

Vergaderjaar 1997–1998

25 603

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1998–2002

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 20 november 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 november 1997 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 1998–2002 (25 603)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

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

Maandag 17 november 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Leers, Van 't Riet, Van Heemst, Luchtenveld, M.B. Vos, Van den Berg, Verbugt, Stellingwerf, Schutte en Biesheuvel,

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

Aan de orde is de behandeling van:
- **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 1998-2002 (25603).**

De **voorzitter**: De vertegenwoordiger van de VVD, mevrouw Verbugt, zit vast in de trein. De VVD is wel vertegenwoordigd, maar het is treffend dat zij op de dag dat het MIT wordt behandeld, vast zit in de trein. Ik heet de minister en haar ambtenaren van harte welkom. Wij hebben de tijd tot 18.30 uur. Dat lijkt lang, maar dat is het niet. Daarom verzoek ik de leden om, als zij willen interrumperen dat zo kort mogelijk te doen. Ik stel voor dat wij voor de volgorde van sprekers de volgorde van de begroting hanteren. De tijden die in het groentje staan vermeld, gelden overigens voor de eerste én tweede termijn. De heer Van Heemst wil een opmerking vooraf maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Twee weken geleden hebben wij plenair het begrotingsdebat gevoerd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toen aangegeven dat zij voor de behande-

ling van het MIT richting Kamer duidelijkheid wilde verschaffen over de motie-Van 't Riet. Snel daarna is namens de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd over twee andere zeer aangelegen punten. In die brief vraagt de Kamercommissie wat de status is van de gesloten Vinex-contracten en hoe de minister de door RailNed opgestelde prioriteitenstelling met betrekking tot het tweede tactische pakket beoordeelt. Daaraan was gekoppeld het verzoek om ruim voor de behandeling van het MIT van de kant van de minister een reactie te krijgen. Ik wil in ieder geval aan de collega's de vraag voorleggen of het niet dienstig is dat de minister eerst aangeeft wat afgelopen vrijdag met betrekking tot de motie Van 't Riet, kamerbreed medeondertekend, is gebeurd en waarom een schriftelijke reactie voor de behandeling het MIT is uitgebleven. Verder wil ik graag weten wat haar reactie is op de twee overige vragen die bij brief van 5 november namens de Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat aan haar zijn gesteld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil dit verzoek met kracht ondersteunen. Ik vind dat de behandeling van het MIT vandaag buitengewoon wordt belemmerd, omdat wij op deze punten, die van cruciale betekenis zijn voor de prioriteitsvolgorde binnen het MIT en de beslissingen die de Kamer daarover moet nemen, geen antwoord hebben gekregen. Ik vind dat eigenlijk zeer teleurstellend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kon daar niet eerder antwoord op geven. Dit is namelijk

een punt waarover enige interdepartementale afspraken moeten worden gemaakt. Zo ga ik niet in mijn eentje over de juridische kant van de Vinex-contracten. De brief die gaat over die juridische kant van de Vinex-contracten, is hier, maar is nog niet verspreid. Wij zijn overigens tot de conclusie gekomen dat er op zich geen juridische problemen zijn rond de Vinex-contracten. Dat zegt echter niets over de bestuurlijke kant daarvan. Daar worden in de brief ook opmerkingen over gemaakt. In dezelfde brief staan ook de antwoorden op de vragen over het tweede tactische pakket. Ik zie dat de brief nu wordt rondgedeeld.

Ik ben blij dat de heer Van Heemst zijn vraag over de motie-Van 't Riet nu heeft gesteld, want dat geeft mij de gelegenheid om voorafgaand aan het debat daar iets over te zeggen. Op zich is het niet gebruikelijk dat de minister van tevoren al zegt of zij een motie uit zal voeren of niet. Die motie ligt er en als zij wordt aangenomen, zullen wij haar betrekken bij de besluitvorming over de FES-gelden, zoals wij die voorzien hadden. De planning is dat wij begin volgend jaar, rond februari, de volgende fase in ICES-verband ingaan, waarbij een aantal pakketten worden samengesteld, waar een keuze uit gemaakt moet worden, ook door volgende kabinetten, want het gaat om de periode 1998-2010. In dat kader willen wij ook de structurele toevoeging van 500 mln. aan het FES bezien. Het huidige kabinet vond een aantal lijken in de kast die veroorzaakt waren door het vorige kabinet en die wij moesten opruimen. De laatste daarvan wordt door mij pas in deze begroting opgeruimd, namelijk door het verwijderen van een aantal structurele bezuinigingen

op de exploitatie van het openbaar vervoer. Wij hadden de bedoeling om, in tegenstelling tot wat in de vorige periode is gebeurd, een cadeautje in de kast te leggen voor het volgende kabinet, zodat nog onder de verantwoordelijkheid van dit kabinet enige ruimte voor de investeringen in de komende jaren geschapen zou worden. Ik realiseer mij dat de tranche die volgend jaar aan het FES wordt toegevoegd, in het geheel niet gebruikt zou kunnen worden als wij niet oppassen. Daarom hebben wij afgesproken dat wij twee dingen zullen doen, zoals ik ook al tijdens het debat over de begroting heb gezegd. In de eerste plaats hebben de Vinex-projecten ook bij het kabinet een hoge prioriteit. Dit geldt overigens niet alleen voor de Vinex-projecten, maar bijvoorbeeld ook voor het wegennet rond Schiphol, waarover een aantal afspraken zijn gemaakt in het kader van de PKB Schiphol. Deze projecten zullen wij zeker betrekken bij de besluitvorming in februari. Wij willen dan bezien welke mogelijkheden wij nog hebben om ook de tranche van volgend jaar in te zetten in de loop van het volgende jaar. Ik zeg dus nu al toe dat wij met de motie-Van 't Riet kunnen leven.

De heer **Van den Berg** (SGP): In de motie wordt een aantal concrete projecten genoemd, waaronder de noord-zuidlijn. Betekent dit dat het geld naar de mening van de minister daaraan besteed moet worden bij aanneming van de motie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat waren wel de projecten waarvan wij mogelijk volgend jaar iets wegzetten. Er zijn er overigens nog wel meer te noemen waarbij dat mogelijk is, maar wij zullen de Kamer op enig moment voorleggen wat onze prioriteitsstelling is en hoe wij daarmee om denken te gaan. Ik zou het nog steeds het mooiste vinden als dit niet weer halverwege gebeurt. Ik ga er tenminste van uit dat er in een volgende periode, bij welke kabinetssamenstelling dan ook, meer geld voor infrastructuur zal zijn. Dan is het mooier als een en ander in een breder kader kan worden gezien. Ik zie echter ook dat dan de kans klein is dat in 1998 iets extra's kan worden gedaan. Dat nemen wij dus mee bij de besluitvorming in februari.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat de leden de informatie die zij nu krijgen, meenemen in hun betoog en aan het eind van hun eerste termijn bekijken of zij voldoende informatie hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Naar aanleiding van de opmerking van de heer Van den Berg geef ik aan dat ik de voorbeelden in mijn motie als voorbeeld heb genoemd, en niet anders dan dat. In de motie gaat het met name om de Vinex-contracten en om het stadsgewestelijk openbaar vervoer. De drie projecten die ik noem, zijn daar voorbeelden van.

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik zal proberen om in mijn betoog zoveel mogelijk rekening te houden met hetgeen de minister zojuist heeft opgemerkt. Ik heb echter de brief over de Vinex-contracten nog niet kunnen lezen, dus daarop zal ik in tweede termijn reageren. Voorzitter! Onder de kop "Minister van Stilstaan" verscheen op 31 oktober een hoofdredactioneel commentaar in de NRC over de begroting van Verkeer en Waterstaat. Daarin was onder andere het volgende te lezen. Nederland staat stil. De files tijdens de ochtend- en de middagspits hebben op sommige dagen een lengte die de afstand tussen Rodeschool en Vaals overtreft en dat wordt met de dag erger. Nederland moet aan het werk en doet dat in deeltijd met tweeverdieners en in een tweede autootje. Nederland spreidt de welvaart, verhuist naar nieuwbouwwijken op Vinex-locaties en staat op zondag in de file op weg naar pretparken. Tot zover de NRC. Dit is een weinig verrassende, maar toch rake typering. Zij is raak, zoals ook uit dit MIT 1998-2002 blijkt, want praktisch alle infraprojecten worden naar achter geschoven, terwijl de filedruk juist toeneemt. Keiharde afspraken, bijvoorbeeld met lagere overheden over Vinex-plannen, worden gebroken vanwege een fnuikend tekort aan middelen. Ten opzichte van vier jaar geleden, toen deze minister aantrad, is het uitvoeringsprogramma voor infraprojecten met in totaal 47 jaar vertraagd, net zoveel jaren als deze minister oud is. De minister, ambitieus als zij is, zal met deze cijfers niet blij zijn. Zij heeft gelijk, zoals ook in het NRC-

commentaar terecht wordt gesignaleerd, als zij erop wijst dat zij niet als enige verantwoordelijk kan worden gesteld voor de opeenstapeling van achterstallig onderhoud van vorige kabinetten en milieugevoeligheid van de Nederlandse politiek. Ik zeg dat ook als CDA'er. Ook valt haar te verwijten dat zij als tegemoetkoming aan een coalitiebelang heeft ingestemd met miljarden verslindende aanpassingen, eerst voor de Betuwelijn en daarna bij de HSL. Daar zit voor de CDA-fractie de kern van het probleem. Het MIT is het resultaat van een verkeerde besluitvorming. Al het geld is voor de grote projecten ingezet en dat is ten koste gegaan van investeringen in lokale en regionale infrastructuur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zou de heer Leers op een punt willen corrigeren. De extra kosten zowel voor de Betuweroute als de HSL zijn uitsluitend ten koste gegaan van andere railprojecten en niet van regionale en andere weginfrastructuur, zoals ten onrechte door nogal wat mensen en in bepaalde kranten gesuggereerd wordt.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Daarvan ben ik mij zeer bewust. Ik kom daar dadelijk op terug. Er zijn meer projecten dan de HSL en de Betuwelijn. Ik denk aan de Westerschelde-oeververbinding en Duurzaam veilig. Het in zo ruime mate tegemoetkomen aan de projecten die ik zo-even noemde, heeft de financiële ruimte voor nu en de eerstkomende vijf jaar – de minister heeft gelijk als zij zegt dat het met name geldt voor railprojecten en openbaar vervoer – in zijn geheel uitgeput. Daardoor is een onevenwichtige verdeling ontstaan. Wat met de ene hand wordt gegeven, bijvoorbeeld de extra investering in het kader van Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB) en Transport in balans (TIB) moet onder druk van die megaprojecten weer worden teruggenomen. Voorzitter! Ik zeg het nog maar eens: wij behoeften niet over de gave van een orakel te beschikken om te kunnen zien aankomen dat het voortdurend moeten bezweren van meningsverschillen tussen de coalitiepartners wel een erg grote wissel zou trekken op de beschikbare financiële ruimte en dat het dus

uiteindelijk mis zou lopen. Ik heb er keer op keer op gewezen dat die rekening eens betaald moest worden en dat je niet kunt blijven opschuiven naar de toekomst. Ik moet zeggen – ik kijk nu met name naar mevrouw Verbugt voor wie ik blij ben dat zij er toch nog op tijd is – dat de VVD de tol betaalt voor haar lankmoedige houding, zowel bij de Betuwelijn als de HSL.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik ben erg verbaasd over hetgeen de heer Leers naar voren brengt. Mag ik daaruit concluderen dat ik in het vervolg bij alle besluiten die wij nog moeten nemen van de CDA-fractie ruime steun krijg voor een sobere en doelmatige inpassing van infrastructuur? Ik heb die steun van zijn kant vaak node gemist.

De heer **Leers** (CDA): Die reactie had ik verwacht. Daarvoor was mijn opmerking ook bedoeld. Bij de Betuwelijn presteerde de VVD-fractie het met acht moties voor meer dan 1 mld. extra aan middelen uit te trekken. De heer Blaauw, woordvoerder op dat terrein, diende aan het einde van de vorige kabinetsperiode die enorme stapel moties voor extra kosten in. Bij de HSL presteerde de VVD-fractie het, akkoord te gaan met een tunnel onder het Groene Hart van bijna 1 mld. extra. Ondanks gesputter is zij ermee akkoord gegaan. Neem mij dan niet kwalijk dat ik het wel heel erg dubbel vindt dat zij wel die projecten steunt, maar niet zegt tegen een marginale aanpassing van de A4 om ten behoeve van de mensen die er wonen te komen tot een fatsoenlijke inpassing van de infrastructuur. Dat vind ik onbegrijpelijk en daarop heb ik mevrouw Verbugt willen attackeren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb begrepen dat de heer Leers pleitte voor een lange diepe tunnel door het grasland van Midden-Delfland. De VVD-fractie heeft bij de HSL-zuid gekozen voor een oplossing tussen Amsterdam en Rotterdam die gezien de kosten de goedkoopste was. Helaas was de variant van de heer Leers duurder dan de variant van de minister. Ik stel wel even de feiten vast.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Ik stel vast dat de houding die de VVD nu etaleert

door projecten zoals bij de A4 er niet geloofwaardiger op wordt. De politiek van gesloten compromissen komt steeds verder af te staan van hetgeen de burger ervaart. Dat wilde ik even naar voren brengen. Ik keer terug naar het hoofdredactionele commentaar van de NRC. Het antwoord van minister Jorritsma blijft steken in het opzetten van een grote mond, zo staat er letterlijk. Maar met stellige uitspraken verdwijnen de files niet, wordt de geluidsoverlast bij Schiphol niet minder en rijden de treinen niet beter op schema. Natuurlijk, ik zeg het nog maar een keer, is er veel dat buiten haar macht ligt en moet zij rekening houden met allerlei maatschappelijke ontwikkelingen, waarop zij geen invloed heeft. Waar de krant terecht de vinger bij legt, is dat ieder begin van een politieke visie op al die uitdagingen ontbreekt. En daarom vind ik de titel "Minister van Stilstand" terecht. Er is zowel stilstand op de weg als stilstand in het denken. Het ministerie is daarmee, in plaats van het dynamische departement, eerder het departement van Verkeer en "Wat er staat" geworden. En, zoals bekend, staat er heel wat, iedere ochtend en avond op de weg.

Voorzitter! Ik kom bij de hoofdpunten van de CDA-kritiek op het MIT zoals dat nu voorligt. De minister gaf een aardige typering toen zij zei: het MIT zal nooit een avonturenroman worden. Daar heeft zij gelijk in. Maar dit MIT heeft wel verdacht veel weg van een griezilverhaal. Er vallen veel slachtoffers, de dader is altijd weer iemand anders en een "happy end" is ook ver te zoeken. Tijdens de begrotingsbehandeling van twee weken geleden werd de vinger al bij deze plek gelegd. Toen is met name de manier van opereren met betrekking tot de Vinex-locaties gehekel. Kamerbreed is uitgesproken dat het zomaar opzeggen van afspraken niet kan. Ook is er breed verzet aangetekend tegen de bezuinigingen op het spoor en op het openbaar vervoer en tegen het wegschuiven van projecten in de binnenvaart en bij de rijkswegen. Vandaag, bij de bespreking van dit MIT, zullen wij het allemaal nog eens dunnetjes overdoen. Ik verwacht echter niet dat dit veel zal helpen. Op voorhand meen ik nu reeds te kunnen stellen dat dit overleg in feite een overleg van de frustratie en de onmacht zal blijken te zijn. Ik hoop

mij te vergissen, maar afgaande op mijn ervaringen tot nu toe, zal de Kamer en met name de coalitie er nauwelijks iets aan kunnen veranderen. Immers, praktisch alle MIT-projecten worden vertraagd. Je ziet de vertraging overal terugkomen. De minister heeft naar mijn mening heel slim geredeneerd dat gedeelde smart, halve smart is. Natuurlijk zullen wij de minister allemaal confronteren met de vele problemen op het terrein van de infrastructuur. Maar de minister zal op haar beurt de Kamer, en vooral ook de coalitiepartijen, wijzen op het grote gebrek aan geld. Zij zal hun voorhouden dat de miljarden verslindende aanpassingen haar polsstok ernstig hebben bekort. En daarmee zal de cirkel wel weer rond zijn. De coalitiepartijen blijven in zeker opzicht gevangen van elkaar en gijzelen daarmee ieder perspectief op een oplossing. De enige mogelijkheid zal de vlucht naar voren zijn en er zullen vandaag wel allerlei ideeën over toekomstige inpassingspotjes voor de regio op tafel worden gelegd, waarmee op een elegante manier de problemen van nu naar de toekomst kunnen worden weggeschoven.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mogen wij van de heer Leers concrete keuzes verwachten bij de bespreking van dit MIT? Daar ben ik heel benieuwd naar.

De heer **Leers** (CDA): Als mevrouw Verbugt twee minuten wacht, krijgt zij die. Wat wij nog het meest schadelijk vinden van deze hele gang van zaken, is dat de minister met de door haar beoogde werkwijze het fundament onder de aanleg van infrastructuur weghaalt. Zij ondermijnt als het ware haar eigen beleidskader: het MIT. Dat MIT zou toch een brugfunctie moeten vervullen tussen het SVV en de begroting. Aan de waarde van die brugfunctie wordt nu in feite afbreuk gedaan. Daarmee wordt het vertrouwen van de burgers in de overheid en in de politiek geschaad. Dat vind ik echt een ernstige constatering. Ook het vertrouwen van bestuurders van lagere overheden in die van de hogere overheid wordt geschaad. Dat blijkt ook uit alle faxen en brieven die wij hebben ontvangen. Ik moet toegeven dat het MIT elk jaar wel weer iets

van een ritueel kent, van een grote druk van belanghebbenden op de Kamer om iets te gaan doen aan het ene of het andere project. Dit jaar is de klankkleur van de reactie echter toch anders. Ik vind die geprikkelder, venijniger maar vooral ook heel erg teleurgesteld. En dat kan ik heel wel plaatsen als ik kijk naar het wegval-len van al die afspraken.

Voorzitter! Het MIT 1998-2002 is het laatste MIT onder dit paarse kabinet en zal niet de geschiedenis ingaan als het meest geslaagde programma. Behalve de talrijke en ingrijpende verschuivingen waarover ik al heb gesproken en de daarmee gepaard gaande vertrouwensbreuk, moet ook een weinig florissant beeld worden geschetst van de mate waarin doelen op het gebied van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gerealiseerd. Er is een leuk staaltje in het MIT opgenomen, waarin wij aan de hand van kleuren kunnen zien of doelen worden gerealiseerd. Helaas moeten wij echter vaststellen dat op praktisch alle terreinen of het doel niet wordt gehaald of het tussendoel niet wordt gehaald. De vraag is eigenlijk of dat ooit gehaald kan worden.

Waarom constateert de minister dat alleen maar, waarom geeft zij niet aan wat zij vervolgens zal doen? Komt er dan een bijstelling van het beleid of worden de doelen bijgesteld? Dat wordt niet helder. In het MIT wordt alleen maar geconstateerd dat het doel niet wordt gehaald. Ik had dan graag toch ook wat meer informatie gehad over wat de minister daaraan denkt te doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik deel de zorgen van de heer Leers. Er zijn vorig jaar echter twee plannen gepresenteerd: Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans. Deze plannen hadden juist ten doel om de beleidsdoelstellingen zo veel mogelijk dichterbij te brengen. Heeft de heer Leers dat gemist?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb dat niet gemist. Er staat 2,35 mld. De verdeling heb ik ook redelijk paraat. Het probleem is dat wat met de ene hand wordt gegeven, in SWAB en TIB, met de andere hand wordt genomen als gevolg van de bezuinigingen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee. De heer Leers moet dan aantonen in

hoeverre het SWAB-programma is getemporiseerd ten opzichte van de plannen van vorig jaar. Dat is volgens mij het enige programma dat juist niet is getemporiseerd.

De heer **Leers** (CDA): Nee. Mevrouw Van 't Riet moet eens kijken naar de antwoorden op de vragen 6 en 15 over het Infrafonds. Daar staat heel mooi opgeplust wat de consequenties zijn. Ik deel overigens de goede bedoelingen van het SWAB met mevrouw Van 't Riet. Ik moet echter vaststellen dat het geld op de een of andere manier niet daar komt waar het thuishoort. Ik heb de weekendpost nog niet helemaal kunnen doorkijken. De minister heeft in een pak papier aangegeven wat de consequenties zijn. Misschien kan de minister daar straks verder op ingaan.

Voorzitter! De genoemde doelen worden dus niet gehaald. Wij vinden dat het doel in ieder geval moet blijven om de bereikbaarheid te verbeteren van met name onze mainports en economische centra. Deze goede bereikbaarheid moet ook duurzaam zijn. Dat wil zeggen dat deze uitnodigt tot verantwoord gebruik en dat deze goed in de omgeving moet zijn ingepast. Op dat punt verschillen wij niet van opvatting met de regering. De middelen die worden ingezet om deze doelen te bereiken zijn echter onvoldoende. Dat komt vanwege de bezuinigingen. Ik heb de HSL en de Betuwelijn genoemd. De bezuinigingen slaan op het tweede tactische pakket. Het komt ook door de bezuinigingen op het wegenprogramma als gevolg van de meerkosten voor de Westerschelde-oeververbinding, de uitvoering van het programma Duurzaam veilig en de Vierde nota waterhuishouding. Ook deze leggen een claim op de beschikbare ruimte. In totaal zal er in de planperiode van dit MIT, dus tot het jaar 2002, ruim 1,2 mld. bezuinigd moeten worden op spoorprojecten en 465 mln. op de aanleg van Rijkswegen. Na deze periode zal op Rijkswegen, althans voorzover ik heb bekeken, nog eens 820 mln. moeten worden geschrapt. Dan heb ik het nog niet eens over het duurder worden van projecten! Ik wijs daarbij op de 2,4 mld. extra kosten die met de Vinex-projecten samenhangen. Dit betekent een enorme druk op de beschikbare

middelen en op de mogelijkheid om projecten te realiseren.

Bij de begrotingsbehandeling is duidelijk geworden dat de minister zegt de hoogste prioriteit te willen geven aan de oplossing van de Vinex-locaties. Daarna komt voor haar de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en vervolgens het wegwerken van de bezuinigingen op het railprogramma. Dat heeft zij zo-even herhaald. Het probleem is echter dat alles met elkaar samenhangt. De aan de orde zijde Vinex-projecten hebben betrekking op spoor, wegen en openbaar vervoer. Het oplossen van het ene knelpunt is afhankelijk van het wegwerken van een ander knelpunt. In mijn tekst heb ik de vraag aan de minister staan om aan te geven hoe zij omgaat met de motie-Van 't Riet. Dat hebben wij inmiddels begrepen. Er ligt overigens nog een amendement-Reitsma. Misschien kan de minister dat in haar oordeel betrekken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Onaanvaardbaar.

De heer **Leers** (CDA): Dat zal ik meenemen.

Voorzitter! Ook met dit amendement en met deze moties zijn helaas niet alle problemen op te lossen. Wij vinden dan ook dat het kabinet verplicht is om verder te zoeken naar oplossingen en dat het niet kan volstaan met het slechts constateren van de financiële problematiek. Uit de wijzigingsvoorstellen zoals zij ons worden voorgelegd in het MIT blijkt in ieder geval dat er gemeenschappelijk afkeer van en frustratie over bestaat. Wij vinden dat dit moet veranderen.

Ik richt mij nu tot mevrouw Verbugt. Het CDA wil niet passief toekijken en zeggen van: het is niet onze zaak, los het maar op! Wij willen proberen aan te geven waar naar onze mening ruimte ligt. Die ligt er wat ons betreft vooral bij het versoberen en versneld privaat financieren van de grote projecten, zoals de HSL en de Betuwelijn. Ik ga de discussie over de HSL niet overdoen. Wij hadden de HSL echter het liefst via bestaand spoor gerealiseerd gezien. Ik weet dat daar anders gekozen is. Wij vinden dat niet de goede keuze. Het gaat er vooral om dat de gemaakte keuze, namelijk de HSL in het Groene Hart via een tunnel, het symbool is geworden van weggegooid geld. Dat

geld had elders veel betere gebruikt kunnen worden. Ik wil vanaf deze plaats de minister en de paarse-coalitiepartijen dringend verzoeken, de aanleg van een boortunnel van 6,4 kilometer onder het Groene Hart te heroverwegen en ook het alternatief van een conventionele "cut and cover"-tunnel in de beschouwing te betrekken. Dat is dus een tunnel die men gewoon in het groen neerlegt en laat afzinken. Dat is een veel goedkopere oplossing, waardoor veel geld kan worden vrijgemaakt. Ik heb begrepen dat een boortunnel ongeveer 900 mln. duurdere is dan een open tunnelbak. Met een gesloten bak kom je misschien op de helft uit. Het is in ieder geval ook een oplossing met aanzienlijk minder risico's van budgetoverschrijdingen als gevolg van allerlei technische problemen. Ik verwijs maar even naar de boorproblemen bij de Heinenoordtunnel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dit alles roept bij mij toch op z'n minst een vraag op. In het debat over de HSL heb ik een voorstel gedaan om voor de tunnel een cut and cover-oplossing te kiezen, omdat die goedkoper was. Ik stond daarin helemaal alleen in de Kamer. Van de kant van de heer Leers kwam er geen steun. Het CDA koos voor de veel duurdere variant over bestaand spoor. De heer Leers houdt wel een prachtig verhaal, maar hij vergeet wat hij eerder heeft gezegd. Hij heeft ook gezegd, dat het CDA nu kiest voor private financiering, maar volgens mij heb ik daar ook voor gekozen toen ik het kabinet steunde in het besluit over de PKB HSL-zuid. Daar zat de private financiering in. In dat opzicht heb ik van de heer Leers nog niets nieuws gehoord, alleen standpunten die hij eerder niet innam en waarmee hij afwijkt van zijn eigen lijn. Desondanks zit ik nog steeds met spanning te wachten op de keuzes die hij wil maken voor het MIT.

De heer **Leers** (CDA): Het is hartstikke fijn om dit te horen, want ik begrijp nu opeens dat ik een medestander heb. Ik zal straks een motie indienen. Ik begrijp dat mevrouw Verbugt mijn idee steunt om de tunnel niet in een geboorde vorm aan te leggen, maar met cut and cover.

Wij hebben in eerste instantie gepleit voor een totaal andere route, buiten het Groene Hart om. Neem mij dan niet kwalijk dat ik niet allerlei ideeën van mevrouw Verbugt die wel door het Groene Hart gaan ga steunen. Het is gelopen zoals zij terecht zegt. De meerderheid heeft besloten om wel door het Groene Hart te gaan. Prima, laten wij dan de tunnel fijn samen aanleggen zoals zij hem zelf al had willen aanleggen. Zij krijgt mijn steun. Ik zal een motie indienen. Ik ben benieuwd of zij die steunt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik dan wel vragen hoe het CDA tegen een democratisch genomen besluit aankijkt? De Kamer heeft dat na rijp beraad en een lang debat genomen. Is dat voor het CDA een wegwerpartikel? De fractie van de VVD was ook geen voorstander van de Vinex, want wij zagen het probleem vier jaar geleden al op ons afkomen, door het totaal ontbreken van mevrouw Maij bij het dragen van verantwoordelijkheid voor het convenant. Wij nemen daar nu echter verantwoordelijkheid voor en willen constructief meedenken over een oplossing. Is voor de heer Leers een democratisch genomen besluit een wegwerpartikel?

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk niet, maar het denken mag niet stilstaan. Ik begrijp dat mevrouw Verbugt altijd heeft gepleit voor een andere vorm van tunnelaanleg, maar nu zien wij dat de financiële nood ons boven het hoofd groeit. Vindt zij het dan gek dat ik vraag, dat alsnog te heroverwegen?

De heer **Schutte** (GPV): Dan heb ik een informatieve vraag. De CDA-fractie wil nu middelen vrijmaken voor een versoberde uitvoering van het tracé ten noorden van Rotterdam. Betekent dit dat middelen die vrijkomen aangewend moeten worden voor een heroverweging van het gebied ten zuiden van Rotterdam? Daar zijn destijds wensen niet gehonoreerd. Of wil de heer Leers daar niet meer over praten? Gaan de extra middelen alleen naar andere voorzieningen?

De heer **Leers** (CDA): Daar heeft de heer Schutte best een punt. Ik heb aangegeven dat ik gelet op de nijpende financiële problematiek een geboorde tunnel een te dure oplossing vindt. De mensen zeggen

terecht, dat het weggegooid geld is dat er wel een tunnel onder het Groene Hart, onder de koeien door, komt maar bij hen niet. In dat kader vraag ik mij af of het niet te overwegen is, die tunnel alsnog door middel van een andere techniek, de cut and cover-techniek, aan te leggen. Daarmee zou je hem gestrekter kunnen maken. Er is dan een oplossing voor Hoogmade en andere plaatsen die de tunnel gestrekter zouden willen hebben. Een gestrekte vorm levert ook nog eens tijdswinst op. Een deel van de opbrengst kan vervolgens ingezet worden voor een aantal nuttige zaken. Ik denk dan in de eerste plaats aan aspecten van het gestrekter maken van de tunnel, want ik vind wel dat het Groene Hart er ook profijt van moet hebben. In de tweede plaats kunnen wij bekijken, of wij niet door te schuiven ook elders problemen kunnen oplossen.

De heer **Schutte** (GPV): "Elders", is dat dan ook in het overige deel van het vastgestelde tracé van de HSL of dat elders in het land, bij andere voorzieningen?

De heer **Leers** (CDA): U zult net zo goed als ik moeten vaststellen, dat wij te maken hebben met een financieel tekort. Wij moeten nog praten over het Develgebied, waarover nog overleg gaande is. U en ik waren zeer voor dat Develgebied. Straks komt die PM-post nog eens bovenop de financiële problemen die wij nu al signaleren. Ik nodig u van harte uit, om met ons mee te denken over een andere aanleg van de tunnel. Als er straks geld vrijkomt, moeten wij bekijken hoe wij dat geld op een goede manier verdelen, zodat allerlei projecten niet bij wijze van spreken over de rand verdwijnen.

De **voorzitter**: Ik zag dat nog drie mensen willen reageren. Ik stel voor, het daar even bij te laten en de heer Leers daarna zijn betoog te laten vervolgen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik zou de heer Leers willen vragen waarom hij nu toch met tamelijk groot gemak terugkomt van eerdere besluitvorming, terwijl het CDA twee weken geleden, toen er in zeer voorzichtige bewoordingen werd gesproken over een heroverweging van het besluit inzake de A73,

moord en brand schreeuwde omdat het zeer ongepast zou zijn als de Kamer eenzijdig besloot, terug te komen van een besluit. Het lijkt mij dus dat de heer Leers met twee maten meet. Als hij een verzoek deed om de gemeenten in Zuid-Holland en de provincie Zuid-Holland zichzelf nog eens de vraag te laten stellen of zij met een andere techniek besparingen zouden willen inzetten voor een aantal betere inpassingen of een langere tunnel onder het Groene Hart, zou het wat anders zijn, maar dan nog zou hij niets "verdienen" voor wegen en andere zaken waarvoor hij zich zo zegt in te zetten. Maar ik snap niet waarom de heer Leers nu een motie wil indienen om de techniek te veranderen, terwijl hij als het om de A73 gaat, moord en brand schreeuwt omdat het onsportief zou zijn om van eerdere besluiten terug te komen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Nu valt de heer Van Heemst mij toch tegen. Anders volgt hij heel alert alles in de media; heeft hij niet vernomen dat onlangs geïnventariseerd is wat alle gemeenten in het hele gebied eigenlijk wensen? En inderdaad, dat is een meer gestrekte tunnel, via de "cut and cover"-techniek. Zo kom ik tot het zeer simpele antwoord dat dit voorstel in de regio zelf gesteund wordt, terwijl dat bij de A73 niet zo was. De gemeenten in het Limburgse zijn, misschien met uitzondering van de gemeente Weert, faliekant tegen het opnieuw verplaatsen van het tracé van de oostkant naar de westkant. In het Groene Hart zijn praktisch alle gemeenten een groot voorstander van aanleg van de tunnel op de manier die ik bepleit.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar waar is dan die brief van de provincie Zuid-Holland en van de zes betrokken gemeenten waarin zij een klemmend beroep op de Tweede Kamer doen om het besluit inzake de HSL-zuid qua techniek te heroverwegen? Dit is het cruciale punt; in het ene geval zegt u dat de provincie Limburg zich verzet, zodat het besluit niet heroverwogen dient te worden, terwijl u in het andere geval zonder vraag, verzoek of brief van de betrokken overheden met een motie vanuit de Tweede Kamer een verandering wilt afdwingen.

De heer **Leers** (CDA): Dit is onzin. Er

is een heel duidelijk signaal gegeven. Het AD had een paar weken geleden een bijlage waarin per gemeente werd aangegeven wat de wensen op dit terrein in het Groene Hart waren. Die bijlage sprak boekdelen; er bleek dat de meeste gemeenten aldaar een voorstander van een eenvoudiger uitvoering van de geplande tunnel waren. Ik weet niet of zij brieven hebben geschreven aan u of aan de minister en ik weet ook niet of er brieven van de provincie zijn. Ik heb overigens ook geen brieven uit Limburg gezien waarin gevraagd zou worden om nu weer de westkant te kiezen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, daar schrijft men brieven om ons dat in ieder geval niet in ons hoofd te laten halen.

De **voorzitter**: Ik denk dat dit punt nu voldoende besproken is. Nu mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! GroenLinks heeft bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voorgesteld om de meerkosten van de HSL met een heffing op korte vluchten te betalen, aangezien de HSL juist bedoeld is als alternatief daarvoor. Wat vindt de heer Leers van een dergelijke oplossing? En vindt hij niet dat ook bij de Betuwelijn een heroverweging op haar plaats is, omdat gefaseerde aanleg daarvan een goede oplossing zou zijn?

De heer **Leers** (CDA): Daar kom ik zo dadelijk uitgebreid over te spreken. En die heffing vind ik op zichzelf een sympathieke gedachte. Ik heb ook begrepen dat mainport Schiphol zelf een nieuwe strategische positie heeft gekozen en dat men juist korte vluchten zoveel mogelijk wil overlaten aan de trein. Dat vind ik op zichzelf een goede zaak, dus die heffing vind ik een prima idee, maar wij moeten wel zo reëel zijn om in te zien dat die alleen op internationaal niveau te bewerkstelligen zou zijn. De nieuwe positionering van Schiphol steunen wij in ieder geval van harte, want natuurlijk moeten wij proberen, zoveel mogelijk mensen in die snelle trein te krijgen, want anders halen wij de 40% substitutie die de minister steeds heeft genoemd, helemaal nooit. Ik ben het er dus van harte mee eens, maar laten wij ons niet rijk rekenen met

iets wat in de praktijk nog moet blijken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik krijg steeds meer de indruk dat de heer Leers de discussie over de HSL wil heropenen, ook omdat hij de knelpunten noemt waarbij de eventuele meerkosten betaald zouden kunnen worden door gebruik te maken van een andere techniek. Is het CDA dat inderdaad van plan? Wanneer wil het CDA dat gaan doen? Wil men het bij de formatie afdwingen? Zet het CDA het in het verkiezingsprogramma? Ik ben benieuwd naar de voortgang.

De **voorzitter**: De vraag is duidelijk. Ik wil de interrupties en de antwoorden daarop graag zo kort mogelijk houden.

De heer **Leers** (CDA): Ook de HSL, met haar financiering, staat in dit MIT. Wat belet mij dan, daarover te spreken? Er komt nog bij dat ook in deze zaal mensen zitten die belang hebben bij een goede inpassing in dat gebied. Zij verwachten van ons dat wij de strijd niet zomaar staken en dat wij nog steeds voor hen opkomen om die inpassing te realiseren. Dat geldt bijvoorbeeld voor Hoogmade en het Develgebied. Wij praten daar nog apart over. Dat punt is nog steeds niet weg. Als wij praten over de verdeling van het geld en over de toekomstige indeling van de projecten, hoort dit punt er ook bij. Neem mij dan niet kwalijk dat ik onder druk van de grote financiële problematiek straks een motie op tafel leg om te komen tot de heroverweging van een naar mijn mening veel te duur besluit. Ik kondig die motie dus vast aan. Voorzitter! Ik ga meteen door naar de Betuwelijn. Ook hierbij doet zich een ernstige situatie voor. De minister dreigt draagvlak te verliezen. De kosten van dit project nemen nog steeds toe. De twijfels over de rentabiliteit helaas ook. Ik zeg nog eens helder dat de CDA-fractie steeds achter dit project heeft gestaan, vaak dwars tegen veel bestuurlijke en maatschappelijke gevoeligheden in. Wij krijgen daar niet altijd dank voor. Wij willen op dit punt nog steeds onze verantwoordelijkheid nemen, maar met de aanpak die de minister volgt, worden ook voor ons langzamerhand grenzen bereikt. Wij zijn tegen het nog duurder maken van dit project,

bijvoorbeeld door de double stack, als daar geen extra externe financieringsbronnen tegenover staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben afgelopen zomer de voortgangsrapportage Betuweroute behandeld. Daar was ook een lid van de CDA-fractie bij aanwezig.

De heer **Leers** (CDA): Dat was ik zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat was de heer Reitsma.

De heer **Leers** (CDA): Daarin vergist u zich. Ik was er zelf bij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In die voortgangsrapportage zat het bedrag. Toen heeft niemand van de CDA-fractie gezegd dat het niet moest.

De heer **Leers** (CDA): Zal ik het stenogram erbij halen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft er toen vragen over gesteld. Daarna heb ik niets meer gehoord. Dan mag ik ervan uitgaan dat u ermee akkoord gaat. U kunt ook een motie indienen, waarin staat dat u het niet wilt.

De heer **Leers** (CDA): Ik beloof u dat ik in tweede termijn de letterlijke woorden uit het stenogram zal geven. Ik heb er zelf bij gezeten. Ik weet het al te goed, want ik heb u toen voorgehouden dat dit project in grote problemen dreigde te komen, omdat de private financiering ontbreekt. Die financiering schuift op. U moet nu wel contracten aangaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het nu over de double stack. U komt dadelijk nog te spreken over de private financiering, dacht ik. Wij hebben in de voortgangsrapportage opgenomen dat er 150 mln. extra nodig was om de twee tunnels geschikt te maken voor double stack. Als u dat aan het einde van de rit niet had gewild, had u het verslag van het algemeen overleg op de agenda kunnen plaatsen. Ik heb echter nooit meer iets gehoord. Daarom ga ik ervan uit dat de Kamer, inclusief het CDA, ermee akkoord gaat.

De heer **Leers** (CDA): Dat vind ik een beetje flauw. Wij hebben een

duidelijke weerstand op tafel gelegd tegen het uitvoeren van vergrote tunnels, omdat er geen enkele zekerheid is dat er ooit double stack gereden zal worden. Sterker nog, de minister zegt zelf dat het niet gaat gebeuren. De minister zegt: de Betuwelijn wordt niet geschikt gemaakt voor double stack, maar wij gaan de tunnels nu al wel op een grotere diameter brengen. Ik vind dat onzin, want dan moeten wij straks alle tunnels op een grotere diameter brengen. Bovendien moeten ook in Duitsland alle tunnels een grotere diameter krijgen. Waarom gaan wij dan dat geld uitgeven? Dit heb ik gezegd in het debat over de voortgangsrapportage. Ik blijf daarbij. Ik zal het straks letterlijk voorleggen.

Voorzitter! Wij maken ons grote zorgen over de financiering van het project als geheel. Nog steeds is de beoogde externe financiering van 1,6 mld. niet rond. De buffer die oorspronkelijk in het plan zat, voor het geval de private financiering niet zou lukken, is gebruikt voor aanpassingen. Er is dus niets om op terug te vallen. Ondanks de toezegging van de minister om ons helder te informeren...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het buitengewoon interessant wat u zegt, maar er heeft nooit een buffer in gezeten. Was het maar zo.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect voor de minister, maar zij moet haar dossier beter bestuderen. Die buffer voor de externe financiering is bij de vorige besluitvorming in de Kamer weggeamendeerd om daarmee leuke dingen te doen voor de verbetering van de uitvoering.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Leers zijn betoog afmaakt. De minister krijgt dadelijk nog alle gelegenheid om te reageren.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Er is rondom de Betuwelijn geen enkele garantie dat volgend jaar niet opnieuw een grote greep in de pot moet worden gedaan om het ontbreken van de externe financiering te compenseren, met alle gevolgen van dien voor de andere railprojecten. Daarom wil ik graag weten hoe het staat met de externe financiering. Ik vind dat de minister op z'n minst de zekerheid moet geven dat die financiering er komt. Ik

zeg nog eens nadrukkelijk dat wij geen voorstander zijn van een gefaseerde uitvoering van het project, omdat ik bang ben dat van uitstel alleen afstel komt. Maar als de minister er niet in slaagt, de financiering van het hele project verantwoord rond te krijgen, komt de aanleg vanzelf op losse schroeven te staan. Hoe kijkt de minister aan tegen een aanbod van particulieren om de Betuwelijn grotendeels privaat aan te leggen? Daarbij is het combiroadconcept genoemd waarvan de heer Stellingwerf een groot voorstander is. Kan de minister ook heel duidelijk alle twijfels wegnemen die er zijn met betrekking tot de noordtak? Ook dat is een punt van grote zorg.

Voorzitter! Ik kom nu bij het derde grote project, de Westerschelde-oeververbinding. De rekening daarvan is als een koekoeksei binnen de rest van de overige infraprojecten gelegd. De financiering van dit project zou, volgens afspraak, volledig via private financiering lopen, totdat vrij plotseling bleek dat de minister nog eens extra 155 mln. nodig had. Bij de behandeling in de Kamer op 30 september jl. hebben wij er nog over gesproken en toen zei de minister dat die extra financiering gevonden zou kunnen worden zonder dat andere projecten vertraagd zouden worden. Ik heb het stenogram op dat punt nog eens nagelezen waar de minister zei: wij kunnen de periode van tolheffing verlengen of wij kunnen het halen uit het rendement van het project. Ik verwijs naar pagina 4 van het stenogram. In ieder geval zou het binnen het beschikbare budget kunnen worden uitgevoerd. Maar nu zien wij dat de rekening wordt neergelegd bij de wegen. Wij zijn daar hoogst onaangenaam door getroffen. Die extra claim frustreert met name het Planstudieprogramma rijkswegen, waardoor het tempo van de aanleg van belangrijke rijkswegen, waaronder de N57 in Zeeland zelf, stevig wordt ondermijnd. Wij achten dat niet aanvaardbaar en vragen de minister te doen wat zij de Kamer heeft voorgehouden, namelijk een oplossing zoeken voor de gerezen problemen bij de Westerschelde oeververbinding zelf. Omdat het bij dit onderwerp past, voeg ik hieraan toe dat wij vinden dat ten aanzien van de WOV onvoldoende is nagedacht over de gevolgen die de verkeersafwikkeling zal hebben voor

de N61. Dat is de brug over het kanaal Gent-Terneuzen bij Sluiskil. Als straks die Westerschelde oeververbinding klaar is, zal de druk op die brug, die vaak openstaat, toenemen. Op termijn zullen wij toch over moeten gaan tot de bouw van een tunnel of iets dergelijks. Die weg is nu al dagelijks verstopt. Graag krijg ik hierop de reactie van de minister.

Voorzitter! In het voorafgaande heb ik al een aantal belangrijke hoofdpunten van ons bezwaar aangeroerd. Ik heb aangegeven dat wij het zeer betreuren dat het vertrouwen is ondermijnd en ik heb ook de mogelijkheden aangegeven die wij zien om door een soberder uitvoering geld te sparen. Ik wil de rest van mijn tijd gebruiken om een aantal projecten langs te lopen. Ik zal dat doen in hoofdlijnen want er is over heel veel projecten erg veel te zeggen. Ik zei al dat de minister de ellende heeft uitgesmeerd over alles zodat ik overal wel iets over kan zeggen. Ik kan dat, gelet op de tijd niet doen. Ik heb dan ook een bijlage gemaakt met vragen en ik verzoek de minister om die eventueel schriftelijk te beantwoorden. Op de hoofdpunten zal ik nu kort ingaan. Ik begin bij de railinfrastructuur openbaar vervoer.

De minister zegt dat het openbaar vervoer voor haar de belangrijkste prioriteit is.

De **voorzitter**: Ik wil even een opmerking maken. U heeft een aantal schriftelijke vragen aan de minister gesteld met het verzoek om die te beantwoorden. Misschien is het aardig voor de overige collega's als zij kennis kunnen nemen van die schriftelijke vragen.

De heer **Leers** (CDA): Dat is mogelijk.

De **voorzitter**: Uw vragen worden dus rondgedeeld aan de overige leden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mag ik een vraag van orde stellen? Maken die vragen dan ook onderdeel uit van de beraadslaging? Zo'n methode zouden wij dan allemaal kunnen toepassen. Voor kleine fractie met heel weinig spreektijd is dat interessant. Ik kan ook wel een lijst met vragen en opmerkingen indienen. Wordt dat de gewone procedure?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom krijgen wij die vragen niet van tevoren? Dan had ik ze al kunnen beantwoorden.

De heer **Leers** (CDA): Dat geef ik toe. Er zijn veel vragen over projecten die van tevoren beantwoord kunnen worden, maar terwijl ik aan het werk was en mijn meningsvorming over de MIT groeide, kwam ik nog allerlei problemen tegen. Vorig jaar heb ik het ook zo gedaan en toen vond u het een prima gedachte. Ik meende dat ik het dit jaar wel weer zou kunnen doen.

De **voorzitter**: Het is inderdaad eerder gebeurd en in die zin is het niet nieuw.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik deel de opvatting van de heer Leers dat je soms gaandeweg nog vragen hebt. Daarom hebben wij een tweede ronde ingelast. Hij had daaraan gewoon kunnen meedoen, want er is in de procedure in voorzien.

De heer **Leers** (CDA): Als u het niet wilt, vind ik nog wel een andere gelegenheid. Ik vroeg dit gewoon op een nette manier.

De **voorzitter**: Desalniettemin denk ik dat de overige leden zeker belangstelling hebben voor die vragen. Ik stel dan ook voor, dat ze worden rondgedeeld.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het openbaar vervoer heeft de belangrijkste prioriteit bij het ministerie, maar toch moet ik vaststellen dat daar de grootste bezuinigingen plaatsvinden. Dat is opmerkelijk. Er is al genoeg gezegd over de bezuinigingen op het Tactisch pakket, het openbaar vervoer in het algemeen. Ik vind het in ieder geval niet helder. Misschien kan de minister aangeven wat die grootste prioriteit inhoudt. Laat ik de projecten eens langslopen. Ik begin met de verkenningfase, waaronder ik de lightcombinairaildiscussie vat. Ik dank de minister voor de brief en de notitie van de afgelopen week. Er zijn zes projecten uitgekozen, die zich volgens de minister kenmerken door een perspectief en door goede spreiding over het land. Ik ben dat slechts ten dele met haar eens. Niet alleen wordt door het comité floralijn geklaagd dat de minister de florarail onvoldoende recht doet. Volgens insiders heeft dit

project het meeste kans als pilot voor lightrail. Het scoort positief op alle criteria die de minister hanteert, maar in het MIT vinden wij het niet terug. De klachten vind ik dus begrijpelijk. Kan de minister aangeven waarom het project niet is opgenomen?

Ook mis ik aandacht voor de lightrailmogelijkheden in Brabant, een congestievol gebied met toenemende mobiliteitsproblemen. Afgelopen week hebben de commissaris van de koningin en vijf burgemeesters van de Brabantse steden ons nadrukkelijk op dit punt gewezen. Zij hebben voor ons een Brabantmanifest ontvouwd en zullen de minister morgen een bezoek brengen. De minister zal zich bij die gelegenheid mijn woorden herinneren. Ik hoop dat zij openstaat voor discussie en voor de aangebrachte ideeën en neem aan dat wij nog apart over de lightrailnotitie zullen spreken.

Nieuw in het verkenningenprogramma is de verbetering van Rotterdam centraal station in verband met de HSL-zuid. Dat is prima, maar hoe staat het dan met de koppeling tussen het centraal station en de Hofpleinlijn? Ook de relatie met het IJsselmondeproject, dat in het MIT niet meer voorkomt, is onhelder. Hoe staat het overigens met de aansluiting van Breda op de HSL-stations Rotterdam en Antwerpen, de binnenlandse HST? De kosten daarvan zijn niet in het HSL-budget opgenomen. Wanneer kunnen wij de verkennende studie met betrekking tot de HST rond Breda in ontvangst nemen? Wij hebben overigens de indruk dat het project steeds duurder wordt en telkens wordt uitgesteld? De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol, waarin de HSL een belangrijke rol moet spelen, komt op die manier stevig onder druk te staan, zeker als wij ook nog de vertragingen bij de A5 en de Utrechtboog in ogenschouw nemen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Leers zegt in verwijtende zin dat het HSL-project langzaam vordert, terwijl hij een halfuur geleden een mega-ingreep opperde in de besluitvorming over het project. Die ingreep zou hoogstwaarschijnlijk jaren extra uitstel opleveren.

De heer **Leers** (CDA): Waarom zou dat jaren extra uitstel opleveren?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U haalt waarschijnlijk zoveel overhoop, dat een deel van de PKB-procedure moet worden overgedaan. Uw eerste verzoek is: laten wij er nog eens twee, drie, vier jaar goed voor gaan zitten. Een halfuur later verwijt u de minister dat het allemaal zo traag gaat rond die HSL.

De heer **Leers** (CDA): Binnen het HSL-project heb ik mijn noden neergelegd. Ik accepteer dat de minister kennelijk niet over bestaand spoor wil gaan, dus de keuze voor het Groene Hart blijft de enige optie. Daarbinnen is echter sprake van een bandbreedte en binnen die bandbreedte is het toepassen van een andere techniek heel wel mogelijk zonder allerlei procedurele rompslomp. Het verwijt van de heer Van Heemst dat ik de HSL met tientallen jaren wil uitstellen, is echt onzin.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zei: twee à drie jaar. Morgen zal ik u het stenogram laten zien.

De heer **Leers** (CDA): U zei: drie à vier jaar. Ik geef toe dat ik het verdubbeld heb. Nogmaals, ik vind het verwijt van de heer Van Heemst onzin. De minister zegt dat onder meer de HSL effect heeft op de bereikbaarheid van Schiphol. Ik stel vast dat de HSL alleen maar vertraagd wordt. Ik hoop dat de minister daarop wil reageren. Ik ben benieuwd naar de exploitatieverliezen op de Thalys. Wij hebben de indruk dat die een veelvoud bedragen van de extra kosten die de NS hebben van de OV-jaarkaarthouders. Over die onrendabele reiziger klaagt het bedrijf steen en been, maar over de onrendabele internationale reiziger is het angstvallig stil, in de hoop dat het prestigeproject HSL het allemaal wel goed zal maken. Ook het tekort dat nu op de HSL wordt geleden – het gaat echt om tientallen miljoenen gulden – moet echter door de gewone reiziger worden opgebracht. Het moet nog maar blijken of de NS straks de exploitatierechten van de HST verwerven. Waarom horen wij daar niet iets meer over? Heeft de minister op dit punt niet een veel krachtiger wapen richting de NS dan te dreigen met welke maatregel dan ook of zakken met geld?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Vindt u dat de minister de huidige

exploitatietekorten moet betalen en doet u daar een dekkingsvoorstel voor?

De heer **Leers** (CDA): Integendeel, maar je zou bij de aanbesteding van de HSL – ik heb begrepen dat er moet worden ingeschreven – eens kunnen kijken wat het oplevert en wat er over en weer kan worden overgestoken. Ik kom bij de HSL-oost. Ik heb begrepen dat de aanleg van nieuw spoor totaal onrendabel is en dat er zal worden volstaan met een HST over bestaand spoor. Datzelfde geldt voor de HSL naar Berlijn via Twente. Kan de minister zeggen of dit klopt? Is die HSL naar Berlijn via Twente definitief van de baan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De heer Leers noemt nu drie HSL's: Oost, Zuid en via Twente naar Berlijn. Het verkiezingsprogramma van het CDA zet in op drie HSL's. Betekent dit dat wat hem betreft een hogesnelheidsverbinding naar Noord-Nederland niet op de agenda hoeft?

De heer **Leers** (CDA): Jawel. Ik heb alleen een vraag aan de minister. Voorzover ik het goed heb begrepen blijkt uit onderzoek van Railned dat alle HSL's zowel naar het oosten als naar het noorden onrendabel zijn, zeker als ze worden aangelegd op nieuw spoor. Wat is de consequentie daarvan? Wij kiezen voor drie HSL's. Mag ik dan eerst eens weten wat dit kabinet wil? Het kabinet regeert toch?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar ik tel er nu al vier als ik uw wensen optel. Het wordt wel heel duur, mijnheer Leers.

De heer **Leers** (CDA): Dat had u zich moeten realiseren toen u de HSL door het Groene Hart aanlegde, mevrouw Verbugt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wil de heer Leers mij vertellen dat de VVD heeft gekozen voor een duurdere variant? Wij hebben steeds ingezet op de goedkoopste variant. Dat is onze keuze geweest. Als u een goedkopere had geweten, was ik daarin zeer geïnteresseerd geweest.

De **voorzitter**: Dit is een herhaling van de discussie. Ik stel voor dat de heer Leers zijn betoog vervolgt.

De heer **Leers** (CDA): Wij vinden elkaar straks wel in de motie. Wat de 25 kV-discussie betreft, zou ik graag meer duidelijkheid willen hebben. Wat gaan wij daarmee doen? Ik lees er niets meer over in het MIT. Dat zal ook vele miljarden gulden kosten. Wij kunnen dat niet blijven uitstellen, ook niet voor het binnenlandse verkeer. De spoortunnel Delft is een gebed zonder einde. De minister stelt klip en klaar in het MIT dat dit project voor haar geen hoge prioriteit heeft. Dat blijkt ook wel uit haar uitwijkmanoeuvres om vooral dit project niet te hoeven realiseren. Nu weer zal de verkenning niet eerder ter hand worden genomen dan nadat het afwegingsmechanisme is ontwikkeld. Toen ik dat las, moest ik denken aan Roberta Flacks song "Killing me softly". Wij blijven het hiermee oneens en dringen er bij de coalitiepartijen op aan om met ons de toezeggingen aan de bewoners en bestuurders waar te maken. Is het de minister overigens bekend dat de NS stoptreinen naar Rotterdam en Den Haag wil laten vervallen, juist in verband met capaciteitsproblemen? Ik verwijs naar een brief van 23 juli van de NS aan de gemeente Delft. De minister heeft telkens gezegd: er is geen enkel capaciteitsprobleem; dat kan doorgaan. Ik vind dat vreemd. Ook de viersporigheid tussen Lage Zwaluwe en Dordrecht is een probleem. Nu al zijn er grote opstoppingen. Straks zullen er twaalf treindiensten per uur per richting moeten komen en dan moet er ook nog eens de binnenlandse HST komen. Die viersporigheid moet wat ons betreft zo snel mogelijk in de verkenningentabel worden opgenomen. Kan de minister er iets over zeggen? Ik kom bij het planstudieprogramma. De plannen betreffende het Randstadspoor worden in het MIT ernstig vertraagd. Dat heeft ook consequenties voor de Vinex-ontsluiting. Ik verzoek de minister om aan te geven of zij in het licht van de eerder ingediende amendementen in staat is om het Randstadspoor naar voren te halen. Ik vraag dit ook naar aanleiding van de brief die zij ons heeft toegestuurd. Waarom staat de integrale spoorverdubbeling Leiden-Woerden niet in het MIT? Dan kom ik bij het realisatieprogramma. Een groot aantal

projecten zal vertraging oplopen – ik noem Liempde-Eindhoven, Schiphol en de Flevolijn-Oost – terwijl het project Rotterdam-Alexander/Nieuwerkerk aan de IJssel gewoon blijft staan. Ik heb evenwel van de NS begrepen dat zij daar nou net geen behoefte aan hebben. Aan andere projecten hebben zij wel behoefte, maar aan dit niet. Mijn vraag is dan wie uiteindelijk de prioriteit van al die projecten bepaalt. Kan de minister zeggen hoe dit wordt gedaan?

Dit brengt mij bij het goederentransport. De goederenlijn Bergen op Zoom-Antwerpen, lijn 11, is een belangrijke spoorlijn. Zij is zelfs zo belangrijk dat zij is opgenomen in de TEN, de trans-Europese netwerken. Onlangs heeft de minister ons de vierde partiële herziening van het SVV aangeboden om die lijn straks uit te voeren. Ook deze lijn is echter weer opgeschoven naar het jaar 2002. Het punt dat ik wil maken, is dat deze lijn volgens mij uitstekend volgens de combiroadtechniek gerealiseerd kan worden. Ik verzoek de minister dan ook om in het planstudieprogramma die mogelijke uitvoeringswijze nadrukkelijk te onderzoeken en eventueel de bedenker van het concept bij de planuitwerking te betrekken, niet alleen technisch, maar ook in financieel-exploitatieve zin. Ik overweeg op dit punt zelfs een motie in te dienen om dit goede technische idee te betrekken bij de uitvoering van een spoorlijn die hier volgens mij zeer geschikt voor is. Ik kom op het Rail service centre Twente. Dat er niet altijd voortgang wordt geboekt bij de realisering van projecten, is tot daaraan toe. Het is wel bijzonder frustrerend, als een project wordt gedegradeerd en dus terug wordt gezet van de ene fase naar de andere. En dat is met het Rail service centre Twente aan de hand. De reden daarvoor is onduidelijk. Bovendien is het in tegenspraak met het rijksbeleid om het intermodaal vervoer te stimuleren. Waarom wordt dit project nu niet uitgevoerd? Op deze manier verspeelt de minister toch de cofinanciering via de Europese fondsen. Ook subsidies van de gemeenten Enschede, Hengelo en Almelo gaan hiermee ten onder. Ik wil hier graag wat meer duidelijkheid over.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik

neem aan dat u ongeveer wel weet hoe de situatie is. Of heeft u daar niets van gehoord? Als dat zo is, zal ik proberen om het u straks uit te leggen.

De heer **Leers** (CDA): Ik stel uw uitleg altijd op prijs. Ik heb van de gemeenten en de regio Twente evenwel begrepen dat dit een groot probleem is. Men heeft ons daar uitvoerig over geïnformeerd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er zijn geen goederen; dat is het probleem. Ik kom hier nog graag op terug.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben zeer benieuwd. Ik meen dat men in Twente zelf nog altijd denkt dat men met goederen aan het sjouwen is. Voorzitter! Ik kom op de vaarwegen. Ik vind dat de vaarwegen er elk jaar wat bekaaid van afkomen. Dit jaar is het niet anders, ondanks het TIB-geld. Ook vaarwegen moeten bloeden voor de financieringsproblematiek in het kader van het project Duurzaam veilig. Vele jaren hebben wij te maken gehad met onderuitputting, omdat projecten procedureel niet rond waren. Zou het niet verstandig zijn om, zoals in het kader van de begroting ook al is gesuggereerd, ten aanzien van het goederentransport met tactische pakketten te gaan werken op de vaarwegen? Je kunt twee soorten tactische pakketten bedenken. In de eerste plaats is dat een pakket met containervervoer. Dan heb je het over verruiming van de Fries-Groningse kanalen en de brug op het middelste deel van de Maas op het traject Nijmegen-Roermond. In de tweede plaats is dat een pakket met bulk- en stukgoed. Dan heb je het over de Brabantse kanalen en het Ketelmeer.

Ik wil in dit verband een paar punten kort noemen. Wat het Wilhelmina-kanaal betreft, krijgt de minister een tien met een griffel. Ik denk dat de gemeente Tilburg zeer tevreden zal zijn over haar toezegging, maar zij moet die toezegging dan wel blijven waarmaken. Verder noem ik de Zuidwillemsvaart. Mag de gemeente Den Bosch, gegeven het feit dat het kabinet heeft besloten om een omleiding om Den Bosch heen aan te leggen, er nu ook op rekenen dat het benodigde geld op tijd komt? Ik heb begrepen dat er afgelopen week nog een convenant getekend is tussen alle partijen, maar

het blijft onduidelijk hoe in de benodigde middelen zal worden voorzien en hoe de minister zal omgaan met de vervuilingsproblematiek in de Korenwaard. Dat lijkt mij toch een klein probleempje. Voorzitter! Dit brengt mij bij de rijkswegen. Met name op dit punt wordt de druk van de krappe budgettaire ruimte gevoeld, hetgeen vooral zichtbaar wordt in het planstudieprogramma. Ik heb al gezegd dat bijna alle projecten fors vertraagd zijn onder het motto: gedeelde smart is halve smart. Ik heb in dit verband de volgende vragen. Ik begin bij de verkenningfase en noem dan ten eerste rijksweg 33 Assen-zuid-Eemshaven. Ten behoeve van de voltooiing van het laatste gedeelte van rijksweg 33 van Spijk naar Eemshaven heeft de minister een procedure ingevolge de Tracéwet opgestart, inclusief een MER. Ik denk dat iedereen het hiermee eens zal zijn; die weg is onomstreden. Ik verwijs in dit verband naar het rapport-Langman. Op bepaalde delen ontstaat nu echter in een hoog tempo het probleem van verkeersonveiligheid en congestie. Ik heb begrepen dat sinds 1991 op het 14,5 kilometer lange traject van Zuidbroek naar Bareveld ruim 220 ongevallen hebben plaatsgevonden en dat die aan 12 mensen het leven hebben gekost. Vanwege die dreigende knelpunten en de groeiende verkeersonveiligheid zou het verstandig zijn om op termijn rekening te houden met een verdubbeling van die weg. Ik denk dat het daarom verstandig is om al vroegtijdig dit project in de verkenningfase onder te brengen. Ik zou de minister dan ook willen vragen om dit te doen. Ook hierover zal ik de Kamer desnoods om een uitspraak vragen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nog meer geld!

De heer **Leers** (CDA): De verkenningfase is juist bedoeld om te verkennen of een project niet daadwerkelijk tot problemen leidt. Dat is dus niet meteen een commitment met nog meer geld. Dat zal dan toch moeten blijken. Vervolgens kom ik te spreken over de N35 Almelo-Zwolle. Het grootste gedeelte van dit tracé is vastgesteld, voor een klein deel bij Zwolle is dat nog niet gebeurd. Wij dringen er op

aan om ook de N35 bij Zwolle in de verkenningsfase op te nemen. Twee jaar uitstel vind ik wat vreemd. Kan de minister een en ander nog eens motiveren?

De bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte is in feite een nieuw punt dat niet meteen in het MIT is terug te vinden. Dit punt krijgt terecht veel aandacht in het verkenningen-programma. Is het overigens juist dat de beslissing is genomen dan wel of het voornemen daartoe bestaat om op korte termijn voor de Calandbrug een voor de scheepvaart beperkend openingsregime te hanteren? Die Calandbrug zou dan niet meer zo vaak opengaan, omdat het verkeer er overheen moet kunnen. Als de minister dat heeft besloten, dan is mijn vraag wat de gevolgen hiervan zijn voor bijvoorbeeld Seaport? Is onderzocht of is de minister bereid te onderzoeken of het mogelijk is dat de Britanniëhaven, waar onder meer Seaport is gevestigd en die dus een uitweg moet hebben onder de Calandbrug, ontruimd wordt en bestemd wordt voor niet-zeehavengebonden activiteiten? Daarmee zou de noodzaak om de Calandtunnel te bouwen helemaal kunnen vervallen en zou je een bedrag van 1 mld. kunnen vrijmaken dat kan worden ingezet voor andere infrastructuurprojecten in het Rotterdamse, bijvoorbeeld de A4. Ik heb heel concrete aanwijzingen, ook van Rotterdam zelf, dat dit idee beslist haalbaar is.

In het verkenningenprogramma zijn met betrekking tot het Westland twee wegprojecten opgenomen, te weten het Westland zelf en de tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland. Welke mogelijkheden zijn er om in samenhang met de plannen rond de Oranjetunnel en de N54, de verkenning van deze projecten zodanig te versnellen, dat de procedure gelijk gaat lopen met de procedure voor de Tweede Maasvlakte?

Dan kom ik nu te spreken over het planstudieprogramma voor de wegen. Mainport Schiphol heeft terecht grote prioriteit, maar dit blijkt niet uit het MIT. Ondanks concrete toezeggingen door het kabinet en de toezegging tot medefinanciering door NV Luchthaven Schiphol is de aanleg van de A5 verschoven tot na 2002. De A5-westrand en de verlengde westrand zijn nodig als verbinding tussen de A4 en de A9 en

zouden de A4 voor de deur van Schiphol zeer ontlasten met doorgaande weggebruikers. Waarom wordt de aanleg van die weg vertraagd? Als de minister straks de mogelijkheid van een vijfde baan gaat onderzoeken, dan heeft zij die weg toch hartstikke hard nodig?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers zegt in mijn ogen terecht dat de mainport Schiphol een hoge prioriteit verdient in het beleid en in de investeringen. Vanuit zijn fractie komen echter ook geluiden naar buiten via interviews die heel nadrukkelijk in de pers gegeven worden, dat de mainport Schiphol veel te veel aandacht krijgt, dat men zich niet moet blindstaren op het concept van de mobiliteit en dat de prioriteiten verlegd moeten worden. Kan de heer Leers aangeven welke stroming in zijn fractie hij hier vertegenwoordigt?

De heer **Leers** (CDA): Die discussie is inmiddels wel zes keer gevoerd en iedere keer komt dezelfde vraag naar voren over stromingen. Wij hebben maar één stroming en die is dat wij de mainports en de economische bereikbaarheid van Nederland van enorme betekenis vinden. Dat blijft zo. Dus u moet nu niet een discussie oprakelen om te zoeken naar een wat kwalitatievere invulling. Natuurlijk moeten wij doorgaan met het zoeken naar mogelijkheden om de mainport sterk te houden en deze kwalitatief zo goed mogelijk te gebruiken, zodat de enorme groei niet tot allerlei mobiliteitsgroei leidt. Ik kan de bal natuurlijk aan u terugspelen door te vragen of u niet te veel rekening houdt met alleen maar economische groei zonder dat u zich realiseert dat die groei ook mobiliteitseffecten heeft. Ik denk dat wij een heel genuanceerde mening hebben terzake, waarbij overeind blijft dat wat ons betreft de mainport Schiphol van eminente betekenis is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Betekent dit dan dat bijvoorbeeld de heer Ten Hoopen in de fractie is teruggefloten en dat het CDA verder blijft inzetten op mainport Schiphol, zoals u nu verkondigt?

De heer **Leers** (CDA): Ik moet toegeven dat wij de laatste tijd veel vaker fluitend in de fractie zitten. Dat heeft alles te maken met het vaak

knullige opereren van dit kabinet en deze coalitie.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De heer Leers heeft het over congestie rond Schiphol. Vindt hij niet dat wij juist veel meer zouden moeten inzetten op een project als de Florarail? Dat heeft hij weliswaar genoemd, maar vindt hij niet dat daar prioriteit aan moet worden gegeven, boven het weer via de traditionele weg alles proberen op te lossen?

De heer **Leers** (CDA): Het probleem is dat bij die landzijdige bereikbaarheid, de Vinex-locaties en Schiphol, veel zaken met elkaar samenhangen. Ik denk dat het een illusie zou zijn om te zeggen dat wij de problemen rond Schiphol met een Floraliijn zouden kunnen oplossen. Het is vaak een en/en/en verhaal. Dat vind ik ook vervelend, maar het is helaas niet zo dat wij morgen voor half Nederland een goed alternatief hebben te bieden op het gebied van het openbaar vervoer. Dus moet je ruimte bieden en mogelijkheden creëren om diegenen die gedwongen worden om met de auto te gaan, te helpen. Dat neemt niet weg dat zo'n Floraliijn van enorme betekenis moet zijn en ook prioriteit moet krijgen in de ontsluiting van Schiphol. Daarnaast ben ik realistisch genoeg om te weten dat je er met alleen de Floraliijn niet komt. Je moet dus ook iets doen aan de A5 en al die andere wegen die er zijn.

De **voorzitter**: Ik zie dat men nog meer interrupties wil plegen. Ik kijk echter naar de tijd en stel voor dat de heer Leers zijn betoog vervolgt. Anders komen wij niet om half zeven klaar. U heeft zelf besloten om er een kort notaoverleg van te maken. Ik stel voor dat de heer Leers zijn betoog vervolgt.

De heer **Leers** (CDA): Veel projecten nopen tot discussie, maar laten wij die dan maar voeren aan de hand van de eigen inbreng van mijn collega's. Datzelfde kan gezegd worden van de N22-Noord, aan de westkant van Haarlemmermeer. Ook hier is sprake van medefinanciering en van een relatie met de vijfde baan. Bovendien is deze weg van belang voor de toekomstige ontsluiting van de Floriade die in 2002 gehouden zal gaan worden. Wij proberen ons daarmee aan de buitenwereld te

presenteren. Het is dan wel aardig als je die mensen naar die Floriade kunt brengen en ze daar weer weg kunt laten gaan. Ziet de minister mogelijkheden om de ontbrekende 50 à 60 mln. op tafel te leggen? Nog even blijvend bij Amsterdam, ook de tweede Coentunnel is vertraagd. Samen met de West-randweg en de verlengde West-randweg vormen deze projecten een belangrijke schakel in de ontsluiting van het Noordzeekanaalgebied. Een gebied met geweldige groeipotenties. Alles bij elkaar genomen zijn de hier relevante projecten nu al meer dan 10 jaar vertraagd. Als voor dit kabinet "werk, werk en nog eens werk" zo belangrijk is, waarom worden deze vertragingen dan geaccepteerd? Het is een gebied met een geweldig betekenis voor de economie. Dit brengt mij bij de N201 Uithoorn. Dat is Zandvoort-Hilversum. Al 40 jaar wordt er gesproken over oplossingen van de problemen rond de N201 – nu is dat niets nieuws want over de A4 praten wij al zo'n 50 jaar – maar er ligt nog steeds geen tastbaar resultaat. Opnieuw is de uitvoeringsperiode met vier jaar vertraagd. Deze weg is van groot belang voor de aan- en afvoer van Uithoornse bedrijven, waaronder frequent transport van gevaarlijke stoffen. De weggebruikers gaan nu via allerlei sluiproutes door de woonwijken in Uithoorn. Is er een mogelijkheid de omlegging van deze weg wezenlijk te versnellen? Wij hebben het al heel even gehad over de A73. Ik vind de opgerakelde discussie over de A73, Venlo-Maasbracht, geen goede. Het is ten principale onjuist en ik wijs die ook van de hand, omdat de regio zelf geen behoefte heeft aan een herprioritering van de keuzes die zijn gemaakt. Daarom willen wij vasthouden aan hetgeen is vastgelegd en aangegeven in de richting van Limburg.

De **voorzitter**: Ik zie dat leden willen reageren. Ik stel voor om nu het algemene deel is geweest en het meer concreet wordt, de interrupties aanzienlijk te verminderen. Wij zijn namelijk al ruim een uur bezig en de heer Leers heeft nog zeker een kwartier zuivere spreektijd nodig. U moet het zelf afwegen, maar ik laat tussen half zeven en kwart voor zeven absoluut de hamer vallen.

Mevrouw Van 't Riet, wilt u desondanks interrumpen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil wijzen op de inconsistentie van de heer Leers. In de HSL-discussie heeft hij gezegd dat heroverweging aan de orde is en met name het goedkoper maken daarvan, maar aan de A73 mogen wij niet komen, ook niet als het bijvoorbeeld twee keer zo duur wordt. Ik wijs erop dat de heer Leers een zekere opportunistische lijn brengt in zijn verhaal. Hij wil bij de HSL wel blijven nadenken, maar niet bij de A73.

De heer **Leers** (CDA): Als Limburg zelf zou zeggen dat het bereid is om hierover met het Rijk te praten, heeft mevrouw Van 't Riet recht van spreken. Limburg geeft dat echter niet aan, dus het spijt mij geweldig, maar ik blijf achter de beloften staan die aan Limburg zijn gedaan. Ik noem het dus gejojo. Dat moeten wij niet opnieuw krijgen rond die weg. Voorzitter! "Gejojo" is ook een juist woord voor de gang van zaken met betrekking tot de A57, de Damroute van de Veerse Dam naar Middelburg. De aanleg van de Damroute is, in tegenstelling tot de gemaakte afspraak met Rijkswaterstaat, doorgeschoven naar 2002. Dat vinden wij ongepast, onacceptabel en onbehoorlijk. Ik gebruik daar echt stevige woorden voor, want wat de minister hier doet vind ik niet terecht. De aanleg is van belang voor de Vinex-ontwikkeling in Middelburg, de ontwikkeling van het stationsgebied en de verkeersveiligheid. Bovendien is de aanleg van essentiële betekenis voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Walcheren. In de vakantieperiode staat alles in dat gebied vast en wij vinden dan ook dat alles op alles moet worden gezet om deze weg toch aan te leggen. Daarom hebben wij een amendement ingediend. Dat is niet de meest charmante oplossing, maar het gaat wel om het finale doortrekken van de consequenties. Wij vinden dus dat deze weg met een amendement naar voren gehaald moet worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik neem aan dat de heer Leers de FES-criteria kent.

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

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Bovendien vind ik het raar dat dit niet aan de orde is gesteld bij de behandeling van het FES. Als de heer Leers de FES-criteria kent, weet hij dat deze weg daar nooit uit betaald kan worden.

De heer **Leers** (CDA): Dan heb ik straks nog een interessant punt met betrekking tot de noord-zuidlijn. Ik kom straks terug op de opmerking van de minister. Voorzitter! De A59, Rosmalen-Geffen, is de eerste weg die tot stand komt via de Tracéwet, heb ik mij laten vertellen. Die wet is juist bedoeld om tot procedurele versnelling te komen van de aanleg van projecten. Aan de procedures heeft het ook niet gelegen, maar nu is er een andere spelbederver aan de gang, namelijk de bezuinigingswoede van de minister. Voorgesteld wordt nu om die weg niet in 1998 om te bouwen, zoals was afgesproken, maar na 2002. Dit betekent dus een vertraging met vier tot vijf jaar en dat vinden wij niet verantwoord en niet acceptabel, gelet op de afspraken. De huidige weg met de vele gelijkvloerse kruisingen is een van de meest onveilige wegen in Brabant, staat iedere dag vol files en leidt tot een geweldig sluipverkeer. De belasting van de woonwijken in de kernen Geffen, Nuland, Rosmalen, Empel en Maliskamp is onaanvaardbaar, als het gaat om de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op een normale dag kan men tijdens de spitsuren in de kern Vinkel de straten niet meer oversteken omdat het sluipverkeer zich een weg baant door het dorpje. Ouders moeten hun kinderen zelf naar school brengen, willen zij de garantie hebben dat de kinderen veilig aankomen. Wij vinden dat deze weg er moet komen en hebben ook op dit punt een amendement ingediend. Ook over de A11, Leiden-Bodegraven, dus de koppeling tussen de A4 en de A12, is al vele tientallen jaren gepraat. De laatste 7 kilometer van deze weg, namelijk het deel Alphen aan den Rijn-Bodegraven, is helaas blijven liggen en wordt nu uitgesteld tot na 2002. Dit staat haaks op de toezegging van een ambtsvoorganger van deze minister, mevrouw Kroes. Het is onbegrijpelijk, omdat de bestaande lokale weg, de N712, ook een van de meest onveilige wegen is van Zuid-Holland, en met een halve A11 zal dat alleen maar toenemen. Welke

mogelijkheden ziet de minister om te voorkomen dat deze halve weg een hele Haagse blunder zal gaan worden, zoals de bewoners het noemen? Naar ik heb begrepen, overwegen de coalitiepartners om de minister zo nodig per motie of amendement op te roepen, deze weg alsnog conform de afspraken te realiseren. Wij zullen hen daarin steunen.

Over de A4, Burgerveen-Leiden, heeft de minister haar standpunt bekendgemaakt in de trajectnota en dit komt neer op een korte verdiepte bak bij Leiderdorp. Dat is ongelooflijk slecht ontvangen bij de bewoners in Leiderdorp, die allen opteren voor een lange verdiepte ligging, inclusief overkapping. Daarover zullen wij nog apart spreken, maar ik stel toch vast een vraag. Voor slechts beperkte meerkosten blijkt, volgens informatie van Rijkswaterstaat, een aanzienlijk beter ontwerp te maken te zijn, dat voor de leefbaarheid van Leiderdorp veel beter zou zijn. Is de minister bereid om die optimalisatie op zijn minst te onderzoeken en het resultaat daarvan aan ons voor te leggen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nu val ik toch bijna van mijn stoel. Nadat de heer Leers bijna een uur lang een betoog heeft gehouden waarin hij aangaf dat het met de dure inpassing van infrastructuur eens afgelopen moest zijn, doet hij een voorstel dat een paar honderd miljoen duurder is dan dat van de minister. Ik ben heel benieuwd op welke wijze de heer Leers de centen erbij levert en hoe dit zich verhoudt tot hetgeen wij vanmorgen verder allemaal van hem hebben gehoord.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt hoeft niet van haar stoel te vallen. Zij heeft dat vandaag al een paar keer gedaan. Misschien moet zij meer zitvlees krijgen. Ik herinner mij nog heel goed dat ik met een collega van de Partij van de Arbeid in al die zaaltjes in Tiel en in de hele Betuwe heb gestaan om te knokken voor die Betuwelijn zonder dat wij tunnels beloofden en noem maar op. Toen kwam de heer Blaauw namens de VVD met de ene motie na de andere. Hetzelfde gebeurde bij de HSL. Vindt mevrouw Verbugt het dan gek dat ik vraag waarom het daar wel mag, maar niet bij de A4, niet in Brabant of op sommige andere plaatsen? Dat vind ik onacceptabel! Als zij met

ruime hand geeft, waarom mogen wij dan niet met diezelfde ruime hand geven aan mensen die geconfronteerd worden met een enorm probleem? Mogen wij hun niet dezelfde oplossing bieden? Mevrouw Verbugt moet die vraag zelf beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat deze vraag al eerder is besproken. Mede om wille van de tijd stel ik voor dat de heer Leers zijn betoog vervolgt.

De heer **Leers** (CDA): De discussie over de A4 bij Midden-Delfland is gestaakt. Wij wachten op het inpassingskader. De minister heeft gezegd niet met de armen over elkaar te blijven zitten. Krijgen wij nog iets nieuws van haar? Ik kom nu toe aan het realisatieprogramma. Wat ons echt in het verkeerde keelgat is geschoten, is de vertraging van de A50 Eindhoven-Oss. Collega Van Heemst heeft daarover het afgelopen jaar een amendement ingediend. Wij vinden het zowel vanuit verkeersveiligheids-overwegingen, maar ook uit bestuurlijk fatsoen noodzakelijk dat die bezuiniging van tafel gaat. Het is te gek voor woorden dat juist het budget voor verbetering van een van de meest verkeersonveilige wegen wordt leeggeroofd om daarmee een programma ter bevordering van de verkeersveiligheid te financieren. Afgelopen week is het stuk Hees-Nistelrode geopend door de commissaris van de koningin en door de minister. De commissaris van de koningin heeft erop gewezen dat in twee jaar tijd op de vervangende A50 maar liefst 854 ongevallen geregistreerd zijn met 253 gewonden en 14 doden. Wat hij terecht ook memoreerde, is de overeenkomst die het Rijk met de provincie gesloten heeft om de aanleg van die weg te versnellen. Brabant zou 30 mln. in het laatje doen en de minister zou de aanleg van die versnellen. De rekening hebben zij de afgelopen week bij de provincie Noord-Brabant gekregen. Inderdaad, zij mogen 30 mln. betalen, maar de tegenprestatie blijft uit. Sterker nog, de minister lapt die aan haar laars. De zaak wordt opgeschoven naar de toekomst. Kan zij zich voorstellen dat zij zich in Brabant beduvelnd voelen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Tegen de manier waarop de heer Leers dit zegt, maak ik ernstig bezwaar! Een amendement dat in dit huis is aangenomen, kan een minister niet zomaar naast zich neerleggen. Een amendement is geen motie. Ik krijg al te vaak van de heer Leers het verwijt dat ik moties naast mij neerleg, maar een amendement naast mij neerleggen, zou echt een gotspe zijn. Hij mag wel verwijt spreken, maar niet naar mij.

De heer **Leers** (CDA): Dat is waar. Ik moet via de minister de coalitiepartners aanspreken. Zij hebben dat amendement gezamenlijk ingediend.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, nou val ik weer van mijn stoel!

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben ons fel verzet tegen het amendement. De minister heeft het amendement in haar begroting verwerkt. Het gaat om 200 mln. uit het project Duurzaam veilig. Voor de financiering is geen alternatief gevonden. De minister is daar uiteindelijk mee akkoord gegaan en wij vinden dat onacceptabel. Twee weken geleden is bij de begrotingsbehandeling het amendement-Reitsma ingediend om die 50 mln. structureel ongedaan te maken. Ik verwijs daarnaar.

Ik kom toe aan de regionale en lokale infrastructuur en de noord-zuidlijn met het interessante punt van de FES-financiering. De gang van zaken rond de noord-zuidlijn heeft vriend en vijand verbaasd. De minister heeft gezegd dat zij een rijksbijdrage wil zoeken in het FES. Er staat 1,8 mld. in het MIT. In het vorige MIT was dat slechts 950 mln. Op dit moment lopen er twee audits: een naar de aanlegkosten waarvan de minister steeds heeft gezegd dat zij veel te hoog zijn en dat die veel lager kunnen, de tweede betrof de vervoerswaarde van de noord-zuidlijn. Toch zegt de minister al dat de noord-zuidlijn er komt. Dat is vreemd. Op basis van die twee audits moet zij toch eerst het groene licht krijgen? Bovendien wil zij de aanleg financieren uit het FES. Mijn vraag aan de minister is of het project voldoet aan de eisen van het FES. Is een bijdrage vanuit het FES verantwoord, gelet op de additionele vervoerswaarde en de bovenregionale betekenis van de noord-zuidlijn voor ons land? Dat is een

van de criteria die het FES hanteert. Ik hoor graag hoe de minister denkt de vaart in dit project te houden. Ook bij de Benelux-metro in Rotterdam is er sprake van een financieel tekort. Ik heb begrepen dat daar misschien nog recente informatie over te geven valt, maar voorzover ik weet, is de bouw voorlopig stopgezet en blijft er onduidelijkheid bestaan over de financiering ervan. De minister schrijft in het MIT dat de Benelux-metro een zware hypotheek legt op de realisatieruimte voor 1998. Maar de gemeente Rotterdam klaagt dat er geen geld beschikbaar is. We hebben hier reeds schriftelijke vragen over gesteld. Ik hoor dus graag duidelijkheid op dit punt.

Voorzitter! Ik kom te spreken over een ander openbaarvervoerproject: Het HOV-project te Eindhoven. Kan de minister concreet aangeven wat Eindhoven op dit punt van haar mag verwachten? Ambtelijk was overeengekomen dat er 71,5 mln. voor dit belangrijke demonstratieproject zou worden gefourneerd. Vooruitlopend hierop heeft de minister toegezegd om 40 mln. in het MIT op te nemen. Ik lees in de antwoorden op de schriftelijke vragen daarover echter totaal iets anders, namelijk dat ook dit project naar de toekomst wordt verschoven, te weten met 5 jaar. Dat vind ik onbegrijpelijk. Je mag zo niet met elkaar omgaan. Alle andere financiers zullen door het verder opschuiven van het project afhaken. Wat mag de regio Eindhoven nu daadwerkelijk verwachten? Maakt de minister haar toezeggingen ook waar?

Ik noem in het kader van de regionale projecten voorts het Tilburgse station Reeshof. Dat komt helemaal niet meer voor in het MIT, althans niet zichtbaar. Er is een verzamelpost stations in het planstudieprogramma opgenomen. De minister heeft in de begroting voor 1997 toegezegd dat het mogelijk moet zijn om ongeveer in het jaar 2000 het Station Reeshof te openen. En terecht, want er zitten 16.000 woningen omheen. Maar er gebeurt voorlopig nog niet zoveel. Wat gaat de minister nog doen? Ik dring aan op een snelle totstandkoming van het station. Kan de minister ook iets meer zeggen over die lijst met 40 stations?

Voorzitter! Ik wil ingaan op de afspraken in het kader van de Vinex.

Dit ontzettend belangrijke punt heb ik vandaag tot het laatst bewaard en is al indringend aan de orde gesteld bij de behandeling van de begrotingen van VROM en van Verkeer en Waterstaat. Geldgebrek is hier de reden van uitstel. Ik noem ze maar weer: de Betuwelijn, de HSL, maar ook het fors duurder worden van sommige projecten. Er zijn echter ook vele projecten die geen cent duurder zijn geworden, maar die nu toch de dupe worden, toch uitgesteld worden. En dat kan niet. Er zijn afspraken gemaakt met lagere overheden en er zijn zelfs contracten met hen afgesloten. Deze bestuurders hebben zich op hun beurt weer vastgelegd met afspraken en contracten, onder meer ten aanzien van de woningbouw en de vestiging van bedrijven en voorzieningen. Het vertragen van projecten brengt hen in grote problemen. Naar onze opvatting kan het ministerie de gemaakte afspraken met de gemeenten niet afdoen als een inspanningsverplichting, in de zin van "als het geld op is, dan houdt het op". Ik verwijs hierbij naar een uitspraak van de directeur Infrastructuurbeleid, de heer Menno Olman, in Binnenlands bestuur. Hij zei: als het geld op is, dan is het eten gedaan, dan is er geen cent meer beschikbaar. Ik zie hem vandaag naast de minister zitten. Wellicht kan hij die uitspraak bevestigen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is een realistische ambtenaar.

De heer **Leers** (CDA): Realistisch, maar niet betrouwbaar. Als je een afspraak maakt, dan moet je die afspraak nakomen. Contract is contract. Bij de begrotingsbehandeling is daar uitvoerig op gewezen. Ik neem aan dat andere woordvoerders hier ook op zullen ingaan. Tijdens die begrotingsbehandeling is een motie-Van 't Riet ingediend. De minister heeft daar aan het begin van dit overleg al iets over gezegd, maar ik denk dat daar nog niet het laatste woord over gezegd is.

Een concreet voorbeeld is de Vinex-locatie Leidse Rijn. Dat is Houten-Zuid en Leidse Rijn zelf. Voorts noem ik de verdubbeling van het spoor Woerden-Geldermalsen en de aanleg van de drie stations: Houten-Castellum en twee keer Leidse Rijn-west. Dat zijn allemaal projecten die de dupe worden,

ondanks het feit dat er geen prijsstijgingen zijn en de uitvoerbaarheid verzekerd is. Dat is toch heel erg vreemd. De minister-president slaat op 4 december de eerste paal voor de woningbouw. Wat gebeurt er dan met de afwikkeling van het verkeer? Moet dat dan maar in de modder gebeuren? Ik vind dat onbegrijpelijk.

Ik heb al iets gezegd over Houten. Een ander voorbeeld van Vinex-problemen is de Steenvoordelijn in de regio Haaglanden. Dat is nu zo'n voorbeeld van hoe verkeerd het kan lopen. De stadsregio heeft voor de realisatie daarvan geld moeten lenen bij commerciële instellingen om zo het ontbreken van rijksmiddelen tijdig te kunnen compenseren. En nu wordt het opnieuw vooruitgeschoven en de regio wordt daar wederom de dupe van. Ik vind dat onbegrijpelijk. Ik zal hier nu kort over zijn, maar wij zullen er ongetwijfeld nog uitgebreid over komen te spreken.

Voorzitter! Ik ben toe aan mijn slotconclusies. De conclusie over dit MIT kan geen andere zijn dan een onbevredigende. Het is onbevredigend wat betreft de voortgang van de projecten, zoals opgenomen in de verschillende tabellen van het MIT. Het is onbevredigend wat betreft de manier waarop met afspraken wordt omgegaan. Dat zit mij echt hoog. Een aantal weken geleden typeerde mijn fractievoorzitter het beleid van de nummer twee van de VVD, minister Dijkstal, als "management by saxofone": losjes en vrijblijvend. Ook de nummer drie van de partij kan er wat van. Deze minister blijft ook haar partijtje mee te kunnen blazen en dat geheel op haar eigen wijze. "Management by trombone" kan men het noemen: een grote schuifpartij. Met lange halen worden projecten op en neer geschoven. De afgesproken behandelingstermijn wordt losgelaten en afspraken worden genegeerd. Zo'n muzikale bijdrage kan ons niet echt bekoren. Die muziek is vals en ondermijnt het vertrouwen. Daar zit ook de grote frustratie. De kiem daarvoor is gelegd in het beleid van de afgelopen jaren, waarbij omwille van het coalitiebelang onderlinge tegenstellingen werden afgekocht met dure oplossingen. Ik heb de voorbeelden uitvoerig genoemd, onder meer de HSL en de Betuwelijn. De financiering van die dure oplossing werd stevast op de toekomst afgewenteld. Die toekomst

is echter sneller dichterbij gekomen dan werd gedacht. Daarom moet nu de prijs worden betaald. Voor dat beleid is ook deze minister verantwoordelijk, ook al heb ik de indruk dat zij vaak anders had gewild. Ook zij heeft verzuimd oplossingen te zoeken voor de lange termijn. Voorzitter! Normaal gesproken is regeren vooruitzien. Nu wordt regeren afzien.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik moet hier een vraag aan verbinden. Ik stel namelijk vast dat de heer Leers zelf niet altijd zuivere noten blaast. Ik heb bijna een uur gewacht op de keuzen die hij maakt. Als de aanleg van wegen wordt versneld, moet daar meer geld bij. Dat geld moet dus ergens weggenomen worden en daarmee zal iets anders worden vertraagd. Ik heb van de heer Leers echter alleen maar gehoord waar hij extra geld bij wil stoppen. Alles bij elkaar is het een paar miljard. Ik heb echter niet van hem begrepen waar hij het geld vandaan haalt. Hij komt met een paar amendementen, maar hij amendeert lucht. Hij amendeert geld dat er niet is. Hij betaalt dus gewoon de projecten in de regio met ongedekte cheques. Mijn vraag is dus of de heer Leers echt zijn keuzen wil maken.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben zeer benieuwd met welke gedekte cheques mevrouw Verbugt straks zelf zal komen. Los daarvan heb ik net een paar heel concrete projecten genoemd: Betuwelijn en HSL. Weet mevrouw Verbugt het nog? Ik heb ook de prioriteiten aangegeven. Ik heb gewezen op de A50, de A57 en de A59, de Floralijs. Dat zijn heel concrete keuzen die ik maak. Natuurlijk weet ik wel dat niet alles zomaar op te lossen is en dat wij met elkaar moeten zoeken. Ik heb ook gezegd dat er veel projecten liggen die weggeschoven zijn. Voor een deel komt dat omdat zij duurder zijn geworden. Voor een deel ook komt het door de ambities van mevrouw Verbugt, de prestige-projecten van mevrouw Verbugt en het afkopen van wat de coalitie onderling heeft moeten doen om de meningsverschillen te overbruggen. Dat betreurt ik. Ik ben mijn betoog dan ook begonnen met te zeggen dat het MIT de dupe is van een verkeerd ingezet beleid. Neem mij dan niet kwalijk dat ik dit verkeerde beleid niet een, twee, drie, met twee

amendementen weet te amenderen. Dat zou wel erg gemakkelijk zijn.

De **voorzitter**: Tot zover mijnheer Leers. Dan nu mijnheer Van Heemst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik reageer eerst op de mededeling die de minister aan het begin van dit overleg heeft gedaan. Mij lijkt die niet voldoende duidelijk. De minister gaf aan dat de motie-Van 't Riet meegenomen wordt in het overleg dat in het voorjaar plaatsvindt. Op 30 oktober liet de minister de Kamer echter letterlijk weten dat het kabinetsstandpunt over de motie-Van 't Riet uiterlijk voor de behandeling van het MIT bekend moest zijn. Ik heb de stenogrammen van dat debat meegenomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan de heer Van Heemst melden dat dit het kabinetsstandpunt is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan heeft de minister nu niet veel meer gemeld dan in de loop van het plenaire begrotingsdebat over de motie-Van 't Riet en over de eventuele verdere acties vanuit het kabinet al door haar is gezegd. Dan ligt er op zichzelf een probleem. Mevrouw Van 't Riet moet daar maar als eerste op ingaan. Zij heeft de motie bedacht en als eerste ondertekend. De motie heeft tot nu toe blijkbaar nauwelijks enige sturende werking gehad op hetgeen wij allemaal met de motie wilden bereiken, namelijk duidelijkheid verkrijgen bij de behandeling van het MIT over de mate waarin met name het probleem van de OV-ontsluiting van de grote bouwlocaties kan worden vlot getrokken. Ik vind dit op zichzelf een zeer teleurstellend verloop van de discussie op dit punt. Ik wil na de eerste termijn van de minister even de gedachten bepalen of wij zomaar de tweede termijn moeten laten plaatsvinden. Misschien moeten wij de stemmingen over de begroting afhankelijk stellen van duidelijkheid op dit punt. Als het vertaald wordt in de grote zorgen die er waren in het plenaire begrotingsdebat en als het vertaald wordt in de noodzaak om duidelijkheid te verkrijgen over wat er op dit gevoelige punt nog te redden of te regelen valt, wil ik niet graag dat wij met de armen over elkaar moeten wachten tot het kabinet daar in

februari, maart, duidelijkheid over verschaft. Overigens is het voor de minister misschien aantrekkelijk als zij tegen de tijd van de gemeenteraadsverkiezingen met 700 mln. of 800 mln. uit het FES nog een heleboel dingen vlot kan trekken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoe komt u aan die bedragen? Ik kan u ook nog melden, dat ik er liever vandaag mee kom, maar dat ik een kabinetsstandpunt heb weergegeven. Er liggen ook nog een aantal moties over andere begrotingen, die volgens mij ook door uw fractie worden ondersteund. Er is bijvoorbeeld een motie van mevrouw Van Nieuwenhoven bij de begroting van OCW, over de monumentenzorg, waarvoor ook uit het FES geput moet worden. Er komen nog een paar begrotingen. Dat is de belangrijkste reden waarom het kabinet graag een integrale afweging wil maken. Het is natuurlijk interessant om te weten wat de Kamer daarvan vindt. Het is ook interessant om een echt integrale afweging te maken. Ook het FES-geld kan maar één keer worden uitgegeven.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het punt blijft natuurlijk, dat de Kamer de afspraken over de Vinex-locaties en de OV-ontsluitingen twee weken geleden van een dusdanig groot gewicht vond, dat er een kamerbreed ondertekende motie-Van 't Riet voor op tafel is gekomen. De Kamer heeft vervolgens gezegd, dat zij voor de behandeling van het MIT wilde weten wat het kabinet met die motie gaat doen. Dat was natuurlijk niet bedoeld om hier de mededeling te krijgen, dat wij er in februari nog eens met z'n allen over gaan praten en dat mevrouw Van 't Riet het dan wel hoort. Dat was bedoeld om duidelijkheid te verschaffen, niet alleen voor de politieke beoordeling, maar ook voor gemeenten, provincies en regio's, die ons op dit punt zeer terecht een- en andermaal hebben voorgehouden wat er in termen van bestuurlijke afspraken, gewekte verwachtingen en toezeggingen rond zo'n zeer belangrijk thema in de afgelopen jaren tussen kabinet en andere besturen is geregeld. Ik ben zeer benieuwd hoe mevrouw Van 't Riet met de mededeling van de minister omgaat. De heer Leers gaf al aan, dat wij de afgelopen weken en maanden nog veel meer dan in andere jaren aan de

vooravond van de behandeling van het MIT contact hebben gehad met belangengroepen, gemeentebesturen, provincies, regio's, kamers van koophandel en zeer veel anderen, die hun zaken bij Kamerfracties kwamen bepleiten. Dat leidt ook ieder jaar weer tot boodschappenlijstjes waarmee de verschillende fracties het overleg ingaan. Het is een paar weken stevig winkelen. Dan komt er een bijlage zoals de heer Leers heeft verspreid. Ik heb daar absoluut geen kritiek op, integendeel. Daarmee wordt geprobeerd vanuit de verschillende fracties de zorgen te verwoorden en kwesties die op tientallen, misschien al wel 60 of 70 plekken in Nederland, spelen onder de aandacht van de minister te brengen. Daarvoor wordt terecht van ons aandacht gevraagd. Wij vragen dan weer aandacht van de minister. Nu is het natuurlijk de kunst om niet alleen maar te winkelen en met boodschappenlijstjes rond te gaan, maar om ook nog te proberen enigszins selectief te winkelen. Dit lijkt mij een discussiepunt waarop wij in de loop van deze debatten nog eens moeten terugkomen. De minister was bij het plenaire begrotingsdebat twee weken geleden zelf op een bepaalde manier wel te spreken over het MIT. Zij kende het MIT een grotere realiteitswaarde toe dan heel veel vorige, omdat het nu voor een heel groot gedeelte of overwegend geënt is op uitvoeringsgerede projecten. Dat kan zo zijn, maar ik kan mij ook nog een discussie herinneren – ere wie ere toekomt – met de heer Van den Berg. Ik meen vorig jaar november, bij het vorige MIT, trok hij een conclusie. Als wij zien welke noden, wensen, behoeften en prioriteiten er voor de middellange termijn zijn, is het de vraag of het MIT überhaupt nog een krachtige functie heeft als sturend instrument voor de planning van projecten en de financiële consequenties daarvan. Misschien is het goed om in gedachten te houden dat wij aan de ene kant een MIT met meer realiteitswaarde hebben, waarschijnlijk voor de wat kortere termijn, terwijl wij aan de andere kant op de langere termijn te maken hebben met de fundamentele vraag of het budget en de prioriteiten daarbinnen houdbaar blijven. Een geluk bij een ongeluk is het dat er sprake is van volledig gebruik van budgetten. De Kamer heeft daar in de afgelopen drie, vier jaar meerma-

len een zekere ergernis over uitgesproken, als budgetten niet volledig gebruikt werden. Ook de CDA-fractie heeft daar heel vaak de nadruk op gelegd. Dit is nu bereikt en enigszins in het voetspoor hiervan hebben wij een manier van overplanning gevonden. Je zou het een geluk bij een groot ongeluk kunnen noemen, maar dit is meermalen als wens van de Kamer naar voren gebracht. Ik meen dat dit zelfs in een motie is onderstreept als vraag aan de minister om te proberen, zoveel plannen bij de hand te hebben die voor uitvoering gereed zijn, dat de middelen voor infrastructuur daadwerkelijk besteed kunnen worden. Een deel van de problemen die in de afgelopen weken via het winkelen en de boodschappenlijstjes tot ons zijn gekomen, heeft te maken met de meerkosten voor de HSL-zuid die de minister nu heeft ingepast. Zij zegt in een van de antwoorden heel vriendelijk dat zij dit ook doet omdat de Kamer er min of meer om gevraagd heeft, maar ik kan me niet herinneren dat de Kamer in het debat over de HSL-zuid de minister met zoveel woorden verzocht zou hebben, het resterende bedrag van 600 of 700 mln. dat nog niet binnen de infra-uitgaven was gedekt, alsnog van een dekking te voorzien. Hoe het ook zij, ik vind het op zichzelf heel fatsoenlijk om deze kabinetsperiode af te sluiten door al dit soort nog openstaande rekeningen te voldoen. Dit veroorzaakt op zichzelf weer de nodige pijn en ellende her en der, maar het zou ook een beetje het motto kunnen zijn van het laatste MIT in deze kabinetsperiode: Hoe kunnen wij proberen om een aantal zaken die in gang zijn gezet, waarover wij afspraken hebben gemaakt en besluiten hebben genomen, in de periode 1994-1998 tot een fatsoenlijke afronding te brengen? Wel, een poging om dat op de onderdelen openbaar vervoer en Vinex-locaties te doen was de motie-Van 't Riet. En ongetwijfeld zullen wij vandaag, voor een deel natuurlijk gewapend met hetzelfde boodschappenlijstje als dat van onze collega Leers, hiermee verder gaan. Je zag al die belangenbehartigers om half tien koffie drinken bij de heer Leers. Vervolgens kwamen ze om elf uur bij mij een krentenbol eten, bij mevrouw Van 't Riet kregen ze een glas karnemelk en ten slotte dronken ze een glaasje port bij

mevrouw Verbugt, die dan altijd van haar stoel rolde, van verbazing. Zo trok een hele optocht voorbij, waarvan een deel nu ook aanwezig is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het zelf ook elf jaar meegemaakt!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zo ontstond er toch een warme band, zo zijn wij aan die boodschappenlijstjes gekomen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter!...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik was u vergeten! Om half zes kwam de stoet bij mevrouw Vos, voor ranja met een lolly.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik wilde u eigenlijk alleen maar een vraag stellen. U zegt dat het op zichzelf goed is dat het gat dat er nog was, nu keurig wordt opgevuld. Maar wat vindt u nu belangrijker, dat het wordt gevuld of hoe het wordt gevuld? Vindt u het acceptabel dat dit type gaten vanuit de railsector opgevuld worden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar is natuurlijk al het nodige over gezegd in het plenaire debat over de begroting. Ten eerste zet ik graag nog eens een streep onder het politieke punt dat de problemen rondom het openbaar vervoer en de Vinex-locaties niet zijn ontstaan door de meerkosten van bijvoorbeeld de HSL-zuid, wat zich op die manier wel in de koppen en de harten van een aantal woordvoerders van GroenLinks had vastgezet. Maar dat is dus niet zo.

Ten tweede vind ik het heel netjes, maar eigenlijk ook niet meer dan de plicht van de minister dat zij voor die twee grote projecten, die in deze kabinetsperiode in financiële zin tot een afronding zijn gekomen, zelf de dekking ter hand neemt. Wij hebben het er vandaag uitgebreid over dat dit ergens pijn doet. Wat mij betreft proberen wij een aantal zaken nog te redden. Wij willen dus bekijken via welke politieke druk, welke politieke stellingname wij de komende maanden nog een mouw passen aan zaken die vertraagd zijn. Daar zijn wij druk mee bezig. Dat is twee weken geleden gestart en dat krijgt vandaag een vervolg.

Ik heb echter genoteerd dat GroenLinks tegen deze twee megaprojecten op het terrein van het railvervoer is. GroenLinks heeft tegen beide projecten – het ene voor goederenvervoer en het andere voor personenvervoer – gestemd. Hoewel ik dat altijd verbazingwekkend blijf vinden, heeft GroenLinks in die zin makkelijk praten en hebben wij moeilijk praten, omdat wij uiteindelijk wel twee keer de betekenis en het belang voor de samenleving op langere termijnen hebben willen inzien.

Voorzitter! Het is op zichzelf te prijzen dat de minister ronduit aangeeft waar en waarom vertragen zijn opgetreden. Zij doet daar niet moeilijk over. Zij probeert het niet weg te stoppen of te verhullen. Het is wel triest dat nogal wat bestuurlijke afspraken en duidelijke verwachtingen nu niet kunnen worden nagekomen resp. waargemaakt. De Kamer heeft twee weken geleden al gezegd – de heer Leers herhaalde het – dat in een aantal opzichten de betrouwbaarheid van de overheid in het geding is, zeker in het verkeer met provincies, regio's en gemeenten. Ik erken dat. Bij de uitvoering gaat het over projecten waarover jarenlang is overlegd en die jarenlang zijn voorbereid. De mensen hebben dan ook de stevige verwachting dat die projecten tot uitvoering kunnen komen. Vorig jaar zijn drie moties van mijn hand aangenomen met, dacht ik, kamerbrede steun. Die moties geven aan welke thema's in toenemende mate van inhoudelijke betekenis zullen worden. Dat zijn thema's die in een toekomstig MIT hun plaats zullen moeten krijgen. Het gaat daarbij ten eerste over lightrail. Wij hebben net een soort beleidskader toegestuurd gekregen. Ten tweede gaat het over de inpassingseisen die wij aan de infrastructuur stellen, en ten derde gaat het over een stelsel voor ondergronds goederentransport.

Ik zal vandaag niet uitgebreid ingaan op het beleidskader over lightrail. Dat beleidskader is overigens nog bescheiden uitgevallen. De PvdA-fractie zal een voorstel doen om de komende maanden met en vanuit de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en eventueel de vaste commissie voor VROM grondig uit te zoeken onder welke condities lightrail een succes kan worden, welke projecten zijn aan te merken

als meest veelbelovend en of wij daaraan vanuit de twee betrokken Kamercommissies de nodige prioriteit en ondersteuning kunnen geven. Op grond van al die gesprekken daar in het restaurant en daarbuiten zeg ik wel dat er wat zorgen bestaan over het geringe enthousiasme waarmee ambtelijk V en W oordeelt over lightrailprojecten. Ik zuig dat niet uit mijn duim. Ik heb dat een paar keer gehoord, waar regio's, provincies of groepen gemeenten bezig zijn om dit soort projecten voor te bereiden. Zij kunnen niet altijd op evenveel enthousiasme van de kant van Rijkswaterstaat rekenen. Dat wil ik in ieder geval kwijt. Ik wil ook wel de vraag kwijt of de minister oordeelt dat het MIT dat wij vandaag bespreken, voldoende financiële ruimte biedt om een aantal proeven met lightrailachtige projecten vlot te trekken. Ik krijg de indruk dat het allemaal aan de krappe kant is, als je er echt werk van wilt maken. Ik wil ook weten of er binnen Rijkswaterstaat en Verkeer en Waterstaat voldoende trekkracht is om lightrail en alles wat daaraan vastzit ook in de maatschappelijke en bestuurlijke debatten een flinke stap verder te helpen. Het is immers eigenlijk een project waar je je beste mensen met voorrang aan moet laten werken. Los van het overleg dat wij graag te zijner tijd met de minister voeren over de beleidsnota – wij willen dat graag voorbereiden vanuit de Kamercommissies – laten wij nu al weten dat wij grote sympathie hebben voor het project Floralijn 2000. Wat ons betreft mag dat aan het rijtje kansrijke en succesvolle projecten worden toegevoegd. Over de inpassing van de infrastructuur wil ik nog twee vragen aan de minister stellen, want de nota is in de maak. Wat is de stand van zaken van het interdepartementale beleidsonderzoek dat daarop is gericht? Ik kreeg de indruk dat dit pas heel laat is gestart. Ik verkeerde in de waan dat het al in mei, juni ging lopen, maar nu krijg ik signalen dat het pas eind augustus, september een beetje op gang is gekomen. Betekent dit overigens dat wij nog voor de verkiezingen over een nota of notitie van het kabinet kunnen beschikken? Ik wil ook heel concreet weten wat de stand van zaken is van de inpassing van de spoorverdubbeling bij Abcoude. Dat is een lang slepende kwestie. Soms is het

goed als dingen lang slepen want dan kunnen wij er nog eens over nadenken, nieuwe kansen benutten of betere oplossingen verzinnen. In het antwoord op vraag 39 staat: in nauwe samenwerking met de gemeente wordt een nadere verkenning naar de inpassing uitgevoerd. Ik ben benieuwd hoever dat is gevorderd en wanneer wij daarover worden gerapporteerd. Het verzoek van de Kamer met betrekking tot het ondergrondse goederentransport moet geplaatst worden in een bredere context, namelijk de opgaaf om in het goederenvervoer innovaties door te zetten die de belasting van vooral het rijkswegennet beperken en verminderen. Het gaat dan steeds om de vraag wat wij kunnen steunen en ontwikkelen om de verschuiving naar rail, water en ondergrondse systemen van transport, zo krachtig mogelijk tot stand te brengen. Het valt mij bij dergelijke vragen iedere keer op dat er een wezenlijke verschuiving van voorkeur heeft plaatsgevonden. Wanneer ik met de belangenbehartigers gesprekken voer, dan zie ik aan de oppervlakte nog steeds de pleidooien voor meer weg, meer weg en nog meer weg maar successievelijk ontstaat achter die druk en lobby's om je vooral te richten op de uitbreiding van wegcapaciteit, een heel andere beweging die ik wel zo interessant vind. Dat is de beweging waarbij de erkenning centraal staat dat het gaat om het veilig stellen van het vervoer van goederen. En of dat nu over de weg gebeurt of op een andere manier, doet er eigenlijk niet zo heel veel toe, als het maar om een betrouwbare wijze van transport gaat, dat wil zeggen zonder vertraging en oponthoud. Rail, water en ondergronds transport krijgen dan een even brede instemming. Natuurlijk zit hier nog wel een culturele dimensie aan vast. Bij het goederentransport zijn wij gewend om dat overwegend over de weg te doen en het vergt dus een cultuurverschuiving om die overstap naar rail, water of ondergronds transport krachtig door te zetten. Zolang wij dat niet doen, bouwen wij voort op het bestaande stramien dat je ook in het personenvervoer aantreft. Omdat wij op het bestaande stramien doorbouwen, zijn alternatieven niet of veel te laat beschikbaar en dan zitten wij gevangen in de vicieuze

cirkel van het verkeers- en vervoerbeleid.

Ik kwam op die culturele dimensie nog eens terug – het gaat dan om de vraag hoe wij in Nederland denken en wat voor ons gewoon is – vanwege een vraaggesprek in het Rotterdams Dagblad van 14 november van twee medewerkers van Transvracht Internationaal, een dochter van de Duitse Bundesbahn die ook een belanghebbende is. Zij zeggen heel treffend: de Rotterdamse haven is nogal erg truckminded. Er heerst hier een absolute truckcultuur terwijl je in Bremerhaven of Hamburg meer een spoorcultuur tegenkomt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik daar even op reageren? De heer Van Heemst zou beter moeten weten. Hij weet toch hoeveel goederen er met een andere modaliteit uit de haven van Rotterdam worden afgevoerd, vergeleken met Hamburg en Bremen. In Rotterdam gaat meer dan 50% over het water. Een klein deel gaat via het spoor; daar hebben de heer Van Heemst en de mensen van Transvracht gelijk in. Maar vergeleken met de truck is in Hamburg het aandeel daarvan aanmerkelijk groter dan in de haven van Rotterdam. De heer Van Heemst mag natuurlijk citeren wie hij wil, maar ik vind het gevaarlijk als nu het beeld ontstaat dat juist uit Rotterdam het meeste per truck gaat. Rotterdam doet het veel beter dan Hamburg en Bremen.

De heer Van Heemst (PvdA): Op zichzelf heeft u daar gelijk in. Ik wilde slechts twee dingen illustreren. 1. Wij borduren vaak voort op een bestaand stramien waardoor het veel lastiger wordt om de overstap te maken naar transport en infrastructuur over rail, water en ondergronds. De verleiding om het op korte termijn via meer wegcapaciteit en meer wegen op te lossen is dan het grootst. Het tweede punt is dat er ook een culturele dimensie is en dat het niet alleen een kwestie is van de beschikbare infrastructuur. Maar het punt dat u maakt is terecht. Ik denk dat wij bij dit MIT ook moeten stilstaan bij de vooruitzichten voor de komende vier jaar.

Mevrouw Vos (GroenLinks): U heeft het zeer treffend over de culturele dimensie en ik ben het zeer met u eens, maar de vraag is wel op welke manier je die culturele verschuiving

echt op gang krijgt. Ik zou daartoe graag wat voorstellen van u horen. Ik denk aan accijnsverhoging, ook voor het goederenvervoer over de weg en aan het niet aanleggen van nieuwe achterlandverbindingen voor het goederenvervoer over de weg. Heeft u daar concrete ideeën over en voorstellen voor?

De heer Van Heemst (PvdA): Ik heb net iets gezegd over het voortborduren op een bestaand stramien. Een- en andermaal is bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat door de PvdA indringend gevraagd aan de minister: probeer de boel om te draaien, stel jezelf de vraag wat je graag zou willen in het jaar 2010 – de heer Van Gijzel vroeg nadrukkelijk om een visie hoe het verder zou moeten met verkeer en vervoer – en probeer vanuit die visie terug te redeneren naar de dingen die je nu moet doen, de prioriteiten die je nu moet stellen en het geld dat daarvoor nodig is. Alleen als je op die manier ook het denken eens omdraait, zou je die vicieuze cirkel kunnen doorbreken. Het is een beetje te vergelijken, hoewel dat in de richting van GroenLinks een heel gevaarlijke vergelijking is, met iemand die iedere keer weer besluit om zijn oude en krakkemikkige auto voor een paar honderd gulden op te knappen. De ene keer wordt de uitlaat vervangen, de andere keer de accu, de koeltank, de koplamp en dan weer de rem. Hij heeft dan zoveel in zijn oude auto geïnvesteerd dat hij nooit meer die nieuwe veiligere, zuinigere en kleinere auto kan aanschaffen. Iedere keer vindt hij dat zonde van het geld, want hij heeft al zoveel in zijn oude autootje gestoken. Dat bedoel ik. Dat hebben wij zeer regelmatig aan deze minister gevraagd, maar tot nu toe is dat althans in mijn ogen onvoldoende opgepakt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik begin nu bezwaar te maken. U heeft vorig jaar de nota Transport in balans van mij gekregen. Ik kan hier trouwens als persoon nooit een visie geven. Ik wil dat graag doen, maar dat doe ik wel in de campagne. Ik doe dat altijd ook namens de PvdA en D66. U zult de komende maanden nog genoeg van mij horen, maar niet hier. Wat "Transport in balans" en "Samen werken aan bereikbaarheid" betreft, heb ik niet anders begrepen dan dat de PvdA-fractie juist

buitengewoon gelukkig was met die twee stukken. Ik heb gepoogd om daarin een visie te geven voor de komende jaren, althans namens de drie coalitiepartijen in het kabinet.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik stel vast in het voetspoor van de plenaire behandeling van de begroting dat in onze ogen nog onvoldoende en onvoldoende duidelijk is geprobeerd om aan te geven: waar zouden wij moeten staan, gelet op een heleboel randvoorwaarden van zorgvuldige ruimtelijke inrichting, milieu en milieukwaliteit en leefbaarheid in het algemeen, vooral in het verstedelijkte deel van Nederland? Als je dat beeld schetst en daarop je visie geeft voor de middellange termijn, dan wil ik vanuit die visie terug redeneren naar de keuzen die daaraan voor de komende vier jaar vastzitten voor ons.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! De heer Van Heemst heeft ontzettend veel woorden nodig om niks te zeggen. Is hij bijvoorbeeld bereid om het vrachtvervoer zwaarder te belasten, omdat je die culturele omslag nooit kunt realiseren? Je kunt infrastructuur ondergronds aanleggen wat je wilt, maar dan wordt er geen gebruik van gemaakt.

De heer Van Heemst (PvdA): Een verhaal over de gewenste toekomst en de daarvoor noodzakelijke inzet slaat niet simplistisch neer in de vraag of je wel of geen flankerend beleid wilt voeren. Het antwoord op die vraag is overigens bevestigend. In het debat over de begroting 1998 heeft de minister in de discussie met het CDA de vinger op een gevoelige plek gelegd. Van de vier grote partijen komt de infrastructuur er bij het CDA het meest bekaaid af. Ik zeg dat niet met genoegen. Ik zeg dat omdat ik had verwacht dat de heer Leers daarop vandaag zou ingaan. Het is een politiek aangelegen punt. De minister hield de heer Reitsma, die tijdens dat debat goed gebekt was, voor dat in het verkiezingsprogramma van het CDA het minst wordt gedaan aan extra ruimte voor investeringen. Er is slechts sprake van 750 mln. extra uit de private sector. Als dat er niet komt, is er dus helemaal niets extra's. De heer Reitsma deed er vervolgens het zwijgen toe. Ik mag dus aannemen dat de minister het bij het rechte

eind heeft. Dat wordt bevestigd door VNO-NCW. Dat zijn niet mijn grootste vrienden, maar misschien vindt het CDA het wel een belangrijk jurylid. De organisatie heeft de verkiezingsprogramma's vergeleken en concludeert dat zij het minst aan het CDA heeft. De 750 mln. van de particuliere sector is volgens de organisatie "veel te optimistisch". Dat zeggen dus de mensen waar het CDA het geld van wil lenen.

Ik vind dit een opmerkelijk punt, want het CDA wekt in en buiten de Kamer een andere indruk. Ik heb knipsels bij mij, waaronder één met de kop "CDA als beschermheilige van de regio's". De heren Leers en De Hoop Scheffer zijn op tournee geweest, bij welke gelegenheid zij overigens wel steeds hebben toegegeven dat in het verleden grote fouten zijn gemaakt. Dat pleit dan wel weer voor hen. Nogmaals, in en buiten de Tweede Kamer wordt voortdurend de indruk gewekt dat er qua geld en infrastructuur alles kan en moet.

De heer **Leers** (CDA): In de eerste plaats sluit ik mij aan bij de heer Stellingwerf. Ook ik ben zeer benieuwd om te horen wat de heer Van Heemst nu zelf van het MIT vindt. Maar goed, hij heeft het liever over anderen. Wat het CDA betreft vergeet hij de helft. In ons verkiezingsprogramma hebben wij 750 mln. additionele investeringsruimte opgenomen voor infrastructuur. Daarnaast houden wij rekening met een investering door derden van 750 mln. De vraag is of dat in de vorm van een bezuiniging mag plaatsvinden; daarover kunnen wij van mening verschillen. In de CDA-prioriteiten is dus 750 mln. hard geld aanwezig voor infrastructuur. Vergeleken met de 1,2 mld. van de PvdA en de 1 mld. van de VVD is dat dus niet zo weinig. Daar komt nog iets bij. Wij zullen op 3 december overleggen over de ICES-brief, de Missiebrief. Daar zit voor 60 mld. aan problemen in. Die kunnen wij dus werkelijk niet met 1 mld. of 1,2 mld. oplossen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Leers wijst op extra ruimte voor investeringen in het CDA-programma. Ik ga ervan uit dat dat juist is. Het is wel opvallend dat de heer Reitsma dat niet in het debat met de minister heeft geopperd. Over een langere periode genomen

is een verschil van 0,25 of 0,5 mld. overigens wel substantieel. Ik blijf het opmerkelijk vinden dat het CDA hier en buiten de Kamer doet alsof overal geld voor is – vooral voor de periode 1998-2002 – terwijl de ruimte in het verkiezingsprogramma vergeleken met de andere programma's tamelijk bescheiden is. Het CDA leunt zwaar op de mogelijkheid om van private middelen gebruik te maken.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Dit is echt geklets. Ik heb net al aangegeven dat er een enorme behoefte is aan geld, maar dat geen enkele van de programma's daarin kan voorzien. Laat de heer Van Heemst dus eens echt naar de goede berekeningen kijken. Het CDA kiest ervoor om het financieringstekort structureel te verlagen. Dat doet geen enkele partij, maar dat betekent wel dat er jaarlijks een enorm bedrag extra bij komt waarover wij geen rente behoeven te betalen. En dat zouden wij kunnen gebruiken voor een heleboel van die projectjes in dit kader.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De ervaring leert dat, als de heer Leers dingen geklets noemt, je dan meestal de vinger op de gevoelige plek hebt gelegd. En daar wil ik het even bij laten. Het is mij opgevallen dat de heer Leers in dit debat prioriteit heeft uitgesproken voor de mainports, lightrail, de achterlandverbindingen en voor de regio's. En dan heeft het CDA, net zoals de CPN in de jaren zestig de starfighters had, nog jaren de Betuwelijn en de HSL achter de hand. Als dingen anders gedaan gaan worden, kunnen de HSL en de Betuwelijn namelijk uit de kast gehaald worden en kan het CDA zeggen dat hier dekking in gevonden kan worden voor een heleboel wensen. Ik vind dat een heel oppervlakkige manier om hierover te praten. Als de heer Leers zegt dat het kabinet zich aan gejojo bezondigt, dan moet ik denken aan de wijze woorden van mijn moeder dat brutalen de halve wereld hebben.

De heer **Leers** (CDA): U bent nu 20 minuten aan het praten, maar u hebt alleen nog maar over anderen gesproken. Kom nu eens met uw eigen prioriteiten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Hoe kunt u het kabinet nou van gejojo

beschuldigen, als u zowel ten aanzien van de Betuwelijn als ten aanzien van de HSL-zuid wilt terugkomen op beslissingen die wij daaromtrent genomen hebben? Dan kunnen wij dat gejojo van u toch op zijn minst wegstrepen tegen het beweerde gejojo van het kabinet. Het gaat mij helemaal niet om allerlei handige politieke punten. Het gaat mij erom dat wij allemaal zullen moeten kiezen, dus ook het CDA. Als de ruimte bij u bescheiden is of als de particuliere investeringen niet los komen, dan zult u dat om financiële redenen moeten doen. Het kan echter ook zijn dat u dat om politiek-inhoudelijke redenen moet doen.

Ik geef in dit verband het voorbeeld van twee vooraanstaande CDA'ers die zulke keuzes luid en duidelijk hebben gemaakt. Ik kijk dan eerst in de top tien van de CDA-kandidatenlijst. Daar staat de heer De Milliano. Ik verheug mij zeer op zijn komst naar de Kamer. Als het evenwel aan hem ligt, zal dit de laatste behandeling van het MIT zijn. Dan behandelen we volgend jaar namelijk niet een MIT, maar een MEI, een meerjarenplan emotionele infrastructuur. De heer De Milliano legt in de NRC van 4 oktober uit dat een van de redenen waarom hij zich tot het CDA aangetrokken voelt, is dat die partij meer wil investeren in de emotionele infrastructuur dan in de economische. Dan is er op de twintigste plaats van de CDA-lijst nog de heer Van Wijmen. Hij zegt in het Brabants dagblad van 13 november: het CDA moet alleen aan de A4 meewerken, als die in natuurgebieden wordt ondertunneld; als dat te duur is, dan moet er maar geen weg komen, want verkeersproblemen zijn ook zonder nieuwe wegen aan te pakken. De heer Van Wijmen komt de CDA-fractie na 6 mei ongetwijfeld versterken. Ik wil hiermee alleen maar aangegeven dat in de CDA-fractie net als in onze fractie het debat onvermijdelijk zal gaan over de vraag welke prioriteiten er gegeven moeten worden aan het verkeer- en vervoersbeleid vanaf 1989 en welke zaken daardoor wellicht wat minder goed en royaal aan hun trekken zullen komen. Ik ben het overigens met de heer Leers eens dat wij moeten proberen om die zaken in deze kabinetsperiode bestuurlijk zo fatsoenlijk mogelijk af te ronden. Voor ons gaat het daarbij om de

kwalitatieve inpassing van infrastructuur. Ik heb daar vorig jaar een motie voor ingediend. Voor ons gaat het daarbij verder om innovaties op het terrein van goederentransport en om lightrail en een goed programma om projecten op dat vlak tot uitvoering te brengen. Die prioriteiten kunnen inderdaad betekenen dat het in de volgende periode op een groot aantal andere terreinen van het verkeer- en vervoersbeleid wat minder moet met de investeringen. Het zal namelijk passen en meten worden. En daar liggen dan onze keuzen. Mijn advies is eigenlijk om het enigszins rustig aan te doen waar u zich zo inspant voor alle infrastructuur. Als u het rustig aandoet, is dat ook geloofwaardiger. Laten wij allemaal proberen uiteindelijk een aantal keuzen te maken. In plaats van het winkelen waarop ik eerder doelde, zou onzes inziens meer gedaan moeten worden aan selectief winkelen.

Het betrekken van particuliere investeringen bij de infrastructuur zal noodzakelijk blijken. Ik ben het geheel met de heer Reitsma en de heer Leers eens, dat wij daar verder mee moeten gaan. Het is overigens geen nieuw punt. De minister heeft er ook stevig op ingezet bij een aantal grote projecten. Bij de financiële beschouwingen is de motie-Van der Ploeg aangenomen die een verkenning vraagt van voor- en nadelen van private financiering voor infrastructuur. Er zitten namelijk ook risico's en problemen aan vast. Het zijn niet alleen maar voordelen. De heer Van den Berg heeft dat de heer Reitsma indringend voorgehouden bij het plenaire begrotingsdebat. Je moet er dus oog voor hebben. Je moet weten waar je eventueel aan begint en je moet ook nagaan hoe je de risico's en problemen zoveel mogelijk kan inperken of beperken. Die motie had betrekking op heel grote megaprojecten voor de komende vijf à tien jaar, zoals de HSL-oost, de luchthaven aan zee en de Tweede Maasvlakte. Maar goed, ook bij kleinere projecten zou de combinatie van private en publieke financiering op voor- en nadelen kunnen worden onderzocht. Wat mij betreft is met name de vraag interessant of een extra inpassingskwaliteit van een aantal van die projecten voor rekening van het Rijk zou kunnen komen, waarbij de "gewone" uitvoeringskosten en aanlegkosten van dat soort infra-

projecten ten laste komen van de private sector. Met het geld dat de rijksbegroting nu al rekent voor een aantal van die lastige infraprojecten, zou je dan wellicht veel meer kunnen doen als het gaat om de inpassingskwaliteit. De investeerders zullen dan vanzelfsprekend hun rendement willen halen, bijvoorbeeld door commerciële exploitatie van dubbel grondgebruik – dat kan aantrekkelijk zijn – of door betaalstroken, een idee dat wel eens besproken is in het kader van een hoogwaardige inpassing van de A4 Midden-Delfland. Ik zou de minister willen vragen of zij wil verkennen of dat soort combinaties zijn te realiseren en onder welke condities dat zou kunnen gebeuren. Wat mij betreft is er dan vanzelfsprekend sprake van een overheid die de regie voert en de randvoorwaarden stelt. Het is dan misschien interessant dat eens te beproeven voor het lastige debat over de A4 Midden-Delfland, het spoorviaduct/tunnel Delft, waarover de Kamer minstens al vier jaar geleden haar zorg en prioriteit heeft uitgesproken, en eventueel de A4 bij Leidschendam. Wij hebben dus oog voor risico's en de mogelijke nadelen, maar wellicht is er economisch en maatschappelijk winst te behalen. Vervolgens kom ik te spreken over een aantal projecten voor 1998. Het accent zal vandaag natuurlijk wat meer liggen op de wegprojecten met vertraging, omdat openbaar vervoer en Vinex-locaties al zeer uitgebreid bij het plenaire begrotingsdebat aan de orde zijn geweest. Ik heb met de collega's Verbugt en Van 't Riet afgesproken dat wij in ieder geval ten aanzien van een paar van de wegprojecten zo nodig met moties zullen aangeven dat wij een uiterste inspanning van het kabinet verlangen om ze als het ware in het vorig jaar in het vooruitzicht gestelde uitvoeringsritme te krijgen.

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben net een heel aandoenlijk verhaal van u gehoord over de prioriteitenstelling en de consequenties daarvan, zijnde accenten voor de komende jaren. Nu komt u opeens met een groot aantal projecten, wat ik op zichzelf toejuich, waarbij u de minister toch confronteert met problemen. U doet een uiterst dringend beroep op de minister om die problemen op te lossen. Hoe moet ik een en ander nu met elkaar rijmen? U heeft het er

over dat keuzen gemaakt moeten worden. U sprak in dit opzicht in verwijtende zin tot mij. Wat doet u nu echter op dit punt?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb aan het begin van mijn verhaal aangegeven dat wij er aan hechten dat een aantal projecten die in het vooruitzicht zijn gesteld voor de periode 1994-1998, zo fatsoenlijk mogelijk worden afgerond. Dat is eigenlijk het antwoord op uw vraag. Vervolgens zullen wij na de verkiezingen moeten proberen om om inhoudelijke en financiële redenen nieuwe prioriteiten te stellen en aan te geven waar accenten moeten worden versterkt. Dat is echter een ander hoofdstuk. Het gaat mij nu om de vraag hoe wij niet alleen voor een aantal projecten rond openbaar vervoer en Vinex-locaties, maar ook voor een aantal wegprojecten, waar heel specifieke belangen mee zijn gemoeid en waar toezeggingen zijn gedaan en verwachtingen zijn gewekt, tot een fatsoenlijke afronding kunnen komen.

Ik loop een aantal wegprojecten na die er voor mij uitspringen. Wat betreft de rijksweg 59, Rosmalen-Geffen, is de toezegging dat na 2002 eventueel geld beschikbaar komt, onvoldoende. Met name gelet op de verbetering van de verkeersveiligheid, denken wij dat op dat punt een versnelling is gewenst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zou die in de planning dan weer terug moeten naar bijvoorbeeld 1999 of 2000 of moet ik daar volgend jaar mee starten? De begroting gaat namelijk alleen maar over volgend jaar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die moet volgens de planning van het vorige MIT weer worden opgevoerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet u een amendement indienen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij wachten af wat er aan moties en amendementen ligt. Ik weet dat collega Van 't Riet in een motie op dit project zal ingaan.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, maar moties leveren geen geld op.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Moties

kunnen uiteindelijk heel veel geld opleveren.
Bij de A11, Alphen aan de Rijn, gaat het om de beruchte laatste 7 kilometer. Wij hechten eraan om de realisatie volgens de oorspronkelijke vooruitzichten mogelijk te maken. Het project rond de rijksweg 835, Zwolle-Almelo, is opgeschoven van 2001 naar 2003. Er ligt een principe-overeenkomst tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten over de uitvoeringsplannen. Ik zou van de minister willen weten wat de status is van die principeovereenkomst en of het doorschuiven van het project naar 2003 daarmee op gespannen voet staat.

Mevrouw Verbugt zal wat uitvoeriger ingaan op het onderliggende wegennet Schiphol. Voor ons telt zwaar dat daar in het kader van de PKB in een totaalpakket afspraken over zijn gemaakt. De minister heeft twee weken geleden en aan het begin van deze vergadering trouwens al aangegeven dat dit naast OV en Vinex voor haar topprioriteit heeft. Ik wil dat onderstrepen en verwijs verder naar de toelichting die collega Verbugt daarop zal geven.

De A50, Eindhoven-Oss, is op zich best een probleem geworden dat mij ook wat zwaar op de maag ligt. Ik kan alleen uitleggen hoe het amendement ervan uitging dat wij met de verschuiving van dit project naar verkeersveiligheid zouden omgaan. Toen ik verleden jaar het amendement indiende, had ik voor ogen om eenmalig uit het project A50, Eindhoven-Oss, een lopend project met een vrij fors budget, 25 mln. te halen, zodat wij een begin zouden hebben van 25 mln. voor een budget voor verkeersveiligheid, wat in mijn ogen een prioriteit was, en verder een jaar de tijd zouden hebben om te kijken hoe wij met dat budget voor verkeersveiligheid verder zouden kunnen gaan en hoe wij voor die 25 mln. van de A50, Eindhoven-Oss, in de loop van dat jaar een oplossing zouden kunnen vinden. Dat was mijn bedoeling, maar dat is anders uitgepakt. Ik ga niet zeggen dat de minister het amendement heeft misbruikt om er meer voor uit te trekken. De minister zal dan zeggen: ik heb het hooguit gebruikt; als je eenmalig zo'n verschuiving pleegt, mag ik er als minister van uitgaan dat je dat meerjarig wilt doorzetten. Ik ga ook niet afdingen op het feit dat dat

budget er ligt. Dat zou niet goed zijn. Ik vind het dus echt winst dat er een budget van 200 mln. is gemobiliseerd voor verkeersveiligheid. Ik ga er trouwens ook van uit dat de minister inmiddels bezig is, dat budget te beleggen met afspraken en toezeggingen. Het zou dus wat ellendig worden als wij op de een of andere manier weer een "terugschuif" zouden plegen. Ik zie inmiddels wel levensgroot de problemen die zich rond dat project aandienen: door de massieve verschuiving is dit project nogal ver in de tijd verdwenen en bovendien zijn er problemen met de verkeersveiligheid en de medefinanciering. Ik kan mij niet herinneren dat wij die problemen vorig jaar met zoveel woorden hebben toegelicht en uitgelegd. Misschien heeft de minister op dit punt nog de sterkste troeven, want zij kan nu zeggen dat zij het amendement vorig jaar sterk heeft ontraden, zonder dat daarbij overigens de inhoudelijke toelichting is geleverd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Heeft de heer Van Heemst gevonden waar dat geld voor bestemd is dat hij voor verkeersveiligheidsprojecten uit de A50 heeft gehaald? Ik kan mij namelijk niet aan de indruk onttrekken dat het in het bedrag van 200 mln. zit dat bestemd is voor Duurzaam veilig.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat heb ik ook gezegd. Ik veronderstel dat de minister, gegeven de prioriteit die zij zelf toekent aan Duurzaam veilig, al een behoorlijk deel van het budget aan het verspijkeren is en dat het geld niet ligt te wachten op plannen die nog moeten komen. Een "terugschuif" van verkeersveiligheid naar de A50 is volgens mij dus niet goed mogelijk, nog los van het feit dat ik dat ongewenst zou vinden omdat ik tevreden ben met een budget voor Duurzaam veilig. Voorts moeten wij proberen om aan het probleem een mouw te passen en ga ik ervan uit dat de coalitie dat zo nodig met een motie onderstreept.

De heer **Leers** (CDA): Laat ik vooropstellen dat ik blij ben dat de heer Van Heemst toegeeft dat hij ook grote fouten kan maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat heb ik helemaal niet toegegeven. Dat vind ik nou geklets.

De heer **Leers** (CDA): Als het woord "geklets" wordt gebruikt, weet ik wel dat ik gelijk heb.

De mouw die de heer Van Heemst hieraan wil passen, is mooi, evenals een motie, maar een motie levert geen geld op. Wat kan Brabant nu echt van de heer Van Heemst verwachten als het gaat om de A50? Hoe gaat hij om met de eigen bijdrage van de provincie van 30 mln. waarvoor zij de rekening al heeft ontvangen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Leers veronderstelt de hele tijd en veel te gemakkelijk dat de motie geen geld oplevert. Ik redeneer anders dan hij, maar het verschil zit misschien ook in het feit dat hij vanuit de oppositie naar het probleem kijkt en ik vanuit de coalitie. Ik ga ervan uit dat de financiële vertaling van de moties die VVD en D66 vandaag zo nodig op een aantal punten zullen indienen om te onderstrepen welke prioriteit aan een aantal zaken wordt toegekend, vrij kansrijk is, zeker als de heer Leers en anderen die moties steunen.

De heer **Leers** (CDA): Ik ken het gebaar al: "wij voeren haar niet uit", maar de heer Van Heemst mag dit van mij, met alle respect, proberen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit illustreert dat de heer Leers hier vanuit de oppositie wat cynisch naar kijkt en ik vanuit de coalitie enigszins hoopvol. In de loop van begin volgend jaar zullen wij wel zien hoe het afloopt. Hetzelfde geldt ook voor de zorgen die wij hebben over de A57 op Walcheren. De in 1996 getekende intentieverklaring terzake wordt nu niet nagekomen: deze weg zou in de periode 1996-2003 worden voltooid. Los van de intentieverklaring speelt er natuurlijk nog een aantal andere problemen, zoals de relatie met twee Vinex-locaties en de reconstructie van het stationsgebied in Middelburg. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 86. Wij zouden het op prijs stellen als de oude afspraken intact konden blijven. De PvdA heeft met betrekking tot de A73-zuid zeker niet het beeld willen schetsen dat wij nu met zijn allen weer zouden moeten terugvallen op de variant van de westoever. In termen van zorgvuldigheid en in het kader van zorgvuldig omgaan met provincies en regio is dat ook het

grote verschil met de benadering die de heer Leers weergaf over de inpassing van de HSL in het Groene Hart. Wij hebben willen aangeven dat er voor de oostoever is gekozen ondanks het feit dat deze verbinding toen al aanmerkelijk duurder was, namelijk zo'n 400 mln. De oostoever heeft, gezien de meerkosten, inmiddels een indrukwekkende staat van dienst. Die meerkosten kunnen misschien wel verder oplopen. Het zou de moeite kunnen lonen als de provincie en de betrokken gemeenten zelf die stap naar de rijksoverheid zouden willen zetten om na te gaan of er geen wederzijds voordeel is te behalen. De regio zou van het grote kostenverschil iets kunnen inzetten voor andere grote problemen op het vlak van de infrastructuur, zodat het Rijk een redelijke besparing op de kosten kan bereiken.

Wij erkennen voluit dat een geactualiseerd kostenbeeld voor de oostoever wordt vergeleken met een zeer grove kostenraming voor de westoever. Als je die kostenraming voor de westoever zou actualiseren, ziet het plaatje er wellicht weer anders uit. Op die genuanceerde en voorzichtige manier hebben wij ons standpunt vorige week toegelicht. Ik onderstreep dat vandaag nog eens om duidelijk te maken dat de manier waarop in het AD over de HSL wordt gesproken iets te gemakkelijk is en in schril contrast staat met de terriërachtige bewegingen die de heer Reitsma maakt als wij proberen aan te geven dat er misschien met de A73 een redelijke prestatie is te leveren. Heel veel partijen, maar uiteindelijk ook de mensen die in dat gebied wonen en er gebruik van maken, zullen daar voordeel van kunnen hebben.

Ik keer terug naar mijn boodschappenlijstjes. Ik werd zo-even opgepiept door de heer Wallage die in de auto zat op weg van Nijmegen naar een andere plaats. Hij vroeg mij aan de minister te vragen hoe het zit met de discussie over de tweede Waalbrug en de aansluiting op de A73 in relatie tot de grote Vinex-locatie die met de Waalsprong tot ontwikkeling moet komen in het gebied rond Nijmegen. Ik heb hem beloofd dat ik dat zou doen. Hij kan dan weer aan die PvdA-wethouder vertellen dat de fractie daar vandaag aandacht aan besteedt. Zo illustreren wij het publiek dat hier zit, hoe die dingen gaan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil nog even ingaan op de hele reeks wegen die de heer Van Heemst noemde. De heer Wallage weet dat in zijn auto misschien niet zo goed, maar de heer Van Heemst heeft mooie woorden gesproken over culturele verschuivingen die nodig zijn. Vervolgens komt de fractie van de PvdA met een hele rits wegen die allemaal toch weer wel aangelegd moeten worden. Ik had eerlijk gezegd en wat kritischer opvatting van hem verwacht. Ik ben buitengewoon teleurgesteld daarin. Ik begrijp dat de fractie van D66 deze zaak ondersteunt. Mijn vraag is of de fractie van de VVD toch de doorslag heeft gegeven bij het boodschappenlijstje dat op tafel ligt. Of is de PvdA het spoor bijster?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij zijn bezweken onder grote druk van mevrouw Verbugt... Nee, maar ik heb toch net uitgelegd dat wij proberen in deze kabinetsperiode te komen tot een fatsoenlijke afronding van een aantal zaken die zijn toegezegd, waarop verwachtingen waren gebaseerd en die vorige jaar in het MIT van een bepaalde datum waren voorzien. Dat geldt voor de OV-projecten rond de Vinex-locaties. Daarover is twee weken geleden uitvoerig gesproken. Voor de PvdA-fractie geldt het ook voor een beperkt aantal wegenprojecten waarmee geschoven is. Ik vind dat niet in contrast staan met de discussie over de vraag welke prioriteiten je op basis van een nieuwe politiek inhoudelijke afweging voor een volgende regeerperiode wilt stellen. Mevrouw Vos denkt er misschien anders over, maar het gaat om projecten die als het kan volgens schema en volgens afspraken afgewikkeld moeten worden. Als mevrouw Vos het anders ziet, zegt zij eigenlijk dat omdat toevallig onder grote financiële druk geschoven is met deze projecten, zij van de nood een deugd maakt en zij die projecten maar helemaal laat vallen. Zij schuift ze van tafel. Voor haar is het misschien een goed punt in de campagne: PvdA zwicht voor mevrouw Verbugt! GroenLinks is tegen elke meter weg erbij. Wij zijn dat niet. Zij weet dat. Wij zijn erg selectief, maar wij zijn niet tegen elke meter weg erbij.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is

natuurlijk allemaal prachtig en bestuurlijke afspraken zijn ook van belang. Er zijn nu goede argumenten om te zeggen dat bepaalde wegen minder prioriteit hebben. Wij zien op allerlei gebieden, zoals op rail- en op lightrailgebied, vertragingen optreden. Vindt de heer Van Heemst dan niet dat juist bij al die nieuwe vormen van openbaar vervoer de prioriteit moet liggen en dat die wegenprojecten nog maar een tijdje in de ijskast moeten blijven?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij kunnen niet met twee maten meten. Wij kunnen niet zeggen dat een bestuurlijke toezegging bij de OV- en Vinex-locaties van een dusdanige grote betekenis is dat wij terecht alle mogelijke middelen mobiliseren om het kabinet te houden aan gemaakte afspraken, terwijl een bestuurlijke afspraak bij die wegprojecten wel een beetje van belang is, maar niet echt doorslaggevend. Dat zegt mevrouw Vos nu zo'n beetje.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil nog even een vraag stellen over de hotline tussen de heer Van Heemst en zijn fractievoorzitter.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat was maar een illustratie. Ik was zo trots dat mijnheer Wallage mij eens belde vanuit een auto. Dat heeft hij vier jaar lang niet gedaan en nu heeft hij belangstelling voor mijn inbreng.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik begrijp dat de heer Van Heemst er nu al spijt van heeft dat hij het gemeld heeft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, dat heb ik niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoorde ik in zijn toon nu ook een beetje impliciete kritiek op de handelwijze van zijn fractievoorzitter, omdat daardoor het beeld ontstaat van "roept u maar, wij draaien wel"? Ondermijnt de heer Van Heemst daarmee ook niet het gezag van zijn andere wensen die hij net op tafel heeft gelegd?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vond het gewoon een heel goede vraag van de heer Wallage. Anders had ik die nu ook niet voorgelezen. Als je goede vragen voorleest, dan ondermijnt je toch iemands gezag

niet? Anders zouden wij het gezag van al die gemeenten, al die provincies en al die regio's ook ondermijnen door hun wensen hier nog eens onder de aandacht van de minister te brengen en eventueel zelfs nog van een motie te voorzien. Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog met een aantal punten op het vlak van openbaar vervoer. Volgens de minister is de audit over de noord-zuidlijn eind november beschikbaar. Wij zouden in ieder geval graag de gelegenheid willen openhouden om daar nog een nadere discussie over te voeren. Het is maatschappelijk een nuttig en noodzakelijk project, maar het is in financiële zin natuurlijk een immens duur project. Er gaat f 300 per huishouden in Nederland in zitten. Het is daarom goed als wij met z'n allen in staat zijn, de inhoudelijke toelichting en noodzaak daarvan nog eens grondig te bespreken. In het Tweede tactisch pakket is de spoorverdubbeling Utrecht CS-Lunetten en Lunetten-Geldermalsen opgenomen. In het vorige MIT stond dat gepland voor de periode 2000-2005, terwijl er in het huidige MIT wordt gesproken over de periode na 2002. Deze spoorverdubbeling is noodzakelijk én voor de Vinex-taakstelling én voor Randstadspoor. Is het wel of niet een onderdeel van het Vinex-akkoord? Beschouwt mevrouw Van 't Riet dit wel of niet als een onderdeel van de reddingsactie die zij met haar motie beoogt? De Nederlandse Spoorwegen geven minder prioriteit aan de spoorverdubbeling tussen Rotterdam-Alexanderpolder en Nieuwerkerk aan de IJssel en zij zouden graag in 1998 al willen beginnen met de spoorverdubbeling Leiden-Woerden. Kan de minister een reactie daarop geven? Wanneer wordt duidelijk hoe het station Breda geschikt is te maken voor het binnenlandse gebruik van de HSL? De minister geeft aan dat daar nog een onderzoek naar loopt. Wij zouden daar graag op redelijk korte termijn uitsluitsel over willen hebben. De regio Utrecht heeft ons, volgens mij terecht, zeer gedetailleerd op de hoogte gebracht van een aantal zorgen. Ik heb nog een aantal specifieke vragen daarover. Ik noem allereerst de integratie van de A2 in de Vinex-locatie Leidsche Rijn, die zou moeten zijn gewaarborgd voor

het jaar 2005. Het MIT spreekt van een periode van 2001 tot 2009. Ik wil van de minister weten of er rond dat project nu wel of niet sprake is van een dreigende vertraging. Ook over de rondweg Houten zijn wij van zeer veel kanten een- en andermaal benaderd. Deze rondweg zou noodzakelijk zijn voor ontsluiting van de Vinex-locatie Houten-Zuid. Die rondweg zit niet in het MIT. De totale kosten worden geraamd op 53 mln., waarvan 11 mln. in 1998 beschikbaar moet komen. Vormt dit project nu wel of niet een onderdeel van het Vinex-convenant? Kennelijk doen hierover verschillende verhalen de ronde. Ik wil hier graag vandaag uitsluitsel over van de minister. Bij het HOV-demonstratieproject voor de regio Eindhoven sluit ik mij aan bij de vragen die de heer Leers daarover heeft gesteld. Wij hebben gezien dat er een veelbelovend en aantrekkelijk project tot uitvoering kan worden gebracht. Ik verwijs kortheidshalve naar de brief van het regionale samenwerkingsverband van 13 november 1997. Ook daarbij speelt de vraag of het nu wel of niet onder de werkingssfeer van de motie-Van 't Riet valt, gegeven de relatie met de Vinex-bouwlocatie. Over het goederenvervoer heb ik nog een aantal vragen te stellen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik hoorde de heer Van Heemst net spreken over Vinex-convenanten. Er wordt ook wel gesproken van bestuurlijke afspraken. Is de heer Van Heemst niet met mij van mening dat als de Vinex-contracten als een overeenkomst moeten worden gekwalificeerd, dit z'n consequentie moet hebben voor de prioritering? Dit is, zoals men weet, een discussiepunt. De heer Van Heemst heeft de brief van de minister gelezen. De minister schrijft dat de contracten gelden als een bestuurlijke inspanningsverplichting. Dat is essentieel voor onze discussie. Naar mijn oordeel is een contract iets anders dan een convenant. Een contract is geen inspanningsverplichting, maar een resultaatsverplichting. Daarvoor sluit men immers een contract.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik moet eerlijk opbiechten dat ik de net uitgedeeld brief nog niet heb gelezen. Dat punt zal in de loop van het debat verder tot opheldering worden gebracht. Daarnaast heb ik

begrepen dat er nog een apart overleg komt over de voortgang van de Vinex-bouwlocaties en alles wat eraan vast zit. Dat is kennelijk al afgesproken met de Kamercommissie VROM. Daarin komt ook de kwestie van hoe hard en bindend de afspraken zijn en waartoe zij het Rijk verplichten, uitvoerig aan de orde. Ik vind het overigens meer een kwestie van fatsoen over de verwachtingen die zijn gewekt en waar de mensen op mogen rekenen. Ik kijk voor een deel van de projecten ook naar wat in het vorige MIT aan termijnen in het vooruitzicht is gesteld. Dat zijn ook dingen waarop gerekend wordt, waarover onderhandeld is en waaruit afspraken zijn gerold.

De heer **Van den Berg** (SGP): Is de heer Van Heemst het met mij eens dat het voor de prioriteitsstelling buitengewoon belangrijk is? Ik vind dit een essentieel punt. Als er inderdaad sprake is van contracten die als werkelijke overeenkomsten moeten worden gezien, gaat dat natuurlijk verder dan een bestuurlijke inspanningsverplichting.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat zou zelfs in rechte afdwingbaar zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Men zou zelfs naar de rechter kunnen stappen om het af te dwingen. Men schrijft dat ook in Utrecht. De heer Van Heemst heeft dat ongetwijfeld gelezen. Men wil dat niet. Ik begrijp dat goed.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ze dat maar doen!

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister zegt nu dat zij dat maar moeten doen. Zo gaan wij niet met contracten om! Dan is de overheid geen betrouwbare partner. Dit vind ik een essentieel punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zij gaan terecht niet naar de rechter. Wat wij schrijven is immers waar. Ik ben het overigens wel met de heer Van den Berg eens dat het bestuurlijk netjes moet gebeuren. Daar zijn wij ook mee bezig. Dat heb ik al gezegd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben het erg eens met de heer Van den Berg dat een soort provocatie in de zin van: "Laat ze maar naar de rechter stappen, dan zien wij wel wie er wint!" niet de manier is waarop

een minister van Verkeer en Waterstaat daarover moet praten. Men moet proberen om er samen uit te komen. Daarnaast is het motto van mijn verhaal juist om een aantal dingen die in de vertraging zijn geraakt op een fatsoenlijke manier tot een afronding te brengen in de periode 1994-1998, of dat nu OV, Vinex-locaties of een aantal wegprojecten zijn.

Over het goederenvervoer wil ik in de voetsporen van anderen de aandacht vragen voor de stand van zaken en de vooruitzichten voor de weg/railterminal Twente. Ik begrijp dat de minister zegt dat als er geen markt en geen klanten zijn, zij niet veel meer kan dan toekijken hoe het project uiteindelijk kopje onder gaat. Ik zou ook wat meer willen weten over uitbreiding van de terminal in Ede, die bedoeld is om de Scandinavië-shuttle van de grond te brengen. Is er een redelijk goed vooruitzicht dat alle formaliteiten voor eind 1997 rond zijn?

Ik hoor ook graag een reactie van de minister op de berichtgeving van de Nederlandse Spoorwegen, dat op enkele goederenemplacementen capaciteitstekorten een probleem gaan vormen. Zij verwijzen naar Maasvlakte, Waalhaven, het railservicecentrum, Moerdijk en Sloegebied.

Het vorig jaar hebben wij kennis kunnen nemen van een zeer uitvoerig lijstje van wensen met betrekking tot de binnenvaart, opgesteld en toegelicht door het Centraal Overleg Vaarwegen. Als ik het goed heb begrepen, is dat lijstje op verzoek van de minister inmiddels ingedikt tot een pakket van een miljard. De minister heeft laten weten dat diverse projecten versneld in uitvoering zijn gekomen. Dat is goed nieuws. Wij hebben er vaak op gehamerd dat de investeringen in de vaarwegen niet altijd in het gewenste tempo plaatsvonden. Voor het eerst sinds jaren zullen wij niet meer met onderuitputting op het vaarwegen-budget te maken hebben.

Op drie punten bestaan bij ons nog zorgen en wensen. Ten eerste is dat de mate waarin een aantal werkzaamheden die tot verbetering van de vaarwegen leiden afhankelijk zijn van het tijdig beschikbaar komen van een speciedepot. Ik hoor graag op dat punt een nadere toelichting van de minister. Ten tweede geeft de minister al aan, dat wij tot 1999-2000 een heel eind komen met de wensen

van de sector, maar dat er na 2000 financiële spanning kan ontstaan. Ik zou dan graag voorrang geven aan de vaarwegen. In een prioriteitsstelling tellen die als milieuvriendelijke wijze van goederentransport net wat zwaarder dan een heleboel dingen die over de weg gaan. Ten derde is een permanent discussiepunt tussen de minister en de belangenbehartigers van de vaarwegen dat van beweegbare bruggen versus vaste bruggen. Wij hebben er al vele malen bij stilgestaan. Inmiddels is er een heel bescheiden verzoek vanuit de sector aan de minister, namelijk om een gezamenlijk onderzoek naar hetgeen aan die problematiek vastzit. Ik zou graag een reactie van de minister horen.

Ik heb nog een aantal losse opmerkingen. Om te beginnen sluit ik mij graag aan bij hetgeen de heer Reitsma een paar weken geleden in het plenaire begrotingsdebat heeft opgebracht over het klantvriendelijk bouwen aan het spoor. De Spoorwegen hebben ons daarover ook gerapporteerd. Ik meen dat de minister daar nog niet op is ingegaan. Ik onderstreep hier nog eens, dat je als je aan het spoor moet bouwen als het ware moet proberen, zoveel mogelijk werk te combineren, zodat de overlast voor de reiziger wordt beperkt. In een aantal gevallen vraagt dat wat duurdere bouwtechnieken. Ik verbaas mij iedere keer weer over de weergevoeligheid van de Nederlandse Spoorwegen. Een week of twee geleden stond een stukje in de krant dat de treinen ontregeld raken als de blaadjes vallen. Ik krijg de indruk dat dit het hele jaar door het geval is. Over een maand of anderhalf is het weer flink aan het vriezen, mag ik hopen. Het mag pas gaan vriezen na de jaarwisseling; anders moet de minister al weer meebetalen aan het vrijhouden van een aantal rijksvaarwegen. Na 1 januari mag het stevig gaan vriezen, maar dan krijgen wij weer berichten dat treinen ontregeld zijn door stevige vorst. In het voorjaar krijgen wij dan regen en flinke stormen. Ik kan op een briefje geven dat er dan berichten zijn dat treinen ontregeld zijn door regen en storm. Ik hoop altijd op een mooie zomer, vooral het volgend jaar. Als de formatie loopt kunnen wij – ik ben heel optimistisch – niet op vakantie. Dan is het hier goed heet. Ik kan op een briefje

geven dat wij dan een paar weken berichten krijgen dat de treinen ontregeld zijn door de grote hitte. Ik zeg het niet met leedvermaak, maar het is een permanente bron van irritatie voor reizigers. Ik zie natuurlijk ook wel dat extreme weersomstandigheden ook op de weg vaak leiden tot allerlei problemen, toestanden en vertragingen. Het blijft echter de vraag hoe je het Nederlandse spoor en dus de service aan de reizigers in een aantal opzichten minder weergevoelig maakt. Ik lees er nooit iets over, maar zijn er mensen mee bezig om te zoeken naar technische innovaties, verbeteringen en veranderingen om de spoorwegen wat minder gevoelig voor de invloed van de verschillende seizoenen te maken?

Er is een motie-Van Gijzel over de spoorwegovergangen; daar ga ik nu niet verder op in.

De heer Reitsma heeft twee weken geleden gevraagd om een Masterplan fiets deel 2. Ik zou die vraag graag onderstrepen en ik zeg dit ook omdat de minister in antwoord 12 in de lijst van 22 oktober aangeeft dat zij er geen beeld van heeft, in hoeverre alle gemeenten actief zijn om het gebruik van de fiets te ondersteunen, te bevorderen.

Volgens mij is de fiets nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel, na de benenwagen. Ik vind dan ook dat wij er toch zicht op moeten houden, hoe wij het fietsen kunnen ondersteunen, het aantrekkelijk en vooral ook zo veilig mogelijk kunnen maken.

Ten slotte bij de diversen het convenant met het Korps landelijke politiediensten om files te bestrijden. Ik weet helemaal niet om hoeveel mankracht het hierbij gaat, maar het is voor mij de vraag of er politiecapaciteit zou moeten worden ingezet voor het tegengaan van files. Ik zou geneigd zijn, politiecapaciteit toch allereerst voor de criminaliteitsbestrijding in te zetten, een neiging die her en der ook wel in VVD-kringen waargenomen kan worden. Verder valt het mij op dat de minister dit in een contract met het KLPD wil regelen. Ik ga er dan maar van uit dat Verkeer en Waterstaat het korps geld zal betalen en dat in ruil daarvoor agenten op pad zullen worden gestuurd om files te bestrijden. Dat vind ik raar. Ik heb een optimistisch en daardoor ook altijd wat naïef mensbeeld; je zou zeggen, er is een rijksoverheid

waarin allerlei mensen werk doen dat het bestuur en de politiek van betekenis vinden, dus hoe kan het dan dat het ene onderdeel van de rijksoverheid aan een ander onderdeel zou moeten gaan betalen? Als alle ministers vinden dat het KLPD dit moet gaan doen, dan doet het korps het toch ook, tenzij men er een goed verhaal voor heeft dat men liever criminaliteit bestrijdt? Ik kom tot een afronding. De minister vindt het veel te vroeg voor een beoordeling van haar beleid, omdat er in de komende zes maanden nog heel veel werk te doen is. Iedereen moet dus een beetje de verleiding weerstaan om toch een oordeel te geven. Ik denk dat er in de komende vier, vijf maanden nog heel grootse dingen zullen gebeuren, vooral in financiële zin. De minister zal er misschien wel in slagen, nog veel meer geld uit het FES te slepen dan wat wij tot nu toe allemaal vermoeden. Het kan dus met een heleboel projecten die vertraging hebben opgelopen, nog heel erg goed komen. Wel, als de minister over een maand of drie, vier goed nieuws te melden heeft, dan gunnen wij haar dat van harte. Maar iedereen is gewaarschuwd, het zal dan vast om meer gaan dan die 500 mln. waarvan wij tot nu toe in de discussies steeds zijn uitgegaan.

Minister Jorritsma-Lebbink: U kent het regeerakkoord en de financiële afspraken. Volgens mij weet u daar misschien nog wel meer van dan ik, want ik ben maar een vakminister, terwijl u natuurlijk over een veel breder terrein oordeelt.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik niet, hoor. Ik ben diep gezonken in de afgelopen drie jaar.

Minister Jorritsma-Lebbink: Die indruk had ik al. Maar waar haalt u de gedachte vandaan dat er in de komende maanden voor de begroting voor 1998 – daar hebben wij het vandaag toch over – nog heel veel extra middelen beschikbaar zouden komen? Ik meen dat het resultaat van de algemene beschouwingen wat dit betreft helder was.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik heb zo'n ongelooflijk vertrouwen in u, dat u juist als vakminister in het kabinet zo'n zes tot acht weken voor de gemeenteraadsverkiezingen financieel zoveel zult weten te

regelen voor de uitvoering van de motie-Van 't Riet, voor het afwikkelen van een aantal wegprojecten en misschien nog voor een aantal andere wensen in uw sector, dat er in de loop van februari of maart echt nog een stevig budget bij zal komen. Daar ben ik tot in het diepst van mijn hart van overtuigd.

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Ik vind dit zo ongelooflijk gemakkelijk. Ik wil het woord "goedkoop" niet gebruiken, maar de heer Van Heemst houdt een verhaal van vijftig minuten over allerlei dingen die misgaan, terwijl hij op een vraag naar de financiering voor het rechtzetten daarvan een grenzeloos vertrouwen in het kabinet uitsprekt dat het nog wel een zak met geld zal kunnen vinden. Laat hij nu concreet aangeven wat hij wil, op welke onderdelen hij de begroting wil amenderen. Dat is namelijk op dit moment de enige mogelijkheid; anders moet hij zulke praatjes voor zich houden, want daar schieten wij niets mee op, evenmin als al die mensen die met hun wensenlijstjes naar ons zijn gekomen. Die houdt hij anders gewoon voor de gek.

De heer Van Heemst (PvdA): Dat heeft te maken met het feit dat u terecht heel kritisch kijkt naar de manier waarop dit kabinet het doet. U vertrouwt de weg van een motie van de Kamer niet. Bij de OV-projecten voor de Vinex-locaties hebben wij in een kamerbreed gesteunde motie aangegeven dat wij daar een mouw aan willen passen. Ik denk dat wij vanuit de coalitie vandaag nog met een aantal moties zullen komen waarin wij vragen, een mouw te passen aan een aantal vertraagde wegprojecten. Ik ga ervan uit dat de minister erin zal slagen, een belangrijk deel zo niet het grootste gedeelte van die vertragingen ongedaan te maken. Ik heb er echt vertrouwen in dat het de minister lukt om dat te doen. Als de heer Leers zegt dat een motie niet werkt en als de minister gaat zitten puffen van "o, o, o, hoe komt de heer Van Heemst erbij", dan slaat het klimaat misschien in een aantal opzichten om. Ik heb er echter redelijk veel vertrouwen in.

De heer Leers (CDA): Als de minister enig spootje had gezien dat het haar zou lukken, dan was zij natuurlijk met een ander verhaal naar de Kamer

gekomen. Zij komt echter met de onmacht, gegeven de financiële problematiek. Ik kan niet meer, geeft zij aan. Dan is het toch aan de Kamer om keuzes te maken en tegen de minister te zeggen dat zij niet meer kan, dat de Kamer meer wil en dat daarom die en die keuzes worden gemaakt in een amendement? Dat is de enige mogelijkheid die de heer Van Heemst heeft. De suggestie wekken dat er nog wel een zak met geld komt en dat hij een grenzeloos vertrouwen heeft in dit kabinet, vind ik een "luchtverhaal".

De heer Van Heemst (PvdA): De minister heeft gezegd: in januari, februari beslist het kabinet over de verdere prioriteiten van de Missiebrief. Als er een aantal indringende moties van de Kamer liggen – wat mij betreft onderstrepen die moties nog eens waar onze zorgen liggen, zowel ten aanzien van het openbaar vervoer als ten aanzien van een aantal wegprojecten – heb ik heel goede hoop op een goede afloop. Gelukkig zullen de mensen nog ruimschoots voor de volgende verkiezingen voor de Tweede Kamer kunnen zien hoe dit kabinet uiteindelijk netjes zijn huiswerk heeft afgemaakt.

De heer Schutte (GPV): Ik hoor graag van de heer Van Heemst wat hij precies wil, ook in de procedure. Hij is zijn betoog vanmorgen begonnen met te suggereren dat het verstandig kan zijn om de tweede termijn van dit debat uit te stellen tot het moment waarop wij weten wat de regering doet met de motie-Van 't Riet. Zo'n uitstel kan niet tot na nieuwjaar plaatsvinden, want dan komen wij met de begrotingsprocedure in de knoei. Het zal een uitstel voor de korte termijn moeten zijn. Nu zegt hij echter dat de motie-Van 't Riet vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen zeker zal leiden tot een flinke hoeveelheid extra geld. Daarmee suggereert hij dat de uitvoering van de motie-Van 't Riet meer bedoeld is om iets leuks te doen voor de verkiezingen. Wat wil de heer Van Heemst nu? Wil hij wachten tot kort voor de gemeenteraadsverkiezingen om dan iets leuks te doen of wil hij binnen een tijdsbestek van enkele weken weten wat de regering gaat doen met de motie-Van 't Riet, opdat zij kunnen beslissen welke moties wel of niet haalbaar zijn?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Met de laatste opmerking bedoel ik vooral aan te geven dat wat mij betreft nu duidelijkheid moet worden gegeven over de vraag wat het kabinet met de motie doet. Ik vind het juist vervelend als al die dingen naar achteren worden geschoven. Ik ben ervan uitgegaan dat wij vóór de behandeling van het MIT een inhoudelijke reactie van het kabinet zouden krijgen. Die reactie ligt er niet. Ik vind dat teleurstellend. Ik heb de optie opengehouden om de tweede termijn van de behandeling van het MIT door te schuiven tot het moment waarop er wel helderheid is. Omdat mevrouw Van 't Riet de eerste ondertekenaar van de motie is, heb ik dat afhankelijk gesteld van de manier waarop zij tegen de verdere afwikkeling van haar motie aankijkt. De opmerking dat wij meer weten tegen de tijd dat er gemeenteraadsverkiezingen zijn, was een ironische tekst. Ik had gehoopt dat wij het zo konden organiseren dat die duidelijkheid er nu was.

De **voorzitter**: De minister wil even een vraag stellen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben nog aan het antwoorden.

De **voorzitter**: Dat bepaal ik zelf. De minister krijgt de gelegenheid om een verduidelijkende vraag te stellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog nooit gehoord dat een motie uitgevoerd moet worden voordat zij aangenomen is door de Kamer. De heer Van Heemst vraagt een oordeel over een motie. Ik heb een kabinetsstandpunt over die motie weergegeven. De normale procedure is dat men de motie al dan niet in stemming brengt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat was volgens mij niet de afspraak. De afspraak was dat wij een inhoudelijke reactie op de motie zouden krijgen, voordat het MIT hier in behandeling kwam. Uw verklaring van hedenochtend was een samenvatting van uw inbreng in het Kamerdebat van twee weken geleden. Mijn conclusie is dan ook dat de motie, die bedoeld was om duidelijkheid te krijgen over de afwikkeling, niet dat effect heeft gehad. Het zou mij een lief ding waard zijn als die motie wel die werking zou hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u voorlezen wat ik heb gezegd. Ik zal zo snel mogelijk een antwoord proberen te geven op de vraag over ons standpunt over de motie. Het kabinetsstandpunt moet uiterlijk voor de behandeling van het MIT bekend zijn. Welnu, ik heb u vanmorgen gezegd wat het kabinetsstandpunt over die motie is. En ik heb nog nooit gehoord dat een motie uitgevoerd moet zijn voordat zij is aangenomen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! In het debat heeft de minister uitgelegd dat zij die motie helemaal niet nodig had en dat zij haar best zou doen in het kabinet en dat zij topprioriteit zou geven aan OV en Vinex-locaties en het onderliggende wegennet Schiphol.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is helemaal niet waar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw Van 't Riet heeft desniettemin die motie, breed ondersteund, ingediend om aan te geven hoe zwaar die kwestie uiteindelijk kamerbreed viel. De minister heeft over die motie op stuk nr. 14 gezegd: het kabinetsstandpunt moet uiterlijk voor de behandeling van het MIT bekend zijn. Ik ga ervan uit dat er een inhoudelijke reactie op komt en niet een samenvatting van datgene wat de minister in het debat heeft gezegd en wat kennelijk mevrouw Van 't Riet niet heeft overtuigd, in die zin dat zij toch met een motie is gekomen. Tegen de heer Schutte zeg ik dus dat ik benieuwd ben wat de eerste ondertekenaar van die motie ervan vindt. Het zou mijn voorkeur hebben als ik die inhoudelijke duidelijkheid wel kreeg. Mevrouw Van 't Riet heeft het allemaal bedacht en zij moet ons maar laten weten wat zij precies met die motie voor ogen had.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De groeiende mobiliteit blijft een van de grote knelpunten in dit land, zeker als het gaat om leefbaarheid en milieu. Het is duidelijk dat steeds meer burgers, juist als het om de overlast van de mobiliteit gaat, zoals geluidhinder, onveiligheid, aantasting van mooie natuurgebieden, ontevreden zijn. Met het personenverkeer en juist ook met het goederenverkeer loopt het duidelijk uit de klauwen en is de

groei nog steeds gigantisch. Daar wordt in Nederland en ook in breder in Europees verband met heel veel zorg naar gekeken. Ik wil de minister een rapport van het Rotterdamse onderzoeksbureau ESIS onder de aandacht brengen, waarover in het ROM-magazine van september werd geschreven. Onder de kop "Overlast en schade door Europees goederenvervoer" stond een indringend verhaal over de overlast die dit goederenvervoer over de weg in toenemende mate veroorzaakt. Ook werd gewaarschuwd voor de aantasting van veel beschermde landschappen, ook in Nederland, en het leefklimaat. Ook de Duitse vervoerseconoom de heer Rottengatter heeft nogal forse kritiek op het Europese vervoersbeleid. Onder de huidige condities waarbij het vrachtverkeer over de weg geen cent aan kosten voor milieu en verkeersveiligheid hoeft te betalen en in feite indirect wordt gesubsidieerd, kan volgens hem de goederentrein nooit een serieuze concurrent zijn. Kortom, op dit punt heeft mijn fractie nog steeds zeer grote problemen die ook voor een deel bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat aan de orde zijn geweest. Toch lijkt het mij goed dat nog even kort te noemen. Wij kunnen hier spreken over de infrastructuur, maar zonder een beleid dat via prijsprikkels gericht is op het echt afremmen van zowel het goederenverkeer als het personenverkeer over de weg, en daarnaast via het parkeerbeleid en fiscale maatregelen, zullen wij er niet in slagen om de mobiliteit werkelijk in een wenselijke richting te sturen. Ik wil over dit punt nog eens bij de minister van V&W het idee van de mobiliteitstoets aanbevelen, dat zich vooral richt op de ruimtelijke inrichting: waar zet je een ziekenhuis neer of bepaalde bedrijfsterreinen en welke invloed heeft dat op de mobiliteit? Tot dusverre heb ik daarop nog geen bevredigende reactie van het kabinet gekregen. Ik heb nog een paar korte opmerkingen over het goederenvervoer. Voor mijn fractie is het duidelijk dat er geïnvesteerd wordt in versterking van binnenvaart en railvervoer, maar vergeleken met de rijkswegen en de megaprojecten is dat nog steeds een te kleine post. Wij zouden in dit kader ook nog eens het hele project van de Betuwelijn kritisch willen beschouwen. Eerder heeft onder

meer de fractie van de RPF dat bij de begrotingsbehandeling van V en W gedaan. Ik verwijs naar de verwachte goederenstroom op de west-oostas en met name die op de Betuwelijn. Ik wijs ook op een aantal problemen, zoals de noordtak die maar niet van de grond komt en de IJzeren Rijn die juist wel weer in beeld komt. Zou het niet zinvol zijn om toch over te gaan tot een gefaseerde aanleg van die Betuweroute? Natuurlijk moet de havenspoorlijn er wel komen, maar moet je niet voor de rest van het traject nog eens heel goed bedenken waar je mee bezig bent en of andere mogelijkheden wellicht tot meer succes kunnen leiden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil proberen de consistentie in uw betoog te volgen. U wilt nog eens heel kritisch naar de Betuwelijn kijken. U hebt net een pleidooi houden voor meer goederenvervoer over het spoor. Het kabinet pakt dat op, komt met een Betuwelijn en wil investeren in spoorinfrastructuur om goederen te kunnen vervoeren. Maar nu bent u daar ook tegen. Dat kan ik niet goed rijmen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is misschien goed voor de helderheid dat u die vraag stelt. Mijn fractie vindt inderdaad dat er meer over het spoor moet worden vervoerd. Wij vinden ook dat er veel meer via de binnenvaart moet worden vervoerd. Wij hebben al eerder gezegd dat er een prachtige waterroute langs de Betuwelijn ligt. Is het wel zo verstandig om juist op dit tracé rail aan te leggen? Wij hebben ook gevraagd: als je daar niet een stevig beleid naast zet om het goederenverkeer over de weg af te remmen, waar ben je dan mee bezig? Dan levert dit voor het milieu heel weinig winst op. Wij hebben ook problemen met de landschappelijke inpassing. Al met al zijn wij op dit moment voor spoor, maar wij zetten er nog steeds grote vraagtekens bij of deze investering verstandig is, onder de huidige randvoorwaarden, nu er nauwelijks sprake is van afremmend beleid voor het wegverkeer. Het gaat uiteindelijk om het milieurendement. Uit veel nieuwe onderzoeken blijkt dat dit nogal tegenvalt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind toch dat er een spanning blijft. U kiest voor een beleidsinzet om meer goederen over het spoor te

vervoeren en voor een kritische houding tegenover de Betuwelijn, maar tegelijkertijd brengt u de IJzeren Rijn in beeld. Bij mijn weten gaat die door het Mijnweggebied. Als het ergens heel gevoelig is in te passen, dan is het wel daar. U wilt die Betuwelijn kritisch bekijken, maar u wilt heel positief staan tegenover de IJzeren Rijn, terwijl de inpassing daarvan juist heel kritisch is wat het milieu betreft, zodanig zelfs dat ik er nog heel kritisch over ben. Dan kunt u zich voorstellen dat het heel erg is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is goed voor de duidelijkheid. Ik ben het met u eens dat je heel kritisch naar de IJzeren Rijn moet kijken. Ik wil ook niet zeggen dat wij er zonder meer voor zijn. Alleen stel ik vast dat het weer in discussie is. Dan moet je ook bekijken of het een perspectief biedt dan wel of het een te slechte optie is voor de leefomgeving. Kortom, ik deel uw vraagtekens, maar ik zeg nog niet dat het helemaal onmogelijk is om die koers te volgen. Dan kom ik bij het railservicecentrum Twente/Oldenzaal. Waarom wordt dit op de lange baan geschoven? Dit is toch bij uitstek een project in een knooppuntregio waarmee aan het intermodale transport een belangrijke impuls kan worden gegeven? Door het Centraal overleg vaarwegen is het tactisch pakket vaarweg-investeringen gepresenteerd. Het is toch de vraag of de minister ten aanzien van dit pakket niet een stap verder zou willen zetten dan wat ik nu zie. Het Centraal overleg vaarwegen zegt dat met 200 mln. extra verspreid over drie jaar zeer forse verbeteringen kunnen worden gerealiseerd. Dat lijkt mij geen onoverkomelijk bedrag. Ik vraag een reactie van de minister hierop. Ik heb een korte vraag over de Zuidwillemsvaart. Er is nu een besluit over het meest milieuvriendelijke tracé. Het is prima dat dit besluit er ligt. Betekent dit ook dat men direct aan de slag kan gaan? Kan de minister nu helderheid geven over de financiering, zodat dit knelpunt snel kan worden opgelost? Ik heb een vraag naar aanleiding van de beleidsvisie intensivering binnenvaart Noord-Nederland die onlangs is verschenen. Daarin wordt een pleidooi gehouden voor het opzetten van een aantal regionale overslagcentra en voor een aantal noodzakelijke aanpassingen in

vaarwegen. Wat is de opvatting van de minister hierover? Zou het niet goed zijn om met dat plan in de hand ook in het noorden een forse stimulans te geven aan uitbreiding van de vaarwegen?

Ik kom op het personenvervoer. In het kader van de begroting hebben wij uitgebreid gesproken over het uitstel van een aantal noodzakelijke Vinex-ontsluitingen. Er ligt een motie-Van 't Riet. Het lijkt mij van groot belang dat wij vandaag helder krijgen wat de minister op dit punt concreet gaat doen. Voor ons is uitstel van Vinex-ontsluitingen en stadsgewestelijk openbaar vervoer echt onaanvaardbaar, niet alleen vanuit een bestuurlijk juiste aanpak, maar vooral ook vanuit een inhoudelijke visie. Als mensen in groten getale in een Vinex-locatie gaan wonen zonder dat er een fatsoenlijke openbaarvervoer-ontsluiting is, kiezen zij voor de auto en krijg je ze daar niet zo makkelijk meer uit. Het is een dom en kortzichtig beleid, dat niet mag worden voortgezet.

GroenLinks is tegen het en-en-beleid, waar steeds maar weer voor gepleit wordt. Wij moeten echt naar een verplaatsing van mobiliteit van de weg naar het openbaar vervoer en de fiets. Ook voor de fiets vraag ik nadrukkelijk aandacht. Er moeten voor de investeringen heldere keuzes worden gemaakt. Voor de extra kosten van de HSL moet gedacht worden aan een heffing op het vliegverkeer.

Wij achten het huidige MIT een verslechtering ten opzichte van het MIT van vorig jaar. Er zijn vertragingen op openbaarvervoerterrein. Er speelt een discussie over het afwegingskader van de infrastructuurprojecten. Eerder is hierover een motie ingediend naar aanleiding waarvan het kabinet nog geen duidelijkheid heeft geboden. Wij brengen Leiderdorp en de verbreding van de A4 onder de aandacht. Het voorstel van de minister voor een korte tunnel is voor onze fractie niet aanvaardbaar. De variant betekent voor omwonenden enorm veel overlast. Het is in dat verband wrang dat wel wordt doorgegaan met een A73 op de oostoever van de Maas, die nog veel duurder lijkt te worden. Is het dan niet verstandig om het besluit te heroverwegen?

Wij hebben een brief van de minister ontvangen over de lightrailprojecten.

De fractie van GroenLinks is er niet tevreden over. De indruk wordt gewekt dat heel veel onderzoek moet worden verricht, terwijl op het punt van concreet geld slechts 600 mln. voor Randstadrail is opgenomen en nog 60 mln. voor een pilot lightrail. De minister denkt bij dat laatste aan de Hofpleinlijn of de Zoetermeerlijn. Ik heb begrepen dat er tussen Amsterdam en Rotterdam concurrentie is ontstaan, omdat iedereen die pilot wil hebben. Ik vind dit niet de manier waarop wij met lightrail zouden moeten omgaan. Het is teleurstellend dat het kabinet in zijn laatste jaar met zo'n plan komt. Naar mijn indruk wordt het allemaal te veel op de lange baan geschoven. Wij moeten veel sneller duidelijkheid krijgen over het project dat in het kader van Randstadrail zal worden uitgevoerd. Bovendien moet een veel groter bedrag op tafel komen. Ik verwijs de minister naar een motie van GroenLinks die in maart van dit jaar vrijwel kamerbreed is aangenomen. In die motie werd gevraagd om een traject voor uitvoering met bijbehorende financiering van een Randstadrailachtig project. Over de uitvoering van deze motie heb ik nog niets gehoord.

In het kader van Randstadspoor worden nieuwe verbindingen de wijken in niet overwogen. Dit soort zaken wordt uitgesteld tot na 2010. Dat lijkt mij een slechte zaak. Het idee om de zuidtangent op lightrail te doen ontbreekt in de brief. Zeker gezien de congestie rond Schiphol en de ontsluiting van Vinex-locaties lijkt mij de floralijn een belangrijk voorstel. De keuze voor variant B bij de zuidtangent achten wij niet gelukkig. De variant L heeft in het kader van de ontsluiting van Vinex-locaties een veel hogere vervoerswaarde. De heer Witsen heeft een interessant stuk geschreven in het OV-magazine. Hij denkt dat lightrail een stuk goedkoper kan. Met 17 mld. zouden wij in zijn ogen voor de komende twintig jaar heel wat kunnen doen. Graag hoor ik de opvatting van de minister hierover. Vindt zij ook dat dit bedrag gewoon op tafel moet komen?

De **voorzitter**: Denkt u aan uw tijd? U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dan wil ik er nog dringend voor pleiten om prioriteit te geven aan het station Houten-Castellum. De heer Van

Heemst is er even niet, maar ik wil hem zeggen dat ook mijn fractie wel eens aan wegen denkt en in ieder geval aan de rondweg bij Houten. Gezien het denken daar over mobiliteit, denk ik dat het geld hiervoor op tafel moet komen en dat er dus ook medefinanciering van het Rijk moet komen.

Wij vinden het een zeer slechte zaak dat het hoogwaardige openbaar vervoer Utrecht-Leidse Rijn naar achter wordt geschoven. Ook is het niet acceptabel dat de bouw van het station wordt uitgesteld. Die dingen zouden juist met voorrang door moeten gaan.

Andere verschuivingen waar wij het absoluut niet mee eens zijn, betreffen het tram-plus-net in Schiedam-noord en het naar achter schuiven van het HOV-project te Eindhoven. De Flevoboog-oost moet gewoon gerealiseerd worden binnen de termijn die daarvoor staat. Verder is het geen goede zaak dat de Hanzelijn vertraging oploopt. Op het punt van de spoortunnel in Delft ondersteun ik graag het pleidooi van de heer Leers.

De vergadering wordt van 13.23 uur tot 14.10 uur geschorst.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie stelt vast dat het kabinet in de komende jaren veel aandacht wil schenken aan de bereikbaarheid van de grote steden en de achterlandverbindingen. Wij delen de opvatting van het kabinet dat de bereikbaarheid van de mainports en goede achterlandverbindingen van wezenlijk belang zijn voor het economisch functioneren van ons land. Desondanks moeten wij vaststellen dat het voorliggende MIT op dit punt teleurstelt. Toen het kabinet een jaar geleden kwam met de nota Samen werken aan bereikbaarheid schepte het hoop op een versnelde aanpak van de tekortschietende bereikbaarheid van de mainports en de dichtslibbende verbindingen met het achterland. Wij hebben helaas moeten constateren dat de grote ambities die het kabinet eerder kenbaar maakte om deze infrastructuur te verbeteren, in deze meerjarenraming niet kunnen worden waargemaakt. Zeker wat betreft de regio Amsterdam-Schiphol schakelt het kabinet in een lagere versnelling. Dat roept bij de VVD-fractie geen enthousiasme op. Wij willen dat het

kabinet alles op alles zet om de problematiek op en rond Schiphol op te lossen.

Ten aanzien van de versnelde aanleg van de vijfde baan zijn wij blij dat het kabinet nu toch iets wil gaan doen met de procedure, maar wat ons betreft had dat al veel eerder gemogen. Gekoppeld aan die vijfde baan zien wij ook belangrijke infrastructurele knelpunten in het onderliggende wegennet. Schiphol moet immers beter bereikbaar worden. Wij hebben daarover ook in de PKB afspraken gemaakt. Wat zien wij nu echter? De aanleg van de verlengde westrandweg en van de N22 wordt vier jaar vertraagd. Is het kabinet aan de ene kant bezig om de uitbreiding van Schiphol zo snel mogelijk gereed te krijgen, aan de andere kant laat het toch een kans op een verkeersinfarct toenemen. Op het eerste gezicht lijkt dat toch een beetje op inconsistentie van beleid. Wij zouden het dan ook op prijs stellen om op dit punt van de minister een nadere toelichting te horen.

Schiphol met de daarbij horende infrastructuur is bovendien heel belangrijk als vestigingsplaatsfactor bij het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Die aantrekkingskracht mag niet verloren gaan. De aanleg van de verlengde westrandweg en de tweede Coentunnel is verder noodzakelijk voor de ontlasting van de A10 en de bereikbaarheid van Westpoort met 35.000 arbeidsplaatsen. Ik hoorde laatst in Amsterdam iemand spreken over die weg als de weg van werk, werk en nog eens werk. Welnu, dat moet het kabinet toch aanspreken. Voorts wordt ook de verbreding van de A9, Velsen-Badhoevedorp, naar achteren geschoven. Ik kan de lijst nog langer maken met de N201 tussen de A4 en de A2, hetwelk project ook vier jaar vertraging oploopt. De vertraging in de uitvoering van de infrastructuur rond Amsterdam/Schiphol vindt de VVD-fractie ernstig. Er dient dan ook gezocht te worden naar oplossingen om deze vertraging weer ongedaan te maken. Eerst willen wij graag van de minister weten wat nu precies de oorzaken zijn van het feit dat zoveel vertragingen zijn geconcentreerd rond deze mainport. Wat is er precies gebeurd waardoor de vorig jaar beoogde en met veel elan ingezette versnellingsoperatie, nu een tegengestelde uitwerking heeft gekregen? Ik heb het zo begrepen

dat de meerkosten van HSL en Betuwelijn ten laste zijn gebracht van het railprogramma. Dus dat kan hier niet de oorzaak van zijn. Kan de minister dit bevestigen?

Dan kom ik nu te spreken over de andere mainport, te weten Rotterdam. Het kabinet heeft ook voor deze mainport belangrijke toekomstplannen in voorbereiding. De haven moet meer ruimte krijgen om te kunnen inspelen op mondiale ontwikkelingen in het containervervoer over zee. Minister Wijers komt met plannen om aan het mainport-concept ook nog een brainport toe te voegen. Dus in ieder geval zijn er veel ideeën over de groei van de Rotterdamse haven, die ik zou willen omschrijven als het kloppend hart van de Nederlandse economie. De VVD-fractie wil hierin graag constructief blijven meedenken, maar ook hierbij dient er voor gezorgd te worden dat de slagaders naar het vitale hart niet dichtslibben. Investeren in bereikbaarheid verdient in onze ogen een hoge prioriteit. Of mainport of brainport of allebei, als het maar geen "knelpunt" wordt. De ambtenaren van Verkeer en Waterstaat zouden zich als bezige bijen moeten storten op plannen om dit laatste in ieder geval te voorkomen. Met zorg hebben wij kennis genomen van een uitspraak van de directeur-generaal van Verkeer en Waterstaat, die zegt: "Blijft die mobiliteit toenemen, dan zullen er om milieuredenen maatregelen moeten worden genomen. Zo zou je er over kunnen denken om het aantal vrachtauto's terug te dringen door maatregelen te nemen zoals op Schiphol, bijvoorbeeld door rijverboden." De VVD-fractie ziet weinig in een slotallocatie voor Rotterdam. Dat lijkt mij ook buitengewoon moeilijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wie is dat geweest en wanneer is dat gezegd? Dat wil ik wel graag zien.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Westerduin heeft dat gezegd op een congres in Rotterdam. Dat is ook letterlijk zo in een aantal artikelen op dit punt naar buiten gekomen. U kunt zich voorstellen dat mijn fractie daarvan is geschrokken. Het lijkt mij ook buitengewoon ingewikkeld, een slotallocatie die al die vrachtauto's gaat regelen. Het lijkt mij dat wij dat niet moeten doen.

De VVD-fractie wil graag dat die haven beter wordt ontsloten. Dat geldt voor de weg, het spoor en het water. Laat ik beginnen met het spoor. We horen dat op enkele goederenemplacementen in het havengebied er een behoorlijk capaciteitstekort is, waardoor er problemen ontstaan. De heer Van Heemst heeft daar al naar verwezen en de verschillende projecten genoemd. Hier liggen kansen om een extra stimulans te geven aan de Betuwelijn. Ook in dat verband denk ik dat de knelpunten in de infrastructuur ontsluiting voor het goederenvervoer in de haven wel de aandacht vragen.

Als je spreekt over Rotterdam, dan spreek je ook over de vaarwegen. Wij stellen met tevredenheid vast dat het MIT positieve impulsen bevat om het water meer te betrekken bij de afhandeling van de goederenstroom. Het kabinet heeft in dit verband een aantal belangrijke besluiten genomen, zoals de omlegging van de Zuid-Willemsvaart rond Den Bosch, de geplande operationalisering van de binnenvaartterminal in Valburg in 2002 en de uitvoering van de toekomstvisie voor de Waal. Wij horen nu wel van die besluiten, maar wij zien ze niet vertaald in het MIT. Wij krijgen op dat punt graag een nadere verduidelijking, zodat wij kunnen zien hoe die besluiten verder worden vertaald in een daadkrachtige aanpak.

Voor dat water is er nu een investeringsimpuls voor drie jaar. Waar wij ons een beetje zorgen over maken, is dat door de lange procedures die bij dit soort projecten doorlopen moeten worden, dit tijdvak van drie jaar te kort zou kunnen zijn. Ik wijs ook op de gigantische onderuitputting die er ieder jaar op de post vaarwegen ontstaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ontstond.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is een optimistisch bericht, dat ik graag hoor. Vorig jaar hebben wij een motie ingediend, die ook is aangenomen, waarin de regering wordt uitgenodigd om die periode van drie jaar op te rekken naar vijf jaar, als dat nodig mocht zijn in verband met procedures die niet op tijd zouden kunnen worden afgerond. We zien van die motie niets terug in het MIT. Hoe kijkt de minister aan

tegen dit probleem? Als zij denkt dat het opgelost kan worden in die drie jaar, hoor wij dat graag.

Het vervoer van containers over water groeit. Om concurrerend te kunnen zijn, moeten de schepen een behoorlijke beladingsgraad kunnen halen. De brughogten kunnen in dit verband een knelpunt gaan vormen, zo hoor ik van verschillende kanten. Is de minister bereid een onderzoek te doen naar de toekomstige normen van brughogten in verband met containervaart?

Eenzelfde probleem doet zich eigenlijk ook voor met betrekking tot de sluizen die ruim 100 jaar geleden zijn gebouwd voor een heel ander scheepstype dan wat er tegenwoordig vaart. Ook dat is een punt van aandacht om het vaarwegenstelsel voor de toekomst voldoende concurrerend te kunnen houden. Over de terminalcapaciteit is al veel gezegd. Multimodale overslagpunten kunnen ook een bijdrage leveren om de gewenste groei van het goederenvervoer van weg naar water en rail verder te ondersteunen. Er mag echter geen wildgroei plaatsvinden van terminals; daarom zal bij de toewijzing van gelden voor terminals een zorgvuldige afweging gemaakt moeten worden.

Ik stel ook vast dat de minister terzake van bijvoorbeeld het railservicecentrum Twente erg voorzichtig is. Naar mijn mening past dit project in de visie die indertijd is neergelegd door de commissie-Kroes. Gezien de verschillende gelden die uit verschillende potten te halen zijn, zouden wij bij dit project uit infrastructureel oogpunt voor een dubbeltje op de eerste rang kunnen zitten. De minister zegt dat er geen lading is en dan is het natuurlijk moeilijk om een terminal te runnen. Wij horen dat dan graag, maar ik vind wel dat snel duidelijk moet worden dat het project niet op de lange baan geschoven moet worden. Voorzitter! Ondanks alle inspanningen om water en spoor meer te betrekken bij de afhandeling van het goederentransport, zal ook de weg dominant blijven. Daarom vinden wij dat de aandacht voor de wegen niet mag verslappen, integendeel zelfs. De bereikbaarheid van de haven van Rotterdam over de weg baart ons ook nog steeds zorgen. De VVD-fractie vindt dat in dit verband het stukje A4 tussen Delft en Schiedam er ook heel snel moet komen. Wij zijn ook blij met het antwoord van de

minister dat ook zij niet wil treuzelen en zeker niet wil wachten totdat een interdepartementaal beleids-onderzoek is afgerond. Dit antwoord was heel duidelijk, maar wat betekent het concreet? Wordt er op dit moment actief aan besluitvorming op korte termijn gewerkt? Nu is de bal uit het spel, maar wij willen graag dat die terug in het spel komt, zodat wij de zaak verder kunnen afhandelen. Hetzelfde geldt voor het andere stukje A4 tussen Klaaswaal en Hoogvliet. Wij hebben daar al eerder een motie over ingediend en die willen wij graag betrekken bij de actualisatie van de Vinex die binnenkort komt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Misschien heb ik het verkeerd gelezen, maar volgens mij is de versnelling al lang uit de A4 Midden-Delfland en is zij verschoven naar 2002.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van 't Riet denkt dat gelezen te hebben, maar ik herinner mij een andere tekst waarover ik vragen heb gesteld bij de schriftelijke voorbereiding. Het antwoord was toen dat de minister niet wilde wachten en dat zij hier iets aan wilde doen. Het klonk in ieder geval heel bemoedigend en vol elan. In dat verband wil ik dit spel graag met mevrouw Van 't Riet verder spelen in de Kamer.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Verbugt had het ook over de A4 door de Hoekse Waard. Ik heb van de minister in een ander verband begrepen dat dit voorlopig volstrekt niet aan de orde is. Ik geloof zelfs dat het pas na 2010 aan de orde zou zijn. Wat beoogt mevrouw Verbugt nu met haar voorstel?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als wij willen dat daar in 2010 asfalt ligt, moeten wij nu gaan werken aan de besluitvorming en aan de procedures, want zo lang duurt dat helaas vaak. Vorig jaar hebben wij hierover gesproken en onze wens om dat stukje ook aan te leggen, is er nog steeds. Wij hebben terzake ook een motie ingediend en tevens aangegeven dat wij onze wens graag wilden betrekken bij de actualisatie die vorig jaar voor ongeveer deze periode was aangekondigd. Ik verwacht dan ook op korte termijn een nader voorstel van het kabinet. Wij willen dit ook

betrekken bij de verdere ontwikkeling van de woningbouw in de periode tot 2010. In de ruimtelijke ordening zullen wij enige jaren vooruit moeten kijken, willen wij tot iets komen.

De heer **Leers** (CDA): Wanneer is mevrouw Verbugt tot dit voortschrijdend inzicht gekomen? De heer Van Heemst merkte terecht op dat deze discussie een tijd geleden is gevoerd toen het ging over de aanleg van de A4 in Midden-Delfland en toen was mevrouw Verbugt er nog faliekant tegen dat dit punt nu aan de orde zou komen. Ik ben overigens verheugd dat de VVD zover is opgeschoven.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Volgens mij heeft de heer Leers iets gemist, want wij hebben samen een motie ingediend en wij hebben ook samen besloten om die te betrekken bij de actualisatie van de Vinex. Bij mij heeft zich dus niets ontwikkeld, maar ik vrees wel dat de heer Leers nu een terugtrekkende beweging maakt. Daar ben ik een beetje bang voor.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt moet het stenogram nog eens nalezen. Ik heb indertijd nadrukkelijk een pleidooi gehouden voor de inpassing bij de A4 Midden-Delfland, want ik heb erop gewezen dat het vervolgstuk in de richting van Bergen op Zoom straks ook gaat komen en dat dit een extra druk legt op het gebied tussen Vlaardingen en Schiedam. Mevrouw Verbugt heeft telkens gezegd dat wij ons daarover voorlopig nog geen zorgen hoeven te maken, omdat het nog twintig jaar duurt voordat die doortrekking een feit zal zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik denk dat de heer Leers zich vergist; misschien verwacht hij mij met iemand anders. Ik kan mij niet herinneren dat ik dit heb gezegd, dus ik denk dat het gaat om een misverstand bij hem, zoals zich vandaag al veel misverstanden bij hem hebben voorgedaan. Ik ben nu toch bij de A4 en daarom wil ik nog even stilstaan bij het traject Leiden-Burgerveen. Wij waarderen de inspanningen van de minister om 70 mln. extra uit te trekken voor een betere inpassing bij Leiderdorp die vooral de leefbaarheid ten goede moet komen. Gezien de gigantische budgettaire problemen van dit moment is dit warempel geen geringe opgave. Toch bereiken

ons nog zorgelijke geluiden uit de gemeente Leiderdorp omdat ondanks die extra maatregelen niet zal worden voldaan aan wettelijk vastgelegde normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Het lijkt mij goed als daarover geen verschil van inzicht blijft bestaan. Wij willen graag op dat punt opheldering van de minister.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Als blijkt dat met de voorstellen van de minister niet voldaan kan worden aan die wettelijke eisen, is mevrouw Verbugt dan inderdaad bereid te zeggen dat er meer geld uitgetrokken moet worden voor een betere oplossing?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat moet dan wel eerst worden aangetoond, dat wil zeggen dat de voorbereiding door de minister niet voldoende is geweest. Ik ga er op voorhand niet van uit dat wij van de minister een onvoldragen stuk krijgen. Ik ga er wel van uit dat zij aan de normen heeft voldaan. Als daarover verschil van inzicht bestaat, wil ik dat bespreken zodat wij weten waar wij precies aan toe zijn en achteraf voor iedereen duidelijk is in welke marge wij dit besluit moeten zien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik de vraag nog een keer anders stellen? Is het blijven binnen de wettelijke normen voor lucht en geluid voor mevrouw Verbugt ook een randvoorwaarde?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben die normen vastgelegd. Ik ga er dan ook van uit dat het voorstel van de minister daaraan voldoet. Laat de minister even nader ingaan op dat punt, want kennelijk heeft zij nog niet iedereen overtuigd. Zolang er twijfel is, dring ik erop aan dat de minister haar antwoord wat meer verfijnt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dringt mevrouw Verbugt daarop aan, omdat voor haar zo'n project daarvan afhangt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voor de inpassing van infrastructurele projecten zijn allerlei criteria in de wet vastgelegd. Dat was voor ons een reden om te zeggen dat wij voor verdere inpassing niet behoeven te wachten op nog meer onderzoek. De criteria liggen al vast. Als zij

vastliggen, kun je je daar ook aan houden. Dat is duidelijk. De kosten van de inpassing van dat stukje wegvak worden geraamd op 1175 mln. Volgens de regio zit daar nog een zekere marge in. Wij willen de minister aansporen dat als mocht blijken dat bij de aanbesteding er meevallers zijn en er nog ruimte zit in dat budget, te kijken of verdere optimalisering van de inpassing bij Leiderdorp tot de mogelijkheden behoort. Wij zien geen mogelijkheden, nu honderden miljoenen extra uit te trekken, zoals de heer Leers doet. Ik weet niet hoe hij die wil financieren. GroenLinks was duidelijk. Als mevrouw Vos met een amendement op dat punt komt, zullen wij het niet steunen. Maar van het CDA heb ik geen keuze gehoord.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zou mevrouw Verbugt het van betekenis vinden om uit te zoeken of een combinatie van particuliere en publieke middelen tot een betere inpassing zou kunnen leiden? Ik zeg dat ook omdat met een dergelijke benadering wellicht nog wat te verdienen valt door het benutten van de ruimte die je bovengronds wint met een andersoortige inpassing.

De **voorzitter**: Ik vind het prima dat wij elkaar tot op de komma interrumpen, maar wij hebben wel een overleg met de minister. Ik hoop dat de interrupties aanzienlijk verminderen en ik niet naar de noodmaatregel moet grijpen om ze niet meer toe te staan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind de gedachte van de heer Van Heemst op zichzelf sympathiek, maar als ik kijk naar het bedrag dat gevonden moet worden, dan moeten er zoveel woningen gebouwd worden dat ik mij afvraag of dat kan binnen de regionale woningtaakstelling. Als je kantoorruimte gaat bouwen, is het de vraag of je al die vierkante meters op de markt kunt afzetten. Dat is voor mij de beperking, omdat het niet gaat om 10 of 20 mln. maar om bedragen met een nul meer. Ik zie daarin een belemmering om op het op zichzelf sympathieke voorstel van de heer Van Heemst in te gaan. Het uitgangspunt voor de achterlandverbinding is voor ons dat in 2005 alle structurele knelpunten voor het economisch verkeer van de Randstad naar buiten zijn opgelost. Als wij dat als doelstelling hebben, dan is de

conclusie dat er in ieder geval in de komende jaren heel hard gewerkt moet worden. Daar hebben wij een aantal vragen over. Ik zal beginnen met de A1. Onlangs is de verkenningstudie voor de capaciteitsverruiming op het baanvak Laren-Barneveld afgerond. Zoals ik begrepen heb, is de conclusie niet dat het werk hier af is. Integendeel, gezien de verkeers- en congestieontwikkeling in Midden-Nederland vinden wij dat dit project niet van de lijst mag verdwijnen, maar moet worden doorgeschoven naar de planstudietabel. Dat zien wij dus niet in het voorliggende MIT. Kan de minister misschien toezeggen dat dit alsnog gebeurt? Vervolgens noem ik de corridor Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Eindhoven-Maastricht, oftewel de A2. Via de pers hebben wij kennis kunnen nemen van een uitgelekt plan om in het kader van de filebestrijding op de A2 het verkeer tussen Eindhoven en Maastricht om te leiden via Nijmegen en het Duitse snelwegennet. Dat is een omweg van 103 kilometer. Ik weet het precies, want ik heb inmiddels ook kennis mogen nemen van de reisverslagen van journalisten die deze route hebben geprobeerd. Ik hoor de minister lachen. Zij heeft die waarschijnlijk ook gelezen. Rijkswaterstaat mag aan chauffeurs wel het advies geven om behoorlijk wat boterhammen mee te nemen, want het is niet alleen een lange weg, maar de reis duurt ook heel lang, ook vanwege een aaneenschakeling van files en wegversmallingen aan Duitse kant. Ik zou bijna denken dat het kabinet zich wel buitengewoon inspant om de Duitse pomphouders in het grensgebied aan klandizie te helpen, maar dat kan toch niet de bedoeling zijn. Kan de minister opheldering geven over de manier waarop zij de doorstroming op de A2 dan wel wil bevorderen? In dit verband wil ik nog even vragen of de minister inmiddels kan aangeven of er vorderingen worden geboekt met betrekking tot de ruit bij Eindhoven en de A69 die van Eindhoven naar het zuiden loopt. Ik blijf nog even op de A2. Er zijn nog wat onduidelijkheden over de inpassing bij Utrecht. Met de gemeente Utrecht zijn afspraken gemaakt over de inpassing van dat wegvak, ook in relatie met de voortgang van het project Leidsche Rijn. Nu hoor ik uit Utrecht dat er

mogelijk vertraging zal ontstaan bij die inpassing en dat dit project niet in 2005 maar mogelijk pas in 2009 zal zijn voltooid. Die uitschuifoperatie zorgt voor problemen met betrekking tot de voortgang van Leidsche Rijn. Dat is natuurlijk ongewenst. In het schriftelijke antwoord geeft de minister aan dat haar niets bekend is over een vertraging. Dat hoop ik dan maar. Kan zij de gemeente Utrecht op dit punt geruststellen? Voorzitter! Ik kom te spreken over de corridor Amsterdam-Almere. Voor deze corridor is de CRAAG-studie opgezet. Ik heb uit het gebied vernomen dat er nog steeds geen echte duidelijkheid is over de uitvoering van deze studie. Dat is dan met name een probleem voor Almere, die haar taakstelling verder moet ontwikkelen met betrekking tot woningbouw en werkgelegenheid. Het is een heel bijzondere stad met een heel bijzondere taakstelling op dit punt. Dan is het natuurlijk wel van belang dat er ook duidelijkheid is over de infrastructuur op de middellange termijn. Kan de minister een inspanningsverplichting afgeven dat in 2007 de betreffende projecten zijn gerealiseerd? Het jaar 2007 lijkt heel ver weg, maar gezien de tijd die nodig is voor procedures in de ruimtelijke ordening, moet er nu toch wel haast worden gemaakt. Voorzitter! Omwille van de tijd zal ik nu de overstap maken naar het hoofdwegennet. Dat is geen vrolijk verhaal. Vanuit de diverse regio's bereiken ons zorgelijke geluiden. Ik begin met de N57 in Zeeland. De uitvoering van deze rijksweg op Walcheren is vertraagd tot na het jaar 2002. Dat betreuren wij, temeer omdat de in 1996, dus nog maar een jaar geleden, gemaakte afspraken met Zeeland dus nu al niet worden nagekomen. Die afspraken waren vervolgens weer verankerd in woningbouw, in bedrijfsterreinplanning en in ruilverkavelingen. Dat raakt nu allemaal van slag. Ik stel derhalve vast de rijksoverheid zich hier niet van haar meest betrouwbare kant laat zien en mag hopen dat een gesloten bestuursovereenkomst met het Rijk nog steeds waarde heeft. Welk gewicht heeft de minister hieraan toegekend? Hoe is zij dan toch tot deze afweging gekomen? Noord-Brabant heeft eenzelfde soort probleem met de A59 tussen Rosmalen en Geffen. Nu de planstudie al geruime tijd is afgerond en het tracé is vastgesteld, moet zo

snel mogelijk tot de uitvoering worden overgegaan. Gezien de bijdrage die deze weg moet leveren aan de verkeersveiligheid vinden wij een vertraging van vijf jaar heel veel. Wij zullen in ieder geval proberen om een meerderheid te vinden om weer terug te komen op het oorspronkelijke tijdpad. Limburg heeft nog steeds niet haar ruggengraat. De minister heeft eerder ferm ingezet op de A73-Zuid en op een ongefaseerde aanleg als autosnelweg. Prima! Er wordt op dit moment hard gewerkt aan de voorbereiding om straks zo snel mogelijk de spa in de grond te kunnen zetten. Alles is in volle gang. De verkeerssituatie verdraagt ook geen langer uitstel, ook niet in relatie tot andere projecten zoals de A74. Ik zeg dat nadrukkelijk. Als binnenkort de nadere planuitwerking gereed is, zal de VVD-fractie ook hier kiezen voor een sobere, maar doelmatige inpassing. Ik hoop hierbij op de steun van de heer Leers, die ook op deze koers zegt in te zetten. Veel belangrijker is dat de politiek ruggengraat toont bij de ruggengraat van Limburg. Als de procedures binnenkort zijn afgerond, verwachten wij daadkracht van het kabinet. Nogmaals, de verkeerssituatie laat geen uitsteloperatie toe. Ik ben blij dat met de opmerking van de minister over het wegenprogramma een hardnekkig misverstand is weggenomen, namelijk dat aanleg van deze weg en van ook andere wegen in de regio zijn vertraagd als gevolg van de grote railprojecten. Dit is echt een misverstand. Deze koppeling mag niet gelegd worden. Ik stap nu als het ware over de grote rivieren en kom in Overijssel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er zijn vragen gesteld over de A73. Door de minister is aangegeven dat er aan het einde van het jaar een kostenplaatje komt over de uiteindelijke kosten van deze weg. Doet het voor de VVD niet terzake als de weg anderhalf of twee keer zo duur wordt? Dat noemt men ook sober en goed inpasbaar?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik weet niet waar mevrouw Van 't Riet over spreekt. Ik weet niet welke informatie zij heeft. Ik lees elke dag de Limburgse kranten. Ik weet niet of zij daar ook op is geabonneerd. In die kranten lees ik dat er op dit moment

nog overleg plaatsvindt met alle gemeenten over de inpassing. Er zijn meerdere alternatieven en er zijn nog geen definitieve keuzen gemaakt. Mevrouw Van 't Riet komt nu al met eindplaatjes over de kosten. Ik ken die niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn vraag is: stel dat het anderhalf of twee keer zo duur wordt, gaat de VVD dan klakkeloos akkoord?

De **voorzitter**: Dit is de laatste vraag hierover. Daarna stapt mevrouw Verbugt van Limburg over naar Overijssel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Al bij het begin van het debat over de A73, anderhalf, twee jaar geleden, was duidelijk dat, alles meegerekend, de west-variant 200 mln. duurder is dan de oost-variant. Laten wij daarom in ieder geval kiezen voor een oplossing die wij financieel kunnen inpassen. Ik stap nu toch echt over naar Overijssel. Vorig jaar is afgesproken om de tracévaststelling van de N35 op het grondgebied van de gemeente Zwolle uit te stellen en uiterlijk begin 2000 te starten met de verkenningsstudie ter voorbereiding van een nieuwe tracéwetprocedure voor de N35. Nu is er recent een aantal ontwikkelingen in en rond Zwolle dat een ander licht werpt op deze zaak. De druk op een snelle aanpak van de N35 bij Zwolle is echt heel groot geworden. Wij pleiten er daarom voor de N35 op te nemen in de verkenningentabel van het MIT. Eventueel overwegen wij in tweede termijn een motie in te dienen. De N33 ligt iets noordelijker en is een van de belangrijkste verkeersaders in Noord-Nederland. Wij stellen vast dat recente metingen door Rijkswaterstaat aantonen dat de verkeersintensiteit veel sneller toeneemt dan een paar jaar geleden is verwacht. Vooral het vrachtvervoer groeit heel snel. Een aantal ontwikkelingen rond Veendam is daarvan de oorzaak. Ik ga daarop niet verder in. Ik noem ook de ontwikkeling van Delfzijl-Eemshaven. Nu al is te zien dat er wat betreft de verkeersveiligheid bij Assen-Veendam niet voldaan wordt aan de normen die wij daarvoor hanteren. Daarom dat wij ervoor pleiten om te onderzoeken wat op langere termijn de capaciteitsbehoeften van deze weg moeten zijn, vooral in relatie tot

een veilige afwikkeling. Is de minister daartoe bereid? Vorig jaar is daarover ook gesproken. Toen was de minister niet zo enthousiast. De paarse fracties hebben vorige week aangekondigd te overwegen om eventueel met een motie te komen. Ik ben blij dat het CDA zich daarbij aansluit. In dit verband doe ik een klemmend beroep op de minister voor verder onderzoek. Er bereiken ons noodkreten uit Alphen aan den Rijn over de A11-Oost. Op grond van een motie van de VVD-fractie is dit wegvak drie jaar geleden opnieuw in het MIT gekomen. Over deze 7 kilometer is inmiddels heel lang en heel vaak gesproken. Wij vinden het daarom tijd dat binnenkort eindelijk een keer de schop de grond in gaat. De huidige verbinding tussen Alphen en Bodegraven is de meest onveilige weg in de hele provincie Zuid-Holland. Bijzonder vind ik ook dat er alleen maar actiecomités zijn die voor dit stukje weg ijveren. Dit is al een duidelijk teken hoe gevoelig het ligt. Wij willen dat die 7 kilometer snelweg er nu snel komt. In de regio is men best bereid de minister een stuk tegemoet te komen, door bijvoorbeeld de voorfinanciering van 130 mln. van dat stukje weg voor eigen rekening te nemen. Ziet de minister dit als een werkbaar initiatief? Wil zij erop ingaan? Wij betrekken het antwoord hierop graag bij het pad dat wij verder willen gaan voor de tweede termijn. Buitengewoon ongelukkig is de VVD-fractie met de uitwerking van het amendement-Van Heemst voor de A50, Eindhoven-Oss, die drie jaar is vertraagd. Is het waar dat de regio het eerder toegezegde bedrag van 30 mln. voor medefinanciering nu overweegt in te trekken? Wat betekent dit voor het MIT? Het amendement van de heer Van Heemst wordt op deze manier wel heel duur. Is het waar dat Verkeer en Waterstaat de vorige week een beroep heeft gedaan op de provincie Noord-Brabant om een deel van dat geld al over te maken ten behoeve van de versnelde aanleg? Dat is wel heel vreemd. Mijn eerste gedachte was, dat ze bij Rijkswaterstaat wel een heel bijzondere vorm van humor hebben. Dit is bijna bizar. Of Rijkswaterstaat heeft een heel groot vertrouwen in de Kamer dat wij dit wel even veranderen. Collega van Heemst heeft ongetwijfeld een sympathieke daad willen

verrichten met het verruimen van het budget voor de verkeersveiligheid. Door juist dit geld te onttrekken aan de A50 bereikt hij een averechts effect. Met de A50 wordt immers beoogd om de verkeersveiligheid te verbeteren, door een aantal centra te verlossen van doorgaand verkeer. Dat is ook de reden waarom de VVD-fractie tegen dit amendement heeft gestemd. Het kan toch niet zo zijn dat dit amendement op een aantal plaatsen de verkeersveiligheid verbetert, door de verkeersveiligheid in Noord-Brabant te vergroten. Dat heeft ook de heer Van Heemst vast niet bedoeld.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt doet nu net alsof de A50 de enige manier is om verkeersveiligheid te bevorderen, maar er zijn natuurlijk ook alternatieven aan de orde geweest. Er kunnen omleidingen rond een aantal dorpskernen worden gelegd. Daarvoor hoeft u niet per se de hele A50 aan te leggen. Ik vind dat mevrouw Verbugt een beetje een eenzijdige kijk op het geheel heeft.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Allemaal omleidingen om de dorpen heen maken weer een nieuwe weg. Mijn voorstel is dan om het in één keer goed te doen. Breng hiërarchie aan in het wegensysteem, zodat je voor het doorgaande verkeer een functionele verbinding hebt en niet een aaneenschakeling van noodoplossingen. Wij blijven heel duidelijk bij onze voorkeur voor de A50 als autosnelweg. Wij hebben geen vrede met de uitwerking in het MIT. Wij willen daarom graag zoeken naar mogelijkheden om hier toch nog iets ten goede te keren. De vertraging van de A50 is per slot van rekening geen gevolg van beleid van de minister, maar een niet bedoeld gevolg van een amendement, dat daarom meer het karakter heeft van een bedrijfsongeval.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Iedereen mag het noemen zoals hij het wil, maar nu draait mijn stoel toch even dubbel om. Toen ik het amendement indiende, heb ik uitgelegd wat mijn oogmerk was en hoe een aantal zaken aan elkaar geknoopt konden worden. Dat is niet gebeurd. Dan geef ik de minister gelijk als zij ervan uitgaat, dat een amendement meerjarig moet doorwerken. Ik heb uitgelegd

waarom het amendement in mijn ogen bedoeld was om een eenmalige verschuiving van geld van dit project naar de verkeersveiligheid binnen te halen. Men kan dan een jaar lang over dat budget beschikken als start en vervolgens in dat jaar kijken, of voor de A50 een nadere oplossing te vinden is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb net al uitgelegd waarom juist het budget voor de A50 in onze ogen het verkeerde middel is om hier in te zetten. Het is heel sympathiek om te proberen elders de verkeersveiligheid te vergroten, maar dat gaat gewoon ten koste van de verkeersveiligheid in Noord-Oost-Brabant. Ik kan dat niet rijmen met de intenties van de heer Van Heemst. Hij zal het ook niet zo hebben bedoeld. Ik maak de overstap naar het spoor.

De heer **Leers** (CDA): Maar wat gaat u nu doen in verband met de A50? U heeft er mooie woorden over gesproken, heel ontroerend, maar de A50 is geschrapt uit het realiseringsprogramma voor volgend jaar. Dat is dus een probleem.

En wat de heer Van Heemst betreft, ik geloof graag dat het zijn bedoeling was om eenmalig een bedrag te fourneren, maar dat zou wel nu al een tekort op het project Duurzaam veilig hebben veroorzaakt. Hoe zou hij dat dan weer opgelost hebben?

De **voorzitter**: Het lijkt mij beter om u te beperken tot een interruptie in het betoog van mevrouw Verbugt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij hebben gezocht naar de mogelijkheden om de aanpak van andere wegen in het programma nog verder te vertragen. Wij hebben heel kritisch gekeken, maar er staan eigenlijk geen overbodige wegen in, dus dat is op dit moment geen oplossing. De heer Leers is dat met mij eens, want hij heeft deze oplossing ook niet gekozen. De oplossing die hij kiest, is een amendement op geld dat er nog niet is. Dat is gebakken lucht, daar kun je niets mee. Daarmee houdt je de mensen een project voor ogen dat met een ongedekte cheque betaald wordt, dus ook daarvoor hoeft de heer Leers geen steun van ons te verwachten. Ik zou de oplossing willen zoeken in het vooraan de rij zetten van dit project als er extra geld voor infrastructuur zou komen.

Daarmee zouden wij althans weer uitkomen bij de intenties die wij met de A50 hadden.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind het interessant om te horen dat mijn amendement gebakken lucht zou zijn. Dit betekent namelijk dat u ook uw handtekening onder gebakken lucht heeft gezet, want mevrouw Van 't Riet put uit dezelfde bron, namelijk het FES. Wat is die handtekening dan waard?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel vast dat er een wezenlijk verschil is tussen een amendement op de begroting en een motie. In motie wordt het kabinet uitgenodigd, iets te doen; dit project wordt bij het kabinet aanbevolen als er extra geld voor infrastructuur mocht komen, want daar is het FES voor bedoeld. Wij vinden dat mevrouw Van 't Riet hiermee een sympathieke weg gekozen heeft; wij kunnen dit ook uitleggen aan onze achterban, aan de regio. Wij doen ons best en wij zijn ook hoopvol gestemd. De heer Leers maakt de mensen blij met een dode mus.

De heer **Leers** (CDA): Kom nou toch! U zegt: wij doen ons best. Daar heeft men in Brabant wat aan! U doet uw best met een motie waarvan de minister straks nog moet aangeven of zij die zal uitvoeren. Ik kan nu al zeggen dat zij dat niet zal doen. U moet een amendement indienen, dan kunt u verschuivingen aanbrengen. U kunt niet volstaan met "wij doen ons best" en mij intussen verwijten dat ik gebakken lucht zou produceren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Uw amendement is gebakken lucht, een ongedekte cheque. Als u op die manier door het land wilt trekken om projecten aan de man te brengen, dan wens ik u daarbij veel succes, maar ik vind het niet erg geloofwaardig. Woorden die je als politicus gebruikt, moet je ook waarmaken. Wij moeten geen loze beloftes doen, maar ons concreet inzetten voor een haalbare oplossing voor dit probleem.

De **voorzitter**: Ik vind dat er over dit punt nu genoeg van gedachten is gewisseld. En ik denk dat de kiezers die thuis zitten te luisteren, wel zo ongeveer weten wat de diverse standpunten zijn...

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! In de realisatietabel Railwegen personenvervoer is 212 mln. opgenomen voor verbetering van de energievoorziening met 1500V. In de planstudie is verder nog eens voor 58 mln. aan projecten opgenomen. Verbetering van het 1500V-net is eigenlijk geen oplossing voor de langere termijn, deze maatregel zal maar een aantal jaren soelaas bieden. De vraag is dus, hoe er gestreefd zal worden naar de definitieve oplossing, namelijk een 25kV-net. Er is vanochtend ook al erg veel gezegd over het debat dat wij een jaar geleden over de HSL-zuid hebben gevoerd. Naar aanleiding van dit debat heeft de Kamer een paarse motie aangenomen om te komen tot een spoortunnel bij Delft. Wij zijn verheugd dat de minister wil starten met een verkenningsonderzoek. Nu zal iedereen beseffen dat die tunnel er morgen niet zal liggen, maar...

De heer **Leers** (CDA): Over gebakken lucht gesproken...

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het is jammer dat u die motie niet gesteund heeft. Maar, voorzitter, de minister zal aan Delft wel duidelijkheid moeten verschaffen over de precieze beleidsintenties. In dit opzicht vinden wij het MIT toch wel erg vaag. De aanleg van deze tunnel staat namelijk niet op zichzelf, die vormt een onderdeel van een algehele opwaardering van de Delftse binnenstad, die heeft ook relaties met stadsvernieuwing. Er zal ook een heleboel private financiering gegenereerd moeten worden. De gemeente moet gaan praten met private partijen en zij moet plannen ontwikkelen, zodat zij zal moeten weten, waar zij precies aan toe is met het Rijk. Ik weet dat er eerder een werkgroep is ingesteld om dit probleem te bekijken. Onze vraag is of de minister een actieve bijdrage wil leveren om samen met Delft op te trekken om toe te werken naar een oplossing voor dit probleem. Wij constateren dat de 2 mld. extra die zijn uitgetrokken voor de inpassing van de HSL-zuid en de Betuwelijn, hebben geleid tot forse vertragingen in de uitvoering van het Tweede tactisch pakket. In dit pakket zit ook de Hanzelijn. Zoals we al hebben aangegeven bij de begrotingsbehandeling, hecht de

VVD-fractie zeer aan een verbeterde verbinding tussen de Randstad en Noordoost-Nederland. De Hanzelijn zal in dit opzicht een belangrijke rol gaan vervullen. De voortgang van dit project baart ons echter zorgen. Het begint er een beetje op te lijken dat dit project steeds verder afdrijft: 2004, 2007, het mag in ieder geval geen 2010 worden. Ik wijs op de motie die wij hieromtrent al hebben ingediend.

Bij de behandeling van het Tweede tactisch pakket hebben wij een motie ingediend om de verbetering van de spoorlijn Nijmegen-Venlo-Roermond binnen dit pakket mee te nemen. Wij vinden nog steeds dat die koppeling er moet blijven en dat Railned volgend jaar in ieder geval met een studie moet starten. Kan de minister dit toezeggen?

De doorwerking van het vertraagde Tweede tactisch pakket in de voortgang van het Randstad-programma voor het openbaar vervoer en de Vinex-uitwerking stemt tot zorg. Over de ontsluiting en bereikbaarheid van de Vinex-locaties zijn afspraken gemaakt. Het ambitieniveau daarbij is hoog. De VVD-fractie heeft zich altijd kritisch opgesteld ten aanzien van de haalbaarheid en de betaalbaarheid van de Vinex-taakstelling. Vooral met het vorige kabinet hebben wij daarover veel kritische debatten gevoerd, te meer omdat wij vonden dat de afspraken die waren gemaakt, niet echt uitblonken in helderheid.

Wij zagen een probleem op ons afkomen. Dat is helaas uitgekomen. Dat neemt niet weg dat ook wij een democratisch genomen besluit zullen respecteren. Wij vinden dat afspraken die het Rijk met de regio heeft gemaakt, moeten worden nagekomen. Ik wijs daarom op de motie die wij daaromtrent bij de begrotingsbehandeling hebben medeondertekend.

Ten aanzien van de Vinex-problematiek blijven wij op dit moment met veel vragen zitten, waarover wij van de kant van de regering opheldering willen. Op de eerste plaats stel ik vast dat de bijdrage van het departement van Verkeer en Waterstaat aan de uitvoering van de Vinex nooit heeft uitgeblonken door een glasheldere aanpak. Dat is eigenlijk geen verwijt aan het adres van deze minister, maar meer aan haar voorganger. Wij hebben het destijds al gesignaleerd. Op dit moment tekent zich een tekort

van 2,4 mld. af. Dat is niet niks. De vraag aan de minister is of wij ervan mogen uitgaan dat dit het eindplaatje is of dat dit tekort nog verder kan oplopen. Dan is er ook de vraag of er sluitende afspraken zijn gemaakt met de regio's over bijvoorbeeld de dekking van de exploitatietekorten.

Voor een aantal projecten is er sprake van een aanzienlijke kostenoverschrijding. Naar aanleiding van de nu voorliggende begrotingsbehandeling is er door het kabinet een aantal globale kostenplaatjes aan de Kamer gepresenteerd. Voor ons is echter het beeld nog niet helder. De stadsgewesten melden ons dat zij een strikte budgetdiscipline handhaven. Dat roept enkele vragen op. Met andere woorden, waardoor worden de overschrijdingen van de budgetten dan veroorzaakt? Waar ligt de verantwoordelijkheid en hoe gaan we met de overschrijdingen om? Welk houvast bieden de Vinex-akkoorden in dezen? Neem de noord-zuidlijn in Amsterdam. Die staat in het Vinex-akkoord opgenomen voor 950 mln. Maar die lijn wordt inmiddels twee keer zo duur. Waaruit kan het tekort van 850 mln. gedekt worden? Zijn daar afspraken over gemaakt? Hoe worden de gesloten Vinex-akkoorden door het kabinet geïnterpreteerd? Als een resultaatverplichting of als een inspanningsverplichting?

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat hoeft mevrouw Verbugt niet te vragen, want in de brief die de minister ons vanmorgen heeft gepresenteerd, staat dat de contracten gelden als een bestuurlijke inspanningsverplichting, waarbij het later kunnen nakomen leidt tot bestuurlijke consequenties. Dat is absoluut geen mate van enige harde juridische bindendheid. Hoe denkt mevrouw Verbugt hierover?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb deze vraag al eerder gesteld aan de bewindspersonen van VROM. Zij zeiden: het zijn harde afspraken, het ambitieniveau staat en daar doen wij niets aan af. Een topambtenaar van Verkeer en Waterstaat, die hier ook aanwezig is, zei in een interview met Binnenlands Bestuur: "Als er geen geld is, houdt het voor Verkeer en Waterstaat gewoon op. Dan moeten de projecten soberder of zij moeten worden gefaseerd." Daarom vraag ik

waar in dezen de minister staat. Ik hoor verschillen in interpretatie en visie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Waar staat u dan in dezen? U schuift de vragen nu weg, maar ik wil wel weten waar u in dezen staat.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben die akkoorden niet gesloten en wij zijn geen partij in dit verband. Wij hebben destijds al gezegd dat als de afspraken niet helder zijn, er gegarandeerd interpretatieverschillen komen. Ik zie hier echt een groot probleem. Ik zal straks een voorstel doen dat aangeeft hoe wij eruit denken te komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Verbugt kan zich er niet van afmaken met de mededeling dat de Kamer dat akkoord niet heeft gesloten. Het gaat om de vraag wat de verantwoordelijkheid van de overheid is, nu de contracten zijn gesloten en wat de consequenties daarvan zijn. Als Kamerlid en als volksvertegenwoordiger hoort mevrouw Verbugt daar net zo goed voor te staan als de regering.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben de motie van mevrouw Van 't Riet meeondertekend en in dat opzicht zien wij dat dit probleem binnen de huidige financiële kaders niet opgelost kan worden. Je kunt toch niet bij het Vinex-project het mes in het varken laten steken? Er moet een oplossing komen en wij willen constructief meedenken. Wanneer er extra geld komt, dan moeten er over de verdere voortgang heldere afspraken gemaakt worden. Wij denken aan het introduceren van een bepaalde vorm van programma- of budget-financiering, in ieder geval voor de infrastructuurprojecten in Vinex-locaties. Door het Rijk kan over een aantal jaren een concreet investeringsvolume worden toegezegd en dan weten de stadsgewesten waar zij aan toe zijn. Aan de andere kant mag het Rijk van de stadsgewesten verwachten dat zij garant staan voor de kwaliteit van het projectmanagement, voor kwaliteitsbewaking en ook voor budgetbewaking. In ieder geval zal er in de afspraken die gemaakt of bijgesteld gaan worden, duidelijk sprake moeten zijn van een verantwoordelijkheid aan beide

zijden. Beide partijen moeten helder van elkaar weten waar ze zich aan moeten houden. Dit voorstel wil ik namens mijn fractie neerleggen en ik krijg hierop graag van de minister een nadere reactie.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik wil nog even aansluiten bij het punt van de heer Van den Berg. Mevrouw Verbugt heeft het steeds over akkoorden, maar het gaat toch gewoon om Vinex-contracten? In die zin is het helder dat ze een juridische status hebben. Verder zegt mevrouw Verbugt dat het vooral de schuld is van vorige ministers en niet van deze minister. Maar haar handtekening staat er toch gewoon onder? Zij draagt dan de volle verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wanneer je een onrealistisch bedrag raamt voor een project, dan kun je de regio niet verwijten dat zij niet binnen de kosten blijft. Vandaar dat wij meer inzicht willen in de oorzaken van de kostenoverschrijdingen, want dan weten wij wie verantwoordelijkheid draagt voor de budgetoverschrijding. Gemeenten mogen projecten immers niet veel rianter en mooier uitvoeren dan het kabinet zich had voorgesteld, waardoor zij een kostenoverschrijding veroorzaken waarvoor andere gemeenten die netjes hun kosten bewaken, moeten boeten. Dat mag niet worden toegestaan, want een gulden kan maar één keer worden uitgegeven en de diverse projecten vormen eigenlijk communi- cerende vaten. De afspraken die worden gemaakt, moeten dan ook een duidelijke heldere verantwoorde- lijkheid leggen bij twee partijen. Afspraken die over infrastructurale projecten zijn gemaakt in de Vinex-akkoorden zijn op een aantal punten wel erg vaag. In een aantal gevallen wordt nader onderzocht of een bepaald project nog wel nodig is, maar dan zijn er al verwachtingen gewekt bij de regio dat het project er komt. Vervolgens zegt het kabinet dat zo'n project niet is afgesproken. Wij zien dat bij de rondweg Houten. Vanuit de regio wordt er een klemmend beroep gedaan op de regering om die rondweg in het MIT op te nemen en ik denk ook dat wij er allemaal van overtuigd zijn dat die rondweg in de Vinex-ontwikkeling een rol speelt. Maar nu zegt de minister dat zij in het Vinex-akkoord niets heeft afgesproken. Ik meen dat

op zo'n punt helderheid moet komen, want zo kunnen wij niet verder.

Ik heb in het zojuist genoemde interview in Binnenlands bestuur met de directeur Infrastructuurbeleid gelezen, dat heel wat woningbouw- projecten nog in de houtskool- schetsen staan. Als wij de wensen van de regio's volgen, krijgen wij onderuitputting bij de infrastructuur- projecten die de Vinex moet ontsluiten en onderuitputting willen wij ook niet. Zo ontstaat er weer een welles-nietes-spelletje en zo komen wij ook hier weer niet verder. De Kamer moet hierover meer informa- tie krijgen om een helder debat te kunnen voeren met de regering om dit probleem bij de kop te pakken en op te lossen. Daarom heeft de VVD-fractie er dringend behoefte aan om op korte termijn met alle betrokken departementen een debat te voeren, maar daarvoor hebben wij eerst nadere informatie nodig. Ik heb daarom een aantal vragen gesteld, want ik kom er gewoon niet uit met de informatie die ik nu heb en met alle tegengestelde visies vanuit de regio's en vanuit het kabinet.

De heer **Van den Berg** (SGP): U bent dus met mij van mening dat er een voortgezette discussie moet plaatsvinden om dat volstrekt helder te krijgen. U bent ook met mij van mening dat afspraken, als die inderdaad als bindend moeten worden gekwalificeerd, ook moeten worden nagekomen. Dat heeft weer consequenties voor dit MIT en voor de verdere planning.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Zoals ik zojuist al heb gezegd, vindt de VVD-fractie dat de afspraken die het Rijk maakt met regio's ook moeten worden nagekomen. Laat daar geen misverstand over bestaan. Een ander probleem betreft bijvoorbeeld Haaglanden, dat zegt structureel 490 mln. te kort te komen op projecten waarover harde afspraken zijn gemaakt. Dat is niet niks, bijna 0,5 mld. De minister bericht ons dat de Beneluxmetro in de Rotterdamse regio fors duurder gaat worden, maar Rotterdam ontkent dat. De vraag is weer hoe wij hier verder moeten. Ook hier is sprake van tegengestelde informatie. Graag krijgen wij nadere informatie van het kabinet. Ik wil nog even blijven bij de verbetering van het stadsgewestelijk

openbaar vervoer. Wij constateren met anderen dat er op dit moment heel veel plannen zijn voor lightrail. Ze schieten als paddestoelen uit de grond. Op dit moment onderzoekt de minister de haalbaarheid van een zestal projecten, mede op wens van de Kamer. Ziet zij mogelijkheden voor meer projecten als deze goed blijken te zijn? Ik denk aan een opwaardering van de Zuidtangent door "vertrammings" van het traject tussen Haarlem en Schiphol. Er is inmiddels een eisenpakket opgesteld voor lightrail. Worden alle ook nieuwe projecten aan dat eisenpakket getoetst? En als zij aan die eisen voldoen, worden zij dan verder meegenomen in het traject? Zo ja, wat betekent dat dan voor het budget?

Voordat ik tot een afronding kom wil ik nog iets zeggen over het ondergronds transport. Wij denken dat ondergrondse transportsystemen en buisleidingen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de economie en het milieu. Het ondergrondse logistiek systeem bij Schiphol heeft in onze ogen een aantal concrete voordelen voor de particuliere sector, die veel belangstelling heeft voor dat project. Ziet de minister hier mogelijkheden voor private financiering en is zij bereid dit te onderzoeken? Wij denken in het algemeen dat het goed zou zijn als het kabinet een nader standpunt ten aanzien van private financiering zou voorleggen aan de Kamer. Ook de PvdA-fractie heeft daarnaar gevraagd.

Er staat de komende jaren veel te gebeuren wat de infrastructuur betreft. Er zal veel op de schop moeten. Er zal ook heel veel geld voor nodig zijn. Tegelijkertijd zullen wij ondernemers nodig hebben om die projecten uit te voeren. Ik beluister uit het veld dat het op dit moment voor het midden- en kleinbedrijf heel moeilijk is om aan de voorwaarden te voldoen voor de aanbesteding van vooral grotere werken. Aangezien een groot gedeelte van de bouwsector bestaat uit midden- en kleinbedrijf zit daar toch een groot potentieel. Ziet de minister mogelijkheden om de betrokkenheid van het midden- en kleinbedrijf bij de grote bouwopgaven van de komende jaren te activeren?

Voorzitter! Ik zal nu echt afronden. U had het vast niet anders verwacht van de VVD-fractie: ik wil nog heel even stilstaan bij de procedure-

versnelling. De lange duur van besluitvormingsprocedures rondom de realisatie van infrastructuurprojecten zien wij al jaren als een belemmering. Wij denken dat met de aanpassing van regels en procedures tijdswinst kan worden geboekt. In dit verband pleit de VVD-fractie al sinds 1986 voor de introductie van de lex specialis of van een eenbesluit-regeling voor grote infrastructuure projecten. Nu ook de fractie van het CDA duidelijk op onze lijn is gekomen, zien wij in ieder geval mogelijkheden voor een groter draagvlak in de Kamer. Als zich tijdens het algemeen overleg in de eerste week van december een meerderheid aftekent, zijn wij gaarne bereid om met een initiatief te komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het MIT 1998-2002 is het eerste MIT dat op het Internet verschijnt. Hiermee wordt de bekendheid met het verkeer- en vervoerbeleid vergroot, aldus de minister in de inleiding. Wat de opmaak betreft mag dit MIT er zeker ook zijn. De inhoud van de boodschap is echter wat minder: de minister heeft te weinig geld. Nu is dat op zichzelf geen nieuw fenomeen, want er is altijd sprake van geldgebrek en dus van de noodzaak van prioriteitenstelling. Vanuit een bepaalde visie is dat eigenlijk maar goed ook, want als in één klap aan alle wensen ten aanzien van de uitbreiding van weginfrastructuur zou kunnen worden voldaan, zouden wij nog wel eens kunnen schrikken van de gevolgen. Het probleem zit hem in de enorme vertraging van een groot aantal nuttige en nodige projecten, vooral in het openbaar vervoer. Bij de behandeling van de begroting voor 1998 hebben wij daar in algemene zin reeds bij stilgestaan. De oorzaak van de vertragingen is vooral het op koers willen houden van de investeringen in de megaprojecten HSL-zuid en Betuweroute. Het is op zich betreurenswaardig dat al één jaar na uitbrengen van de nota's SWAB en TIB blijkt dat de daarin geformuleerde doelstellingen niet kunnen worden gerealiseerd. Het antwoord op de vraag hoe het ministerie zich zo lelijk heeft kunnen verkijken, is niet overtuigend.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Toen wij besloten over de HSL-zuid,

wisten wij allemaal dat er een rekening lag van 700 mln., aangegeven als herprioritering binnen de OV-sector. De heer Stellingwerf doet nu net alsof dat als een duveltje uit een doosje is gekomen en alsof het onfatsoenlijk is om een kabinetsperiode waarin je zo'n besluit neemt, af te sluiten met het dekken van dat gat. Dat bevalt mij in afnemende mate.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind het op zichzelf terecht dat een regering keuzen maakt en aangeeft waar zij dekking zoekt. Wij hebben tijdens de besluitvorming over de HSL gewezen op de consequenties daarvan voor het bestaande programma van projecten. Wij hebben aangegeven dat wij die gevolgen niet wenselijk achten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In de variant waar wij een meerderheid voor hadden, langs de A4 en de A13, waren wij evenveel of misschien nog wel meer geld kwijt geweest. Die discussie hoeven wij wat mij betreft niet over te doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil mij er niet met een Jantje van Leiden van afmaken. Ik constateer alleen dat het fout gegaan is. Het komt erop neer dat wij nu problemen aan het verschuiven zijn. Ik vind dat verkeerd.

Het vaarwegenprogramma kent een aantal positieve punten. Zo worden enkele projecten uitgevoerd die lang op zich hebben laten wachten. Helaas treedt op een aantal punten ook vertraging op. Met name de uitvoering van het Waalproject duldt geen uitstel. Immers, het betreft voor het grote vrachtvervoer de hoofdslagader naar het achterland. De Nederlandse rivieren zijn de achterlandverbindingen bij uitstek. Zij hebben een ongekende capaciteit. De vertragingen in de regionale en lokale infrastructuurprojecten zijn feitelijk ook onaanvaardbaar, omdat sprake is van contractverplichtingen. Wij moeten voorkomen dat de indruk gewekt wordt dat wij onder gegeven woorden uit willen komen. Wel wil ik de minister complimenteren met de creatieve oplossing waarvoor bij Houten-Zuid is gekozen. Toen duidelijk werd dat ook de spoorverdubbeling Utrecht-Geldermalsen moest worden uitgesteld ten behoeve van de uitvoering van HSL en Betuwelijn, dreigde de door ons

bepaalde tijdige ontsluiting van de Vinex-locatie per openbaar vervoer in rook op te gaan. De door de minister tijdens de begrotings-behandeling aangedragen oplossing via een tijdelijk parallel derde spoor tot Houten getuigt in ieder geval van inventiviteit en de bereidheid mee te denken. Dergelijke noodoplossingen zijn in veel andere gevallen helaas niet mogelijk.

Het debat over het vertragen of versnellen van allerlei projecten dreigt ondertussen wel erg saai en voorspelbaar te worden. De Kamer en de minister dreigen met lege handen te blijven zitten. De RPF-fractie heeft overigens een- en andermaal duidelijk gemaakt dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om gelden vrij te maken om de echte prioriteiten te kunnen honoreren. De minister kent de opvatting van de RPF-fractie over met name het tweede deel van de Betuwelijn. Kort samengevat: mijn fractie kiest ervoor de Betuwelijn te beperken of zo u wilt vooralsnog te beperken tot het deel van Europoort tot en met Kijfhoek. Ik erken dat ontsluiting van de haven via een enkel niet geëlektrificeerd spoortje beneden het peil van een wereldhaven is. Echter, met de aanleg van dat deel en met de aanleg van de reeds lang voorziene totale viersporigheid van de trajecten Rotterdam-Utrecht en Utrecht-Arnhem zijn capaciteitsproblemen volgens ons niet aan de orde, zeker niet wanneer het beleid erop wordt gericht om het lange-afstandscontainervervoer continu te laten plaatsvinden door middel van schepen die containers in vier lagen en in grote aantallen kunnen vervoeren. Dat is overigens ook via alternatieve technieken mogelijk. Aanleg van het deel van de Betuwelijn tussen Kijfhoek en Zevenaar kan dan later aan de hand van de feitelijke ontwikkelingen worden beoordeeld. Het is toch heel logisch om grootschalige, kapitaalintensieve projecten die nog steeds of misschien wel steeds meer omgeven zijn door onzekerheden, in fasen uit te voeren dan wel de aanleg van latere fasen afhankelijk te stellen van nader verworven inzichten en zekerheden. Een dergelijke handelwijze getuigt naar mijn mening alleen maar van wijsheid. Van de 9,8 mld. die tot op heden is gereserveerd voor de Betuwelijn, kan op die manier zo'n 6 mld. worden vrijge-

maakt om andere prioriteiten te kunnen stellen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb twee vragen aan de heer Stellingwerf. Hij zegt het nooit hardop, maar volgens mij bedoelt hij wel dat er ergens tussen Kijfhoek en Valburg een combiroad moet worden aangelegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar kom ik zo nog op terug.

Minister Jorritsma-Lebbink: Verder is het concept dat ons vanmorgen weer is aangereikt, natuurlijk ontzettend interessant. Ik hoor het dan ook voortdurend passeren, maar je moet wel twee keer overslaan in die situatie. Welk voordeel haal je dan nog en hoeveel kun je dan op zo'n systeem krijgen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik was daar nog niet aan toe. Ik zou er ook niet zo maar integraal voor pleiten om dat even te doen. Ik begrijp namelijk ook wel dat je daar niet zo maar ja tegen kunt zeggen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik herinner mij nog levendig dat uw fractievoorzitter dat wel deed bij de algemene beschouwingen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja, als een mogelijkheid die er op termijn wellicht zou kunnen komen. En dat sluit ik uiteraard ook niet uit. Ik zal mijn fractievoorzitter ook niet afvallen op dit punt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar heeft het wel een beetje de schijn van! Ik weet niet hoe zwaar dat in uw kring telt, maar u kijkt er wat nerveus bij. Hebt u vanochtend met uw fractievoorzitter gebeld?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Als de heer Van Heemst nog even wacht, weet hij het antwoord. Prioriteiten zijn vanuit het oogpunt van doelmatigheid naar onze mening harder nodig. De doelstellingen van het SVV kunnen dus door een andere inzet van de voor het tweede deel van de Betuwelijn vastgelegde middelen aanzienlijk eerder worden bereikt. Het rendement van in het mobiliteitsbeleid geïnvesteerd geld wordt daarmee volgens ons gediend.

Waarom moet er nou een pas op de plaats gemaakt worden voor dat tweede deel van de Betuwelijn? In de eerste plaats heeft de Raad van State nog geen finale uitspraken gedaan. Het lijkt mij goed om daar zorgvuldig in te zijn. In de tweede plaats verloopt de groei van het containervervoer in de binnenvaart onstuimig. Men heeft de doelstellingen voor de lange termijn reeds lang gehaald en er is nog veel winst te boeken. In de derde plaats is er nog altijd sprake van grote onduidelijkheid over de aansluitingen van de Betuwelijn op het Duitse net. Het is niet uitgesloten dat daar grote problemen bij gaan ontstaan. In de vierde plaats is er volstrekte onduidelijkheid over de gevolgen ten aanzien van de rentabiliteit en de consequenties voor andere infrastructuurprojecten van de aanleg van de noordtak en de zuidtak. In de vijfde plaats kunnen de ontwikkelingen rond de IJzeren Rijn de rentabiliteit van de Betuwelijn nog verder verslechteren. Daar bestaat onduidelijkheid over. In de zesde plaats wordt nog steeds niet voldaan aan de voorwaarde die de commissie-Hermans aan de aanleg van de Betuwelijn heeft gesteld, namelijk een stringent flankerend beleid ten aanzien van het wegvervoer. In de zevende plaats zijn er nieuwe modaliteiten in opmars, zoals de combiroad. Door middel van een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn kunnen nieuwe modaliteiten ook op hun toekomstwaarde worden getoetst en bij de afweging worden betrokken. In de achtste plaats is het risico dat private financiering niet rond komt, groot. Ook hierover moet volgens ons eerst zekerheid ontstaan. Verder wil ik erop wijzen dat naast het CPB ook anderen pleiten voor een gefaseerde aanleg. In de brief van een van de initiatiefnemers voor het combiroadproject die wij net hebben gekregen, wordt hier ook op gewezen. Voorzitter! Ik zal niet verder gaan met mijn opsomming. Ik wil hiermee gewoon aangeven dat er een groot aantal onzekerheden is en dat dit erop wijst dat het verstandig is om bij dit grootschalige project een pas op de plaats te maken, in die zin dat je tot gefaseerde uitvoering zou moeten komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik wil graag weten waarom kleine fracties altijd zo bang zijn voor grote werken. Dat geldt

voor de RPF, als het gaat om de Betuwelijn. Dat geldt voor Groen-Links, als het gaat om de hogesnelheidslijn. Dit zit mij dwars, want het zijn sleutelprojecten voor vervoer over lange afstand per spoor; de ene lijn voor goederen, de andere voor personen. Die projecten hebben wij om een heleboel redenen brood- en broodnodig. Iedere keer zie ik in de kring van de RPF en de kring van GroenLinks echter een soort twijfel of wij hier nu wel mee door moeten gaan. Pak nou toch elke meter rails die wij kunnen pakken!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb er grote bezwaren tegen om met oogkleppen op grote onzekerheden te accepteren wat betreft dit soort lijnen. De zaken die ik heb opgesomd, maken voldoende duidelijk dat er grote twijfels zijn. Ik zeg niet dat je de Betuwelijn niet zou moeten aanleggen, maar ik vind wel dat wanneer je die aanlegt, je dat met verstand moet doen en dus gefaseerd. En dat is helemaal niet zo gek.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik geef u op een briefje dat bij grote en bij kleine projecten er altijd twijfels zullen zijn. Wie wil leven met zekerheden en garanties, zal nooit tot uitvoering van enig project komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het leven zit vol twijfels – dat erken ik met de heer Van Heemst – maar je moet wel proberen om de twijfels zo klein mogelijk te maken. Ik meen dat de twijfels hier zodanig groot zijn, dat je er juist voor zou moeten pleiten om in dezen meer zekerheden te verkrijgen. En die zijn te verkrijgen, daar ben ik van overtuigd. Voorzitter! Om hier op een andere manier mee om te kunnen gaan, zou je feitelijk niet tot verplichtingen moeten overgaan voor het traject vanaf Kijfhoek tot de Duitse grens. De minister wil daartoe wel overgaan blijkens de derde voortgangsrapportage. Ik denk dat dit een verkeerd signaal is. Ik overweeg daarom een uitspraak van de Kamer hierover te vragen. Wellicht dat wij dat thema bij de derde voortgangsrapportage verder kunnen uitwerken en bediscussiëren. Ik meen nu in ieder geval dit signaal te moeten afgeven. Wanneer er onomkeerbare stappen worden gezet, is er helemaal geen weg terug.

In dit kader wil ik nog kort stilstaan bij de door de heer Van Dijke tijdens de algemene beschouwingen ingediende en aangehouden motie over de nieuwe vervoersmodaliteit combiroad. De motie spreekt over een plan van aanpak. Dat is wellicht op de korte termijn iets te kort door de bocht. Wil de minister eens ingaan op de toekomstmogelijkheden van deze innovatieve vervoerswijze? In de brochures aangaande het Multimodaal Transportcentrum dat bij Valburg zou moeten komen, is steeds vaker te lezen dat van deze techniek gebruik zal worden gemaakt. Blijkbaar heeft deze techniek potenties. Het lijkt mij dat bij een eventuele introductie ook de overheid een rol speelt. Welke rol ziet de minister in dit kader voor haar weggelegd? De kleinschalige proef in Ridderkerk is door haar ondersteund. Wat in de eerste plaats nodig is, is een grootschalig proefproject waar op praktijkniveau deze techniek wordt uitgetest. Is de minister bereid een dergelijk initiatief te ondersteunen?

Er zijn dus vele redenen om de aanleg van de Betuwelijn voorlopig te beperken tot Kijfhoek en om geen onomkeerbare stappen te zetten. Vervolgens wil ik nog even ingaan op de vanochtend rondgedeelde brief van een van de initiatiefnemers van combiroad Logistics, de heer Lubbers. De brief bevat een soort noodkreet voor een andere aanpak met betrekking tot het oost-westgoederenvervoer. Er wordt het vergaande voorstel in gedaan om de gehele Betuwelijn als een combiroad uit te voeren. Daarmee zou zeker 3 mld. kunnen worden bespaard. Is de minister bereid ook dit voorstel nadrukkelijk te bekijken en serieus te nemen? Ik denk dat de initiatiefnemers die hiermee bezig zijn, ook serieus dienen te worden genomen en dat dit op z'n minst een studie vergt.

Ten aanzien van een aantal concrete projecten sluit ik mij voor een groot deel aan bij vorige sprekers die daarover opmerkingen hebben gemaakt. Ik ben het van harte eens met degenen die hebben gezegd dat wat betreft de inpassing van de A4 bij Leiderdorp serieuzer gekeken zou moeten worden naar de verlengde tunnel, met name ook omdat tot voor kort het initiatief was gericht op zo'n verlengde tunnel. De geruchten gaan dat er tot op heden geld was gereserveerd voor een verlengde

tunnel. Ik zou er ook voor willen pleiten om die uitvoering hier boven tafel te houden.

Ten aanzien van de noord-zuidlijn sluit ik mij aan bij degenen die hebben gezegd dat eerst de audit afgewacht zou moeten worden. Verder sluit ik mij aan bij de eerdere opmerkingen over de N35 Zwolle-Almelo, de N11 Alphen en de N57, de dammenroute in Zeeland. Over dat laatste project zou ik nog het volgende willen vragen. Als er helemaal niets mogelijk is en er alleen maar wat, voor de minister, vrijblijvende moties op tafel komen, dan zou ik concreet van haar willen horen of het mogelijk is om in het geval van de dammenroute in ieder geval de binnenstad van Middelburg te ontzien en dat deel van het project er uit te lichten en naar voren te schuiven.

Buisleidingen zijn een heel belangrijke vorm van vervoer. Het vorig jaar is daarover een motie van de heer Van Heemst aangenomen die nu wordt uitgewerkt. Ik zou ervoor willen pleiten om de PKB structuurschema Verkeer en vervoer en de PKB buisleidingen uiteindelijk te integreren. Die twee zaken zijn mijns inziens tot nu toe te veel los van elkaar gezien.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik weet niet of zij samen iets hadden afgesproken, maar in navolging van de heer Wallage, werd ik door mijn vice-fractievoorzitter gebeld, de heer Van Boxtel, die al een uur stilstond op de A16. Hij vroeg of ik onmiddellijk de A16 wilde verbreden. Ik heb hem gezegd dat ik zou proberen om dat in mijn MIT-verhaal mee te nemen.

De heer **Leers** (CDA): Het valt mij op dat die fractievoorzitters er pas achter komen als ze vaststaan op de weg.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het lijkt wellicht wat op ad-hocpolitiek.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ze moeten in de trein gaan zitten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb nog een opmerking vooraf. Ik constateer dat de begrotingsbehandeling en de behandeling van het MIT behoorlijk door elkaar heen lopen. In de procedure van volgend jaar moeten wij toch bekijken of dat anders en beter kan. Ik zie nu

namelijk heel veel dubbel werk. Aangezien ik beide stukken mocht behandelen, kan de spreektijd die voor mij is gereserveerd, gehalveerd worden.

Voorzitter! Het MIT van 1998-2002 is vooral gericht op de uitvoering van Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans. De bedoeling is dat daarmee de bereikbaarheid van de grote steden en de achterlandgebieden wordt vergroot. Voor uitvoering van de plannen is nu 2,25 mld. op de begroting terug te vinden. In totaal is er echter veel meer geld nodig, zo'n 9 mld. Waar halen wij dat vandaan?

Verleden jaar was mijn fractie volstrekt tevreden met de twee plannen die nu verder uitgewerkt worden en die hard nodig zijn om de congestie te verminderen. Toch zijn we er nog lang niet en het lijkt erop dat Nederland nauwelijks in beweging gehouden kan worden met deze plannen. Structureel ligt er een bijna onoplosbaar probleem dat zonder extra middelen niet opgelost kan worden. Als ik dan naar de conceptverkiezingsprogramma's kijk, wordt het in de toekomst absoluut niet beter. Ik heb geconstateerd dat infrastructuur in het beleid van diverse politieke partijen niet hoog scoort en dat de investeringsafname die sinds de Oosterscheldekering heeft plaatsgevonden van 6% BNP naar 2%, niet verbeterd. In haar brief van 14 augustus 1997 geeft de minister aan dat er een tekort is voor infrastructurele werken tot 2010 van ongeveer 27 mld., naast het afwegingskader infrastructuur en buiten de Missiebrief, waar nog eens 40 mld. voor infrastructuur is geraamd, zonder eventuele uitbreiding van de mainports.

Minister Jorritsma-Lebbink: Die 27 mld. is wel meegenomen in de Missiebriefproblematiek. Daar is het een onderdeel van. Dat komt er dus, gelukkig, niet nog eens bovenop. Het is al ernstig genoeg.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Het is goed om dat te weten, want die 27 mld. ging over bestaande, reeds geplande projecten.

Minister Jorritsma-Lebbink: De Missiebrief ook.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Het leek erop dat de Missiebrief een verkenning was van wat er in de

toekomst nodig was. Het blijft echter een groot probleem.

Wat de mainports betreft, lijkt het financieel een luchtballon te zijn. De uitbreidingen van die mainports zijn financieel absoluut niet gedekt en zelfs niet geraamd. Het zal waarschijnlijk uitsluitend via particulier kapitaal plaatsvinden. Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

De heer Van Heemst (PvdA): Kan mevrouw Van 't Riet aangeven wat binnen het ontwerpprogramma van D66 is gereserveerd aan extra middelen voor infrastructuur? Ik heb uw partij in de reactie van onder andere VNO/NCW gemist. Dat zal waarschijnlijk te wijten zijn aan het feit dat er nog geen getallen bekend waren op dat moment.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Die zijn nog steeds niet bekend. "Ze" zijn nog aan het rekenen. Het verkiezingsprogramma wordt door de partij gemaakt en niet door de fractie. De heer Wijers heeft in het verleden gezegd dat er 4 mld. per jaar nodig is in den brede voor infrastructuur en dus ook kennisinfrastructuur, om de programma's bij te houden. Ik moet afwachten wat er in het programma komt, maar ik ben angstig te moede dat ook dat niet voldoende zal zijn. Mijn constatering dat waarschijnlijk alle verkiezingsprogramma's niet voldoen aan onze vraag, is dan ook een groot probleem voor de toekomst. Daarom wil ik doorgaan met de constatering dat er een budgettair probleem ligt, waarvoor mijn voorstellingsvermogen begint te ontbreken. Moet je dan zo'n hoog ambitieniveau hebben als de middelen bij benadering niet beschikbaar zijn? Wek je dan geen verwachtingen bij onder andere decentrale overheden, die niet gerealiseerd kunnen worden? Maak je ze niet blij met een dooie mus? Het is duidelijk dat er prioriteiten moeten worden gesteld. Daarom zal ik schetsen wat voor D66 de prioriteiten zijn. Dat zijn in de eerste plaats het openbaar vervoer en voorts de ontwikkeling van innovatief lightrail, met name in de stadsgewesten waarvoor de plannen in ontwikkeling zijn en hun afronding krijgen, zoals bij randstadspoor. Voor wegen kiest D66 indien deze sporen met de uitgangspunten van het SVV, waarbij verkeersveiligheid een duidelijk afwegingspunt is.

Mevrouw Verbugt (VVD): Als ik dit zo hoor, blijft de heer Van Boxtel nog lange tijd in de file staan.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Dat heb ik hem ook verteld. De inpassing komt terug bij het afwegingskader en daarover heb ik al het nodige gezegd bij de begroting.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Mevrouw Van 't Riet vroeg zich zojuist af of de minister niet veel te hoge verwachtingen wekte en of haar ambities niet te hoog zijn. Mevrouw Van 't Riet heeft blijkbaar minder ambities. Wat gaat er voor D66 dan af van het lijstje van de minister?

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik zei dat misschien ons ambitieniveau, ook dat van de Kamer, te hoog is omdat wij verwachtingen wekken bij de decentrale overheden, die plannen maken waarvoor het geld ontbreekt. Daar moeten wij heel kritisch naar kijken. Voor D66 ligt de prioriteit bij het openbaar vervoer en bij de ontwikkeling van lightrail. Wat de wegen betreft, hebben wij een duidelijke voorkeur voor de verkeersveiligheid. Dit zijn onze prioriteiten en alles wat daar niet aan voldoet, valt af.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Dit blijft erg vaag. Ik ga ervan uit dat D66 ook vindt dat wij wel kritisch moeten zijn, juist als het gaat om bijvoorbeeld lightrail, en dat er een enorme inspanning voor nodig is om dit van de grond te tillen. Gaat D66 daar nu ook al aan knagen, of is misschien een aantal wegen overbodig? Kan mevrouw Van 't Riet hier iets helderder zijn?

Mevrouw Van 't Riet (D66): Volgens mij ben ik helder genoeg met de prioriteiten die ik heb gesteld. Dit betekent wel dat, als lightrail op het spoor wordt gezet, goed bekeken moet worden wat het kost en hoe het in de planning kan worden opgenomen. Er moet geen planning worden gemaakt waarvan nu al vastgesteld kan worden dat die geen realisatiewaarde heeft. Dat is ook mijn bezwaar tegen de Missiebrief. Het is wel aardig om zo'n leuke inventarisatie en ramingen te maken, maar als die bij benadering niet gehaald kunnen worden, waar zijn wij dan mee bezig? Vooral de lagere overheden maken dan plannen die

niet kunnen worden uitgevoerd. Wij moeten wel enigszins aan het verwachtingspatroon kunnen voldoen. Ik moet eerlijk zeggen dat het ook kritiek is op mezelf: er moet heel kritisch bekeken worden waar wel verwachtingen worden gewekt en waar niet. Het is echt een budgettaire probleem – ik haal het uit de stukken en verzin het niet zelf – en daar moeten wij heel zorgvuldig mee omgaan, ook omdat de verkiezingsprogramma's kennelijk aangeven dat het in de toekomst niet veel beter wordt. Het bedrag van 65 mld. kan wel worden geïnventariseerd, maar daar moet dan wel een buidel geld voor beschikbaar zijn. Wij hebben een FES van ongeveer 6,6 mld., dus dat is maar een klein onderdeel van het geheel. Voorzitter! Over de financiering van de infrastructuur voor stadsgewestelijk openbaar vervoer, lightrail en de ontsluiting van Vinex-locaties hebben wij uitgebreid gesproken bij de behandeling van de begroting, dus dat herhaal ik niet. Ik licht nog wel de intentie van de motie toe. Met de andere fracties hebben wij een motie ingediend om de vertraging ongedaan te maken van met name de afspraken die in Vinex-verband zijn gemaakt over het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Wat nu gebeurt, bevreemdt mij enigszins: het kabinet doet een voorstel tot vertraging en de Kamer geeft bij motie aan dat zij het daar niet mee eens is en pleit voor versnelling, waarvoor zij ook een financieringsbron heeft genoemd. Ik vind het een beetje vreemd om nu van het kabinet te verwachten, zoals de PvdA vraagt, dat het een duidelijke reactie geeft waarover de Kamer later zal stemmen. Neen, de inzet van de Kamer is om de vertraging ongedaan te maken en de bron daarvoor is het FES, hetgeen wel betekent dat voor 1998 de eerste tranche van de 500 mln. die extra in het FES wordt gestort, voor de helft gebruikt moet worden, want het kost 250 mln. om de vertraging bij onder andere de Vinex-locaties ongedaan te maken. Dat is de opdracht die in de motie besloten ligt. Voor de financiering voor latere jaren moet volgens de minister in februari nog overleg plaatsvinden over de Missiebrief en het geld in het FES. Dat kan eventueel later geregeld worden, maar ik zeg eerlijk dat dit wel de "camel nose" is die in deze motie zit. Het gaat dus om een bedrag van 250

mln. voor 1998 en om het feit dat alles voor de komende jaren uit de vertraging moet. Dit kan eventueel bij de Voorjaarsnota geregeld worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Bij de begrotingsbehandeling hebben wij daarover kort gedebatteerd. Ik heb niets aan 250 mln. volgend jaar – want dan had ik de heer Van Heemst een vrolijke mededeling kunnen doen – als niet daarna geregeld is dat de projecten verder uitgevoerd kunnen worden. Daarom is het zo belangrijk dat wij in de integraliteit van het FES en van de Missiebrief besluitvorming voorbereiden, zodat duidelijk is hoe de prioriteitsstelling daarbinnen is geregeld. Misschien mag ik een slecht voorbeeld geven. Stel dat ik het verlies en dat het kabinet zegt dat de Vinex-projecten niet de eerste prioriteit hebben, dan heb ik niets aan 250 mln. voor de Vinex-projecten in het eerste jaar als zij daarna niet gefinancierd kunnen worden. Er moet dus helderheid zijn over de prioriteitsstelling van het totaal van de FES-gelden en dus ook van de Missiebrief. Daarmee kun je dan wat doen. Je hoeft dan nog niet alles vastgelegd en geregeld te hebben zoals het betalingsritme. Dat is minder interessant. Je kunt niet een tranche doen en daarna niets meer. Zo heb ik de motie van mevrouw Van 't Riet ook uitgelegd.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De intentie van de motie is duidelijk. De minister heeft waarschijnlijk de steun van de hele Kamer om zich in te zetten voor een structurele regeling. De tranche voor 1998 is dan 250 mln. De bedoeling is inderdaad, die vertraging algeheel ongedaan te maken.

De heer Leers (CDA): Maar dan blijft mevrouw Van 't Riet nog zitten met de kwalificatie die mevrouw Verbugt daaraan gaf, namelijk gebakken lucht.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Daar ben ik het absoluut niet mee eens.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Voor de duidelijkheid merk ik op dat de heer Leers probeert een misverstand te creëren. Dat is er niet. Ik heb zijn amendement gebakken lucht genoemd. Dat is het verschil met de motie van mevrouw Van 't Riet. Die motie is geen gebakken lucht, maar

een oproep aan het kabinet. Dat is iets anders.

De heer Leers (CDA): Mevrouw Verbugt verkoopt twee verschillende soorten lucht. Dat begint een beetje te ruiken, namelijk naar partijpolitiek. Het gaat erom dat er in het FES 500 mln. is gedaan door het kabinet, bestemd voor structurele middelen. Dat geld moet nog geoormerkt worden. Dat geld gaat na die keuze hetzij naar het Infrafonds, hetzij naar andere leuke dingen voor de mensen. Van dat geld kunnen projecten worden betaald. De minister heeft gelijk als zij zegt dat die projecten moeten voldoen aan de voorwaarde van het FES, maar het geld is in principe beschikbaar. Mevrouw Verbugt moet niet doen alsof dat geld er helemaal niet is, want het is er wel. Het is geen gebakken lucht, het geld moet alleen nog geoormerkt worden. Als je dan een amendement indient, moet je niet volstaan met een amendement, maar dan moeten het er twee zijn. Eerst moet het geld van het FES naar het Infrafonds en vervolgens van het Infrafonds naar projecten. Dat heb ik gedaan.

De voorzitter: Ik merk dat er nu een heel leuk interruptiedebatje ontstaat tussen twee mensen die al aan het woord zijn geweest. Mevrouw Van 't Riet gaat verder met haar betoog.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik zou mevrouw Van 't Riet willen vragen of de motie die zij heeft bedacht en ingediend en waarvoor zij brede steun heeft gekregen, het hele debat over het ongedaan maken van die vertragingen een stap verder heeft gebracht en zo ja, welke stap?

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik voorzie het voorstel van het kabinet van commentaar vanwege de vertraging. Wij willen graag versnellen. De minister zegt dat zij geen moeite heeft met de motie. Dat klinkt positief.

De heer Van Heemst (PvdA): Mag ik...

De voorzitter: Nee, het is vijf over half vier en er moeten nog twee fracties het woord voeren. De minister vraagt een half uur schorsing om de antwoorden voor te bereiden. Tussen half zeven en kwart voor zeven valt de hamer. Dan

hebben wij echt een probleem, want dan kijkt u boos naar de voorzitter omdat ik u daar niet tijdig voor gewaarschuwd heb. Mevrouw Van 't Riet vervolgt haar betoog.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! De meeste beleidsdoelstellingen worden op dit moment nog niet gehaald, zo constateerde mijn fractie bij de begrotingsbehandeling. In het MIT staat aangeven om welke doelstellingen het gaat. De uitstoot CO₂/NO_x, het aantal gewonden in het verkeer, het aantal vrachtautokilometers, de omvang van de binnenvaart en de vertraging in het treinverkeer nemen, afgezien van de bladeren op de rails, niet echt af. SWAB en TIB geven extra beleidsmaatregelen aan. De grote vraag voor de toekomst is of zij voldoende zijn om alsnog aan de doelstellingen van het SVV 2 te voldoen. Misschien kan de minister daar nog even op reageren naast de brief die zij ons gestuurd heeft. Het grootste probleem zijn de financiën. Wij hebben daar bij de begrotingsbehandeling al uitvoerig over gesproken. Er is sprake van verdringing bij het tweede tactische pakket door de HSL en de Betuwe-lijn. Ook is er sprake aan een tekort aan middelen door de inpassing van de Beneluxmetro, hogere projectkosten en de vermindering van het budget ten gevolge van het amendement-Hofstra. D66 maakt zich zorgen over de ramingen van de kosten. Volgens convenanten worden bedragen opgevoerd die later vele malen hoger blijken uit te vallen. Het gaat nu om 2,4 mld., nog afgezien van eventuele extra inpassingswensen. Hoe kun je een behoorlijke afweging maken als de kosten niet duidelijk in beeld komen? Hoe kun je in vredesnaam prioriteiten stellen in een afwegingskader als de feiten niet kloppen? D66 zou de oorzaken van deze verschillen graag een keer in beeld willen zien en vraagt zich af of Rijkswaterstaat niet kan rekenen. Misschien is er sprake van een trend.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij geven bij ramingen altijd aan hoe groot de onzekerheden zijn. Dat mevrouw Van 't Riet dat niet vertaalt in geld, is wel haar eigen verantwoordelijkheid. Bij de A73 werd bijvoorbeeld een onzekerheidsmarge van 40% aangegeven. Iedereen denkt altijd dat het dan goedkoper wordt.

Mijn ervaring tot nu toe is echter dat het nog nooit goedkoper is geworden. Mevrouw Van 't Riet moet zich dat wel realiseren. Ramingen in een beginfase kennen grote onzekerheden. Dat is heel vervelend, maar het is wel waar.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De minister heeft in de schriftelijke beantwoording een lijst opgenomen waarin wordt aangegeven hoeveel duurder een aantal projecten is uitgevallen. Dan schrik je je echt een ongeluk. Het is vaak het dubbele. Wij proberen een afwegingskader neer te zetten, wij proberen extra inpassingswensen te realiseren en wij hebben het daarbij altijd over de vraag of iets wel kan. Kortom, ik weet zeker dat dit beter moet en kan. Voorzitter! De minister heeft de Kamer vanmorgen een brief gezonden over de Vinex-contracten en het Tweede tactisch pakket. Daarin geeft zij aan dat de contracten die zijn gesloten met de lokale overheden, niet gezien kunnen worden als een juridische verplichting. De lokale overheden hebben hier echter een andere mening over en zijn hiervan uitgegaan in hun planning. Het gaat om de betrouwbare overheid. Er zijn afspraken gemaakt. Of het nu gaat om een bestuurlijke inspanningsverplichting of om een juridische verplichting, het Rijk moet die afspraken nakomen. Is de minister met deze brief niet begonnen met een oorlogsverklaring aan de lagere overheden? Zij zegt dat het een inspanningsverplichting is. Dat lijkt mij onthutsend voor de lagere overheden, die dat toch echt anders zien. Er is in het contract zelfs sprake van een geschillenregeling en een aangewezen rechter in het geval van conflicten. Als er sprake is van een wanprestatie, kan er inderdaad een opschorting plaatsvinden. Je kunt je echter afvragen of het hier om een wanprestatie gaat. Het gaat overigens niet om convenanten maar om uitvoeringscontracten. De brief staat niet alleen haaks op de door mij ingediende motie, maar geeft bovendien een onbetrouwbare overheid weer. Dat kan volgens mij niet. Decentrale overheden proberen immers ook hun werk te doen en daarbij een goede planning te hanteren. Decentrale overheden kunnen hun planning baseren op afspraken met het Rijk. Ik heb bijvoorbeeld van de gemeente Utrecht begrepen dat zij tussen de

100 mln. en 250 mln. aan grondkosten moet gaan betalen als de planning niet wordt gehaald. Dat kan natuurlijk niet.

De heer Van Heemst (PvdA): Mevrouw Van 't Riet zegt dat de brief haaks staat op datgene wat in de motie wordt gevraagd. Daarmee heeft zij ook een antwoord gegeven op mijn vraag. Als die motie al iets heeft opgeleverd aan stappen, dan is het in haar ogen en naar haar mening een stap terug in plaats van een stap vooruit. Wij dachten toch allemaal aan een stap vooruit toen wij die motie meeondertekenden.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De motie is nog niet aangenomen. Zij moet nog in stemming komen. Ik denk dat de noodzaak dat zij in stemming komt, steeds groter wordt. De minister heeft zojuist gezegd dat zij geen moeite heeft met de motie. Zij gebruikt een iets andere bewoording, maar daar kwam het wel op neer. In de brief wordt aangegeven hoe met contracten wordt omgegaan. Dat kun je als een hypothetisch verhaal zien, maar als het in het licht wordt gesteld van de Vinex-afspraken en het in de toekomst daarmee omgaan, is het inderdaad een stap terug. Ik beschouw het maar even als een hypothetisch verhaal. De minister heeft immers aangegeven dat de motie een aanvaardbaar geheel voor het kabinet zal zijn. Ik denk derhalve dat hier duidelijkheid over moet komen, maar dat kan ook na aanneming van de motie. De motie geeft immers gewoon de indruk van de Kamer weer.

Voorzitter! Ik heb bij de behandeling van de begroting al nadrukkelijk over het openbaar vervoer gesproken. Daar ligt onze prioriteit. Ik zal nog ingaan op lightrail, maar ik ga nu even over naar de wegen die vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid nodig zijn en die in het MIT vermeld zijn. Het amendement-Van Heemst met betrekking tot de A50 was erop gericht, de verkeersveiligheid in het gebied te vergroten. De dekking die daarbij werd aangegeven, werd gevonden in een vertraging van de aanleg van de A50. Deze onveilige weg komt daardoor niet in 2003 maar pas in 2006 gereed. D66 heeft voor dit amendement gestemd, omdat het geld voor de verkeersveiligheid nodig was. Er is sprake van een regionale

medefinanciering van 30 mln. Staat deze nu op de tocht? Is het bedrag dat in het amendement-Van Heemst was uitgetrokken voor de bevordering van de verkeersveiligheid nu opgegaan in die 20 mln. voor "duurzaam veilig"? Ik meen dat dit per interruptie werd aangegeven. In ieder geval vinden wij het ongewenst om bij de A50 in vertraging te gaan. Wij zullen de motie of het amendement – ik weet het niet meer – van mevrouw Verbugt op dit punt zeer waarschijnlijk ondersteunen.

De heer **Leers** (CDA): Vindt mevrouw Van 't Riet dat de provincie Noord-Brabant de 30 mln. moet betalen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Men discussieert er zelf over. Het hangt af van de uitkomst van die discussie.

De heer **Leers** (CDA): Wat vindt u?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is hun verantwoordelijkheid.

De heer **Leers** (CDA): Zou mevrouw Van 't Riet betalen als zij weet dat het project alleen maar vertraging oploopt in plaats van versnelling?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Men wil natuurlijk wel de weg realiseren. Ik hoef toch niet de rol aan te nemen van de regio? Zij moeten de afweging maken. De weg moet aangelegd worden, hoewel vertraagd. Laten wij wel wezen, ik geef aan dat de aanleg wat ons betreft moet worden versneld. In mijn idee is dit dus niet aan de orde. De 30 mln. kan dan gewoon boven tafel blijven. Ik vind dit een hypothetische vraag die ik niet hoef te beantwoorden.

Ook de A59 is uit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst. In de periode 1994-1996 vonden hier 400 ongevallen plaats. De aanleg wordt nu vijf jaar vertraagd. Ook hier komt een amendement op, dat wij waarschijnlijk zullen steunen. Pardon, ik kom zelf met een motie op dit punt. Dat geldt trouwens ook voor de Rijksweg A11-Oost. De huidige rijksroute tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven is bijzonder onveilig. Stagnatie treedt nu op in het laatste stukje, 7 kilometer van Alphen aan den Rijn tot aan de A12. In SWAB is vermeld dat het project voor het jaar 2001 zal worden gerealiseerd. De weg eindigt nu in de lokale infrastructuur en rood-witte hekken.

Dit vinden wij onacceptabel. Wij komen hier met een motie in combinatie met de A59. Over de N57 op Walcheren zijn afspraken gemaakt met de provincie, de gemeente Middelburg en Rijkswaterstaat. De dammenroute is gepland om de kernen op Walcheren te ontlasten. Zijn er harde toezeggingen gedaan door de minister wat betreft het aanvangstijdstip van de aanleg van deze weg? Zijn er afspraken met Rijkswaterstaat waardoor het beheer van het kanaal is overgedragen aan de provincie met de belofte dat Rijkswaterstaat het aquaduct zou aanleggen? Is er een intentieverklaring ondertekend waarin door Rijkswaterstaat wordt beloofd het aquaduct voor het jaar 2003 aan te leggen? Wat is de consequentie voor het Vinexstadsgewest Middelburg/Vlissingen van de beoogde vertraging? Voor deze vier wegen wil D66 dat er vanwege het belang voor de verkeersveiligheid een oplossing gezocht wordt. Ik overweeg om in tweede termijn met een motie te komen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben heel blij met de steun van mevrouw Van 't Riet voor de wegen. Dat geeft in ieder geval hoop voor de toekomst. Zij zegt de vier wegen in de regio te willen steunen op basis van de verkeersveiligheid. Betekent dit dat als er in andere landsdelen wegen moeten worden aangelegd om de verkeersveiligheid te verbeteren wij mogen rekenen op de steun van D66?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als het aangetoond wordt zeker. Het is een van de criteria van het SVV die wij ondersteunen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat wil zeggen dat er in Limburg wat betreft mevrouw Van 't Riet nog hoop is voor de A73?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De kant die het opgaat, zal nog worden besproken. Daar kom ik straks op terug. Een ander probleem is de verbreding van de A4, Burgerveen-Leiden. Hier gaat het om de inpassing. De minister geeft in haar brief van 23 september aan dat zij hecht aan een parallelle opstelling van het toekomstige tracé van de HSL-zuid en de A4. Vooral bij Leiderdorp zijn

er kanttekeningen te plaatsen bij de voorgestelde oplossing. Wordt er ook bij Leiderdorp uitgegaan van een toekomstige verbreding naar vier rijbanen? Of hebben wij straks te maken met een trechtervariant? De geluidswallen van 8 tot 9 meter hoogte voldoen volgens de regio niet en de barrièrewerking wordt alleen maar groter. Volgens de regio zit in het uitgetrokken bedrag nog 125 mln. aan extra kosten voor de verlengde en verdiepte aanleg. Klopt dit? Hoe zit het met de compensatie die Rijnwoude wel en Leiderdorp niet krijgt voor de overlast bij de HSL-werkzaamheden? Ik heb begrepen dat Rijnwoude 50 mln. gecompenseerd krijgt voor HSL-overlast. Misschien heb ik het verkeerd. Wij pleiten er in ieder geval voor dat binnen het vastgestelde budget een betere oplossing voor de regio wordt gerealiseerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog nooit gehoord dat wij overlast compenseren. Ik weet wel dat wij bij de aanleg van infrastructuur voor schade aan het landschap compenseren. Ik wil dus graag weten waar mevrouw Van 't Riet over spreekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het ook alleen maar uit de regio! Ik heb begrepen dat voor de opsteltoestand die nodig is voor de boormachine van de HSL in het landschap 50 mln. aan compensatie aan de orde is. 50 mln. is heel veel geld. Daarom vraag ik ook of het klopt. De N201 bij Aalsmeer wordt een steeds groter probleem. Van de Ende breidt steeds verder uit, en trekt steeds meer publiek. Hoe staat het met de besluitvorming over deze weg? Worden Van de Ende en de bloemenveiling Aalsmeer aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor de afwikkeling van het verkeer rond Aalsmeer? Willen zij ook mede bijdragen aan de N201? De laatste weg waar ik hier een pleidooi voor wil houden is de rondweg Houten-Zuid. Wat Houten – mijn kinderen fietsen daar regelmatig – zo aantrekkelijk maakt, is dat het een typische fietsstad is, waardoor de plannen om de rondweg bij de Vinex-locatie om te klappen logisch zijn. De minister geeft in de beantwoording van de vragen aan dat zij niet financieel verantwoordelijk is voor de ontsluitende onderliggende wegenstructuur van Vinex-

bouwlocaties. Het MIT geeft echter aan dat het Rijk op grond van de Wet Infrastructuurfonds bij kan dragen aan projecten die de draagkracht van gemeenten of provincies te boven gaan. Beleidsprioriteit bij het samenstellen van het programma regionale/lokale infrastructuur is onder andere het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid door aanleg van rondwegen en tangenten en de verbetering van N-wegen (pagina 78 MIT). Het Rijk kan per project maximaal 50% van de investeringskosten dragen. De gemeente Houten geeft aan dat er afspraken bestaan dat het Rijk die 50% zou co-financieren. Klopt dit? Heeft de minister hierover nu wel of geen toezeggingen gedaan? D66 vindt de structuur van Houten aantrekkelijk en zou die gecontinueerd willen zien in ook een rondweg rondom de nieuwe bouwlocatie. De rondweg zorgt voor een verbetering van de veiligheid in het woongebied. De regionale overheden hebben 53 mln. beschikbaar voor de weg. Er is nog 53 mln. van het Rijk nodig; misschien zelfs minder, zo heb ik uit de regio begrepen. D66 wil de minister vragen de rondweg op te nemen in de planstudiefase van het MIT. Ik heb overigens begrepen dat dit niet in de Vinex zit. Dan is er de continuïteit story van Delft. Ik geloof dat ik mijn eerste begrotingsbehandeling daar al mee begonnen ben. Vele moties zijn inmiddels aangenomen om de fly-over te slopen en een tunnel aan te leggen. Het waarom hoef ik niet meer uit te leggen. De spoortunnel staat in het MIT in het verkenningsprogramma zonder datum wanneer deze gereed is. Ook is niet vermeld wanneer het verkenningsprogramma gereed moet zijn. Dat hij erin opgenomen is, is een stap in de goede richting. De motie-Versnel c.s. verzoekt de regering te overleggen met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland om tot een gezamenlijke aanpak te komen. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Er zijn plannen in de regio voor een publiek-privaat-partnership. Het onderdeel van het nog tweesporige traject Rijswijk-Schiedam is het viaduct dat de stad Delft doorsnijdt. Dit viaduct is een flessenhals, die vertragingen veroorzaakt in het treinverkeer op de drukste spoorverbinding in Nederland. De gemeente Delft heeft het initiatief genomen

voor het project "Spoorzone Delft". Het bestaat uit het bouwen van een viersporige tunnel, waarbij ook de mogelijkheid bestaat van een lightrailverbinding op de oude lijn. Financiering samen met private partners zou tot de mogelijkheden behoren. Vanwege de initiatieven in de regio vraag ik hoe het overleg is geweest, of het heeft plaatsgevonden en welke resultaten er zijn. De Zuidtangent wordt aangelegd als vrije busbaan. In het ontwerp van het eerste gedeelte, Haarlem-Schalkwijk-Schiphol, is rekening gehouden met een "vertramming". In het kader van lightrailprojecten is een onderzoek gedaan naar de effecten. Uit dit onderzoek blijkt dat het een haalbare optie is. Vervolgonderzoek is nodig en het verzoek aan de minister is dit vervolgonderzoek op te nemen in de verkenningfase van het MIT. Is de minister daartoe bereid? In de brief van 29 september 1997 geeft de minister aan dat zij een aantal projecten versneld wil uitvoeren voor een bedrag van 228 mln. Een ervan is de pilot Randstad-rail. Randstadspoor in Utrecht is ook zeer ver gevorderd. Het gaat hier om bestaand spoor, dat exploitatief aantrekkelijk is en volgens de berekeningen veel reizigers trekt. In de brief van de minister aan de Kamer over lightrail schets de minister de stand van zaken. Onduidelijk is echter wanneer de verkenning klaar is, en wat er daarna gaat gebeuren. Bij de andere projecten wordt dan wel aangegeven wanneer de verkenning klaar is, maar ook daar is onduidelijk wat er gaat gebeuren na de verkenning. Bij Randstadrail, Randstadspoor, lightrail KAN, Rijn-Gouwe Oost en lightrail Zuid-Limburg gaat het in eerste instantie om het gebruik van bestaand spoor. Wanneer verwacht de minister dat er daadwerkelijk met lightrailmaterieel gereden gaat worden? Ik hoorde overigens van de NS dat dit in 2002 zou kunnen, terwijl in de notitie staat dat het mogelijk in 2005 zo ver zal zijn. Dat spoort dus niet echt. De brochure die bij de brief van de minister is gevoegd, is een antwoord op de vraag die ik bij de begroting heb gesteld, een vraag over het opstellen van criteria waarmee lokale overheden mede kunnen bepalen of lightrail een optie is. De motie die mijn fractie bij de begroting heeft ingediend, gaat echter over de integratie van de verschillende

soorten openbaarvervoersystemen, ofte wel de fysieke koppeling. Er worden voor tramrails namelijk verschillende spoorbreedtes gebruikt, die sporen van geen kant. Met name in Rotterdam heeft men hierop gewezen. Uit de brief over de inventarisatie van de zes lightrailprojecten heb ik begrepen dat centrale sturing, coördinatie, hierbij essentieel is. Het gaat ook heel veel geld kosten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Soms denk ik wel: had iedereen in 1990 mijn amenderende motie maar gesteund, dan zouden wij een stuk verder zijn geweest.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Die motie ken ik niet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is ontzettend jammer, want anders zouden wij een stuk verder zijn geweest met dit onderwerp.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Die motie diepen we op en die dienen wij dan nog een keer in! Voorzitter! Er is in de regio Utrecht grote zorg over de ontsluiting van de Vinex-locaties, zoals Leidsche Rijn, Houten-Zuid en Vathorst; de ontsluiting lijkt achter te lopen bij de planning van de woningbouwontwikkeling. De motie die bij de begroting is ingediend, is vooral bedoeld voor de ontsluiting met het openbaar vervoer. Wat echter ook een rol speelt, is de integratie met de A2; anderen hebben dit ook al opgemerkt. Er is een afspraak met de regio dat de weg verplaatst en overkluisd zou worden, voor een bedrag van 700 mln., waaraan de regio 100 mln. zou bijdragen. Belangrijk voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn is dat de verschillende projecten, zoals HOV, woningbouw en verlegging van de A2, integraal op elkaar afgestemd zijn. Is dat nu het geval? Het is essentieel dat tegelijk met de bouw van de woningen de aanleg van de HOV en de verschuiving van de A2 op elkaar afgestemd zijn en dat daarbij met een vaste planning rekening gehouden wordt.

De heer Van Heemst (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet legt een relatie tussen de ontwikkeling van de Vinex-locaties en de voortgang van een aantal projecten die ook met wegaanleg te maken

hebben. Valt dit nu binnen de reikwijdte van de motie-Van 't Riet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, die gaat alleen over openbaar vervoer. De Utrechtboog is van groot belang. Wie met de trein vanuit Utrecht naar Schiphol wil, raad ik aan om dat vooral te doen, want dan is hij of zij meteen een voorstander van de Utrechtboog. De aanleg van dit traject is nu weer vertraagd. Is dit alleen een kwestie van gebrek aan geld of is het ook een gevolg van de procedures? Wanneer krijgen wij de exacte berekeningen van de kosten van de A73, geactualiseerd en inclusief de tunnelpassage bij Roermond en de verdiepte ligging in het Linnerveld en Leropperveld? Deze kosten willen wij graag afgezet zien tegen de geactualiseerde kosten van een eventueel westelijk tracé. En nu mevrouw Verbugt. Zij zegt dat de A73-west 300 mln. duurder zou zijn dan de oost-variant. Met stukken onderbouwd kan ik haar vertellen dat de A73 in eerste instantie 540 mln. zou kosten, terwijl de oostelijke variant 840 mln. zou vergen. Oost zou dus 300 mln. duurder zijn geweest. Toen is er een herberekening gemaakt. Het kabinet koos de west-variant, die op dat moment 830 mln. zou kosten, terwijl het oostelijke tracé inmiddels 1095 mln. zou kosten. Nu kost de A73 1153 mln., wat 320 mln. meer is dan de laatst bekende kosten van de westelijke variant. Daarom wil ik nu ook de geactualiseerde kosten van het westelijke tracé, plus de extra kosten die nog te verwachten zijn. Het verhaal dat de westelijke variant duurder zou zijn dan de oostelijke, klopt dus op geen enkele manier en op geen enkel moment. Als mevrouw Verbugt dit weer roept, moet zij dat dan maar met stukken onderbouwen. Ik heb de mijne voor me liggen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil er graag op reageren, want ik heb de stukken ook. En die tonen precies het tegendeel aan, maar ze liggen op mijn bureau. Die stukken hebben een belangrijke rol gespeeld in het debat over de A73, waaraan mevrouw Van 't Riet overigens niet zelf heeft deelgenomen. Zij zal zich dus ook wel niet herinneren dat vooral de berekeningen van mevrouw De Boer, die op de achterkant van een sigarendoosje waren gemaakt, op

geen stukken na klopten. Er waren behoorlijk wat omissies, zodat er nog honderden miljoenen bij zouden komen. Dat is ook de reden geweest dat destijds in de Kamer de omslag is gemaakt voor de variant Oost. Dat wilde ik toch even zeggen om uw herinnering op te poetsen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Volgens mij kletst u uit uw nek.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij andere woorden gebruiken als wij het niet met elkaar eens zijn. Wilt u deze zin terugnemen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik neem deze zin terug. Ik heb hier de brief van 1 maart 1995. Nadat de MER 540 mln. had berekend, gaf de herberekening van de minister van Verkeer en Waterstaat een bedrag van 830 mln. aan. Mevrouw Verbugt zegt dat minister De Boer op de achterkant van een sigarendoos heeft gerekend, maar ik denk dat dit niet helemaal eerlijk is ten opzichte van minister De Boer.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Betekent dit dat mevrouw Van 't Riet zegt dat er een brug in Venlo te veel gebouwd is, dat er in Roermond nog een brug bijgebouwd moet worden die niet in de berekening zit, en dat er dubbel zo lange verbindingen moeten komen naar Duitsland? Die zaten immers niet in het verhaal en die horen er wel bij.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar die zaten wel in het uiteindelijke verhaal van de 830 mln. Toen bleek de oostelijke variant 1095 mln. te gaan kosten. Maar goed, wij zijn hierover nog niet uitgediscussieerd.

De **voorzitter**: Ongetwijfeld krijgen wij dadelijk de cijfers van de minister.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Andere woordvoerders hebben al iets gezegd over station Reeshof in Tilburg. Daarover zijn toezeggingen gedaan, heb ik begrepen. Railned heeft een verkennende studie uitgebracht over nieuwe stations, waarin het station Reeshof ineens in de derde categorie – eventueel niet aanleggen – is geplaatst. De minister zou echter toegezegd hebben dat het vóór 2000 geopend wordt. Graag heb ik hier duidelijkheid over.

Ik maak nog een slotopmerking over de toekomst. Wij staan, zeker in de nieuwe kabinetsperiode, voor de rand van de nieuwe eeuw. Als wij beginnen aan een nieuwe infrastructuurvisie, moeten wij ook voor onszelf duidelijk maken dat wij niet met de infrastructuur van de vorige eeuw de volgende eeuw in willen. Daarom houd ik er een pleidooi voor om bij de innovatieprojecten die wij met de drie ministeries onderzoeken, in ieder geval te kijken naar projecten zoals het ondergronds logistiek systeem, combiroad en zeker de magneettrein. Wij moeten proberen, daar zoveel mogelijk van op te nemen, omdat nieuwe systemen voor een toekomstige eeuw van belang zijn, zeker als je terugkijkt naar de ontwikkeling van systemen van deze eeuw. Het is belangrijk dat wij blijven streven naar innovatie.

De heer **Leers** (CDA): Gelet op het interruptiedebatje dat zojuist is gevoerd, vraag ik of de coalitiepartijen het onderling wél eens zijn over de moties die zij samen indienen. Gelet op de bepaald niet vormelijke verhoudingen in de coalitie, begin ik mij toch af te vragen of mevrouw Van 't Riet dadelijk met iets komt waar weer honderd verschillende opvattingen over bestaan. De moties die zijn aangekondigd, worden gezamenlijk ingediend?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Waarom wilt u dat weten?

De heer **Leers** (CDA): Dat lijkt mij helder. Als ik hoor wat u tegen mevrouw Verbugt zegt over de A73, heb ik niet de indruk dat het rozengeur en maneschijn is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar hebben wij geen gezamenlijke motie over.

De **voorzitter**: Dat was ons niet ontgaan. Omdat wij ontzettend weinig tijd hebben, geef ik direct het woord aan de heer Van den Berg.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Vorig jaar heb ik een aantal opmerkingen gemaakt over de functie van het MIT als planningsinstrument. De heer Van Heemst refereerde daar al aan. Ik heb er toen kritische kanttekeningen bij gemaakt, omdat ik de indruk had dat het MIT

voor Rijk en medeoverheden steeds minder als een goed plannings-instrument, maar ook steeds minder als politiek sturingsinstrument fungeerde. De ervaringen die wij dit jaar in de discussie opdoen, sterken mij alleen maar in die kritiek. Ik denk dat het MIT steeds minder een betrouwbare basis wordt voor planning en politieke sturing. Zonder nu tot in de details uit te werken hoe wij dat anders zouden moeten doen, vraag ik de minister wat haar visie hierop is. Wij hebben het er vorig jaar al even over gehad. Ziet zij met name in het kader van bijvoorbeeld het nieuwe SVV mogelijkheden om de planningsfunctie van het MIT een hechtere basis te geven? Ook de kwestie van de onzekerheid van de ramingen speelt daarbij een rol, zoals de minister daarstraks zelf al zei. Ook tal van andere aspecten spelen een rol. Zo is dit jaar heel sterk aan de orde het beleidsmatig ingrijpen in gemaakte afspraken en dus ook in dateringen in het MIT. Daardoor neemt de zekerheid ook voor medeoverheden steeds meer af. Dat vindt ik een moeilijke zaak. Hiermee ben ik gekomen bij het eerste inhoudelijke punt. Mijn fractie heeft er alle begrip voor dat er een scherpe prioriteitenstelling nodig is. Er is te weinig geld en er is zeer veel infrastructuur nodig. Mijn fractie vindt echter ook dat harde afspraken moeten worden nagekomen. De overheid moet woord houden en moet een betrouwbare partner zijn. Ook mijn fractie is van mening dat de afspraken in de Vinex-contracten niet moeten worden afgedaan als bestuurlijke inspanningsverplichtingen. Mijn fractie is van mening dat dit harde, juridische afspraken zijn. Mevrouw Van 't Riet heeft al een aantal passages uit de Vinex-contracten aangehaald en ik zal dit vanwege de tijd niet herhalen. Er is zelfs in een rechterlijke interventie voorzien als de rijksoverheid zich niet aan bepaalde zaken zou houden. Wijziging kan alleen bij overeenstemming of bij rechterlijke ingreep. Dat betekent, dat er van veel meer dan van een bestuurlijke inspanningsverplichting sprake is. Ik wil dit als hard punt voorop stellen. Dat heeft ook consequenties voor dit debat en voor de conclusies die wij ten aanzien van het MIT moeten trekken. Ik ben daarom met de heer Van Heemst van mening dat wij dit debat vandaag eigenlijk niet zullen kunnen afronden. Misschien moeten

wij eerst de motie van mevrouw Van 't Riet in stemming brengen waarna wij een duidelijke uitspraak van de minister krijgen wat zij er al dan niet mee doet. Daarna kunnen wij pas zicht hebben op de planning. Ik vind dit een belangrijk punt zowel voor de functie van het MIT als voor de medeoverheden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb een procedurele vraag. Ik ga ervan uit dat de motie-Van 't Riet wordt aangenomen. In die motie wordt een beroep gedaan op het kabinet om de middelen die in het kader van FES en naar aanleiding van het debat over de Missiebrief beschikbaar komen als voorfinanciering van de infrastructuur voor openbaar vervoer te gebruiken. Maar die debatten zullen pas over enige tijd plaatsvinden. Wilt u nu de stemmingen over de begroting ophouden totdat het debat over de Missiebrief heeft plaatsgevonden en het kabinet over een paar maanden dat bedrag heeft ingevuld?

De heer **Van den Berg** (SGP): Misschien moet ik mij iets scherper uitdrukken. Niet zozeer de motie van mevrouw Van 't Riet is voor mij bepalend, ook al geeft die een lijn aan die ik steun – daarom heb ik die motie ook medeondertekend – maar de vraag of de afspraken op grond van de Vinex als inspanningsverplichtingen moeten worden gekarakteriseerd of als harde verplichting. Dat heeft rechtstreeks consequenties voor de planning in het MIT. Daar kunnen wij de minister en de regering wel op aanspreken. De financiële vertaling is dan een uitvloeisel daarvan. Die benadering lijkt mij echt essentieel voor de afronding van deze discussie. Een tweede inhoudelijke opmerking die mijn fractie in algemene zin bij dit pakket heeft, is dat wij grote problemen hebben met de verdringing die nu plaatsvindt van allerlei noodzakelijke infrastructurele uitgaven door enkele megaprojecten. Mijn fractie heeft in het verleden meermalen haar duidelijke visie daarop gegeven. Wij vinden het niet aanvaardbaar dat met name railprojecten – ik denk aan het TTP – daar het slachtoffer van lijken te worden. Je bent dan verplicht aan te geven, waar je eventueel middelen vindt als je een andere prioriteitenstelling verlangt. Mijn fractie heeft dat nooit onder stoelen of banken gestoken; wij vinden het project-

Betuwelijn alleszins rijp om, ook in deze fase, heroverwogen te worden en in ieder geval, nu het nog kan, gefaseerd aan te leggen. Ik sluit mij op dit laatste punt korthedshalve aan bij de reeks van argumenten die de heer Stellingwerf zojuist heeft neergelegd. De Betuwelijn dreigt een allesverslindende moloch te worden en daar wensen wij niet aan mee te werken. Bovendien moeten wij ons voortdurend afvragen of het Betuweproject echt bijdraagt aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek. De cijfers daarover worden steeds dubieuzer. Een heroverweging is dus op zijn plaats.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben van de heer Van den Berg altijd een zeer gedegen inbreng gewend, maar ik heb nu toch een vraag. Hij zegt dat wij een besluit over de Betuwelijn hebben genomen dat wij toch moeten heroverwegen. Ik stel vast, dat hij een democratisch genomen besluit opnieuw wil heroverwegen. Hij moet ook bedenken dat het kabinet een overeenkomst heeft gesloten met Duitsland over de verdere voortgang. Zojuist heeft hij in het kader van de Vinex gezegd, dat afspraken nagekomen moeten worden. Hoe gaat hij daar hier mee om?

De heer **Van den Berg** (SGP): Nu lokt u mij haast uit tot een heel betoog en dat zal de voorzitter niet goed vinden. U weet net zo goed als ik dat, om met het laatste te beginnen, juist de problematiek van de aansluiting op Duitsland een van de gewichtigste redenen is om heel goed te kijken waar wij mee bezig zijn. Ook als wij kijken wat er gaande is bij de noordtak en zuidtak, dan weten wij dat die onzekerheden aan Duitse kant zeer groot zijn. Je hoeft je oor maar bij de oosterburen te luisteren te leggen en wij weten precies hoe de zaken erbij staan. Overigens ben ik het nooit met het besluit eens geweest, maar zolang het kan mag je natuurlijk best op een eenmaal genomen besluit terugkomen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik zou dat alleen maar verstandig vinden. Helaas komt dat in de politiek niet zo vaak voor, maar het zou een goede attitude zijn. Ook buiten de Randstad zijn er urgente projecten die niet zonder meer het onderspit moeten delven. Ik geef zo een aantal voorbeelden. Tegen die achtergrond wil ik om des

tijds wille helaas beperkt ingaan op een aantal punten. Misschien verdient het idee van de heer Leers navolging om extra lijstjes in te dienen om op die manier je spreektijd uit te breiden, maar ik wil er toch maar niet toe overgaan en dat niet als voorbeeld nemen. Ik wil eerst iets zeggen over vaarwegen. Het mag toch helder zijn dat er geen vaarwegprojecten mogen worden verraagd als gevolg van de meeruitgaven van de megaprojecten, in het bijzonder de Betuwelijn. De minister zal zich herinneren dat mijn fractie bij het debat over de Betuwelijn een motie heeft ingediend die gelukkig breed is gesteund, dat de meerkosten van de Betuweroute niet ten koste mogen gaan van de vaarwegen. Ik neem aan dat de minister zich aan die motie houdt. Vervolgens kom ik op het totale noodzakelijke pakket investeringen in de natte infrastructuur. De minister weet dat wij sterk voor een nadruk zijn op het vervoer over water. Wij steunen de gedachte om in de toekomst meer te werken met een tactisch pakket vaarwegen. Er ligt nu zo'n voorzet. In de antwoorden op de vragen zegt de minister dat zij dat interessant vindt, maar dat zij pas bij het volgende MIT wil kijken of er nog verschuivingen mogelijk of nodig zijn. Wil zij dat reeds nu in overweging nemen om meer in de buurt van het tactische pakket vaarwegen te komen?

Een algemeen punt dat ik vorig jaar aan de orde heb gesteld betreft de doorvaarthoogte in de vaarwegen in verband met internationale ontwikkelingen op dat punt. Kan de minister aangeven wat de stand van de discussie is? Die discussie moet wel gaande blijven.

Ik heb nog twee concrete projecten in de sfeer van de vaarwegen. Ik sluit mij kortheidshalve aan bij de vragen die over het railservicecentrum Twente zijn gesteld. Waarom is dat nu in de planning achteruit gezet? Piste die ontwikkeling niet juist in onze beleidsvisie op dit punt? Ik sluit mij verder aan bij de vraag van de heer Blaauw bij de begrotingsbehandeling, of de minister nog eens goed wil kijken naar de gedachte om het doorlaatmiddel Veerse Meer, waarover nu een amendement van D66 ligt, te combineren met een lift voor schepen in de Zandkreekdam? Ik heb begrepen dat juist vandaag daarover nader van gedachten wordt gewisseld in de desbetreffende

statencommissie in Zeeland. Wil zij zich met Rijkswaterstaat bij die gedachteswisseling aansluiten?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Steunt de heer Van den Berg dat amendement of is hij bereid dat te doen? De dekking van dat amendement is weer een greep in de kas van de wegen. Als hij dat doet, welke weg is dan nu weer de dupe? Dadelijk moeten wij weer repareren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat lijkt een beetje kinderachtig, want diezelfde vraag is al meermalen gesteld, met name bij de begrotingsbehandeling. Daar hebben wij gezegd – ik ben het wat dat betreft eens met de heer Van Waning, de verdediger van het amendement – dat hier de gedachte achter zit van de verschuiving van weg naar water. Dan vind ik het niet op mijn weg liggen – ik ben ook niet de indiener van het amendement – om aan te geven uit welk onderdeel van de wegen dat moet komen. Overigens is het een klein bedrag op een miljardenpot, dus dat moet zonder meer mogelijk zijn.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, wij hebben net een uitvoerige discussie gehad over de A50, waarbij iedereen terecht, gelukkig, tot de conclusie kwam dat het vorige amendement dat de heer Van Heemst had ingediend een slecht amendement was. Nu krijgen wij hetzelfde, mocht u besluiten om dat amendement van de heer Van Waning over dat doorlaatmiddel Veerse Meer ook ten laste van de wegen te brengen. Dan zitten wij morgen weer met elkaar te mekkeren over een verkeersonveilige weg. Dan zitten wij weer precies hetzelfde te doen: het ene gat met het andere vullen. Dat ben ik niet van plan. Maar ja, als de heer Van den Berg dat wil?

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat betreur ik, maar ik vind dat het moet kunnen. Dan moet de minister maar aangeven welk onderdeel uit het pakket wordt gehaald. Als dat amendement wordt aangenomen, zal zij het wel moeten uitvoeren, zo vrees ik.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In dit geval hoeft ik dat niet. Ik kan gewoon het geld in het fonds laten zitten. Dan kom ik volgend jaar weer met een voorstel. Als er geen concrete

dekking wordt aangegeven, voer ik het niet uit. Ik vind dat wel jammer, want dan betekent het bij voorbaat 15 mln. onderuitputting volgend jaar.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar dan blijven wij aan de praat, want vorig jaar is er een motie aangenomen die ook niet is uitgevoerd. Dit jaar is er weer een amendement en zo gaan wij van jaar tot jaar door.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij een amendement hoort een concrete dekking. Het is de plicht van de Kamer om daarvoor te zorgen, maar ik vrees dat u daarover geen overeenstemming bereikt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik was begonnen met de railinfrastructuur. Vertragingen in het TTP vinden wij niet acceptabel. Sommige vertragingen hebben een rechtstreekse relatie met de Vinex-problematiek. Daarnaast zijn er lightrailprojecten die vertraagd lijken te worden. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de vraag van de heer Leers over de 25 kV-problematiek. Wij hebben daar tijdens de HSL-discussie uitgebreid over gesproken. Het is een miljardeninvestering die ooit moet worden gedaan. Hoe past deze investering in het geheel? Ik hoor er eigenlijk maar heel weinig over.

Over de HSL-oost hoor ik af en toe dat deze lijn niet door zou gaan. De persberichten zijn niet eenduidig; het zou goed zijn als de minister hier duidelijkheid zou verschaffen. Bij de HSL-zuid speelt nog een discussie over de Drechtsteden. Waarom wordt er geen hoorzitting gehouden in de Hoeksche Waard? Daar zijn relatief de meeste bezwaren ingediend. Het verdient overweging om daar alsnog een hoorzitting te doen plaatsvinden.

Om der wille van de tijd stip ik een aantal projecten kort aan. Het is volstrekt helder dat vertraging bij de N57 op Walcheren niet acceptabel is. De Kamer moet op een ander moment terugkomen op de A4 bij Leidschendam. De gekozen oplossing is in het licht van de duurzaamheid niet acceptabel. Wij moeten streven naar een langebakconstructie met kap. Over de rondweg Houten is reeds gesproken. Ik verbaas mij erover dat een van de woordvoerders zei dat het niet om een contractuele verplichting zou gaan. Het staat duidelijk in de afspraken.

Vorig jaar stond nog in het MIT dat ook rondwegen van het stedelijk, onderliggend wegnnet bij de MIT-afspraken kunnen horen. In antwoord op nadere vragen over deze kwestie wordt nu gezegd dat dat helemaal niet kan. Ik verwacht duidelijkheid op dit punt. Het project moet doorgaan.

Wat het stadsgewestelijk openbaar vervoer betreft sluit ik mij aan bij de vragen over de vertraging in Rotterdam. Wat de noord-zuidlijn in Amsterdam betreft stipuleer ik dat ook mijn fractie van oordeel is dat voor verdere besluitvorming de audit moet worden afgewacht. Gezien het belang en de kosten van het project moet de Kamer er afzonderlijk over spreken.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Meestal wordt de behandeling van het MIT gedomineerd door budgettaire mogelijkheden en vooral onmogelijkheden. Deze keer is dat extra het geval. Ik beperk mij tot het aangeven van hoofdlijnen en het vragen van aandacht voor enkele detailpunten.

De heer Van Heemst is er even niet, maar ware hij er wel geweest, dan had ik hem gezegd dat hij niet bang hoeft te zijn dat ik behoor tot degenen die bang zijn voor grote projecten. Als onze voorouders daarvoor bang geweest waren, dan was de Haarlemmermeer nog steeds nat geweest en had er nog geen trein in Nederland gereden.

Rond de grote projecten waarover vandaag weer is gesproken, is sprake geweest van een zorgvuldige afweging van voor- en nadelen van verschillende modaliteiten. De meningen kunnen verschillen over de uitkomst, maar de afwegingen zijn zorgvuldig geweest. Alleen al om die reden ben ik er niet voor om zomaar tot heroverweging van projecten te komen. Ik herinner mij nog heel goed dat het bij de besprekingen in de regio vaak ging om bezwaren tegen onderdelen van het project. Steeds werd aangedrongen op snelle beslissingen, omdat men de onzekerheid het ergste vond. Ik vrees dat de onzekerheid wordt opgevoerd als wij nu heroverwegingen op onderdelen zouden beginnen of als wij onduidelijkheden zouden laten ontstaan over het moment van uitvoering. Ik meen nog steeds dat de HSL-zuid en de Betuwelijn goed en nodig zijn, juist in verband met de prioriteit voor het openbaar vervoer.

Ik voel er niet voor om in de inpassing van de infrastructuur in het landschap een stap terug te doen. Het gaat bij dit soort grote projecten om investeren in de toekomst. Dan moet je voldoen aan de eisen van de toekomst. Dat kan even moeilijk zijn bij de prioriteitsstelling van nu, maar het zou niet goed zijn om hierop af te dingen.

Ik sluit mij graag aan bij de vele opmerkingen die reeds gemaakt zijn over het houden aan afspraken. Ik geloof ook niet dat je de Vinex-afspraken kunt afdoen met de stelling dat het een inspanningsverplichting is. Je kunt je afvragen of, als van het begin af aan bij de verschillende gesprekspartners duidelijk geweest was dat de regering op het standpunt stond dat het slechts zou gaan om een bestuurlijke inspanningsverplichting, de Vinex-akkoorden dan tot stand zouden zijn gekomen. Ik denk van niet, want dan zou de onzekerheidsfactor voor de partners waarschijnlijk zo groot geweest zijn dat zij op die basis geen vergaande verplichtingen op zich wilden nemen.

Als het gaat om prioriteitenstelling, denk ik in het algemeen aan voorrang voor het openbaar vervoer en voor vervoer over water. Naast hetgeen anderen reeds gezegd hebben, wil ik hier nog een specifiek punt aan toevoegen, namelijk dat ook een zekere evenwichtige verdeling van de middelen over het land een factor van betekenis is. Als je alleen naar de cijfers kijkt, is het duidelijk dat je heel vaak in de Randstad terecht komt. Gezien de ontwikkeling van ons hele land, moeten echter ook andere factoren daarin een eigen accent krijgen. En dat kan op zichzelf ook weer van belang zijn voor de Randstad. Als wij investeren in railinfrastructuur of wegen in het noorden of het zuiden, dan kan dat indirect de Randstad ten goede komen. Je kunt op termijn namelijk niet alles in de Randstad blijven volhouden.

Ik geef enkele voorbeelden om dit wat te concretiseren. Ik zal niet veel meer zeggen over de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn. Daar is bij de begrotingsbehandeling al uitvoerig over gesproken en er liggen op dat punt moties voor. Daar kunnen wij dus uit kiezen. Die keuze zal, wat mij betreft, uitvallen voor het stimuleren van beide lijnen.

Dan zijn er nog knelpunten op de wegen. Wat het noorden betreft, zijn

er verschillende wegen genoemd waar problemen geducht worden. Ik noem de N33, de A31, de A28 bij Meppel en de N37. Natuurlijk kan niet alles tegelijk, maar in het kader van de commissie-Langman kan in ieder geval wel tot de conclusie gekomen worden dat er in het noorden ook het nodige aan de wegen moet gebeuren en dat de keuze daarbij qua prioriteit in goed overleg met de provincies moet worden gemaakt.

Wat het oosten betreft, is er op de rijksweg 34 nog steeds sprake van de omlegging bij Ommen, zij het met wat vraagtekens. Daarnaast wijs ik op de kruising bij Hardenberg. Ik weet niet in hoeverre er een verband tussen die twee kan bestaan. Het gaat in ieder geval om twee knelpunten die verstrekende gevolgen kunnen hebben, ook voor de regio. Hetzelfde geldt uiteraard voor de reeds door velen genoemde rijksweg 35 Zwolle-Almelo met knelpunten ter hoogte van zowel Zwolle als Nijverdal.

Utrecht vormt een van de voorbeelden waarbij het gaat om een Vinex-locatie en de interpretatie daarvan. Ik noem kortheidshalve alleen maar de A2, de Leidsche Rijn en de rondweg bij Houten om aan te geven wat ik bedoel.

Wat het zuiden van het land betreft, sluit ik mij aan bij de opmerkingen over de dammenroute. Het recreatieverkeer is daarbij als een van de argumenten genoemd. Ik denk hierbij echter ook aan de relatie tussen de havens van Vlissingen en Rotterdam die ook gediend zijn met een goede en veilige verbinding.

Ten slotte zeg ik nog iets over de Zuidtangent, een onderwerp waarover ik op 10 juli met de heer Stellingwerf samen schriftelijke vragen heb gesteld. Door de tracékeuze voor het gedeelte door Hoofddorp is de ontsluiting van de Vinex-locatie IJ-landen in het geding. Inmiddels is de subsidieaanvraag gedaan. Ik wil de minister vragen om nog eens goed naar dit dossier te kijken. Het argument van de tijdige ontsluiting per openbaar vervoer van de Vinex-locatie moet mijns inziens centraal staan in de afweging. Zeker in een regio als Schiphol waar wij erg veel willen doen binnen een klein gebied, moet veel gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer. Over de vervoerswaarde van de verschillende tracés kun je misschien twisten, maar het gaat er dan om

welke insteek je kiest. Mijns inziens staat centraal dat de Zuidtangent zorgt voor een directe ontsluiting van de Vinex-locatie. En dat wijst eerder in de richting van variant L dan in de richting van de variant waar nu voor schijnt te zijn gekozen in de regio.

De vergadering wordt van 16.22 uur tot 16.50 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik wil beginnen met een paar woorden te zeggen over de beleidslijn die wij de afgelopen jaren op meerdere terreinen en specifiek in de huidige begroting van V en W hebben getrokken. Zoals bekend, streeft het kabinet ernaar om een duurzame economische groei te realiseren, gepaard gaand met optimaal ruimtegebruik, een goede bereikbaarheid van de economische centra, versterking van de positie van de mainports en verbetering van de leefbaarheid. De afgelopen periode heb ik dan ook heel hard gewerkt aan een aantal van die beleidsaccenten.

Wat betreft de versterking van de Nederlandse concurrentiepositie is onze opgave om onze internationale economische positie te verbeteren en te versterken. Dat was ook de reden waarom wij "Samen werken aan bereikbaarheid" en "Transport in balans" hebben uitgebracht. Wij kiezen voor goede achterlandverbindingen, aansluitingen op een aantal internationale netwerken van de mainports Rotterdam en Amsterdam/Schiphol – overigens betreffen die aansluitingen niet alleen investeringen in de Randstad maar gelden die voor een flink deel zelfs juist voor gebieden daarbuiten – grotere stedelijke gebieden alsmede gerichte investeringen in de mainports. Verder noem ik investeringen in de alternatieven voor het autoverkeer, de verbetering van de selectieve bereikbaarheid door vraagbeïnvloeding – SWAB is niet alleen een investeringsprogramma maar ook een programma voor flankerend beleid en prijsbeleid – en een zo goed mogelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving. De intensivering van het infrastructuurbeleid wordt niet alleen gekenmerkt door het thans daadwerkelijk doorvoeren van de vorig jaar aangekondigde verhoging van het

investeringsbudget – overigens is slechts een deel van de 2 mld. die is toegevoegd, rechtstreeks voor infrastructuur bestemd – maar evenzeer door het doorvoeren van een snellere, slimmere en betere aanpak. Daarbij zijn intussen de nodige voorbereidingen getroffen om effectief een hoger investeringsniveau aan te kunnen, zodat het infrastructuurbeleid daadwerkelijk versneld kan worden en onderuitputting voorkomen wordt. Ik heb er overigens nooit een geheim van gemaakt dat de budgetten zoals ze nu in de meerjarenramingen zijn opgenomen, onvoldoende zijn om "Samen werken aan bereikbaarheid" en "Transport in balans" volledig uit te kunnen voeren. Sterker nog, dat is een probleem dat ik vorig jaar en dit jaar in mijn begroting heb gesignaleerd.

Wellicht is het goed om nog iets te zeggen over de MIT-systematiek zelf. Hoewel ik het vaak met de heer Van den Berg eens ben, ben ik het nu niet met hem eens dat in afnemende mate het MIT een goed planningsinstrument is. Ik durf juist te beweren dat het MIT zoals het er dit jaar uitziet, eindelijk een beetje begint te beantwoorden aan het streven van een goed planningsinstrument. Tot nu toe kon men in het MIT eigenlijk alleen maar precies zien welke projecten het komende jaar in aanvoering konden worden genomen en was het voor het overige een bulkplanning, waarbij alles wat in de planstudiefase verkeerde, vermeld werd zonder exact aan te geven in welk jaar begonnen kon worden. Eenieder die vorig jaar het MIT goed heeft bekeken, wist ook dat er in de planstudietabellen meer opgenomen was dan ooit ten aanzien van de realisatiefase kon worden opgenomen in de planperiode zoals die gold. Dit jaar hebben wij voor het eerst een echte productbegroting gemaakt. In de tabellen is niet alleen opgenomen datgene wat volgend jaar in uitvoering kan worden genomen, maar is ook een planning verwerkt van de projecten die binnen het huidige budget in de jaren daarna in uitvoering kunnen worden genomen. Dat maakt ook onmiddellijk heel pijnlijk duidelijk hoe groot de tekorten op de begroting zijn. Daar moeten wij ook niet geheimzinnig over doen. Ik constateer overigens wel dat de Kamer het in elk geval eens is met de prioriteitenstelling die

ik in mijn begroting heb gekozen. Er is tot nu toe op het ene kleine amendementje van de heer Van Waning na, dat ik geen goed amendement vind, omdat het wel extra geld spendeert, maar niet aangeeft op welke post dat gekort moet worden, geen wijzigingsvoorstel ingediend door de Kamer om een wijziging in die planning aan te brengen. Wat u allemaal met mij constateert, is dat eigenlijk de omvang van de begroting te klein is. Dat is een constatering die pijnlijk, maar waar is. Nu is het natuurlijk niet allemaal verdriet, want toen wij verleden jaar de Missiebrief schreven en in augustus de tweede, hebben wij ook geconstateerd dat het investeringsniveau in Nederland nog steeds aan de lage kant is. Wij investeren inmiddels overigens wel meer dan 2%. Wij zitten weer rond de 3%, maar dat moet in de komende jaren nog verder omhoog. De Missiebrief is dan ook niet voor niets geschreven. Het gaat dan niet alleen om investeringen die op mijn begroting voorkomen, maar ook om investeringen op andere terreinen. Ook op mijn begroting is er overigens sprake van een pijnlijk tekort. Een van de dingen die wij toen gedaan hebben, is inderdaad die 500 mln. vast toevoegen aan het FES. Wij hadden dat ook in het tekort kunnen stoppen. Die keuze hebben wij niet gemaakt. Wij hebben gezegd dat komende kabinetten het nog moeilijk genoeg zullen krijgen om voldoende middelen te genereren voor investeringen en dat wij daarom een eerste aanzet willen geven. Wij gaan verder met die besluitvorming, zo mogelijk nog in deze kabinetsperiode. Ik ga ervan uit dat er een aanzet kan worden gegeven. Volgende kabinetten zullen daar dan mee door moeten gaan. Wat mij betreft scoren daarbij projecten als de Vinex-projecten en de PKB-Schiphol-projecten, zeer hoog, want daarbij gaat het om afspraken die met een behoorlijk commitment zijn gemaakt. Het gaat mij dan ook veel te ver om te zeggen dat ik uit zou zijn op oorlogvoering met Vinex-gebieden, maar waar niet is, verliest ook de keizer zijn recht. Ik heb tot nu toe binnen het huidige financieringsplaatje onvoldoende middelen om het totaal te kunnen doen. Ik wil er wel op wijzen dat voor hetgeen vanaf 1999 gebeurt, het MIT uitsluitend een planningsinstrument is op basis van het

huidige beschikbare budget. Natuurlijk is het zo dat, als er uitspraken over komen van de Kamer voor zaken die vanaf 1999 in uitvoering genomen zouden kunnen worden, dat betekenis heeft voor het volgende MIT. Dan is 1999 uitvoeringsjaar en zal moeten worden gekozen in de prioriteitenstelling voor de uitvoering in dat jaar en moet vervolgens de planning voor de jaren daarna worden aangepast. Een ding is zeker, waarschijnlijk ziet het budget er volgend jaar anders uit. Daar ga ik op basis van de wat matige veronderstelling in de meeste verkiezingsprogramma's, vooralsnog toch maar van uit. Dat zal ook noodzakelijk zijn.

Dat betekent dat het MIT als bepaling van waar wij ons geld het komende jaar aan uitgeven, helder is en dat het voor 1999 en de jaren daarna nog steeds een planningsinstrument is. Ik vind dat het daarmee veel helderder is geworden. Als u straks dus uitspraken doet over projecten die naar uw mening vanaf 1999 gerealiseerd moeten worden, heeft dat consequenties voor het MIT van volgend jaar. Daar zal het dan ook in meegenomen moeten worden. Ik kan niet in een planning die ik nog niet in uitvoering neem, wijzigingen aanbrengen. Ik zou niet weten hoe ik dat moet doen. Ik moet nu uitgaan van de huidige situatie, maar het is natuurlijk wel duidelijk dat als er een signaal uit de Kamer komt, afhankelijk van hoe dat gedragen wordt, een volgend kabinet of mijn opvolger of ik, als er intussen nog geen kabinet is gevormd, bij het volgende MIT met dat soort uitspraken rekening zal moeten houden. Dit jaar heb ik ook geprobeerd, maar helaas is mij dat niet gelukt, om een motie die door de Kamer was aangenomen over doorlaatmiddel Veerse Meer, tot uitvoering te brengen. Ik had geen ruimte en ik zag niet waar ik dat vandaan zou moeten halen. Dat heb ik ook aangeven. Zo werkt het gebruikelijk bij dit soort planningsinstrumenten.

Daarom heb ik ook op de tweede pagina van mijn brief over de Vinex-contracten gezegd dat het aanpassen van de MIT-planning in dezen bestuurlijk wel degelijk een wenselijke zaak is. De contracten kunnen echter niet worden geïnterpreteerd als een juridische verplichting voor het Rijk om de thans bestaande MIT-planning conform het

MIT 1998 anders in te vullen dan nu is gedaan. Ik zeg er wel onmiddellijk bij – dat staat ook helder in de brief aangegeven – dat er in het Vinex-contract verschillende soorten commitments bestaan. Voorzover het de woonlocaties betreft en datgene wat daar aan financiering bij hoort, is er wel degelijk een harde afspraak gemaakt. Daar is ook een compleet afgerond commitment bij. Ik zeg niet dat ik geen bestuurlijk commitment ben aangegaan voor de Vinex-locaties in de sfeer van het openbaar vervoer, maar het is niet voor niets dat ik daarover heb aangegeven, wat ik daarover heb aangegeven. Natuurlijk ware het mij liever geweest als ik het nu helemaal gefinancierd had, maar voor volgend jaar zit dat er gewoon niet in. Ik ga ervan uit dat wij een uiterste poging zullen wagen om het voor het jaar daarna te realiseren. Terzake van de motie van mevrouw Van 't Riet zullen wij in februari bezien of wij er in het lopende jaar nog een aantal dingen bij kunnen committeren om te voorkomen dat er helemaal niets wordt uitgegeven in 1998. Er werden ook andere projecten genoemd, zoals de tweede Coentunnel, de A57 en de A59. De A57 stond vanaf 1999 in het MIT en is nu verschoven naar na 2002. Van de A73-zuid, de A50, de N35 en de R59 stond er slechts één oorspronkelijk voor volgend jaar op de planning en dat was de R59. In mijn huidige begroting heb ik daar geen ruimte voor, dus als de Kamer vindt dat dit project volgend jaar moet aanvangen, dan zal dat bij amendement moeten worden geregeld. Een andere mogelijkheid is dat de Kamer nu uitspreekt dat dit project vanaf volgend jaar in uitvoering moet komen. Ik wijs erop dat er in het laatste geval wel een meerjarenplanning bij hoort, omdat het dan gaat over een totaalbedrag van rond de 200 mln.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister zegt dat er verschillende graden van hardheid zijn. In de brief staat dat de contracten gelden als een bestuurlijke inspanningsverplichting; is dat niet te ongenueanceerd? De minister geeft nu zelf toe dat er in elk geval onderdelen in de afspraken zitten die zeker als harde verplichting moeten worden gezien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige bij veel andere onderdelen

van de contracten was dat bekend was wat precies de omvang van de benodigde middelen zou moeten zijn. De Kamer weet dat vooral de openbaarvervoerprojecten een zeer basale status hadden toen de afspraken werden gemaakt. In de schriftelijke beantwoording van de vragen heb ik ook aangegeven hoe de ontwikkeling van die projecten inmiddels is gegaan. Wij moeten ons overigens realiseren dat wij in feite afhankelijk zijn van de informatieverstrekking en van de voorbereiding door anderen. Soms dragen wij daar zelf ook aan bij.

Ik neem als voorbeeld de noord-zuidlijn, waarop ik overigens graag terugkom als de audit is afgerond. Het lijkt mij heel verstandig dat wij daar nog een keer met elkaar over spreken. Ik kan niet ontkennen dat een verlenging van de noord-zuidlijn naar de noordkant van Amsterdam uit vervoerskundige overwegingen heel interessant is. Dit wil ik er dan ook heel graag bij betrekken. Het zou heel raar zijn als je zo'n kans liet liggen omdat het even wat minder interessant is, terwijl het vervoerskundig wel eens een heel grote bijdrage zou kunnen leveren aan de verbetering van het project zelf. Over de noord-zuidlijn merk ik nog wel op dat het helemaal geen lokaal project is. Sterker nog, het is een project dat ook nog eens de noordkant van Nederland verbindt met Schiphol. Het is bijna een meer dan regionaal project; naar mijn mening heeft het een behoorlijk nationale uitstraling, mits het op de goede manier wordt uitgevoerd. Ik draag dit project een zeer warm hart toe, maar voordat wij daar definitieve besluiten over kunnen nemen en finale toezeggingen zullen doen, moeten wij de audits afwachten. Beschikkingen worden ook nooit afgegeven dan nadat dit is afgerond.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik denk dat nu niet het laatste woord gezegd kan worden over het karakter van de verplichting. De Kamer heeft ook afgesproken dat zij daar nog nader op wil terugkomen in ander verband. Ik herinner de minister er nogmaals aan dat haar partners daar een duidelijk andere visie op hebben. Dat is toch wel zeer curieus.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is de visie die mijn collega's en ik delen. Ik zeg niet dat ik niet vind dat wij ons uiterste best moeten doen

om de planning weer zo gauw mogelijk in het gareel te krijgen. Dat ben ik geheel eens met de heer Van den Berg, maar waar niets is, verliest de keizer zijn recht. Ik zou niet weten waar ik binnen de huidige planning projecten moet uitschuiven, zonder nog veel grotere ellende te veroorzaken dan er op dit moment al is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister geeft nu haar eigen interpretatie van de contracten. Ik ben het met de heer Van den Berg eens dat deze contracten een juridische status hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het zijn convenanten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Volgens mij zijn het contracten. De minister zegt wel dat zij er nu mee wordt geconfronteerd dat het allemaal duurder uitpakt, maar er is ook nog altijd het verhaal van de partner. Zo bouwt men in Utrecht een wijk die helemaal is gericht op het idee dat daar een goede openbaarvervoersontsluiting en stations komen en dat het een autoluwe wijk wordt. Als straks de flats er staan en de mensen willen er gaan wonen, maar er is geen openbaar vervoer, dan raakt Utrecht die flats niet kwijt. Die partner komt dus wel degelijk in de problemen als het Rijk zich niet aan zijn afspraken houdt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij houden ons nog steeds aan de afspraken, omdat wij het niet over de uitvoering hebben. Leidsche Rijn stond helemaal niet in de planning om volgend jaar al uitgevoerd te worden. Leidsche Rijn stond in de planning voor het jaar daarna. Ik heb nu een financieel probleem. Dat is een serieus probleem. Wij moeten pogen, in het oude ritme terug te komen. Wij hebben het dan wel over het planningsdeel en niet over het uitvoeringsdeel. Daarvoor zal ik mijn uiterste best doen. Als die doelstelling ondersteund wordt door een motie van de Kamer, kan ik mij daarvoor nog harder inspannen. De discussie over de Missiebrief in februari is niet het enige moment. Ik neem aan dat bij de voorbereiding van het MIT voor volgend jaar er mogelijk al meer helderheid is over de omvang van het budget dat naar ik aanneem groter zal zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil

even precies nagaan wat de minister heeft gezegd over de motie-Van 't Riet en de mate waarin die in 1998 nog kan doorwerken. Heb ik goed genoteerd dat de minister zei dat zij in februari 1998 wil bezien – dat is een voorzichtige formulering – of een aantal – ook een voorzichtige formulering – lopende projecten kunnen – de derde voorzichtige formulering – committeren. Dat is wat zij zei. Wat niet lukt, staat in het MIT voor 1999.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Heemst moet zich goed realiseren dat bij tal van Vinex-projecten...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zei u het zo?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Ik moet het kennelijk nog een keer uitleggen. Tal van Vinex-projecten kunnen volgend jaar helemaal niet beginnen. Wat ik ook doe, volgend jaar kan het niet. Er is alleen sprake van dat je volgend jaar weer een poging moet doen om ze in de planning naar voren te halen ten opzichte van de huidige situatie. Het kabinet heeft over de projecten die volgend jaar kunnen beginnen in de Missiebrief geschreven dat in vrijwel alle varianten die wij als prioritaire investeringsbeslissingen zullen ontwikkelen, de Vinex-projecten waarschijnlijk hoog bovenaan de lijst zullen prijken. Dat geldt ook voor de projecten voor het onderliggende wegennet op Schiphol. Bij Vinex heb ik het niet alleen over openbaar vervoer, maar ook over de verlenging van de weg bij Leidsche Rijn, die heel belangrijk is voor dat project. Van dat soort projecten verwacht ik dat zij zeer hoog zullen scoren, ook bij de discussie over de Missiebrief. De Vinex-projecten zijn nu eenmaal zeer belangrijk voor de toekomst van Nederland. Daarom ga ik ervan uit dat wij daarop kunnen terugkomen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Misschien ben ik de enige domoor in dit gezelschap, maar ik zou het dan buitengewoon op prijs stellen als wij een uitputtend lijstje kregen van de projecten die voor 1998 in het vooruitzicht waren gesteld om te worden gerealiseerd en die naar 1999 of later zijn doorgeschoven. Kennelijk zit daar heel veel ruis en bestaat daarover veel misverstand.

Er bestaat althans op zijn minst een verschil in uitleg over hetgeen precies verschoven is, in welke fase dat project aanvankelijk stond en in welke fase het zou komen te staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarover waren nog geen afspraken gemaakt. Men heeft verwacht dat een aantal projecten volgend jaar konden beginnen. Over een aantal is men trouwens ook tamelijk optimistisch, want wij vermoeden dat met sommige projecten nog niet begonnen kan worden in het jaar 1998. Ik heb echter niets aan een lijstje van projecten die volgend jaar kunnen beginnen als niet de realisatie daarna ook geregeld is. Dat moet wel gebeuren. Daarom zeg ik dat wij in vredesnaam de discussie rond de Missiebrief fatsoenlijk moeten voeren, omdat daarin het perspectief op financiering in de jaren daarna uiteindelijk geregeld moet worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Er zijn bij dit onderdeel nog twee vragenstellers en wij hebben heel weinig tijd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik even dit punt afmaken, voorzitter?

De **voorzitter**: Dat moet dan wel heel kort zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn vraag is of het ministerie van Verkeer en Waterstaat het afgelopen jaar zelf een lijst heeft gehanteerd waarin stond welke projecten in relatie tot de Vinex-locaties in 1998 tot uitvoering zouden kunnen komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij weten van de meeste projecten wel ongeveer wanneer zij kunnen starten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan zou ik graag dat lijstje willen hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb dat al gegeven bij de schriftelijke beantwoording.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar er wordt voortdurend geschoven en daar zijn misverstanden over.

De **voorzitter**: Dat lijstje is er. U kunt dat even nakijken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil nog een vraag stellen over de motie en de problematiek van 1998. Er gaat in 1998 voor het eerst 500 mln. naar het FES. Dat geld is niet besteed. Dat heeft de minister in haar beantwoording bij de begroting aangegeven en dat staat ook in de Handelingen. Dat geld zou gebruikt kunnen worden voor de start van de projecten die volgens de Vinex-contracten zouden kunnen starten in 1998. Ik heb begrepen dat het om een totaal bedrag van 250 mln. voor 1998 gaat. De minister heeft gelijk dat er dan ook zekerheid moet zijn over de continuïteit. Die zou bij de Missiebrief en de discussie in februari moeten worden gegeven. Ik begrijp dus dat die koppeling wordt gelegd. De intentie van de motie is echter ook om te kijken naar de 500 mln. eerste tranche FES-gelden voor die '98-problematiek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat alle cijfers al gevraagd en gegeven zijn. Ik weet uit mijn hoofd ook niet zo gauw waar ik dat moet opzoeken. Als de Kamer het nog een keer wil hebben, dan krijgt zij het nog een keer van mij. Dat is geen enkel probleem. Ik weet alleen niet wat zij er precies aan heeft. Natuurlijk mag de Kamer een uitspraak doen over de besteding van FES-gelden. Dat is bij andere begrotingen ook gebeurd. Maar vervolgens moeten wij wel de complete besluitvorming daarover afronden, om ook te kunnen zien wat er in de jaren daarna mogelijkwerijs mee gaat gebeuren. Nogmaals, ik heb niets aan de mogelijkheid om volgend jaar 250 mln. uit het FES te gebruiken voor Vinex-projecten als niet enigszins het beeld bestaat dat ook in de jaren daarna de financiering geregeld is voor de rest van de uitvoering van die projecten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De minister heeft naar een lijst verwezen, maar dat is niet de lijst waar ik om gevraagd heb. Daarin wordt namelijk een totaalbeeld gegeven van het bedrag dat ingezet zou moeten worden. Mijn vraag was echter: bestaat er bij Rijkswaterstaat/Verkeer en Waterstaat een lijst van projecten die in 1998 volgens de raming van dat departement tot uitvoering hadden kunnen komen? Dat is dus een heel ander overzicht en dat hebben wij nog

nooit gehad. Het is volgens mij van betekenis, omdat mevrouw Van 't Riet in haar motie suggereert dat een aantal projecten als het ware via die reddingsoperatie die in de motie wordt nagestreefd, alsnog zouden moeten worden vlotgetrokken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is niet suggereren, maar dat is het kabinet opdracht geven om...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Van Heemst kan dat vinden op blz. 106 en 107 in het MIT. Daarin wordt aangegeven hoe het in de planning zat en waar het nu naartoe gegaan is. Dat wordt daarin precies aangegeven. Er is door alle woordvoerders een boeiende discussie gevoerd over de prioriteitsstelling voor de komende jaren. Een aantal leden heeft gezegd: houd maar op met die Betuweroute, althans voor het tweede deel, en besteed dat geld maar op een andere manier. Dat is een keuze. Het is niet mijn keuze. Ik ben er ook blij om dat een flinke meerderheid het met mij eens is dat die keuze niet gemaakt moet worden. Wij moeten ons overigens inderdaad realiseren dat daarmee een beslag op middelen wordt gelegd en dat wij die dus niet zomaar aan andere projecten kunnen besteden.

Als er meer geld beschikbaar zou komen voor infrastructuur, dan kan ik verwijzen naar de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans, waarin ik heel helder heb aangegeven hoe de prioriteitsstelling er dan zou moeten uitzien. Dat is namelijk datgene doen wat nodig is om een flink deel van de files te verwijderen. Dat betekent investeren in achterlandverbindingen, investeren in openbaarvervoerprojecten die ik ook heb aangegeven in de nota Samen werken aan bereikbaarheid. Het gaat daarbij om selectief juist in het stadsgewestelijk openbaar vervoer investeren. Voorzover het om het goederenvervoer gaat, moet het voor een deel in vaarwegen en voor een deel in overslagcentra en dat soort zaken terechtkomen. Daar heb ik de prioriteit bij gesteld. Ik concludeer dat de Kamer daar op een aantal terreinen nu nog een aantal andere prioriteiten naast stelt. Het is verstandig om dat dan ook hardop gezegd te hebben, want dat betekent dat daar in de toekomst rekening mee kan worden gehouden.

Ik kan met betrekking tot de inpassing van infrastructuur meedelen dat de IBO begin oktober is gestart. Zo werkt dat, dat kost enige voorbereiding, want het is een integrale beleidsoverweging en daar zijn meer ministeries bij betrokken. Er is natuurlijk wel een heleboel voorwerk verricht voordat het werk feitelijk begonnen is. Als het aan mij ligt, is het onderzoek gereed voor de verkiezingen. Dat lijkt mij ook wel handig. Het kan dan immers nog een rol spelen. Inmiddels is de onderzoeksopzet vastgesteld. Die is naar de ambtelijke commissie voor heroverweging gestuurd. Daarbij is er aandacht voor de financiële aspecten alsmede voor de kwalitatieve aanpak, met name voor de relatie tussen gebiedstypen en inpassingsvarianten. Ik zeg er onmiddellijk bij dat wij, gezien de omvang van de budgetten voor de komende jaren en de verkiezingsprogramma's, diezelfde komende jaren buitengewoon sober moeten omgaan met inpassingsvoorstellen. Dat is een statement dat ik als minister van Verkeer en Waterstaat misschien niet mag doen. Wij zullen ons echter moeten beperken tot het hoogstnoodzakelijke en tot hetgeen nodig is om te voldoen aan de wettelijke normen. Als wij meer willen, zal dit dermate ten koste gaan van elke mogelijkheid om een verbetering van de bereikbaarheid gerealiseerd te krijgen, dat ik mij afvraag of dat wel verantwoord is. Dat is een discussie die wij misschien de komende maanden met elkaar zullen moeten voeren, in de aanloop naar de verkiezingen. De heer Van Heemst heeft mij gevraagd naar de stand van zaken in Abcoude. Wij hebben in opdracht van Abcoude en Verkeer en Waterstaat een aantal externe bureaus gevraagd, alternatieve oplossingen te zoeken. De resultaten daarvan zijn inmiddels bekend. Aan het einde van het jaar moeten de analyses gereed zijn. Daarna is het tijd voor politiek beraad en overleg. Ik hoop dat wij daar op een goede manier uitkomen. In het algemene kader is het van belang, iets op te merken over de doelen en de doelstellingen conform het SVV. Mevrouw Van 't Riet heeft hierover iets gezegd. Een aantal doelen en tussendoelstellingen bij bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt niet gehaald: de uitstoot van NO_x, het

aantal gewonden in het wegverkeer en de groei van het aantal vrachtkilometers. Een aantal andere doelen wordt wel gehaald: vermindering van de uitstoot van koolwaterstoffen, de groei van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer en het aantal fietskilometers. Van andere doelen zijn er tussendoelen, bijvoorbeeld bij het aantal doden in het wegverkeer en de congestiekans op het hoofdwegennet. Daarbij is het nog niet duidelijk of die al dan niet worden gehaald. Met Samen werken aan bereikbaarheid, Transport in balans en Duurzaam veilig wordt overigens het huidige beleid verder aangescherpt om de gestelde doelen en tussendoelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid alsnog te halen. Bovendien wordt natuurlijk bij de voorbereiding van het SVV 3, de opvolger van het huidige SVV, aandacht besteed aan het oplossen van de problemen die het realiseren van doelen, doelstellingen en tussendoelen op de genoemde terreinen bemoeilijken. Dit zal als deel 1 het licht zien in 1999.

Voorzitter! Tot mijn genoegen heeft bij de behandeling van het MIT het goederenvervoer een wat grotere aandacht gekregen dan bij de begrotingsbehandeling. De begrotingsbehandeling was erg geconcentreerd op personenvervoer, terwijl nu een behoorlijk deel van de aandacht naar het goederenvervoer is gegaan. Ik vind dat heel belangrijk. De groei is nog steeds een zorg, ook bij het goederenvervoer. Recente studies duiden er een beetje op dat de elasticiteit van de groei van het goederenvervoer ten opzichte van de groei van de economie inmiddels kleiner dan 1 is geworden. Dat wil zeggen dat de groei van het goederenvervoer op dit moment kleiner is dan de groei van de economie. Dat is op zichzelf een ontwikkeling die enig perspectief biedt. Inzake de "modal shift" kan ik zeggen dat de in Transport in balans geraamde verschuivingen richting binnenvaart, spoor, buisleiding en "short sea" realistisch en haalbaar zijn. Met name voor het transitovervoer van Rotterdam naar Duitsland en België hebben wij ingezet op een reductie van de groei van het wegvervoer in het jaar 2010 met 40%. Als dat lukt – en dat ziet ernaar uit – zal het transitoverkeer over de weg grosso modo niet toenemen. Dat is mooi. Natuurlijk

probeert men altijd meer te bereiken. Wij moeten het echter in stappen doen. Wij gaan de goede kant op. De voorwaarde hierbij is natuurlijk dat de Betuweroute snel wordt aangelegd. Als wij daar onvoldoende capaciteit hebben, komen wij er niet. Op de Maasvlakte-terminal in Rotterdam gaat inmiddels meer dan 50% van de containers naar het achterland per binnenvaart en spoor. Daarmee steekt de situatie in Rotterdam gunstig af ten opzichte van bijna alle terminals in de wereld, met uitzondering van een aantal terminals aan de Amerikaanse Westkust. Ons doel is om de Betuweroute zodanig aan te sluiten, dat wij ook daarmee kunnen gaan concurreren.

De planning voor de binnenvaart is tot begin volgende eeuw in orde. Daarna ontstaan er als er niets gebeurt budgettaire problemen. Bij de kabinetsformatie zal daar dus naar moeten worden gekeken. Het belangrijkste op het terrein van de binnenvaart is het realiseren van de modal shift. Daarvoor is nodig dat de marktgerichtheid van de sector verder gaat, ook door het liberaliseringsproces per 1 januari 2000 volgens schema af te ronden. Ik hoop dat wij daarover morgen of anders op een ander moment verder zullen kunnen spreken. Ik ben heel blij dat de belangstelling voor de goederenrailinfrastructuur toeneemt. Daar is alle reden voor, want in de periode 1994-1997 groeide het goederenvervoer per spoor met circa 40%. Het containervervoer per spoor is in de laatste drie jaren met 60% gegroeid. Het is mijn bedoeling dat de groei in dat tempo doorgaat. De capaciteitslimieten van de havenspoorlijn Rotterdam worden in het begin van de volgende eeuw bereikt. Het gereedkomen van de verbeteringen in het kader van de Betuweroute is urgent, willen wij de groei kunnen vasthouden. Bij de huidige groei is het gereedkomen van de hele Betuweroute van groot belang, om te voorkomen dat de groei stopt door een gebrek aan infrastructuur of dat wij de keuze moeten maken, op bepaalde trajecten het personenvervoer te laten verdringen door goederenvervoer. Ik weet niet hoe snel ik dan naar de Kamer word geroepen om dat te voorkomen.

De heer **Leers** (CDA): Die verdringing is er nu toch al?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gebeurt nu gelukkig nog in een heel beperkte mate en ver buiten de spits. Neem je het doorgaan van de modal shift naar het spoor serieus, dan moet je daarvoor voldoende capaciteit hebben. Wij hebben de Betuweroute dan hard nodig. Bovendien is de kwaliteitsverbetering door de Betuweroute ook hard nodig om de kosten van het vervoer per spoor te verlagen. Rechtstreekse verbindingen zijn daarvoor heel belangrijk; zie de discussie over de railfreight-freeways in Europa. Daarvoor is capaciteit nodig. De procedure voor de noord-oosttak loopt. Een aantal tracévarianten worden uitgewerkt. Ik heb al eerder in de Kamer gezegd, dat de kosten-batenverhouding van die verbinding mij behoorlijk zorgen baart. Ik kom daarop terug zodra de tracé-MER-studie is afgerond en wij keuzes moeten maken. In het spoorvervoer naar Duitsland speelt naast de Betuweroute en de noord-oosttak natuurlijk ook de lijn Nijmegen-Venlo-Roermond nog een belangrijke rol. De discussie over de IJzeren Rijn en de HST-oost hoort ook een rol te spelen. Het is de bedoeling dat wij begin volgend jaar daar verder over praten met de Duitse regering, mede in het licht van de freight-freeways die wij samen met Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk naar Italië proberen te realiseren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Erkent de minister met deze opsomming eigenlijk zelf al niet, dat er sprake is van een aantal grote onzekerheden, waar nog nadere duidelijkheid over moet komen en op grond waarvan nu niet kan worden gezegd, dat wij helemaal voor de Betuwelijn gaan zoals wij dat hebben besloten? Zou je dat niet gefaseerd moeten doen? Ik koppel dat aan de ontwikkeling in de binnenvaart. Ik denk dat het kleiner dan een worden van de elasticiteit de afgelopen jaren met name door de binnenvaart is gekomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De binnenvaart en het spoor; ik zei al dat het containervervoer op het spoor met 60% is gegroeid. Dat is gigantisch. Bij de binnenvaart gaat het ook heel goed. Het lastige is echter, dat ik via de Rijn niet de Alpen over kom. Met de combiroad kom ik niet verder dan Valburg. Net

zo goed als ik weet u ook, dat overslag in het vervoer het kostbaarste is en een vervoerswijze onaan-trekkelijk maakt. Daarom ben ik er ook zo voor dat de spoorlijn zover mogelijk de haven in gaat en vervolgens ook ergens naartoe gaat. Overigens is er natuurlijk meer dan niks. Mijn voorganger heeft met de Duitse regering afspraken gemaakt over het vervoer over het spoor. Eerlijk gezegd hecht ik daar zeer aan. Ik haal af en toe de afspraken van Warnemünde nog maar eens te voorschijn. De enige die ik daarop aanspreek is niet de gemeente Emmerich of het Bundesland, maar mijn collega in Bonn, straks misschien in Berlijn, de heer Wiesmann. Ik ga ervan uit dat de bondsregering, die ervoor verantwoordelijk is, haar afspraken nakomt. Dat zal zij ook wel doen, want juist de Duitse regering hecht aan veel vervoer over het spoor. Ik vind dus helemaal niet dat er onzekerheid is; sterker nog, wij zullen hard moeten bouwen om ervoor te zorgen dat de groei niet zal stokken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik krijg heel andere berichten uit het Duitse, en niet alleen uit Emmerich. Ik hoor namelijk dat het gevaar dreigt dat de zaak zich in ieder geval bij Oberhausen gewoon gaat ophopen. En verder groeit het containervervoer over het spoor 60%; daar krijgen wij overigens ook zeer wisselende informatie over. Het lijkt mij goed om eens een totaalbeeld te kunnen bekijken, want de een zegt dat het goederenvervoer per spoor afneemt, de ander dat het toeneemt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U moet goed naar mij luisteren; ik heb gezegd dat het containervervoer per spoor heel sterk toeneemt, inderdaad met 60%. Maar u moet goed beseffen dat containervervoer maar 20% van het totale goederenvervoer per spoor omvat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daarom zijn die cijfers zo relatief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar aan combiroad heb je helemaal niets als je op die manier bulkgoederen wilt vervoeren. Wij hebben de Betuweroute niet alleen voor containervervoer nodig, ik zou ook graag zien dat de bestemmingen voor bulkvervoer die niet aan het

water liggen, per spoor bereikbaar blijven. Dat willen wij behouden en zo mogelijk versterken. Met andere woorden, het vervangen van een deel van de Betuweroute door combiroadprojecten in sommige voorstellen lost ons probleem niet op. Ik ben een zeer groot voorstander van vervoer per spoor – en misschien hoort men mij daar nu met meer bevologenheid over spreken dan een paar jaar geleden – omdat ik er zeer van overtuigd ben dat het spoor in de komende jaren zeer veel voor het goederenvervoer zal gaan betekenen. Soms kunnen wij het nog niet eens zo hard met cijfers aantonen, maar alle signalen in discussies in Europa wijzen op meer goederenvervoer over het spoor, zeker als het gaat om de ontwikkeling van markten in Oost-Europa en aan de zuidkant van Europa. Daarvoor hebben wij het spoort hartstikke hard nodig. Mevrouw Verbugt heeft gewaarschuwd voor wildgroei bij de terminals, met name in het noorden, oosten en zuiden van het land, omdat wij natuurlijk niets aan verliesgevende terminals hebben. Daar ben ik het mee eens. De ontwikkelingen in het centrum en in het westen zijn zodanig dat ik verwacht dat wij over enkele jaren over een adequate infrastructuur in die gebieden kunnen beschikken. Ook ik zie de grootste noden ontstaan door capaciteitsgebrek van de bestaande terminals. Voor het RSC-Maasvlakte wordt op dit moment een aantal extra opstel-sporen aangelegd en de gemeente Rotterdam heeft besloten, ten behoeve van de uitbreiding van het RSC-Waalhaven een stuk haven te dempen. Maar ik geef toe dat deze terminal binnenkort op volle capaciteit zal draaien, waardoor er op zichzelf een probleem ontstaat. Ik hoop dat het overleg over de terminal in Ede binnenkort afgerond zal kunnen worden en hetzelfde geldt voor Born. Op het ogenblik wordt het grootste probleem niet zozeer gevormd door de spoorterminals, als wel door de exploitatiekosten van de treinshuttles, zowel nationaal als internationaal. Die zullen echt omlaag moeten om de concurrentie met het wegvervoer te kunnen volhouden. Er is internationaal een vervelende discussie aan de gang, namelijk over de vraag of internationale treinshuttles in de beginfase wel

ondersteund zouden mogen worden. Als dat niet het geval is, hebben wij echt een heel groot probleem, want ik ben ervan overtuigd dat treinshuttles in de beginfase even geholpen zullen moeten worden, omdat die nu eenmaal niet in één keer vol te krijgen zijn.

De heer **Leers** (CDA): Wat doet Hamburg dan op dit punt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hamburg protesteert bij Brussel; daar keurt men het blijkbaar niet goed. Het lastige is alleen – daarom moet er in Europa ook een nadere discussie over het vervoer per spoor worden gehouden – dat de financieringsmethodes bij de verschillende spoorwegbedrijven gewoon heel ondoorzichtig zijn, zodat de een protesteert tegen het systeem van de ander, terwijl het best mogelijk is dat de subsidie-stromen in Duitsland misschien nog wel groter blijken te zijn dan bij ons, als je het allemaal goed kunt doorzien.

Wat het RSC-Twente betreft, de Kamer weet dat ik zeer vóór het bevorderen van intermodaal vervoer ben, ook in Twente. Transport in balans vormt de basis daarvoor. Een voorwaarde is wel dat er gezonde plannen zijn, zowel voor de intermodale shuttles als voor de intermodale terminals. Aan een terminal zonder een of meer shuttles heb je niets; die levert ook niets op, die kan z'n eigen exploitatiekosten niet betalen. De huidige spoor-terminal in Almelo verwerkte eerst vijf treinen per week, vervolgens drie, daarna twee en op dit moment nog maar één. Op al die treinen werd en wordt zwaar verlies geleden. Ik zeg het niet met vreugde, maar op dit moment ontbreekt helaas een gezonde basis. Overigens zal het vermoedelijk op iets langere termijn beter worden, als de concurrentiepositie van de spoorwegen zich verder verbetert. Op dit moment worden containers tussen Twente en Rotterdam via de binnenvaart-terminals in Meppel en Emmerich vervoerd. Dat is misschien geen ideale situatie, maar het functioneert wel, nota bene zonder verliezen. In principe is de binnenvaart over korte afstanden meer concurrerend dan het spoorvervoer, zo hebben wij al vaker geconcludeerd. Dat is ook de reden dat ik de provincie Overijssel heb geadviseerd, de ruimtelijke-

orderingsprocedure voor een nieuwe spoorterminal in Oldenzaal-Weerselo wel af te ronden, maar pas een besluit tot aanleg te nemen als er zicht is op een gezonde exploitatie van treinshuttles. Daarvoor is echt een veel meer marktgerichte benadering door het bedrijfsleven nodig. In het Infrafonds heb ik het MIT dus ook aangepast, omdat de middelen beperkt zijn en omdat er veel andere projecten dringend op uitvoering wachten. Nu wij geen onderuitputting meer hebben, is zinvolle allocatie van middelen ook essentieel geworden. Wat mij betreft betekent in dit geval uitstel zeker geen afstel. Maar dan moeten wij wel gezonde plannen van het bedrijfsleven hebben. Het liefst voldoe ik natuurlijk aan de tekst op het plaatje op de schop die de commissaris der koningin in Overijssel aan de Kamer heeft aangeboden, maar dan moet men wel eerst met een gezond plan komen. Wij kunnen natuurlijk geen geld beschikbaar stellen als de eerste dag de beste het ding bijna failliet gaat. Daar hebben wij immers niks aan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister benadrukt nu heel erg de kant van de treinshuttles. De vraag is of zij niet in breder verband nog andere zaken kan ondernemen. Er ligt de bekende vraag van de accijns in verband met het goederenvervoer over de weg. Ik ben benieuwd hoe de discussie hierover verloopt in Europees verband. Ziet de minister nog andere mogelijkheden om via fiscale maatregelen het goederenvervoer via het spoor of het water te bevorderen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U kent "Samen werken aan bereikbaarheid" en "Transport in balans", waarin wij over deze onderwerpen het nodige hebben gezegd. Internationaal is het een van de onderwerpen die wij overigens ook aan de orde hebben in het kader van de Transeuropean Railfreight Freeways, dat wil zeggen de vrije wegen voor het vrachtvervoer over het spoor. Tot nu toe ben ik niet erg gelukkig met datgene wat zich in de Ecofin heeft afgespeeld. Het is bekend dat mijn collega Zalm in die raad vlammeende betogen heeft gehouden voor een verhoging van de minimumaccijnsniveaus in Europa. Tot nu toe heeft dat nog niet tot erg groot enthousiasme bij de

andere landen geleid. Overigens weet ik dat het in Duitsland gewoon een moeilijk onderwerp is omdat er volgend jaar verkiezingen zijn. Ik weet hoe de partijen er daar over denken. Wat dat betreft komt het vandaag of morgen wel weer een keer aan de orde. In het kader van de Transeuropean Railfreight Freeways gaan wij in de Transportraad verder praten over dit onderwerp. Hoe begeleid je zoiets? Welk flankerend beleid moet je voeren? Ik ben nog steeds van mening dat accijnsverhogingen op zichzelf niet de belangrijkste manier zijn om meer vervoer op het spoor te krijgen. Belangrijker is het, ervoor te zorgen dat de spoorweg eindelijk goed gaat functioneren. In de Verenigde Staten kun je zien dat dit mogelijk is. Daar zijn de prijzen voor brandstof buitengewoon laag, maar desondanks gaat er ontzettend veel via het spoor. Dat komt doordat het daar als één spoorwegbedrijf functioneert, op een doorlopende infrastructuur en met one stop shopping. Je kunt er daar meteen op rijden. Ons grote probleem is tot nu toe dat de Europese spoorwegbedrijven nationale bedrijven zijn, met geweldige competentiegeschillen. Er moet bij elke grens gestopt worden, vanwege de technische problemen. Die dingen moeten wij op de kortst mogelijke termijn echt oplossen. Bij de collega's waarmee wij in het pilotproject tussen Rotterdam, Hamburg en de Italiaanse havens zitten, proef ik gelukkig een grote wil om daar werkelijk iets aan te doen. Overigens zal ook de Europese Commissie begin volgend jaar komen met een nadere analyse van en een mogelijke oplossing voor het toedelen van de infrastructuurkosten aan de verschillende modaliteiten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ga even in op de vergelijking tussen Europa en de Verenigde Staten. Heeft het niet ook te maken met het gigantisch dichtbebouwd gebied in West-Europa? Je kunt in Amerika hele eindden door lege vlakten reizen, terwijl wij hier te maken hebben met vrijwel overal dichtbebouwd gebied met viaducten enz. Dat maakt het hier zo duur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft gelijk als het over de Rocky Mountains gaat, maar ik ben het niet met u eens als je kijkt naar New Jersey of andere redelijk verstedelij-

lijkte gebieden in Amerika waar wel degelijk heel veel goederen vanuit de haven over langere afstanden over het spoor gaan ook al zit men dicht bij bebouwde gebieden. Wij kunnen de vergelijking niet voor de hele situatie doortrekken, maar ik meen wel dat de belangrijkste reden waarom er veel op het spoor zit, is dat de markt het organiseert. Daar moeten wij natuurlijk ook bij het goederenvervoer op het spoor in Europa naar toe.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat heeft ook te maken met double stack-mogelijkheden in Amerika die hier waarschijnlijk onmogelijk zullen blijken te zijn omdat je alles moet aanpassen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En er is double stack omdat er zoveel vervoer over het spoor is. Dat is wel het kip-en-ei-verhaal. Het is zeer interessant om daar eens te gaan kijken, maar ik wil uw commissie al voortdurend op reis hebben, zo rond de begroting!

Ik wil nog een opmerking maken over de terminal Ede, waarover de heer Van Heemst een vraag stelde. Helaas is er nog geen vooruitzicht om in 1997 alle voorbereidingen af te ronden. Op dit moment loopt er nog een milieuprocedure rond die terminal. Die betreft overigens niet de terminal zelf maar de aanvoer-route naar de terminal. Dat betekent dat de uitkomst nog wel even op zich laat wachten.

De heer Van Heemst heeft ook nog een vraag gesteld over het Sloegebied. Ik heb zojuist de Waalhaven en de Maasvlakte al genoemd. Ook in het Sloegebied worden extra sporen aangelegd om de capaciteit te vergroten.

Alle leden hebben gesproken over het ondergronds goederenvervoer. De overheid heeft daar heel veel aan gedaan. Het moge bekend zijn dat vrijwel alles wat er in de sfeer van ontwikkeling tot nu toe gebeurd is, door de overheid is gefinancierd. Mede naar aanleiding van de kamerbrede motie van Van Heemst, Verbugt, Van 't Riet en Leers is inmiddels een interdepartementale projectgroep ingesteld om naar aanleiding van het doel, de beleidsontwikkeling op het gebied van ondergronds transport en basisleidingen te initiëren. Een van de eerste activiteiten is een marktonderzoek naar de potenties

van vooral het traditionele buisleidingenvervoer, want dat hebben wij immers al. Zeer binnenkort zullen de resultaten van dat onderzoek bekend zijn. Die zullen worden verwerkt in een notitie over de hoofdlijnen van een eventueel te voeren beleid op het gebied van ondergronds transport en buisleidingen. Zodra ik die notitie heb en ik verwacht dat die begin volgend jaar klaar is, krijgt de Kamer die natuurlijk toegezonden.

De heer Leers heeft een vraag gesteld over de Seaport en de Britanniëhaven. Er is op dit moment geen sprake van een beperking van de bediening van de Calandbrug. Dat is ook niet de intentie van Rijkswaterstaat. Vanwege de groei van het wegvervoer blijft het wel noodzakelijk, de wegtunnel aan te leggen en die zal in 2003 gereed zijn. Als de ontwikkeling van het weg- en/of spoorvervoer enerzijds of de scheepvaart anderzijds daartoe aanleiding geven, dan zal worden nagegaan of aanvullende maatregelen nodig zijn om het vervoer over de brug in de spits – daar ligt het knelpunt – te kunnen afwikkelen. Dat zal in goed overleg met alle betrokken partijen plaatsvinden. Maar wij kunnen die brug bepaald niet missen. Was het maar zo! Ik zal er overigens nog eens naar laten kijken, want als het signaal van de heer Leers serieus is, dan zou het raar zijn als wij er niet naar keken. Wij zouden dan eerst een tunnel aanleggen waarna wij tot de conclusie zouden kunnen komen dat je die brug nooit meer over hoeft. Voorzitter! Ik kom nu bij een aantal concrete projecten en ik begin met de Vinex-projecten. De rondweg rond Houten staat daar nog los van. Velen van u hebben daarover gesproken. Die rondweg staat als zodanig niet in de Vinex, maar wel de aansluiting van de rondweg op de A27. Het project staat niet in het MIT omdat het een lokale weg is die niet uit het MIT gefinancierd kan worden. Voorzover er financiering nodig is, moet die komen uit de BLS-gelden omdat dit gekoppeld is aan de woningbouw terzake en uit de grondexploitatie. Daarom is het niet in mijn begroting opgenomen. Overigens hebben wij voor Houten-Castellum wel een oplossing gevonden. Ik ben zelf heel tevreden dat dit is gelukt. Met een grote mate van creativiteit kunnen wij daar in elk geval aan de slag.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wil de minister hiermee zeggen dat er van haar zijde geen toezeggingen c.q. intenties c.q. verplichtingen liggen ten aanzien van de rondweg bij Houten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, dat is VROM.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat staat haaks op datgene wat in de regio als zodanig wordt ervaren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb echt nooit toezeggingen gedaan. Het zit in het totaal van de Vinex-contracten voor de aansluiting op de A27. Voor het overige is het echt BLS en grondexploitatie.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik wil hier graag duidelijkheid over, omdat Houten zelf aangeeft dat in de uitwerking van het Vinex-uitvoeringscontract een en ander wordt bevestigd. Er wordt zelfs verwezen naar pagina 25 in verband met de medefinanciering door het Rijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb net het Rijk genoemd: BLS en grondexploitatie. Het hoort thuis bij het Besluit locatiegebonden subsidies.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar weet u of het daarin zit?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb geen idee.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zou u de Kamer daarover kunnen of willen informeren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal mijn collega van VROM vragen om de Kamer daarover te informeren, want het hoort daar thuis. Het Vinex-contract is geen zaak van de minister van Verkeer en Waterstaat alleen. Dan kom ik bij de lightrailprojecten. Mevrouw Van 't Riet merkte terecht op dat lightrail de koppeling wil teweegbrengen – dat is heel lastig – tussen wat tot nu toe altijd een lokale of regionale verantwoordelijkheid is geweest en wat tot nu toe altijd een landelijke verantwoordelijkheid is geweest. Ik denk wel eens cynisch: hadden wij dat maar eerder bedacht. Ik heb er eerder over nagedacht, maar toen was een

meerderheid in de Kamer van mening dat wij meer belang moesten hechten aan de NS-investeringen. Ik zeg het nog maar eens, omdat het gewoon lastig is. In het huidige SVV is er nadrukkelijk voor gekozen dat het interlokale vervoer wordt gedaan door de NS. Ook de investeringen waren daarop gericht. Dat heeft de Kamer in meerderheid beslist. Dat is een lastige constatering als je nu met dergelijke projecten aan de gang gaat. Desalniettemin ben ik er zeer voor om te zoeken naar oplossingen om wel degelijk zulke projecten van de grond te krijgen. Ik heb u niet voor niets die notitie toegestuurd waarin wij een aantal projecten noemen. Er is nog wel behoorlijk wat onderzoek nodig om dat op een goede manier te doen. Er is groot enthousiasme in de regio. Toen ik net binnenkwam, lag Randstadrail er van de stichting Randstadrail. Toen kreeg ik zo'n prachtig beeld. Het zou 100% kostendekkend zijn; daar hoefden wij allemaal niets aan te betalen. Het zou in een paar jaar kunnen worden geregeld en het kostte nauwelijks iets aan investeringen. Toen zijn wij aan de slag gegaan om berekeningen te maken. Elke maand is het net of de kostendekking naar beneden gaat en de kosten omhoog gaan. Dat vind ik ook een vervelende constatering. Om die reden hebben wij gezegd dat het hoog tijd wordt dat wij daarin scherp het voortouw nemen, alhoewel het eigenlijk onze verantwoordelijkheid nauwelijks is. Dat is heel lastig. Ik houd nooit zo van centralisatie. Ik houd er altijd van om verantwoordelijkheden te laten waar ze liggen. Ik vrees echter dat wij hier toch behoorlijk hard aan zullen moeten trekken om er echt goede projecten van te maken. Om die reden heb ik u die notitie toegezonden, want ik vind dat wij na nu echt zullen moeten proberen om er een redelijk dekkend plaatje van te maken, ook ten behoeve van de voorbereiding van het volgende SVV. Overigens vind ik wel dat lightrail uitsluitend daar moet komen waar het zinvol is en waar het een bijdrage levert. Wanneer dat niet het geval is, wil ik er ook geen cent belastinggeld in steken. Dan zul je op enig moment, als je wat verder bent in de studiefase, de kosten tegen de baten moeten afwegen. Wij zijn op zichzelf heel enthousiast over het onderwerp, veel enthousiaster dan de heer Van Heemst meende te

constateren. Er is inmiddels voldoende trekkracht, ook binnen Verkeer en Waterstaat. Ik zie gelukkig ook een toenemend enthousiasme bij Railned en bij het rail-infrastructuurbeheer. Dat is er heel lang niet geweest, maar dat is er nu wel.

Onduidelijk is dat een aantal lightrailconcepten buitengewoon grote investeringen vraagt en veiligheidsconsequenties heeft. Dat betekent dat je uiteindelijk naar een zelfstandige afweging moet in overleg met de regionale partners, die daar wel degelijk bij betrokken horen te zijn. En graag ook met beide benen op de grond. Soms lijkt het namelijk wel alsof men denkt dat lightrail een panacee is. Dat is niet zo.

De heer Witsen heeft in een artikel geschreven dat alle lightrailprojecten op een sobere manier voor 17 mld. zijn uit te voeren. Aan dit soort losse flodders heb ik niets. Ze doen het vervoersconcept van lightrail ook geen goed. Lightrail vergt een intensiever en nadrukkelijker bestudering. Hoe men het ook wendt of keert, het gaat om belastinggeld van mensen. Het vragen en vervolgens uitgeven van die gelden behoort een fatsoenlijk en nauwkeurig proces te zijn. Daarom ben ik ook niet van plan die 17 mld. zelfs maar in overweging te nemen. In de notitie heb ik een koers uitgezet. Laten de zes met name genoemde projecten eerst maar eens uitgewerkt worden en hun kracht bewijzen, alvorens wij meer geld gaan vragen. In dit kader maak ik ook een opmerking over de floralijn, hoewel ik niet eens wist dat dat de benaming was. Voorzover wij het kunnen overzien, is er maar één stukje van het totaal van de zuidtangent dat wellicht voldoende vervoer genereert om voor vertramming in aanmerking te komen, namelijk het stuk Hoofddorp-Schiphol. Laten wij in vredesnaam het ding eerst in zijn geheel exploiteren en er met goed materieel op rijden. Wij moeten ervoor zorgen dat er meer vervoer op komt, dat bijbehorende locaties worden aangelegd. Soms moeten er dan op gemeentelijk niveau andere keuzen worden gemaakt. Als je zo'n ding aanlegt en je wilt het uiteindelijk vertrammen, dan moet je ervoor zorgen dat alle ontwikkelingen in de gemeente geconcentreerd zijn rond de lijn. Pas dan is het een interessant ding. Wij leggen de lijn zodanig aan,

dat hij op termijn vertramd kan worden. Het gaat mij te ver om te zeggen dat het op dit moment al een interessant project is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er moet meer beton worden gestort in de bodem van de busbaan om uiteindelijk een tram te kunnen dragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij leggen de baan zodanig aan, dat hij straks vertramd of "verlightraild" kan worden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Kan de minister niet wat concreter aangeven op welk moment het onderzoek zal zijn afgerond? Op welk moment zal er meer duidelijkheid ontstaan over de financiering? Ik heb verwezen naar een motie specifiek over de Randstad en lightrail.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben aangegeven dat wij beginnen met Randstadrail als pilotproject, met een functionele koppeling tussen Rotterdam CS en Rotterdam Hofplein. De fysieke koppeling is aan de orde als de verhouding tussen de investeringen en het vervoer daartoe aanleiding geeft. Het wordt niet voorzien dat de Hofpleinlijn gekoppeld wordt aan het Rotterdamse tramnet. Als vervoernetwerk is dat tramnet ook voor Randstadrail van groot belang, maar wij werken fasegewijs. Daarbij merk ik op dat er in de ruimtelijke ordening rekening mee moet worden gehouden. Nogmaals, de Hofpleinlijn als lightrailsysteem is alleen interessant als er woningen aan liggen. Dat betekent dat daarvoor keuzen moeten worden gemaakt in de ruimtelijke ordening. Als de lijn tussen de kassen doorloopt, zullen er weinig mensen in zitten. Wij trekken vreselijk hard aan het HOV Eindhoven. Het gaat om een ICES-project. Sinds de begrotingsbehandeling is de verkenningsfase afgerond. Thans is afronding van de planstudie aan de orde. Ik ben bezig met te bekijken hoe ik het project goed in het MIT 1999 kan inpassen. Wij hebben nog 40 mln. nodig en het is absoluut niet de bedoeling dat dit project vertraagd wordt.

De heer **Leers** (CDA): Dan dreigt er toch een misverstand te ontstaan. In antwoord op een schriftelijke vraag staat er namelijk dat het minstens

vijf jaar opgeschoven zou worden. U noemt daar met name het HOV Eindhoven. En dat vond ik verbazingwekkend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het project Eindhoven vraagt regelmatig om bijstelling, omdat iedereen ermee bezig is. Inmiddels zijn er wat meer financieringsbronnen en daarom denk ik dat dit antwoord nu achterhaald is. Daarom zeg ik het hier ook nog een keer: wij willen dat dit project geen vertraging oploopt. Ik ben er namelijk van overtuigd dat dit een zeer interessant project kan zijn om te laten zien dat busvervoer niet zo maar busvervoer meer is, maar ook iets moderns is. Ik ben er zo in geïnteresseerd, omdat het ook wel eens interessant zou kunnen zijn voor andere grote of middelgrote steden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zegt in de schriftelijke antwoorden: de uitvoering zal echter met de huidige middelen minimaal vijf jaar op zich laten wachten. Nu zegt zij evenwel dat er wel middelen zijn en dat er dus snel mee begonnen zal worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: We zoeken naar middelen. Ik heb goede hoop dat wij dit project gewoon in het MIT 1999 kunnen opnemen. Ik kom op de Benelux-metro in Rotterdam. Mijns inziens zijn de problemen op dat punt grotendeels opgelost. Voor 1997 is het geld beschikbaar. Voor 1998 en 1999 heb ik nog een inpassingsprobleem. Ik heb daar zelf een voorlopige voorziening voor getroffen op mijn begroting, zodat de Benelux-metro conform de planning doorgang kan vinden. Het lastige is dat het betalingsritme uit de rijkskas van een andere omvang was dan door de gemeente Rotterdam voorzien. Dat is overigens ook een van die problemen waar wij verder over zouden moeten spreken met elkaar. Wij hebben nog nooit een afspraak over dit soort dingen gemaakt. Wat dat betreft, vind ik de gedachte van een enkel lid om voor de toekomst budgetafspraken te maken, nog niet zo gek. Misschien moeten wij dat wel meer doen dan over projecten. Vervolgens kom ik op een groot aantal wegenprojecten. Ik begin met de N201 bij Uithoorn en het gebruik van de sluiproutes. Uit het MER-onderzoek blijkt dat een omleiding

van de N201 bij Uithoorn geen structurele oplossing zal bieden voor de bereikbaarheids- en de leefbaarheidsproblemen in het plangebied. Dat resultaat was de aanleiding voor het opstellen van het Masterplan 201. Voorgesteld wordt nu om de problematiek integraal op te pakken, in die zin dat het doorgaande verkeer moet worden afgewikkeld op het rijkswegennet en dat de mogelijkheden van het openbaar vervoer optimaal worden benut. De oplossingsrichting die nu aan de orde is, namelijk het verleggen van tracé van Aalsmeer tot Uithoorn, is planologisch trouwens nog verre van obstakelvrij. Dat is de reden waarom het project nog helemaal niet naar de realisatiefase kan.

De heer **Leers** vroeg wie bij railpersonenvervoer de prioriteiten en de realisatiefase bepaalt. De prioriteiten met betrekking tot het railpersonenprogramma oftewel het tweede tactisch pakket worden vastgesteld in overleg tussen het kabinet en de Staten-Generaal. Voor de concrete invulling van de prioriteitenstelling verwijs ik dan ook naar mijn antwoord over de prioritering met betrekking tot het TTP dat de Kamer vanmiddag heeft gekregen.

De heer **Leers** (CDA): Hoe kan het dan dat wij van de NS horen dat zij een aantal sporen die u redelijk urgent vindt en die u ook in het MIT handhaaft, niet urgent vinden en dat zij andere sporen die u bij wijze van spreken naar achteren schuift, wel urgent vinden? Zij zouden die zelfs veel liever hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar wij gingen er toevallig over. Als u vindt dat de spoorwegen een betere keuze maken, dan is dat aan u om te beoordelen. Ik heb u een voorstel gedaan voor dingen die volgens ons snel moeten gebeuren. En daar hoort Rotterdam-Alexander bij. Als u vindt dat het anders moet, dan is dat een zaak die hier besproken dient te worden. Als u zegt dat u de opvatting van de spoorwegen deelt, dan kan ik daarop reageren. Als de spoorwegen nu plotseling een andere opvatting hebben dan wij – dat verbaast mij overigens – dan is dat voor mij nieuw. Ik heb dat nog nooit gehoord.

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

ben niet de enige die daarmee geconfronteerd is. Waar het mij nu om gaat, is hoe wij ooit een heldere keuze kunnen maken uit de prioriteiten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u melden dat hetgeen ik u voorgesteld heb, op basis van de voorstellen van de spoorwegen is opgesteld.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij baseren ons op een schriftelijke reactie van de spoorwegen aan de Tweede Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wie zijn in dit geval de spoorwegen? RIB en NSR zijn tegenwoordig namelijk wel verschillende bedrijven.

De heer **Leers** (CDA): Ik denk dat het gewoon NS-reiziger was. NSR heeft ons een brief gestuurd en daarin gemeld dat wij een verkeerde prioriteitenvergorde hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is dan waarschijnlijk een andere club. Dat is een vervoerder.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb vorig jaar niet voor niets in een amendement voorgesteld om gelden uit dit trajectgedeelte te bestemmen als dekking voor het probleem bij Abcoude. Dus dit punt van discussie verbaast mij niet geheel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mij staat bij dat dit op aangeven was van ambtelijk V en W dat kennelijk nu zo is omgegaan dat het dit nu beschouwt als een prioritair project.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al vaker vraagtekens geplaatst bij de manier waarop u debatteert, mijnheer Van Heemst, maar dat geldt nu helemaal.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U moet niet iedere keer zo opgewonden reageren. U had een vraag gesteld. Het betreft een brief van 8 oktober van de NS onder het kopje Concerncommunicatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan lijkt het mij interessant als de NS ook een dergelijke brief aan mij stuurt. Tot nu toe baseren wij onze planning op datgene wat afgesproken wordt met Railinfrabeheer dat de planning voor de infrastructuur doet. Ik ga ervan uit, dat die planning gemaakt

wordt na consultatie van andere onderdelen van het concern. Zo werkt het gebruikelijk. Als daar wijzigingen in moeten komen, dan hoor ik dat graag. Ik ken die brief in ieder geval niet.

Vervolgens kom ik te spreken over het project Delft. Ik heb aan het begin van mijn betoog mijn prioriteiten aangegeven, namelijk "Samen werken aan bereikbaarheid", "Transport in balans", de Vinex-projecten en de PKB Schiphol. Ik vrees dat ik daaraan de komende jaren al mijn handen vol heb. De belangrijkste reden voor de spoortunnel in Delft is niet een vervoerskundige reden maar een inpassingsreden. Ik zie dat ook in. Dat is dus een heel vervelend probleem. Waar het echter om grote bedragen gaat, is het moeilijk om daaraan op korte termijn iets te doen. Ik ga er overigens wel van uit, dat de verkenning over de spoortunnel Delft in 1998 kan plaatsvinden, nadat in de Tweede Kamer is gesproken over het inpassingskader. Het ligt niet voor de hand om over Delft te praten als het spelregelkader voor inpassingen ten principale überhaupt nog niet aan de orde is geweest. Als ik prioriteiten moet stellen, kom ik helaas tot de conclusie dat dit project voorlopig nog niet aan de beurt is. Als er mogelijkheden zijn om zeer veel te doen met private financiering dan valt daarover natuurlijk altijd te spreken. Wij moeten elkaar echter niet wijsmaken dat meestal het grootste deel van de projecten op die manier betaald kan worden. Als het gebeurt, is de bijdrage uit de private financiering tot nu toe zeer bescheiden. Ik noem Sijtwende als voorbeeld, waarbij een bedrag van 30 mln. uit de private sfeer afkomstig is voor dat project. We moeten dan ook niet denken dat we daarmee het financiële probleem gemakkelijk kunnen oplossen.

De heer **Leers** (CDA): Waar u zo-even op mijn vorige vraag zei dat de Kamer de prioriteit bepaalt in verkeer met het kabinet, dan moet ik u die uitspraak ook voorhouden waar het de spoortunnel Delft betreft. Hoe vaak zijn daarover al niet moties ingediend? Er is ook vele malen over die tunnel gesproken met elkaar. Dat instrument wordt inmiddels zo bot als wat. Het blijkt geen enkele zin te hebben om er met u over te praten. Ik krijg inderdaad het gevoel dat er

sprake is van een "killing me softly". Ik vind het 19de-eeuws wat er op die plek gebeurt. Ik vind het onbegrijpelijk dat wij bij u geen greintje begrip ondervinden om dat project te realiseren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb u vandaag over vrijwel alle projecten horen vragen om versnelling, waaronder dit project, maar ook de Hanzespoorlijn, de Zuiderzeespoorlijn en wel twintig andere projecten. Dat kunt u dus ook niet allemaal betalen, zeker niet met uw verkiezingsprogramma, tenzij u die tunnel ad 750 mln. uit de private financiering weet te realiseren. Uiteraard moeten wij wel verder gaan praten over die tunnel, maar laten wij de mensen ook niet wijsmaken dat het op heel korte termijn te financieren zal zijn. Dat geld is er niet. En ik ga ze dat dus ook niet beloven. Als u vindt dat het wel snel moet, dan moet u aangeven wat dan allemaal niet moet.

De heer **Leers** (CDA): Ik dacht dat vandaag ook gedaan te hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog niet veel gehoord.

De heer **Leers** (CDA): Ik noem de HSL, de Betuwelijn, de Westerschelde-oeververbinding, het project Duurzaam veilig en de Vierde nota waterhuishouding. Ik heb daarbij ook de argumenten aangegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U vindt dus dat er maar niets meer aan grote projecten moet worden gedaan en dat alles naar de projecten toemoet die u voorstaat. Dat is een keuze die u mag maken. Ik heb u qua bezuinigingsvoorstellen alleen maar heel bescheiden voorstellen horen doen. Wat betreft die tunnelkosten zullen wij in het stedelijk gebied volgens mij toch ver boven het miljard zitten. Dat hebben uw voorstellen vandaag niet opgeleverd. Als ik hoor welke versnellingen u allemaal wilt, heeft u wel voor 3 à 4 mld. gevraagd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben afgesproken dat wij bij het afwegingskader een aantal projecten op een rij zouden zetten en een prioriteitsvolgorde zouden opstellen, met een budget daaraan vast. Ik neem aan dat de spoortunnel Delft

een van de bouwstenen zal zijn. Er zijn initiatieven vanuit de regio en vanuit Delft zelf om private financiering tot de mogelijkheden te laten behoren. Er ligt een motie, waarin wordt gevraagd om in overleg te treden met de gemeente over deze voorstellen. Er zijn ook concrete aanbieders. Is de minister van plan om op korte termijn dat overleg te starten, nog voordat wij met het afwegingskader infrastructuur aan de gang gaan? Dat was namelijk de intentie van de motie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij doen de IBO rond het afwegingskader. Er is nog niet afgesproken dat er geld voor komt. Dat is uw opvatting en dat mag uw opvatting zijn, maar ik ben nog lang niet zover. Het gaat dan om de vraag hoe je het gaat doen en wat je uiteindelijk kiest als scenario voor de toekomst. Dan moet je bepalen of je daar een los budget bij wilt of niet. Zover ben ik echter nog helemaal niet. Volgend jaar wordt de verkenningstudie verricht. Natuurlijk zullen wij daarover spreken met de gemeente, c.q. met private investeerders. Ik ben dol op al die private investeerders. Het rare is echter dat zij zich overal melden, behalve bij mij. Het is buitengewoon interessant, maar ik heb nog geen concrete aanbiedingen gehoord, waarbij wordt gezegd: wij zullen dat wel even voor u opknappen en het kost u geen cent of een zeer bescheiden bedragje. Wij zullen echter juist bij die verkenningstudie de mogelijkheden van private financiering bekijken. Ik ben zeer voor private financiering en ik zou willen dat wij het veel meer deden, maar het is wel ietsjes gecompliceerder dan sommigen, ook in de maatschappij, denken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter!

De **voorzitter**: Met alle respect, maar het is nu zes uur. Ik hoop dat de minister om half zeven haar beantwoording kan beëindigen. Dan hebben wij nog een kwartier voor waarschijnlijk alleen het indienen van moties.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U heeft gelijk, voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Er is gevraagd waarom Leiden-Woerden nog niet integraal is opgenomen in het MIT. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de baanvakken Leiden-Alphen aan de Rijn en Alphen aan de Rijn-Woerden. Leiden-Alphen maakt onderdeel uit van de verkenningstudie regionale rail, de lightrail Gouda-Alphen-Leiden en verder. In dat kader zullen er infrastructurele maatregelen komen. Daar kan ik nu niet op vooruit lopen. Aan spoorverdubbeling tussen Alphen en Woerden is in het tweede tactisch pakket nog geen prioriteit geschonken.

Over het station Reeshof het volgende. In overleg met RailNed wordt een maatstaf ontwikkeld als handreiking bij de beoordeling van nieuwe stations. Bij die beoordeling zijn met name van belang de vervoerwaarde van het station zelf, de inpasbaarheid van de bediening van het station – je moet er natuurlijk wel kunnen stoppen binnen de dienstregeling – het bedrijfseconomisch rendement voor de vervoerder en de bouwkosten van het station. Over ongeveer een maand is het rapport van RailNed afgerond. Het rapport bevat niet alleen deze maatstaf, maar ook een 40-tal potentiële stations. Ik wil het rapport bestuderen en zal de Kamer begin 1998 mijn oordeel daarover kenbaar maken. Ik zal dan ook een oordeel geven over de stations die in het rapport zijn beoordeeld. Ik zal overigens bij de beoordeling van de stations niet alleen aandacht schenken aan de kwantitatieve beoordelingscriteria, maar ook aan kwalitatieve aspecten, zoals het bestaan van bijvoorbeeld een bestuurlijke afspraak over de opening van een station of de komst van een transferium daarbij. Ik ga er ook van uit dat ik aan de hand van het rapport van RailNed een onderscheid kan maken tussen stations die goed, redelijk of slecht scoren. Wij moeten zorgen dat daar afspraken over worden voorbereid. Over de 25 kV het volgende. Ik ben het met de Kamer eens dat het nodig is om de tractie-energievoorziening op het spoorweg te verbeteren. Overigens is er inderdaad geld gereserveerd voor het 1500 V-systeem. Ik doe dat, omdat ook het 1500 V-systeem bijgehouden moet worden en ook opgeknapt moet worden, zeker zolang wij nog geen 25 kV-systeem hebben. Ik durf u te garanderen dat wij dat de eerstko-

mende jaren nog niet zullen hebben. Wij zijn nu aan het bekijken wat het beste is: het bestaande 1500 V-gelijkstroomsysteem versterken of overgaan op 25 kV. Bij het 25 kV-systeem zijn verschillende opties mogelijk: snel en langzaam. De Kamer moet zich goed realiseren wat voor problemen ik veroorzaak als ik snel ga, maar als het langzaam gebeurt, is het ook niet eenvoudig. Het is een buitengewoon gecompliceerde materie, omdat het ook iets te maken heeft met het materieel. Wij zijn hierover in overleg met de spoorwegen en ik hoop dat wij begin 1998 het een en ander hebben afgerond. Het klopt dat ik heb geprobeerd om het eerder te doen, maar het blijkt een zeer gecompliceerd probleem te zijn waarop geen eenvoudig antwoord te geven is. Bovendien kost het veel. Over Nijmegen, Venlo en Roermond is afgesproken dat het in 1998 ter hand zal worden genomen. Over de weersgevoeligheid van de NS wil ik niet zo ver gaan als de heer Van Heemst. Het lastige is namelijk dat alles wat wij hier zeggen, wordt uitvergroot, terwijl ik van heel veel klanten van de NS gelukkig hoor dat de trein in elk geval betrouwbaarder is dan de auto, zeker als zij naar de stadsgewesten gaan.

De heer **Leers** (CDA): Wat voor auto rijdt de minister?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik sta vaak stil voordat ik de stad inrijd en ik vrees dat dit bij de heer Leers ook het geval is als hij met de auto gaat, maar ik heb begrepen dat hij meestal met de trein gaat. Hij is meestal wel op tijd. Ik constateer dat de meeste mensen die met de auto komen, in elk geval te laat als zij in de spits komen, of zij moeten nog veel vroeger van huis. Op dit moment wordt door NS rail infrabeheer gestudeerd op oplossingen om de weersgevoeligheid van het spoorwegnet te verminderen. Het uitzetten van de sporen bij grote hitte schijnt nu voor een flink deel onder de knie te zijn door steeds meer te werken met elastische lassen in het langgelaste spoor. Bovendien wordt er op het ogenblik ook al landelijk wisselverwarming toegepast om wissels ijzel- en sneeuwvrij te houden. Het gaat dus de goede kant op, maar deze dingen kosten natuurlijk ook tijd en geld.

In MIT-vraag 68 heb ik beantwoord hoe het staat met de treinen tussen Den Haag en Rotterdam. Bij de aanleg van spoorinfrastructuur proberen wij natuurlijk om een afweging te maken tussen de belangen van een efficiënt bouwproces en die van de vervoerders bij een zo ongestoord mogelijke dienstuitvoering. Het aantal buitendienststellingen neemt toe, ook vanwege de verscherpte veiligheidseisen. Daar heeft de Kamer vaker over gesproken. Er hebben behoorlijk wat ongevallen plaatsgevonden met spoorwegwerkers en daardoor zijn veiligheids-eisen aangescherpt, maar dat heeft wel weer gevolgen, ook voor de mogelijkheden rond de bouw. Op dit moment is Railned doende om met vervoerders en rijksoverheid als verantwoordelijke voor de railinfrastructuur te komen tot een nog beter gepland proces van buitendienststellingen, waarbij vervoer- en aanlegproces beter op elkaar worden afgestemd. Ik verwacht dat ik in het tweede kwartaal van 1998 resultaten krijg voorgelegd aan de hand waarvan richtlijnen kunnen worden bepaald. De aanpak van de A4 Leiderdorp blijft binnen de wettelijke normen. Die keuze is gemaakt en er is besloten voor een verbreding tot twee maal drie stroken en er is een reservering voor vier maal twee stroken. Ik heb ook geen budget voor een langere tunnelbak. Overigens is er in deze begrotingsperiode nog geen dekking voor de gekozen variant gevonden, dus er was niet meer geld gereserveerd dan nu wordt besteed. Mevrouw Verbugt vroeg of de intentie is om Amsterdam-Almere in 2007 gerealiseerd te hebben. Die heb ik in SWAB geformuleerd en bij die intentie blijf ik. Daarom stel ik een hoge prioriteit als er meer geld komt voor infrastructuur bij SWAB-projecten. Gevraagd werd of ik kon toezeggen dat de verkenningstudie voor de A1 mag worden doorgeschoven naar de planstudietabel. Het is de A1 en het betreft een achterlandverbinding, dus dat gebeurt. Ik verwijs hiervoor naar mijn brief van de afgelopen week waarin de SWAB-verkenningen zijn genoemd. Gevraagd is of er sprake is van een vertraging bij de inpassing van de A2 bij Utrecht en Leidsche Rijn. Van die vertraging is mij niets bekend.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De regio is uitermate ongerust hierover. Ik vermoed dat er dan iets mis is met de afstemming.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zullen er dan goed met elkaar over moeten spreken. Er is gesproken over de A2 en de omleiding door Duitsland. Het is jammer dat de informatie over dat project zo verminkt in de krant is gekomen. De Kamer geeft mij nu de gelegenheid, dat recht te zetten. Ik denk dat bedoeld wordt op de Centrico-pilotprojecten. Zij gaan volgend jaar van start en worden nu voorbereid. Het proefproject dient wel in het juiste perspectief gezien te worden. Het is zeker niet de bedoeling om bij stremmingen op de A2 tussen Eindhoven en Maastricht het verkeer via Duitsland om te leiden. Dat is natuurlijk idioot. Wel is het in die situatie nuttig om het vrachtverkeer, want daar hebben wij het voor het grootste deel over, naar bijvoorbeeld Keulen op zo'n stremming te wijzen, waardoor zij een route zonder problemen kunnen kiezen. Het is heel goed denkbaar dat zij een route via Koch en de Betuwe volgen of via Venlo naar Keulen. Zij moeten dan wel vroegtijdig weten wat er aan de hand is. Informatie in een ruime cirkel rond het probleemgeval, bijvoorbeeld informatie over de weg rond Keulen is belangrijk, omdat het landsgrensoverschrijdend verkeersmanagement betreft met uitwisseling van gegevens. Wij zijn dus bezig met het verstrekken van grensoverschrijdende verkeersinformatie. Ik vind dat een heel interessant project. Wij zullen echter niet mensen honderden kilometers laten omrijden om binnen Nederland hun bestemming te laten vinden. De studie naar de A2 en de ruit bij Eindhoven loopt. Het streven is erop gericht, de trajectnota in het voorjaar van 1998 ter inzage te leggen. Gevraagd is of er nog nieuws komt over de A4 en Midden-Delfland. Aan het einde van de zomervakantie dacht ik een mooie stap voorwaarts te kunnen maken toen de zomerse overpeinzingen verschenen. Maar niks is veranderlijker dan deze regio. Zij zijn inmiddels met herfst-overpeinzingen verdwenen. Daardoor wordt het project ook weer duurder. Wij zoeken nog steeds samen. Ik heb tot nu toe niet iets gekregen dat mij behulpzaam is.

De heer Van Heemst heeft in dit verband gesuggereerd dat het misschien verstandig is, wegen voortaan aan private financiers of private exploitanten te laten en de inpassing door de overheid te laten betalen. Ik moet zeggen dat ik niet veel voel voor de gedachte dat wij delen van een infrastructuur aan private exploitanten geven omdat anders het project te duur is. Dat heeft heel gevaarlijke kanten. Misschien moeten wij die discussie eens wat intensiever voeren als het inpassingskader gereed is en daarover gesproken wordt. Ik heb het gevoel dat als je niet oppast, wij zo het hele land hebben belegd met allerlei tolwegen omdat op stukjes van die wegen een inpassingsprobleem opgelost moest worden. Daar heb ik nogal wat problemen mee. Ik vrees ook dat als je bij een stuk daarvoor kiest, de precedentwerking zeer groot zal zijn. Ik ben er zeer voor, de mogelijkheden van exploitatie en financiering op een private wijze van delen van de infrastructuur verder te bekijken. Dat moet wel binnen allerlei publiekrechtelijke voorwaarden gebeuren. Dat debat hebben wij eerder met elkaar gevoerd. Als dat kan, ben ik daarvan een groot voorstander. Ik zie wel zeer grote problemen, omdat wij helaas een wegennet hebben met veel afslagen. Als het zou kunnen, moeten wij dat idee zeker niet weggooiden. Ik heb er echter grote moeite mee om hap-snap dit soort dingen te doen omdat wij met een stukje weg een financieel probleem hebben. Daarvoor is nog geen goede oplossing gevonden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Die precedents zijn er toch allang? Ik denk aan de verschillende toltunnels die er zijn of nog komen, bijvoorbeeld bij de Westerschelde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, tot nu toe is de redenering dat hoogprioritaire wegen gewoon door het Rijk gefinancierd behoren te worden. Als er absoluut geen prioriteit door het Rijk gesteld wordt en er is iemand te vinden die het wil doen, dan is dat prima. Bij het JOV speelt iets anders. Daarbij is sprake van een vervanging voor het veer. Zo zijn er wel meer projecten geweest. Maar hoogstprioritaire achterlandverbindingen c.q. hoofdtransportassen gaan wij nu niet plotseling op

een andere manier financieren. Daarvan ben ik geen voorstander. Over de A4 bij Klaaswaal en Hoogvliet is in het kader van de Vinex-actualisatie besloten dat een procedure voorlopig niet aan de orde is. De ontsluiting van de Hoekse Waard is in elk geval tot ruim 2010 verzekerd. Het is een onderwerp dat in de volgende ronde weer aan de orde moet komen als het gaat over de nota Leefomgeving tot 2030 en wat ons betreft bij het SVV 3.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik herinner mij dat de minister vorig jaar heeft gezegd dat zij overleg zou voeren met haar collega van VROM over de actualisatie van de Vinex. Die zou toen een jaar op zich laten wachten. Dat jaar is inmiddels verstreken. Ik verwacht dus eigenlijk op korte termijn een voorstel en wil niet wachten op een nota Leefomgeving tot 2030.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zojuist gezegd dat wij in dat kader hebben besloten om het niet te doen. De Kamer krijgt binnenkort de actualisering van de Vinex. Daarin zal het niet opgenomen zijn. Daarover zal natuurlijk nog verder gediscussieerd worden.

De heer Leers heeft met betrekking tot de A4 Burgerveen-Leiden gesproken over een optimalisatie. Die zit al als optie in het ontwerp-tracébesluit. Die optimalisatie is voor Leiderdorp een verbetering, maar voor Leiden een beperkte verslechtering, omdat de korte bak dan in feite wat opschuift. Ik kan hier dan ook pas definitief een besluit over nemen nadat ik met Leiden en Leiderdorp heb gesproken. Dat overleg loopt nu in het kader van het ontwerp-tracébesluit dat inmiddels ter visie is gelegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is dat niet te laat? Het OTW is reeds ter visie gelegd en vervolgens vindt het overleg pas plaats.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In het OTW zijn verschillende opties opgenomen. Wat in de ene gemeente een voordeel oplevert, levert in de andere gemeente een nadeel op. Daar moeten wij dus nog verder met elkaar over spreken. Mevrouw Verbugt heeft gesuggereerd dat er een marge zou zijn binnen het huidige budget. Ik vrees dat dit niet het geval is. Als er

uiteindelijk bij de aanbesteding sprake is van voordelen, dan kun je nog kijken wat je verder aan optimalisatie moet doen. Ik ben echter nog niet erg hoopvol dat dit zo is. Zoals ik al zei, die 1185 mln. is ook nog niet gefinancierd. Een ander punt is de A11. Een van de woordvoerders heeft gezegd dat de regio van plan is om voor te financieren. Er is gevraagd of ik mogelijkheden zie om daar iets mee te doen. Ik heb daar iets over horen verluiden, maar er heeft mij nog geen formeel verzoek daartoe bereikt. Wij hebben informeel aangegeven dat daar natuurlijk wel een paar voorwaarden bij horen. Het zal dan om het volledige bedrag gaan en er zal ook geen sprake kunnen zijn van rentevergoedingen op het voorgefinancierde bedrag. Het lastige is dat ik op dit moment nog geen zekerheid kan geven over de termijn waarop terugbetalen aan de orde is. Daarom is een discussie over voorfinanciering ook zo moeilijk. Je kunt voorfinanciering eigenlijk pas regelen op het moment dat de financiering geregeld is. Wij hebben de financiering voor dat stuk van de A11 nog niet rond. Dat maakt het nu dus moeilijk. Nogmaals, ik heb dat in deze periode ook nog niet geregeld.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik daaruit afleiden dat de minister zelfs niet uitsluit dat het nog verder opschuift dan 2002?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat: na 2002. En dat is na 2002. Er staat niet in 2002.

De heer **Leers** (CDA): Dus dat kan ook 2005 zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij plannen nu concreet voor de periode 1998 t/m 2002. Onder verwijzing naar de vroegere MIT-systematiek, merk ik op dat in het lijstje na 2002 veel meer staat dan waarmee wij in de periode daarna met het huidige budget kunnen beginnen. Dat is dus het lastige. Er is gesproken over afspraken. Ik word wel geconfronteerd met een beperkte financiële ruimte. En dan moet ik dus keuzes maken. Voorzover ik weet, had de toezegging van mevrouw Kroes overigens betrekking op het Gouwe-aquaduct. En dat is op dit moment in uitvoering. De heer Leers heeft gesproken over het Westland. Hij heeft gesproken

over de tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland en over de samenhang tussen de Oranjetunnel en de N54. Volgens de planning worden de verkenningen met betrekking tot die infrastructuurprojecten voor de zomer aangeboden, terwijl de PKB/MER-procedure voor de Tweede Maasvlakte nog moet starten. De zogenaamde Oranjetunnel was een van de vier varianten die in het kader van de Maasvlakte-Ridderkerk-corridor is meegenomen. Die variant is echter niet meer aan de orde. In het kader van MARICOR is gekozen voor een verbreding van de A15 Vaanplein en een verbreding van de Benelux-tunnel. Dat deel is nu dus niet meer aan de orde.

De heer **Leers** (CDA): Er komt straks bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte een enorme druk op het wegensysteem. De lijn van Hoek van Holland naar Engeland zal in toenemende mate gebruikt worden door het vrachtverkeer. Dan zit de minister wel met een probleem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn bezig met de studie van het gebied boven het Noordzeekanaal. Die verkenningen worden mij aangeboden voordat de PKB-Maasvlakte in de besluitvormingsfase komt. Voor de ontsluiting van de Maasvlakte op zichzelf is in de MARICOR-studie voor een andere variant gekozen.

Over de N22 heb ik inzake het onderliggend wegennet van Schiphol al gesproken. Dat net heeft wat mij betreft een hoge prioriteit.

De heer **Leers** heeft gesproken over de A7, Assen-Gieten. Er is een analyse van de verkeersveiligheidssituatie gemaakt. De voornaamste conclusie is dat de verkeersveiligheid het beste verbeterd kan worden door een herinrichtingsmaatregel op het bestaande tracé. Daarover zijn overigens al een aantal afspraken met provincie en gemeenten gemaakt. Daarom is het tracé ook niet in de verkenningen opgenomen. Bij de N33 is gevraagd of ik bereid ben tot onderzoek voor de capaciteitsproblemen op de lange termijn. Voor het gedeelte Spijk-Eemshaven heb ik inmiddels besloten tot ombouw tot een volwaardige autoweg. Voor dat gedeelte is in elk geval tot het jaar 2015 voldoende capaciteit aanwezig. De provincie is gestart met een

onderzoek naar de capaciteit van het overige gedeelte van de Rijksweg 33. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zullen wij met de regio afspraken maken over het vervolg. Zover is het nog niet.

Over de A50 kan ik mij op zichzelf de teleurstelling voorstellen. Van beduvelen is echter geen sprake. Overigens zeg ik er nu onmiddellijk bij dat er blijkbaar iets erg bureaucratisch is gebeurd. Er is blijkbaar inderdaad een rekening verstuurd. Morgen komt Brabant met mij praten. Ik zal dan uitleggen dat dit toch niet geheel de bedoeling kan zijn. Het is overigens zo dat de situatie rond de A50 niet door mij is ontstaan. Ik heb helaas geen middelen of mogelijkheden om de zaak terug te draaien. De heer **Van Heemst** zegt dat vorig jaar iets anders is bedoeld. Ik heb die andere bedoeling vorig jaar dan niet goed begrepen. Helaas is het nu wel gebeurd. Dat betekent dat de aanleg vertraagd wordt. Ik zou met de huidige middelen ook niet weten hoe ik dit terug kan draaien. Ik zou het niet weten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Er is gevraagd in welke mate de middelen die zijn gemobiliseerd voor Duurzaam veilig zijn belegd met toezeggingen of verplichtingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is inmiddels een convenant gesloten rond Duurzaam veilig met provincies en gemeenten. Daarbij speelt het bedoelde gedrag natuurlijk een belangrijke rol.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er ligt inmiddels een amendement van het CDA over de A50. Kan de minister hierop reageren? Dat is ook bepalend voor de tweede termijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over alle amendementen bij het FES heb ik bij interruptie al een mening gegeven. Ik vind amendementen over het FES die zijn ingediend bij de begroting Verkeer en Waterstaat echt onaanvaardbaar. Het zou dan tenminste behoren te gebeuren in het bredere kader van het FES. Ik heb begrepen dat de FES-begroting hier nog niet eens aan de orde is geweest. Wellicht komt die hier niet eens aan de orde. Bovendien hecht ik zeer aan een integrale besluitvorming rond de Missiebrief. Dat betekent dat zaken er zomaar even

uithalen niet aan de orde is. Voorzover ik kan overzien, voldoet de A50 al helemaal niet aan de FES-criteria. Daar ligt het probleem. Daarom vind ik deze amendementen echt niet aanvaardbaar.

De heer **Leers** (CDA): En als het geld geormerkt wordt vanuit het FES naar het Infrafonds? In het Infrafonds zitten veel projecten die wel voldoen aan de criteria van het FES. Daarmee wordt de ruimte van het Infrafonds vergroot en komt er meer kans voor dit soort projecten. Daar kan de minister toch geen bezwaren tegen hebben?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er bezwaar tegen dat het hapsnap gebeurt. Wij zijn bezig met het stellen van prioriteiten in het kader van de investeringsbehoeften voor de komende periode. Ik heb aangegeven waar wat mij betreft de grootste pijnpunten zitten. Die onderschrijven de woordvoerders waarschijnlijk ook allemaal. Ik noem de Vinex-projecten, de Schiphol-PKB en een aantal andere zaken. Het voorstel van de heer **Leers** gaat mij te snel. Ik wil het integraal doen bij de Missiebrief. De heer **Leers** mag daar een andere opvatting over hebben. Voor mij is die niet aanvaardbaar.

De heer **Leers** (CDA): Ik trek de ultieme consequentie. Als de Kamer zegt dat het onaanvaardbaar is en ongewenst, kan de Kamer een motie bij de minister neerleggen. Zij zal daar dan niet aan kunnen voldoen. De minister legt de motie dus naast zich neer. Dat voorspel ik haar bij deze. De ultieme consequentie voor de Kamer is dan het aannemen van een amendement. Dat is de enige manier om alsnog het geld te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb mijn opvattingen gegeven. Als de heer **Leers** het anders wil, is dat ontzettend interessant, maar hij brengt daarmee de financiering van al het andere ook niets dichterbij. Laat ik wat de A73 betreft beginnen met het telefoontje van de heer **Wallage**. De discussie over de Waalsprong moet nog wat breder gevoerd worden. Misschien kan hij ook eens met het ministerie van VROM bellen. Er zal uiteindelijk principieel gekozen moeten worden wat men in de sfeer van de

ruimtelijke ordening wil. Daar moet wel naar gekeken worden. Dit project is niet in het SVV opgenomen, dus ik kan op dit moment formeel niets doen. Wij hebben afgesproken, dat de provincie de doortrekking van de A73 in het kader van de studie naar de extra Waal-overschrijdende capaciteit bestudeert. Wij werken daaraan mee in die zin, dat de provinciale studie wordt uitgevoerd in afstemming met de rijksstudie naar de verbreding van de A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk, zodat wij voor het hele gebied een plaatje krijgen voor de toekomst. Begin 1998 krijgt de Kamer een geactualiseerde kostenberekening voor de A73 op de oostoever. Er zijn nu nog veel te veel fluctuaties. Soms denk ik dat het wel zal meevallen; soms denk ik: het valt tegen. Ik wil alles op een rijtje hebben, ook wat betreft de kosten rond veiligheid enz. Ik ben voornamelijk niet van plan terug te gaan op de westoever, want dat levert in elk geval vertraging op. Ik zoek binnen het budget, of althans met zo min mogelijk overschrijding van het budget, een oplossing voor rijksweg 73. Het tracé op Zwols grondgebied van de N35 wordt in de verkenningentabel opgenomen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Is dat een concrete toezegging van de minister?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een concrete toezegging. Overigens is het tracé er in eerste instantie mede op verzoek van Zwolle uitgegaan. Inmiddels is de situatie ook anders. Eerlijk gezegd heb ik het gevoel, dat wij het tactische pakket voor de binnenvaart al een beetje hebben, ook naar aanleiding van de gesprekken die wij er met het COV over voeren. Het COV heeft voor nu een soort tactisch pakket opgesteld voor containervervoer en bulkvervoer. Wij hebben daar net met elkaar over gesproken. Hoewel er wel wat verschillen in het uitvoeringstempo zijn, blijkt dat het pakket dat het COV heeft gepresenteerd en het MIT heel goed op elkaar aansluiten. Daar moeten wij dus maar mee doorgaan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat het tempo van het COV wel degelijk wat hoger ligt en dat er voor de komende drie jaar minimaal 200 mln. extra bij zou moeten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is pas een probleem met de financiering na 2000.

Wij hebben afgesproken dat wij de normen voor de brughogten nader met elkaar onderzoeken. De normen van de afmetingen van de sluisen neem ik graag in dat onderzoek mee. Wij moeten wel oppassen dat straks in dit land niet één brug meer kan worden aangelegd, omdat de gewenste brughoogte inmiddels tot in de hemel is gerezen. Wij moeten wel een beetje realistisch zijn. Ik heb een in mijn ogen vervelende discussie over rijksweg 31 gehad. Eerst werden allerlei afspraken met de binnenvaart gemaakt over een pijlerloze brug. Daarna moest er een pijler in omdat er anders 's nachts geen bijzonder bedrijfsvervoer kon plaatsvinden. Nu is de pijler plotseling weer geen probleem. Dat vind ik geen goede gang van zaken. Voor de Maas accepteert men brughogten van 9,30 meter, maar op andere plaatsen wil men plotseling meer dan tien meter. Daar moet helderheid over komen. De provincie zal eind dit jaar gereed zijn met de studie naar de toe te passen saneringsvariant voor de Koornwaard. Onder meer afhankelijk van de te kiezen variant zal worden besloten of het tracé van de Zuid-Willemsvaart wordt verlegd door de Koornwaard. Ik hecht groot belang aan het actieplan binnenvaart in Noord-Nederland, onder andere vanwege de samenhang met de verruiming van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. De investeringen daarin komen eigenlijk alleen tot hun recht als de zijtakken ook goed aangesloten worden. Eind november zal er een overleg zijn tussen de provincie, de gemeenten en het regionale bedrijfsleven. Ik zie het resultaat daarvan graag tegemoet. De heer Van Heemst heeft gevraagd of het speciedepot niet een deel van de problemen vormt. Dat is zo. Als in 1998 het depot IJsseloog in het Ketelmeer klaar is en als later het depot in het Hollands Diep klaar is – dat zal vanwege allerlei problemen nogal wat later zijn – zijn de beschikbare middelen nagenoeg uitgeput. De voorbereiding van meer stortcapaciteit zal natuurlijk binnen de budgettaire mogelijkheden met kracht ter hand worden genomen. De prioriteit voor vaarwegen is uiteindelijk mede afhankelijk van andere prioriteiten in het Infrafonds.

Er is geen onderuitputting bij de vaarwegen meer, dus wat dat betreft is er geen probleem.

Ik vind dat de discussie over "cut and cover" en boren gevoerd is. Er is een tracébesluit, klaar. Ik heb de reacties in de Kamer gehoord en het lijkt mij weinig zinvol, de discussie hierover opnieuw te starten.

De verkenning voor de aansluiting van de HSL met Breda gaat nu van start.

Dan is er nog gevraagd waarom de HST-oost in tegenstelling tot de HST-zuid wel over bestaand spoor zou kunnen. Ik vind het iets te makkelijk om te denken dat deze projecten ook maar enigszins met elkaar te vergelijken zijn. Het gebruik van het spoor tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam is van en volstrekt andere orde dan het gebruik van het spoor tussen Utrecht en de grens. Bij de tracékeuze voor de HSL-oost zal natuurlijk de vervoerswaarde van deze verbinding bepalend zijn. Ik zou erop willen wijzen, hoeveel vervoer er tussen Duitsland en Nederland is; ook die is van een iets andere orde. Het streven is, deze verbinding toch ook als substitutie voor het vervoer door de lucht te laten fungeren. Een definitief oordeel volgt in het kader van de planstudie voor deze verbinding. Wij kijken wel naar de mogelijkheden tot verdubbeling van het bestaande spoor, omdat die ook bruikbaar is voor het toenemende verkeer in het kader van Rail 21. En overigens zijn wij ook aan het bekijken, of het verkeer naar Berlijn via Duisburg zou kunnen worden geleid. Dat biedt wellicht ook nog mogelijkheden.

De exploitatieverliezen van de Thalys bedragen volgens een opgave van de NS 20 mln. op jaarbasis. Ik weet eerlijk gezegd niet, welke extra kosten de NS bij de jaar kaarten maakt, maar dat zal waarschijnlijk binnenkort wel weer in de Kamer besproken worden. En overigens behoren deze dingen natuurlijk tot de risico's van het vak. De NS wil ook steeds meer een onderneming zijn. Overigens zal de Kamer aan het eind van dit jaar een brief over de privatisering van de railinfrastructuur krijgen, dus over de mogelijke private exploitatie daarvan. Laat ik maar heel duidelijk zijn, ik ben vóór private exploitatie met deels private financiering. Ik ben geen voorstander van private financiering die

vervolgens door het Rijk moet worden terugbetaald.
Voorzitter! Ik meen dat ik hiermee de meeste vragen op hoofdlijnen heb beantwoord. Er waren wel heel veel detailvragen, maar als men iets gemist heeft, dan verneem ik dat graag.

De **voorzitter**: Gelet op het tijdstip stel ik voor, een eventuele tweede termijn alleen te gebruiken voor het indienen van moties, zo daar behoefte aan is.

De heer **Van Heemst** (PvdA):
Voorzitter! Daaraan voorafgaand zou ik met name aan mevrouw Van 't Riet als eerste indiener van de motie willen vragen, of zij vindt dat er voldoende klaarheid is gekomen over de manier waarop het kabinet daarmee wil omgaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! Ik heb in de toelichting op de motie uitgebreid aangegeven dat de Vinex-contracten nageleefd zullen moeten worden, met name op het punt van het openbaar vervoer. Wij willen het kabinet de opdracht geven, ook de jaartranche 1998 in te vullen, waarvoor wij een dekking hebben aangegeven. Bovendien dient het kabinet een structurele oplossing voor de komende jaren te zoeken. De minister reageert hier wel positief op, maar met mitsen en maren, omdat zij niet weet of dit past in de integrale afweging in het kader van het FES, omdat die een zaak van het kabinet is. Ik vind dat de Kamer duidelijk haar positie moet bepalen. Dat betekent dat de vertraging in deze projecten ongedaan gemaakt moet worden. Dat staat in de motie. Als de motie aangenomen wordt in de Kamer, is dat een steuntje in de rug voor de minister om dat te realiseren. Ik heb kennisgenomen van de reactie van de minister, maar de motie moet wat mij betreft aangenomen worden in de Kamer. Dan is het een opdracht aan het kabinet.

De heer **Leers** (CDA): De minister heeft al ondubbelzinnig laten weten dat het voor volgend jaar niets kan betekenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik helemaal niet gezegd.

De heer **Leers** (CDA): U hebt gezegd dat het kabinet in februari een

beslissing zal nemen over de FES-gelden. Voor de Vinex-locaties die volgend jaar...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zit toch ook een tranche 1998 in? Daar hebben wij het de hele tijd over gehad. Ik heb gezegd dat ik juist bij die besluitvorming zal bezien of en, zo ja, hoe wij de tranche 1998 een rol kunnen laten spelen, ook namens het kabinet.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De **voorzitter**: Gezien de tijd, blijft alleen de mogelijkheid over, indien gewenst, moties in te dienen. Omdat één lid vervroegd weg moet, heeft dat lid graag voorrang bij het indienen van een motie. Ik neem aan dat dit is afgesproken met de collega's.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De collega's hadden er inderdaad geen bezwaar tegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het SVV-2 verkeersveiligheid als uitgangspunt neemt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur;

overwegende, dat door tekorten op het investeringsprogramma rijkswegen de aanleg van de A11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven en de A59 Rosmalen-Geffen vertraagd is;

van mening, dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid de aanleg van de A11 en de A59 van groot belang is;

verzoekt de regering de vertraging in de aanleg van de A11 en de A59 ongedaan te maken en dit te financieren door een gedeelte van de FES-gelden in 1998 als voorfinanciering te gebruiken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Verbugt en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 5 (25603).

De heer **Leers** (CDA): **Voorzitter!** Ik heb drie moties aangekondigd, namelijk een motie over de tunnel in de HSL, een motie over het omvormen van de goederenlijn 11 en een motie over rijksweg 33, Assen Zuid-Eemshaven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de aanleg van de HSL onder het Groene Hart in de vorm van een boortunnel tot aanzienlijke meerkosten leidt;

constaterende, dat deze meerkosten voor een groot deel ten laste zullen worden gebracht van het zogenaamde Tweede tactisch pakket ten behoeve van de railinfrastructuur, waardoor de middelen voor de gewenste uitvoering van de railinfrastructuurprojecten ernstig worden bekort;

overwegende, dat de aanleg van een tunnel met behulp van de zogenaamde "cut-en-covertechniek" tot aanzienlijke besparingen kan leiden in de kosten;

van mening, dat deze te besparen middelen zouden kunnen worden ingezet ter verbetering van de ligging en de lengte van de HSL-tunnel en ter mitigering van de thans voorziene bezuiniging op de spoorinfrastructuur;

verzoekt de regering het besluit tot aanleg van de geboorde HSL-tunnel in het Groene Hart te heroverwegen en de voor- en nadelen van de verschillende tunneltechnieken opnieuw op een rijtje te zetten in het perspectief van de verbetering van de ligging en de mogelijke kostenbesparingen,

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 (25603).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het kabinet voornemens is een goederen-spoorverbinding tussen Antwerpen en Bergen op Zoom aan te leggen en dat hiertoe de Kamer is aangeboden de vierde partiële herziening van het tweede structuurschema Verkeer en vervoer;

voorts constaterende, dat de goederenlijn Antwerpen-Bergen op Zoom als project is opgenomen in de zogenaamde verkenningfase van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 1998-2002;

kennisnemende van de voordelen van de zogenaamde combiroadtechniek ten behoeve van het goederen-transport;

verzoekt de regering de toepassing van de combiroadtechniek te betrekken in de afweging met betrekking tot de uitvoering van deze nieuw aan te leggen goederenlijn,

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. 7 (25603).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat ten behoeve van de ombouw van rijksweg 33 tot volwaardige autoweg thans de tracéwetprocedure is opgestart;

van mening, dat onder andere door het groeiend vrachtverkeer zowel de congestie als de verkeersveiligheid in toenemende mate tot knelpunten zal leiden op deze enkelbaansweg;

constaterende, dat in het Langman-rapport de verbinding met de Eemshaven van grote betekenis voor de economische ontwikkeling van het noorden wordt beschouwd;

van oordeel, dat een gefaseerde verdubbeling op termijn noodzakelijk zal zijn;

verzoekt de regering de N33 in de

verkenningentabel van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 1998-2002 op te nemen,

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 (25603).

De heer Van Heemst (PvdA): Voorzitter! Ik wil een tweetal moties aan de collega's voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat door een combinatie van rijks- en private investeringen wellicht een hoogwaardige inpassing van infraprojecten kan worden bereikt;

overwegende, dat deze benadering op voor- en nadelen moet worden verkend, zodat kan worden beoordeeld of en, zo ja, in welke mate ze bruikbaar is te maken;

verzoekt de regering een dergelijke verkenning uit te voeren voor de spoortunnel Delft, de A4 Midden-Delfland en de A4 verbreding bij Leiderdorp en de Kamer over de uitkomsten ervan te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, Van 't Riet en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 9 (25603).

De heer Van Heemst (PvdA): Voorzitter! Mijn tweede motie heeft betrekking op de vaststelling dat om een aantal redenen de ruimte voor investeringen in spoor- en waterwegen ten behoeve van goederen een uitbreiding op termijn behoeft.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een maximale benutting van spoor- en waterwegen voor goederen-transport dringend gewenst is;

overwegende, dat op termijn de investeringen ten behoeve van rijksvaarwegen en railwegen voor goederenvervoer moeten worden uitgebreid;

verzoekt de regering aan deze prioriteit recht te doen bij de voorbereiding van het volgende MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 10 (25603).

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil de Kamer een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verdubbeling van het spoor Woerden-Geldermalsen vertraagd is;

overwegende, dat dit Randspoor-traject zeer kansrijk is en van belang voor een snelle ontwikkeling van lightrail;

verzoekt de regering de planning voor de spoorverdubbeling terug te brengen naar de planning van het MIT 1997,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid M.B. Vos. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (25603).

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Ik wil vier moties indienen. De wegenprojecten staan in de file om door te stromen naar het realisatieprogramma en ik wil in ieder geval een inspanning doen om te kijken of hier iets is te ritsen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er tekorten zijn op het investeringsprogramma voor rijkswegen, waardoor de verbetering van het onderliggend wegennet Schiphol is vertraagd;

overwegende, dat de bereikbaarheid van mainport Schiphol onder druk komt te staan en hiermee niet voldaan wordt aan uitgangspunten zoals zijn neergelegd in de PKB Schiphol;

verzoekt de regering de vertraging ongedaan te maken door een gedeelte van de FES-gelden te gebruiken voor de verbetering van het onderliggend wegennet Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (25603).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de aanleg van de A50 Eindhoven-Oss en de N57 Middelburg-Veersdam vertraagd is;

voorts constaterende, dat de voorgestelde planning niet overeenkomt met eerder gemaakte bestuurlijke afspraken;

van mening, dat deze afspraken door het Rijk moesten worden nagekomen;

verzoekt de regering een gedeelte van de FES-gelden te gebruiken om de vertraging in de aanleg van de A50 en de N57 ongedaan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (25603).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Mijn motie ten aanzien van de N33 is iets minder stellig dan die van de heer Leers en daarom ik zal haar toch maar indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de N33 een van de belangrijkste verkeersaders is in Noord-Nederland;

overwegende, dat de verkeersintensiteit op deze weg sneller toeneemt dan tot voor kort werd geraamd;

voorts constaterende, dat de verkeersveiligheid van de N33 tussen de A28 (Assen) en Veendam nu reeds ver boven de norm ligt;

nodigt de regering uit een verkenningstudie te starten naar de benodigde toekomstige capaciteit van de N33 en in het MIT 1999-2003 hierover te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (25603).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbende van plannen voor een ondergronds logistiek systeem bij Schiphol;

overwegende, dat private financiering voor dit project een meerwaarde zou kunnen hebben;

nodigt de regering uit te onderzoeken in hoeverre private financiering de realisatie en kwaliteit van dit project zou kunnen bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Van Heemst en Van 't Riet. Naar mij

blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (25603).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wat Zwolle betreft gaan wij uit van een toezegging, dus dat scheelt een motie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb drie moties. Een daarvan is eigenlijk een verlenging van de discussie die bij de algemene beschouwingen is gevoerd rond het combiroadproject. Toen is die motie aangehouden, maar ik wil die nu alsnog gewijzigd indienen. De eerste motie gaat over de Betuwelijn; u zult er niet verrast over zijn. Ik ben niet erg onder de indruk geraakt van het optimisme dat de minister uitstraalt over het spoorvervoer, maar wij moeten er later nog maar eens over praten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:
- rond de aanleg van de Betuwelijn vanaf Kijfhoek tot de Duitse grens nog grote onduidelijkheden en zekerheden bestaan ten aanzien van een aantal cruciale onderdelen;
- zich nieuwe ontwikkelingen en technieken aandienen, die de beoogde mega-investering des te twijfelachtiger maken;
- het CPB en anderen in dit licht hebben gepleit voor een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn;

verzoekt de regering geen onomkeerbare stappen te nemen met betrekking tot de aanleg van de Betuwelijn tussen Kijfhoek en de Duitse grens, voordat de Kamer duidelijkheid kan worden gegeven omtrent:

- de invloed van de actuele ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer op de oost-westas op de rentabiliteit van de Betuwelijn;
- de aansluiting met Duitsland;
- de toereikendheid van de private financiering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Van den Berg en M.B. Vos.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 16 (25603).

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! Mijn tweede motie gaat over combiroad. Het betreft een gewijzigde versie van de motie op stuk nr. 23 (25600).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het wegtransport de komende jaren een snelle groei zal blijven vertonen;
- uit onderzoek blijkt dat combiroad een veilig, stil en milieuvriendelijk alternatief vormt voor bestaande vrachtvervoersmodaliteiten;

verzoekt de regering te onderzoeken of en, zo ja, op welke wijze combiroad een bijdrage kan leveren aan een substantiële verandering van de modal split en hoe eventueel tot introductie van dit systeem kan worden gekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17 (25603).

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! De laatste motie gaat over een concreet project, te weten het project N57 in Zeeland. Er is al een andere motie op ingediend, maar wellicht moeten wij er nog eens samen naar kijken, ook afhankelijk van de reactie van de minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de uitvoering van de aanleg van rijksweg N57 is vertraagd tot na het jaar 2002;
- hiermee de uitvoering van het Vinex-akkoord en de reconstructieplannen van het stationsgebied in Middelburg in gevaar komen;

verzoekt de regering deze vertraging ongedaan te maken, waarbij in ieder geval op zo kort mogelijke termijn het gedeelte nieuwe St. Joosland tot aan de alternatieve noordelijke ontsluitingsroute kan worden aangelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Van den Berg en Schutte. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 18 (25603).

De tweede termijn is volledig gebruikt, ook op mijn verzoek, om moties in te dienen. Voorzover dat haar mogelijk is, vraag ik de minister een politiek oordeel te geven over deze moties.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Voorzitter! Ik zal mij beperken tot een snel oordeel over de moties.
De eerste motie van mevrouw Van 't Riet heeft in elk geval een overweging die niet klopt, want in het SVV is verkeersveiligheid niet als uitgangspunt genomen. Dat is ver daarna toegevoegd door een motie-Van Gijzel/Jorritsma. Ik vond die wel interessant. Voorfinanciering uit het FEZ 1998 kan niet. Wij kunnen natuurlijk wel een poging doen om dat bij het volgende MIT terug te brengen in de oorspronkelijke planning, want deze wegen moeten op zichzelf in de planning volgend jaar terugkomen. Dat betekent dat deze moties zeer interessant zullen zijn voor de volgende kabinetsformateur. Ik wacht wat dat betreft de uitspraak van de Kamer graag af, zodat wij die in onze lijstjes kunnen meenemen. Uit het FES kan het niet worden voorgefinancierd, omdat het geld het jaar erna niet geregeld is. Als de Kamer het in een snelle planning wil zien terugkomen, dan is dat een uitspraak die zij kan doen. Ik neem aan dat ik geen oordeel hoeft te geven over de motie van de heer Leers over de tunnel onder het Groene Hart. Als ik dat wel zou moeten doen, zou ik de motie zeer sterk ontraden. De heer Leers is er blijkbaar op uit, het hele project verder te vertragen. Daar ben ik een groot tegenstander van. Het tracébesluit zit in de eindfase van de

besluitvorming. Alles wat nu gewijzigd wordt, leidt onherroepelijk tot grote vertraging.

Met betrekking tot de A11 wordt gevraagd in de afweging rond de uitvoering van de nieuwe goederenlijn de mogelijkheid van combiroad mee te nemen. Wij zitten nu in de fase waarin het SVV gewijzigd moet worden. De partiële herziening ligt bij de Kamer. Daarna komt de trajectnota. Wij moeten bezien of dit punt in deze nota een rol kan spelen. Ik heb lang gedacht dat het een realistische optie is, maar ik vrees in toenemende mate dat het minder realistisch is. Immers, het meeste vervoer op deze spoorlijn is doorgaand vervoer. Een combiroadexperiment kun je alleen doen voor punt-tot-puntvervoer. In bredere zin ben ik best voorstander van een dergelijk experiment. Daarbij moet eerder worden gedacht aan een project ergens in de haven, omdat er verder weinig punt-tot-puntvervoer van containers is. Bij de trajectnota zullen wij combiroad als techniek verder laten uitzoeken.

Bij motie wordt de regering verzocht, rijksweg 33 in de verkenningentabel op te nemen. Ik vraag de Kamer om de provinciale studie af te wachten. Het eerste deel daarvan is er al en het tweede deel komt eraan.
De heer Van Heemst heeft een motie ingediend met betrekking tot goederenvervoer over spoor en water. Op termijn zullen de investeringen ten behoeve van rijksvaarwegen en railwegen moeten worden uitgebreid. Als de motie wordt aangenomen, zal ik haar graag neerleggen bij de kabinetsformateur. Er is ook een motie ingediend over private investeringen en een hoogwaardige inpassing van infraprojecten. In algemene zin kan de vraagstelling betrokken worden bij het IBO. Dit kan echter niet bij de verbreding van de A4 bij Leiderdorp. Daarvan ligt het ontwerp-tracébesluit ter inzage. Binnenkort moet er besluitvorming over plaatsvinden. Ik zou niet weten wat een onderzoek daar nog aan kan veranderen. Concrete suggesties van gemeente, regio of private investeerders kunnen natuurlijk altijd gedaan worden. De combinatie van rijks- en private investeringen zou ik graag in het brede afwegingskader van het IBO plaatsen en niet gekoppeld aan enig project.
Mevrouw Verbugt heeft een motie ingediend voor het gebruik van

FES-gelden voor het onderliggend wegnnet rond Schiphol. Ik zal deze motie aan de orde stellen bij de discussie over de Missiebrief. Ik heb aangegeven dat dit hoog op de prioriteitenlijst staat.

Mevrouw Verbugt en de heer Van Heemst hebben een motie ingediend over de A50 en de N57. Het zijn beide projecten die niet voor FES-financiering in aanmerking komen. Het lijkt mij eerder iets voor het volgend kabinet om mee te nemen in de prioriteitsstelling.

Ik kan zeer goed leven met de motie over OLS en private financiering. Het is goed dat hierover een uitspraak wordt gedaan. OLS is typisch iets wat voor een behoorlijk gedeelte privaats gefinancierd moet worden. Immers, het wordt ook min of meer gebruikt door private partijen.

Op de motie over de N33 moet ik dezelfde reactie geven. Wij zijn in afwachting van de provinciale studie.

Afhankelijk van de uitkomsten daarvan moeten wij de N33 al dan niet opnemen in de verkenningen. Overigens vind ik de eerste constatering niet juist. Het is bepaald niet zo dat de N33 een van de belangrijkste verkeersaders van Noord-Nederland is. Wij moeten de problemen niet onderschatten, maar wij moeten ze ook niet overschatten. Er moet wel iets gebeuren op die weg. Het is een belangrijke verkeersader, maar niet een van de belangrijkste. Er zit behoorlijk wat vervoer op dat gerelateerd is aan het RSV. Dat is van belang. Ook de verbinding met de haven van Delfzijl is van belang. De provincie doet nu het voorwerk. Daarna beslissen wij hierover.

Aanvaarding van de motie van mevrouw Vos over Woerden en Geldermalsen wil ik ontraden. Ten eerste is het geld er niet. Ik zou dus niet weten waar ik het van moet betalen. Ten tweede hebben wij inmiddels een oplossing gevonden voor dat deel dat het meest urgent is, namelijk Houten-Castellum. Dat betekent dat wij ook voldoen aan de Vinex-afspraken terzake.

De heer Stellingwerf heeft een motie ingediend over combiroad. Er vindt overleg plaats met de initiatiefnemers. Ik heb net al gezegd dat het helaas niet eenvoudig is om dit in je bestaande vervoerssysteem in te passen. Er zijn dus alleen maar heel beperkte mogelijkheden denkbaar. Er zijn echt maar heel weinig mogelijkheden als een echt alternatief voor

de binnenvaart en het spoor, ook in verband met de internationale compatibiliteit. Het meeste vervoer per spoor en over water in ons land is nu eenmaal vervoer dat zich over internationale afstanden beweegt. Ik heb echter nog geen positieve berichten uit het buitenland gehoord over combiroad. Ik vind dus dat de scope van de motie een veel te ruim beeld geeft. Wij zoeken naar projecten met vervoer van punt naar punt over een korte afstand. In dat verband kunnen wij dit wat beter proberen uit te voeren. Het gaat mij echter iets te ver om nu een grote substantiële verandering te verwachten van combiroad. Ik heb die verwachting niet. Het is een interessante techniek, maar dan voor punt-tot-puntvervoer. En dat is er niet zoveel.

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! Ik...

De **voorzitter**: Ik heb de andere collega's ook niet toegestaan om met de minister in discussie te gaan over de moties. Ik wil het hier dus bij laten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de N57 heb ik gezegd wat erover gezegd is. Wij moeten bekijken of wij de N57 in het volgende MIT terug kunnen laten komen, maar dat is afhankelijk van de middelen. Er liggen op dit punt twee moties. De ene is van mevrouw Verbugt en de andere van de heer Stellingwerf. De motie van de heer Stellingwerf gaat over een klein stukje van de weg, hetgeen het financieringsprobleem iets kleiner maakt.

Aanvaarding van de motie van de heer Stellingwerf inzake de Betuwe-route moet ik zeer ontraden. Die discussie hebben wij gehad. We moeten de discussie niet van jaar tot jaar weer overdoen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde van dit overleg over het MIT gekomen.
Ik dank de minister voor haar antwoorden.

Sluiting 18.56 uur.