

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005

29 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 november 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 oktober 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 juni 2004 over het spelregelkader voor het MIT en het overzicht van de effecten van infrastructuur (OEI) op de reguliere MIT-projecten (29 200-A, nr. 35);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 1 juli 2004 over Kamervragen en over de uitvoering van de moties uit de periode 2003–2004 (29 200-XII, nr. 145).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Mastwijk** (CDA) vindt het spelregelkader en het overzicht van de effecten van infrastructuur goede instrumenten om ervoor te zorgen dat de Kamer op basis van juiste en complete informatie beslissingen kan nemen en haar budgetrecht beter kan toepassen. Dit vereist een goede kosten-batenanalyse. Hij zou graag zien dat de informatie uit het OEI opgenomen wordt bij de aanduiding van de projecten in het MIT, opdat er een beeld ontstaat van de maatschappelijke kosten van een project. Hij verwacht dat er zo ook een betere verantwoording mogelijk zal worden. Daartoe zal de informatie uit het OEI wel voldoende SMART moeten zijn. De heer Mastwijk is bereid om af te wachten wat de tijdelijke commissie Onderzoek naar Infrastructuurprojecten zal opleveren, maar hij vindt dat er wel tijdig moet worden nagedacht over een manier om de kwaliteit van de informatie in het overzicht te toetsen. Het wreekt zich wel dat de BV Nederland nog met een kasstelsel werkt, zodat jaarlijkse lasten van rente en afschrijving niet in beeld komen, terwijl die net als de onderhouds- en beheerskosten nodig zijn om in het MIT een verantwoorde keuze te kunnen maken. Overigens vraagt hij zich af, naar aanleiding van het antwoord van de minister op een vraag over de spoedwet inzake wegverbreding dat het ontwerp-besluit inclusief de bijlagen en onderzoeksrapporten voor het traject Utrecht – Maarsbergen precies in een verhuisdoos past, of zij mogelijkheden ziet om de brij van rapporten en overzichten zo spoedig mogelijk te halveren. Uit een recente brief van de regio blijkt dat er van het bedrag van 50 mln

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Atsma (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Bruls (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van Hijum (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Mastwijk (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Haverkamp (CDA). Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Hessels (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Buijs (CDA), Jager (CDA), Bakker (D66), Van Winsen (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), De Pater-van der Meer (CDA).

dat de Kamer bij motie beschikbaar heeft gesteld om de bereikbaarheid van het Mediapark in Hilversum te verbeteren, in ieder geval de helft zal overblijven. Vloeit dit geld dan inderdaad terug in de kas van het MIT en blijft het dus niet automatisch geoormerkt voor deze regio? De heer Mastwijk pleit ervoor, een deel van dit overblijvende geld in te zetten om het project Hart voor Dieren vlot te trekken, samen met de minister van VROM. Hij verwacht uiterlijk een week voor de behandeling van het nieuwe MIT een positief bericht over deze kwestie, opdat ze toch nog binnen een jaar opgelost zal zijn.

De minister is bezig met het idee van dubbeldekswegen, maar de heer Mastwijk vindt dat het wel lang duurt. Zal het sneller gaan als de stichting Hoge SnelWeg (HSW) een uitgewerkt project presenteert?

Op een vraag van de heer Duyvendak antwoordt de heer Mastwijk dat ook hij vindt dat de motie over de spoortunnel nog niet is uitgevoerd, maar dat hij ervan uitgaat dat daar nog uitgebreid over gesproken zal worden, omdat over dit project in het verlengde MIT iets wordt gezegd.

Mevrouw **Gerkena** (SP) stelt dat haar fractie nog steeds staat achter de moties die zij gesteund heeft, maar dat zij het aan de indieners ervan overlaat om te beoordelen of ze goed zijn uitgevoerd. Zij vindt het wel beschamend om te moeten concluderen dat dit overleg vooral over de slechte uitvoering van een aantal moties zal gaan, omdat de minister moties naar haar mening gewoon dient uit te voeren en bij onvoorziene ontwikkelingen snel de Kamer dient te informeren. Ook bij de behandeling van het MIT voor 2005 zal het weer gaan om een select aantal projecten; als de Kamer de minister er wederom van zal moeten overtuigen dat dit goede plannen zijn, komt het daar niet veel verder mee. Is de minister bereid om alles op alles te zetten om ruim vóór 13 december aan te geven hoe zij de nog niet uitgevoerde moties tot tevredenheid van de indieners zal uitvoeren?

Verder vindt mevrouw Gerkena het prima dat de regering mikt op het bespoedigen van procedures en het verbeteren van de efficiency bij besluitvorming over het wegnemen van een verkeers- of vervoersknelpunt, maar wat komt daarvan terecht? De minister wil daarbij meer mogelijkheden voor publiek-private samenwerking (PPS), de SP ziet aanleg en onderhoud van infrastructuur als een van de taken van de overheid, die dit niet aan marktpartijen zou mogen overlaten. Waarom blijft de minister zich richten op marktpartijen, na alle ook negatieve ervaringen op dit vlak? Zij vindt het kennelijk ook van belang om de rol en de verantwoordelijkheden van belanghebbenden duidelijk te schetsen, maar wie worden daarmee bedoeld? Heeft zij het oog op overheden en marktpartijen, of behoren hiertoe ook omwonenden bij infrastructurele projecten? Is de minister het ermee eens dat juist de mensen die de indruk hebben dat hun mening over zulke projecten niet serieus genomen worden, eerder geraadpleegd en betrokken zouden moeten worden bij die projecten, ook op de verschillende beslismomenten? En zo ja, is zij dan bereid om hiertoe alsnog maatregelen in het spelregelkader op te nemen?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) gaat ervan uit dat nieuwe prioriteiten en bezuinigingen nogal wat zullen betekenen voor de afspraken die in den lande in het kader van het MIT zijn gemaakt, zoals voor een deel ook al blijkt uit het overzicht van de uitvoering van de moties. Maar voor een deel zijn de gevolgen hiervan nog ongewis.

Een van de doelstellingen van de minister bij de actualisering van het spelregelkader is het verkorten van de doorlooptijd, maar heeft de ervaring met bijvoorbeeld de spoedwet voor wegverbreding niet geleerd dat het soms zelfs veel langer duurt als je iets sneller wilt doen, omdat er nu eenmaal bepaalde regels en procedures in acht moeten worden genomen?

Mevrouw Dijkma is het ermee eens dat PPS een interessante optie is, maar zij vraagt zich wel af hoe de minister in meer algemene zin de regie daarbij denkt te kunnen behouden, vooral als het om vraagstukken van ruimtelijke ordening gaat. Marktpartijen zullen bij PPS immers ook wel enige zeggenschap willen hebben.

In hoeverre leidt het geactualiseerde spelregelkader ertoe dat de regio's de overheid nog steeds als betrouwbaar kunnen zien? Mevrouw Dijkma heeft er wel begrip voor dat het MIT niet meer in beton gegoten is, maar de gang van zaken bij de spoortunnel in Delft vindt zij weer het andere uiterste. Er zijn daarbij verwachtingen gewekt, net als bij Hart voor Dieren, waarover al jarenlang moties worden ingediend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) stelt voor om de behandeling van de actualisering van het spelregelkader pas af te ronden als het rapport van de commissie-Duivesteijn verschenen is. Hij zou naast dit kader overigens graag de beschikking hebben over een spelregelkader voor het Infrafonds, omdat de projecten uit het MIT daarmee gefinancierd worden. De werking van het Infrafonds is volgens hem voor de Kamer niet doorzichtig. Verder is er inmiddels een enorm stuwmeer van projecten in de tweede categorie, projecten in de planstudiefase voor de uitvoering waarvan eigenlijk nog geen geld beschikbaar is. Regio's rekenen er in veel gevallen wel op dat deze plannen nog doorgaan en er worden ook vaak projectorganisaties voor in stand gehouden. Is dit veelal geen kwestie van «geen nee durven zeggen»? Wordt het verlengde MIT op een gegeven moment opgeschoond of blijft er een soort wachtkamer voor projecten bestaan? Bij het spelregelkader is ook het verschijnsel «politieke ramingen» van belang, projecten die om politieke redenen te laag geraamd worden en die bij latere uitwerking dan ook altijd duurder blijken uit te vallen. Om hiervan een beter beeld te krijgen zou de heer Duyvendak een overzicht willen hebben van deze verschillen bij een aantal projecten.

Ook de heer Duyvendak pleit voor duidelijkheid over de kwestie rondom het project Hart voor Dieren. Waardoor ontstaat er nu nog steeds verwarring? Verder noemt hij de gang van zaken bij de uitvoering van de motie over een spoortunnel in Delft schrijnend, want de Kamer heeft daarmee bij de vorige begrotingsbehandeling uitgesproken dat Delft hieromtrent duidelijkheid zou moeten verkrijgen, terwijl de minister heeft besloten om deze kwestie bij de besluitvorming over het verlengde MIT te betrekken, zodat er in ieder geval alweer een jaar verloren is gegaan. De heer Duyvendak zou willen bezien of de meevaller van 180 mln bij de Betuwe-route ingezet kan worden voor dit spoortunnelproject.

Het beleid van ProRail staat in het teken van «de beste overweg is geen overweg», zodat allerlei overwegen in wandel – en fietspaden moeten verdwijnen als er geen tunnel kan worden aangelegd. De minister heeft naar aanleiding van de in een motie gevraagde heroverweging van dit beleid in een algemeen overleg toegezegd dat vanaf dat moment haar nieuwe beleid zou gelden, maar in de praktijk blijkt nog steeds het oude beleid uitgevoerd te worden. Kan de minister toezeggen dat zij er in afwachting van de discussie over een nota over de spoorwegveiligheid alsnog voor zal zorgen dat overwegen niet meer automatisch zullen worden weggehaald?

De heer **Hofstra** (VVD) vraagt aandacht voor de zeer stroperige besluitvorming over de aanleg van de verlengde A4 bij Rotterdam. Hij pleit ervoor om infrastructuurprojecten snel, goed en goedkoop te realiseren. Wanneer krijgt de Kamer een totaalbeeld van de aanpassingen, verbeteringen en versnellingen bij allerlei regelingen die voor de aanleg van infrastructuur van belang zijn, zoals de Tracéwet? Hij is er een voorstander van om in ieder geval bij projecten alleen nog maar rechtsgangen mogelijk te maken op basis van de regels die golden ten tijde van het betrokken politieke besluit, maar zijn fractie zou eigenlijk nog veel verder willen gaan. Hoe is het bijvoorbeeld mogelijk dat de Raad van State een rechts-

geldige uitspraak meent te kunnen doen op grond van een overeenkomst uit 1975 over Europese wegen?

Het lijkt de heer Hofstra zeer verstandig om in het spelregelkader op te nemen dat ernaar gestreefd moet worden om de verkenningsfase in één jaar af te ronden, maar hij zou ook een streeftermijn voor de planstudiefase vastgelegd willen zien. Verder geeft hij aan de hand van het voorbeeld van de A1 aan dat bij alle infrastructuurprojecten de probleemanalyse toch steeds de basis moet vormen. De minister geeft in de aanvulling op het MIT aan dat er tot 2020 bij deze weg geen aanleiding is om op basis van de ambities in de nota Mobiliteit knelpunten weg te nemen, maar er zijn nu al dagelijks problemen bij de brug bij Deventer. Dit lijkt op het «wegdefiniëren» van problemen.

De VVD -fractie is er een voorstander van, al in de verkenningsfase voor een project de mogelijkheden van PPS te onderzoeken, in ieder geval zo snel mogelijk.

De heer Hofstra constateert dat er een steeds groter deel van het budget voor projecten nodig is voor de overheadkosten. Is er al een kentering in deze ontwikkeling merkbaar? Kan de minister verder aangeven wat de status is van de kosten -effectieve variant? Wil zij ook zorgen voor meer uniformiteit bij kosten -batenanalyses?

Verder is de heer Hofstra het met mevrouw Gerkens eens dat het raar is dat de Kamer na een jaar nog met de minister moet bakkeleien over de uitvoering van moties. Hij vindt dat de minister blijk geeft van koudwaterrees door aan te geven dat het moeilijk is om tolheffing in te voeren voor de A4-Zuid, want er is al drie jaar een wet op grond waarvan dat mogelijk is.

Er zal op 4 november aanstaande in een overleg over emissies ook over de maximumsnelheden gesproken kunnen worden, maar de heer Hofstra begrijpt niet waarom het onderzoek naar de mogelijkheden van flexibele maximumsnelheden op autosnelwegen zoveel vertraging ondervindt. Waarom moet dit onderzoek Europees aanbesteed worden? Het ministerie heeft toch voldoende capaciteit om dit zelf te doen?

Het was in de motie-Hofstra over dubbeldekswegen de bedoeling om vóór 2007 een proefproject te realiseren, maar nu geeft de minister aan dat er misschien over tien tot twintig jaar in de buurt van Gorinchem zo'n weg zal worden aangelegd.

De heer Hofstra steunt de opmerkingen van de heer Duyvendak over het beleid inzake spoorwegovergangen. Kan de minister verder nog aangeven of het geld dat bij amendement beschikbaar is gesteld voor de N34 en de N33, daar ook al echt aan besteed is? Ten slotte kondigt hij aan dat hij vóór 1 januari zal terugkomen op de spoortunnel bij Delft.

Het antwoord van de minister

Minister **Peijs** geeft aan dat ook zij de behandeling van het spelregelkader en het OEL om dubbel werk te voorkomen ook liever zou hebben uitgesteld tot na het verschijnen van het rapport van de commissie-Duivesteijn. De minister heeft deze stukken aan de Kamer toegestuurd omdat het op dat moment nodig was om het spelregelkader te herzien. Vanzelfsprekend zullen de uitkomsten van deze commissie nog verwerkt worden in de spelregels en er zal nog met de Kamer over gesproken worden hoe zij daarbij zal worden ingeschakeld.

Verder is de minister het met mevrouw Gerkens eens dat alle belanghebbenden bij projecten moeten worden betrokken. Naar aanleiding van een motie-Van der Ham zal de Kamer nog voor het eind van het jaar een aparte rapportage over de inspraak bij projecten bereiken.

Op het ogenblik wordt er een voorstel van de regio inzake het project voor verbetering van de bereikbaarheid van het Mediapark in Hilversum bekeken. De heer Mastwijk wil een deel van het geld dat hierbij overblijft, aan het project Hart voor Dieren besteden, maar dit is volgens de minister

niet nodig, omdat de rijksbijdrage aan dit laatste project nog deze week of volgende week overgemaakt zal worden. Zij vindt dan ook dat de taakstellende motie op dit punt over een maximale rijksbijdrage van 50 mln aan Hart voor Dieren geheel uitgevoerd wordt. Daarnaast is het volkomen duidelijk wie bij dit project, dat geen onderdeel van het MIT vormt, het voortouw heeft, namelijk VROM, zodat er voldaan is aan de wens van de Kamer van één loket. Het is de minister niet bekend dat er problemen met het project zouden zijn in verband met het ontbreken van indexering. De regering kan niet zo maar besluiten tot het bouwen van een proefstuk voor een dubbeldeksweg, want hiervoor geldt de wettelijk verplichte Tracé-mer procedure. In dat kader worden verschillende varianten onderzocht en onder andere de kosteneffectiviteit beoordeeld. De keuze valt dus alleen op een hoge snelweg als die variant het meest kosteneffectief is, want de minister voelt er niets voor om er een prestigeproject van te maken.

Verder verzoekt zij de Kamer, ermee in te stemmen om de spoortunnel bij Delft verder bij de behandeling van het verlengde MIT te bespreken. Naar aanleiding van de algemene opmerking van mevrouw Gerkens over het uitvoeren van moties stelt de minister dat zij haar best heeft gedaan om zoveel mogelijk moties uit te voeren. Zij zegt toe dat de Kamer nog voor de behandeling van het MIT in december een voortgangsrapportage op dit punt zal doen toekomen.

De Haak van Leeuwarden is opgenomen in het verlengde MIT. Het project voor een traverse bij Nijverdal is in uitvoering.

De minister wil een duidelijk onderscheid maken tussen publiek-private samenwerking en gedeeltelijk of geheel private financiering van infrastructuur. De rijksoverheid doet al heel veel aan PPS, onder andere met innovatieve aanbesteding. De heer Hofstra pleit voor tolheffing voor de financiering van de A4-Zuid, maar de minister zou die dan willen laten gelden voor het hele stuk tussen Antwerpen en Rotterdam, van haven tot haven. Zij ziet dit als een van de trajecten in Nederland waarbij tolheffing mogelijk zou zijn, naast de Coentunnel. Wel dient de wet dan zodanig veranderd te worden dat ook tolheffing voor bestaande infrastructuur mogelijk wordt. Dit voornemen is al opgenomen in de nota Mobiliteit. Als een artikel in de Volkskrant de indruk heeft gewekt dat de minister niets zou zien in private financiering, dan is die indruk volgens haar onjuist. Verder legt zij er de nadruk op dat er met het jaarlijkse overleg met landsdelen en met de behandeling van het MIT in de Kamer volledige duidelijkheid over alle projecten aan de regio's wordt geboden. Zo mogelijk wordt er ook steeds voldaan aan verzoeken om projecten over te brengen van de tweede naar de eerste categorie. Er wordt met het verlengde MIT duidelijkheid geboden voor de periode tot 2015, met een doorkijk naar 2020. Overleg over de lijst van projecten in de tweede categorie is mogelijk bij de behandeling van het MIT.

Projecten vallen veelal duurder uit door extra kosten in verband met aanpassingsmaatregelen op het gebied van leefbaarheid, geluidshinder of luchtkwaliteit, zoals een tunnel in plaats van een brug. Soms is het ook gewoon een kwestie van tegenslag. Voor de werking van het Infracfonds geldt net als voor andere fondsen dat de financiering verschillende jaren bestrijkt. Snellere of tragere uitvoering van een project heeft invloed op de jaarschijven, maar geld uit dit fonds kan niet aan andere projecten besteed worden zonder een beslissing van de Kamer. Bij een fonds is het mogelijk om tegenvallers te compenseren met meevallers. Blijft er in totaal nog geld over, zoals de meevaller bij de Betuweroute, die geen 180 mln, maar 117 mln bedraagt, dan wordt er in het MIT een voorstel gedaan voor de besteding daarvan.

De A4 bij Rotterdam zal worden aangelegd, maar de minister is niet bereid om daarbij te gaan haasten, want zij wil de procedures zorgvuldig doorlopen, zoals zij ook zelf aan de belanghebbende bewoners van dit gebied heeft beloofd. Er is altijd aangegeven dat eind 2007 de eerste

schop voor dit project de grond in zal gaan en het zal zeker niet later dan in januari 2008 zijn.

De minister zegt toe dat zij overleg zal voeren met de ministeries van Binnenlandse Zaken, Justitie en VROM over het voorstel van de heer Hofstra om rechtsgangen bij een project alleen nog mogelijk te maken op basis van de wettelijke regels ten tijde van het politieke besluit over dat project.

Door de taakstellingen van de afgelopen jaren heeft het ministerie zeker niet te veel ambtenaren, zodat het onderzoek inzake flexibele maximumsnelheden inderdaad moest worden uitbesteed.

Er is al een format voor kosten-batenanalyses en het Centraal Planbureau controleert ook steeds de uniformiteit ervan.

Er zal voor het probleem met de spoorwegovergang bij Franeker nog een oplossing gezocht worden. De nota Railveiligheid zal de Kamer nog vóór kerstmis bereiken. Die bevat een andere benadering van de spoorwegovergangen en de minister heeft ProRail op het hart gedrukt om daar al op vooruit te lopen. Zij wijst er wel op dat er bij het spoor alleen nog doden vallen op spoorwegovergangen, dus de verantwoordelijkheid voor de veiligheid mag hierbij zeker niet veronachtzaamd worden.

De **voorzitter** constateert dat de minister heeft toegezegd, in een later stadium uitvoeriger in te gaan op de opmerkingen over het spelregelkader en het OEI. Verder heeft zij aangegeven dat de Kamer vóór 1 januari 2005 een nota over de inspraak bij projecten kan verwachten. En ten slotte zal de minister in samenwerking met andere departementen een onderzoek doen naar de mogelijkheid om op het moment van een politiek besluit over een project «de regels te bevriezen».

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

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