeente Wassenaar haar planologische medewerking wel of niet afhankelijk stelt van de mate waarin de optimalisatie van de kruising N44-NORAH wordt uitgevoerd. Ik wil graag weten hoeveel ernst de gemeente met die kwestie maakt.

Minister **Netelenbos**: U zult het mij niet euvel duiden als ik niet de acute stand van zaken van elk project hebt. Volgens mijn medewerkers is het bestemmingsplan nog niet door de gemeenteraad gewijzigd. Ik neem aan, dat de heer Van Heemst die vraag ook vanuit deze kennis stelde. De weging van het belang kan natuurlijk ook op die manier worden vertaald.

De heer Leers nodigt mij in een motie uit om bestuurlijk beraad in Zuid-Holland te voeren over de A4 Midden-Delfland om te bezien in hoeverre het mogelijk is om een integraal plan te maken, dat kan schragen op de steun van de regio. Uiteraard moet ik hierbij de andere moties over de A4 Midden-Delfland hierbij betrekken. In eerste termijn heb ik al gezegd, dat er wat mij betreft een asterisk bij de plannen voor de A4 Midden-Delfland wordt gezet. We laten staan in het MIT maar we gunnen ons nog even de tijd om te bezien in hoeverre de uitwerking van het plan naar het oordeel van de Kamer, provincie en regio van dien aard is, dat een uiteraard zeer drukke weg in dit kwetsbare gebied mogelijk en verantwoord uit te voeren binnen het

beschikbare budget. De heer Van Heemst en anderen hebben opmerkingen gemaakt over Delft en de spoortunnel. Ik weet dat er wat dat betreft PPS-ambities leven. Wij zijn daar uiteraard zeer in geïnteresseerd maar wachten ook af waarmee men uit de regio komt. Vervolgens heb ik te maken met de opmerking van de heer Van Heemst over het inpassingsbudget als zodanig, waarbij ik sterk beluister dat met name Abcoude als een groot vraagstuk wordt gezien. De inpassing die daar wordt gekozen, vindt hij niet van dien aard dat hij daarmee vrede kan hebben. Deze drie projecten vallen eigenlijk het meeste op. Over de andere projecten heb ik eigenlijk niet zo heel veel gehoord, behoudens wellicht de opmerking van de heer Van den Berg over Ede en het ziekenhuis aldaar. Dat overleg loopt. Ik heb niet de indruk dat daar ook maar iets aan de hand is. Daarover zijn afspraken gemaakt met de Gelderse delegatie waarvan de wethouder van Ede deel uitmaakte. Het grote vraagstuk zit bij deze drie projecten. Een en ander moet in samenhang gebeuren, want anders schuift het hele bouwwerk. Ik heb hierover met de provincies nogal wat afspraken gemaakt die niet zomaar los te rukken zijn. Ik zou u willen vragen ten aanzien van de drie projecten een asterisk te plaatsen. Op die manier krijg ik wat tijd om nog eens met de provincies te praten en te bekijken hoe het zit met PPS en met de steun voor hetgeen wordt voorgesteld. Wij kunnen daarop in januari terugkomen. De afspraken die met de provincies gemaakt zijn, vormen het vertrekpunt. Ik moet met de provincies verder ten aanzien van de vraag, hoe wij omgaan met de package-deals, de voorfinanciering, de PPS-constructies, de overheidsbudgetten, etc. Bij een aantal projecten moet binnen de kortste keren de spade de grond in. Bovendien moeten de meeste provincies nog met hun staten in de slag en de gemeenten met hun gemeenteraden. In de motie van de heer Van Heemst en mevrouw Giskes wordt weliswaar het principe van de afspraken gedeeld, maar wordt er een beoordelingskader gevraagd op basis waarvan kan worden vastgesteld of iets bovenwettelijk is. Dat is lastig. De raad voor verkeer en waterstaat komt tot de conclusie dat het niet goed mogelijk is een soort punten-

systeem uit te werken op basis waarvan je kunt beoordelen welke inpassing beter is. De toepassing blijft nogal arbitrair. Een "overall"-redenering in dezen is heel moeilijk te ontwerpen. Dat is onze conclusie uit het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat.

Bij het IBO en het verdere traject is natuurlijk wel het een en ander nader uit te werken in algemene termen. Ik zal echter ontzettend veel moeilijkheden krijgen wanneer ik niet verder kan met de procesgang. Ik moet heel veel zaken doen met al degenen die erg veel hebben moeten slikken toen ik voor 30 mld. aan trajecten heb afgevoerd. Deze mensen moeten ook afspraken maken met hun democratisch gekozen organen. Bovendien heeft men geen maanden de tijd. Het loopt af en dan moet het weer worden opgestart. Voordat wij het weten, zijn er ontzettend veel problemen. Mijn vraag is of de drie projecten die ik zojuist noemde, er in het kader van deze discussie en in het kader van motie op stuk nr. 5 uit kunnen worden gelicht en van een asterisk kunnen worden voorzien. Het debat over de projecten kan worden gevoerd op het moment dat zij nader zijn uitgewerkt. Ik doe daarbij de toezegging dat er ten aanzien van IBO-inpassing in algemene termen een notitie zal komen. Tevens doe ik het dringende verzoek om voortgang te laten plaatsvinden in de afspraken met de provincies. Ik ben bang dat de discussie anders van voren af aan moet plaatsvinden. Dat zou ik niet willen, mede in het licht van het gegeven dat de projecten waren voorzien van toezeggingen en convenanten. Er lagen allerlei brieven die in de loop van de geschiedenis door verschillende ministers en HID's zijn getekend. Ik was helemaal niet zo vrij als ik wilde zijn. De inpassingsbudgetten voor 2 mld. betreffen echt bovenwettelijke inpassingen. Ik verwijs naar het overzicht. Kale wegen aldaar zullen leiden tot enorme procedures in de regio. De bevolking heeft processen ingezet en is niet van plan om de bezwaren zo maar in te slikken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dat roept toch een vraag bij mij op. De minister licht haar goede bedoelingen toe. Toch zie ik een probleem. Bij Abcoude gaat het om een kostenverschil van pakweg 130 mln., als ik de heer Van Heemst goed

heb begrepen. De tunnel bij Delft kost ook zo'n 2 mld. De VVD zou het zeer betreuren als het project A4 niet doorging. Maar dan red je het nooit. Hoe denkt de minister binnen de budgetten zodanig te manoeuvreren dat het geheel van afspraken geen schade wordt toegebracht?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik sluit mij hierbij aan. Ook ik heb aarzelingen. Ik begrijp de goede bedoelingen. Ik zoek alleen naar het gemeenschappelijke van die drie projecten. Dat is het inpassingsprobleem. Als dit leidt tot "gedeelde smart is halve smart" en als het ene project dus wordt opgezaagd met het probleem van het andere, dan heb ik daar moeite mee. De projecten hebben een zelfstandige waarde en moeten dus zelfstandig worden bekeken. Het ene project moet niet afhankelijk worden gesteld van het andere.

Minister **Netelenbos**: Ik zoek naar tijd. De één heeft het in dit debat makkelijker dan de ander. Wij leggen nu voor een groot aantal jaren een en ander vast. Daarover bestaat geen twijfel. Het is niet mogelijk om de tunnel bij Delft uit het MIT te financieren. Vanuit Delft zelf is de mededeling gekomen dat mogelijkheden worden gezien en via PPS een en ander te realiseren. Ik kan de realiteitswaarde daarvan op dit moment absoluut niet overzien. Maar het is natuurlijk interessant om deze mogelijkheden te verkennen. Het is altijd interessant wanneer men een list verzint in benarde tijden. Dat vind ik althans interessant.

Dan is er nog Abcoude versus de A4 Midden-Delfland. Ik heb goed geluisterd en gemerkt dat velen in deze Kamer twijfels hebben over een verantwoorde wijze van handelen. Het is aan mij om dat aan te tonen. Degenen die de stukken niet hebben, kunnen het allemaal niet overzien. Abcoude kan het ook niet overzien. Ik wil de boel niet forceren, maar toch voortgang tot stand brengen. Daarom zoek ik naar een oplossing. Ik moet natuurlijk nog regionaal overleg voeren met de betrokken provincies. Daarin zal ik een meer adequaat antwoord trachten te geven. Of dat lukt, kan ik absoluut niet overzien. Maar ik ben bang dat ik, gelet op de motie op stuk nr. 5, helemaal niet meer kan voortgaan. Dat kan niet, omdat dan provinciale staten en de gemeenteraden niet

verder kunnen. Bovendien kan ook ik niet verder met de voorfinanciering en met PPS. Dat geldt ook voor het MIT. Als het bouwwerk gaat wankelen, moeten wij het totaal opnieuw bezien. Uitdrukkelijk vraag ik om acceptatie van mijn uitgestoken hand. Wij moeten bezien hoe wij de twijfel kunnen terugbrengen tot dit cluster, tot deze drie projecten.

De **voorzitter**: Concreet betekent dat dat de minister de motie op stuk nr. 8 afraadt. Dat zelfde geldt voor de moties op de stukken nrs. 5 en 13.

Minister **Netelenbos**: Ik zou ze willen aanhouden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De minister vraagt ons of wij nog een keer willen nadenken over de kritische punten die zij bij die moties ziet. Ik heb zelf al aangegeven dat wij er de komende dagen onze gedachten over willen laten gaan. Ik benadruk dat in de motie op stuk nr. 5 geprobeerd is ernaar te streven om begin 1999 de discussie over de inpassing en de criteria te voeren, met de voorstellen van 4 december als uitgangspunt. Wij hebben geprobeerd een brug te slaan tussen onze behoefte om niet helemaal met gebonden handen het debat te voeren en de noodzaak voor de minister om met de regionale afspraken verder te kunnen. Nogmaals, ik ben bereid om de komende dagen mijn gedachten hierover te laten gaan. Misschien is een andere uitkomst denkbaar. Dat lijkt mij iets voor de plenaire afronding van dit debat.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp de intentie, maar ik wil weten of ik door kan met de provincies, die ook moeten vergaderen. Zij moeten hun programma's kunnen doorrekenen. Vaak zijn het package deals. Je kunt er niet zomaar een bouwsteentje uithalen. De drie genoemde moties zie ik als het meest omstreden. De heer Leers heeft een motie ingediend over Varsseveld. Het afronden van studies terwijl er geen geld is, is een manier van werken waar ik graag van afwil. Je wekt daarmee verwachtingen die je absoluut niet kunt waarmaken. Ik voel veel meer voor de benadering dat wij nog eens goed integraal kijken naar OV-projecten die niet gehonoreerd kunnen worden. In categorie 2 zitten al heel veel wegen

die wij zullen moeten realiseren, terwijl ook daarvoor nog geen geld is. Daarnaast is er categorie 3a, waarbij het ook nog maar de vraag is of het allemaal lukt. Ik zou ontzettend voorzichtig willen zijn met zo'n motie. Wij moeten wachten op de provincie, die slechts gesuggereerd heeft dat zij de studie zelf wil betalen.

De tracéstudie naar de A69 zal worden afgerond. Ik wil er geen onhelderheid over laten bestaan. Vanwege de ecologische hoofdstructuur vind ik dat de weg niet kan worden aangelegd. Tegen de delegatie en de burgemeester van Eindhoven heb ik gezegd dat wij kunnen bezien of op basis van onderhoudsmiddelen de ernstigste knelpunten uit de bestaande weg kunnen worden gehaald, maar dat ik erbij blijf dat de weg niet kan worden aangelegd. De studie wordt wel afgerond. Dat staat ook in de brief. De studie is deels overbodig, maar suggereert natuurlijk heel iets anders.

Dan kom ik bij de HSL-tunnel. De heer Leers heeft een motie ingediend, waarin hij de regering verzoekt bij de aanbesteding van de HSL-tunnel door het Groene Hart ook andere alternatieven bij de uitvoering te betrekken. Ogenscheinlijk lijkt er niets op tegen om naast de optie van de boortunnel ook andere mogelijkheden te bekijken, ware het niet dat in de PKB uitdrukkelijk is opgenomen dat er geboord wordt en dat daarbij precies staat over welke lengte er geboord wordt. Dus de PKB is wat dat betreft volstrekt niet flexibel. Derhalve moet ik aanvaarding van de motie van de heer Leers ontraden. Mevrouw Verbugt heeft in dit kader gevraagd naar de aanbesteding die in februari gaat plaatsvinden. Zij wil graag inzicht in mogelijke besparingen die daarbij aan de orde kunnen zijn. Die toezegging kan ik haar doen. Het lijkt mij zinnig om te onderzoeken op welke wijze de kosten voor het boren van de tunnel zo laag mogelijk gehouden kunnen worden. Dat is uitdrukkelijk aan de orde, anders hebben wij een PKB-probleem. De uitkomsten daarvan kunnen dan bezien worden, mede in het licht van de wensen die er liggen. Zoals gezegd, de procedure neemt een aanvang in februari. In september 1999 zal daar helderheid over bestaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar kan

ik mee instemmen. Toch lijkt het mij goed om lopende dat proces te bezien of er nog andere methodieken zijn die wat goedkoper zijn, uiteraard binnen de gedachtes die zijn vervat in de PKB over de plaats waar een tunnel komt en waar geboord wordt. Daar willen wij een open oog voor houden. Ik vraag de minister om maximale druk te zetten op dat kostenplaatje om zoveel mogelijk voordelen binnen te halen.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ja, ik wil wel maximale druk zetten op kostenplaatjes. Dat gebeurt sowieso, omdat er ten aanzien van de uiteinden van het tracé een aantal inpassingsvragen liggen die wij graag willen meenemen. Ik zal de Kamer van de uitkomst daarvan op de hoogte stellen.

**De heer Leers (CDA):** Ik weet niet precies wat mevrouw Verbugt wil en welke toezegging de minister nu doet. Ik krijg de indruk dat de wens van mevrouw Verbugt, die overeenkomt met onze wens, de grond wordt ingeboord en niet de tunnel. Ik blijf er moeite mee houden dat de minister niet bereid is om die tunnel op een alternatieve manier aan te leggen. Zij houdt namelijk vast aan de geboorde oplossing.

**Minister Netelenbos:** Ik heb al gezegd dat wij voortdurend debatten moeten voeren over substitutie van de luchtvaart en dat wij ervoor moeten zorgen dat wij Schiphol niet vol laten lopen met die zaken die wij ook kunnen substitueren. Dat is een uiterst belangrijk debat. Dan speelt ook het gegeven dat je als je de PKB gaat veranderen nooit kunt voorspellen wat burgers doen. Wij kunnen wel verwachten dat iedereen het fantastisch vindt, maar als iemand een procedure begint, raak je achterop. We weten hoe kritisch er wordt gekeken. Om als evaluatieproject te dienen voor besluitvormingsprocessen is dit project zeer de moeite waard. Als het om inpassingsvragen gaat, zou je dat in de IBO-notitie goed kunnen meenemen. Je loopt echter te veel risico's. Je moet dan proberen om de kosten te drukken. Mijn beleidsmakers zitten op de tribune. Zij weten wat hen te doen staat. Voorzitter! De shuttle vanuit Breda naar het noorden is gewaarborgd, maar die naar Antwerpen wordt eventueel later uitgevoerd. De

vervoerswaarde daarvoor is niet zo groot, wat in de afweging moet worden meegenomen. Er wordt onderzocht of binnen de realisatie van de HSL-Zuid – dus voor 2005 – de boog mogelijk is. Bij prioriteitsstelling en afweging is op deze manier geprocedeerd.

**De heer Leers (CDA):** Bent u het op dit punt met mij eens dat dit tegen de gemaakte afspraken is?

**Minister Netelenbos:** Je moet binnen de afspraken altijd een prioriteitsstelling maken. Het is de bedoeling dat wij voor 2005 de boog realiseren, maar je moet ook de vervoerswaarde meewegen. Ik wil niet dat mij de maat genomen wordt dat ik de vervoerswaarde de ene keer wel en de andere keer niet meeneem. Ik wil daarin consistent zijn.

**De heer Leers (CDA):** Ik neem aan dat de vervoerswaarde betrokken is bij het maken van de afspraken in het begin. Je zegt daar dan "ja" tegen. Vervolgens maak je een tijdpad. Het lijkt mij logisch dat je je daar dan aan houdt.

**Minister Netelenbos:** Ik kan niet precies weten hoe dat in het verleden is gebeurd. Mijn voorneemen is, te kijken of het voor 2005 kan worden gerealiseerd.

Voorzitter! Ik heb het over de motie op stuk nr. 13 van de leden Van Heemst en Giske gehad in het licht van wat ik zojuist heb gezegd. In de motie op stuk nr. 14 wordt gevraagd de rijkscoördinatie in te vullen. Ik vind dit een goede motie. Ik neem deze graag over. Ik zal proberen de Kamer hierover in september te informeren. De heer Van Heemst heeft opgemerkt dat de PPS-benadering een stille revolutie betekent. Ik ben het met hem eens dat er sprake is van een trendbreuk. Ik vind het jammer dat de heer Van Bommel tegen is. Het valt mij op dat hij sowieso het woord "ja" moeilijk over de lippen krijgt. Ik kan dat ook niet helpen. Het is goed dat medebetrokkenheid van private partijen zich ook manifesteert richting infrastructuur. Ik heb al gezegd dat wij de uitbouw Noord-Zuidlijn richting Schiphol verder zullen verkennen, waarbij de economische invalshoek van belang is.

Wij zullen het projectenboek voor de nieuwe opzet van het MIT verder uitwerken.

De heer Van Heemst heeft een opmerking gemaakt over de categorie infrastructuur die te maken heeft met openbaar vervoer en milieuvriendelijk. Bij de nieuwe opzet van het MIT zullen we nog eens goed kijken hoe we dit kunnen uitwerken. Er zit nu al een categorie 1a in het MIT die uitsluitend over het openbaar vervoer gaat. Het betreft de zuidtak en de noordoosttak Betuwelijn, de Zuiderzeespoorlijn en de HSL-Oost. We gaan nog een aparte notitie maken over lightrail na de eerste fase. We zullen erover nadenken hoe we in de systematiek van het MIT om moeten gaan met alle verkenningen en ontwikkelingen richting openbaar vervoer. Hetzelfde geldt overigens voor PPS. Daarvoor hebben wij nu categorie 3a en volgens mij is het goed om te onderbouwen hoe de dynamiek daarvan is. Stel, dat het niet lukt, wat doen wij dan? Die vraag is nog niet beantwoord. De nieuwe benadering wil ik graag plaatsen in een notitie over de nieuwe opzet. Dan kunnen wij er eerst over praten, om vervolgens te bezien of wij het ook tot beleid verheffen, volgend jaar of het jaar daarna, hetgeen afhankelijk is van het tempo.

De heer Van Heemst heeft gezegd dat de heer Van Gijzel van plan is om een amendement in te dienen over de fietsvoorziening. Het gaat daarbij om een bedrag van 37 mln. Ik kan helemaal niet zien waar dat geld uitgehaald wordt. Daarom kan ik er nog niet op reageren. Vanaf volgend jaar zal voor de investeringen in fietsenstallingen 10 mln. naar voren worden gehaald. In de MIT zat al 5 mln. voor rente en aflossing. Dan kan geleend worden en tevens geïnvesteerd. Door leningen is een bedrag beschikbaar van 5 mln. Bovendien is er 10 mln. voor à fonds perdu. Als voor een bedrag van 20 mln. kan worden geleend, wordt veel meer in de markt gezet dan wanneer à fonds perdu wordt gefinancierd. Ik heb toegezegd dat ik met de spoorwegen zal nagaan of wij meer zouden kunnen lenen, in plaats van sprokkelen uit de begroting. Dat gaat misschien te snel. Het lijkt mij beter om af te wachten wat er uit het overleg met de spoorwegen komt. Mocht dat onverhoopt niet leiden tot een goed resultaat, dan moeten wij de discussie hierover nog maar eens

voeren. Op dit moment heb ik echter geen nieuw geld beschikbaar en dan is een lening interessanter dan een variant à fonds perdu.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik had aangegeven dat de gedachte in PvdA-kring uitging naar een dekking uit de eenmalige ophoging voor het onderhoudsbudget van de spoorwegen, vanuit de redenering dat dit mede gebeurt omdat de lengte van het spoornet in Nederland substantieel is uitgebreid. Volgens mij had de heer Van Gijzel al geconstateerd dat die uitbreiding niet meer heeft bedragen of gaat bedragen dan 3 kilometer. Het leek hem een betrekkelijk veilige dekking om eenmalig voor 1999 een aanvullende impuls van ongeveer 35 mln. te kunnen verdedigen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb met de heer Van Gijzel een discussie gehad over de lengte en toen ging het volgens mij nog over 2 kilometer. Ik heb hem uitgelegd dat dat niet klopte. Het was dezelfde heer Van Gijzel die een betoog hield over het onderhoud van de bovenleidingen, over de manier waarop dat moest plaatsvinden en over een geringere uitval van de dienstverlening van de spoorwegen door het onderhoud anders te regelen. Ik vind het niet verstandig om uit het onderhoudsbudget van de spoorwegen te putten, want daarvoor moeten wij toch al alle zeilen bijzetten. Ik vraag de heer Van Heemst dan ook om mij toch even mijn gang te laten gaan, zodat ik kan bezien of wij gezamenlijk een list kunnen verzinnen. Lukt dat niet, dan kunnen wij alsnog zien wat ons te doen staat. Ik geef dit aan vanuit de grondhouding dat ik met de heer Van Heemst van mening ben dat wij zouden moeten bezien of het mogelijk is, de zaak te versnellen. Maar wij hebben natuurlijk nogal wat wensen en onderhoudsvraagstukken. Motie nr. 15 ontraad ik uiteraard. Ik hecht juist zeer aan de inbreng van provincies en gemeenten. Ik begrijp ook niet waarom de decentrale inzet zo neergesabeld zou moeten worden, want het gaat hier echt om de knelpunten die men zelf heeft opgevoerd in het licht van de schaarste.

Ik heb al in algemene termen een opmerking gemaakt over motie nr. 16. Deze motie gaat van een verkeerde verwachting uit, want ik heb afspraken gemaakt over een

poging tot versnelling. Ik ontraad dan ook deze motie.

Over fietsenstallingen, waar motie nr. 17 over is ingediend, heb ik al een uitleg gegeven. Ik nodig de Kamer van harte uit mijn redenering hierin te volgen. Bovendien is het in de motie genoemde bedrag zeer hoog en kan dat niet zo maar gedekt worden.

In het kader van het IBO-project vindt een verkenning plaats van het vraagstuk van innovatief aanbesteden. Motie nr. 18 zie ik dan ook als een ondersteuning. Deze past in het staande beleid.

Bij de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (motie nr. 19) gaat het niet om een achterlandverbinding. De stelling dat het om een belangrijke weg als achterlandverbinding gaat, is dus niet terecht. Als de weg wordt opgenomen in categorie 2, zoals in de motie wordt gevraagd, wordt in feite gezegd dat die weg zou moeten worden uitgevoerd. In het licht van de prioriteitsstelling is dat echter nu niet mijn bedoeling. Ik weet dat er ten aanzien van de A4 PPS-ambities zijn en ik meen dat wij dit eerst moeten afwachten. Dan moeten wij de weg rustig in categorie 3a laten staan en niet overplaatsen naar categorie 2, want daar gaat, zoals gezegd, een verkeerde suggestie van uit.

Motie nr. 20 loopt enorm vooruit op de discussie over de perspectievennota en het NVVP. Het SVV-2 staat de in de motie genoemde studie niet toe en daarom heb ik de provincies gezegd dat zij zelf deze studie dienen te verrichten. Ik kan immers niet buiten de wet om opereren. Wij moeten nu eerst met elkaar de discussie bij de perspectievennota en het NVVP aangaan. Bovendien moet er eerst nog antwoord komen op de vraag van mevrouw Giskes naar de PKB-status van het NVVP. Motie nr. 20 is dus veel te voorbarig. Het tracébesluit voor de N9 wordt afgerond. De vraag of het een 100 km-weg wordt, is onderdeel van dit besluit. Dit verzoek in motie nr. 21 kan dus niet zo maar worden ingewilligd. Wel kan samen met de provincie worden bekeken of er voorgefinancierd kan worden en of de weg gefaseerd kan worden aangelegd. Met die twee verzoeken van motie nr. 21 kan ik het dus wel eens zijn. Ik vraag mevrouw Verbugt dan ook om deze motie te wijzigen. Als dat niet gebeurt, moet ik de motie ontraden.

Over de tunnel bij Sluiskil, waar mevrouw Verbugt motie nr. 22 heeft ingediend, zijn ook van andere kanten nog opmerkingen gemaakt, terwijl de heer Van den Berg daar eveneens een motie over heeft ingediend. Het probleem is hier dat het gaat om een regionale weg en het is altijd buitengewoon lastig om zo'n toch niet drukbereden weg privaat te financieren. Als die wordt opgenomen in 3A, schep je verwachtingen waarvan ik niet weet of die waargemaakt kunnen worden. Er is nog geen begin van een signaal. Dat geldt wel voor de andere 3A-projecten. Het signaal dat Zeeuwsch Vlaanderen nog eens moet nadenken over wat gerealiseerd kan worden is overgekomen. Van plaatsing in 3A gaat de verkeerde werking uit. Er is geen verkenning geweest. Er is nog geen begin van prijsstelling. Dit gaat mij te ver. Als er verkend moet worden, moet de provincie dat eerst zelf doen. Dan weten wij waarover wij het hebben.

Ik ontraad motie nr. 23 van de heer Van Bommel.

De motie over de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn gaat veel te kort door de bocht. Wij hebben een asterisk geplaatst bij de Hanzelijn. De heer Van Bommel weet al de uitkomst. Laten wij op de verkenning wachten. Ik hoop dat die er in januari ligt. Alsdan zullen wij bezien wat ons te doen staat. Ook deze motie ontraad ik.

Ik heb al gereageerd op motie nr. 25 over de fietsenstallingen. Ik weet niet waar de heer Van Bommel die ophoging van 10 mln. vandaan haalt. Moties die niet gedekt zijn ontraad ik. Ik kom te spreken over de motie van de leden Giskes en Van Heemst over de prioriteitsstelling van het NVVP. Ik vind het van groot belang dat er langjarig helderheid wordt gegeven binnen de kaders van het MIT. Ik vind ook dat wij een goede discussie moeten voeren over de perspectievennota en het NVVP. De motie suggereert dat dit haaks staat op elkaar. Daarmee ben ik het niet eens. Ik vind het bestuurlijk van groot belang dat het MIT zich uitstrekt over een lange periode. Het genereert het gedrag hoe overheden met elkaar moeten omgaan. Ik ontraad die motie. Vele afspraken zouden ook op de helling komen. Ik heb al iets gezegd over motie nr. 27. Ik zou die willen inpassen in de notitie over de nieuwe manier,

waarop wij het MIT inrichten. Ik kan die motie overnemen.

Wat motie nr. 28 betreft, wijs ik erop dat wij vorige week uitvoerig hebben gesproken over het enkelsporig aanleggen van de Betuweroute. Ik vind het duurkoop. Je bespaart tussen de 15 en 20%. De capaciteitsafname is minimaal 50%. Als je hiermee de noordoosttak wilt betalen – op termijn krijg je een groot probleem op de hoofdroute van de Betuwelijn – dan investeer je niet waardevast in de toekomst. De noordoosttak is een uiterst serieus vraagstuk. Ik ga met Gelderland overleggen over versnelling en capaciteitstoewijzing. De overlast voor de bewoners moet binnen de milieurandvoorwaarden blijven. Zij hoeven niet te vrezen voor onaanvaardbare toestanden. Wij gaan verantwoord om met burgers die langs die route wonen. Ik ontraad die motie.

Ik heb al iets gezegd over motie nr. 29. Ik ontraad deze motie.

Wat motie nr. 30 betreft, zou ik de heer Van den Berg willen vragen om deze motie aan te houden. Ik heb geen idee wat een en ander financieel betekent. Ik wil graag uitzoeken wat er aan de hand is. Zo'n brug moet een hele tijd mee. Op het moment dat ik weet wat er aan de hand is, laat ik het de Kamer weten. Deze motie is te veel een ongedekte cheque en dat kan natuurlijk niet aan de orde zijn.

De motie op stuk nr. 31 heeft betrekking op Ede-Wageningen. Dit is een volstrekt overbodige motie. Ik ben al in overleg met de besturen aldaar. Ik begrijp niet waarom er onrust is gezaaid.

De motie op stuk nr. 32 gaat over ontsnippering. Ik ben helemaal niet aan het versnipperen, zodat ik het probleem niet begrijp. Ik verzoek de indieners, deze motie aan te houden en eventueel te activeren in het licht van de discussie over de houtskool-schets en de startnota ruimtelijke ordening. In dat kader is ontsnippering als beleid terdege aan de orde.

De **voorzitter**: De stemmingen over de ingediende moties verwacht ik op donderdag laat in de avond c.q. vrijdag voor het kriecken van de dag.

Sluiting 23.35 uur.