

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999

Nr. 47

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 juli 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 30 juni 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de brief van 31 maart inzake OV-ontsluiting Vinex-locaties (VW-99-304)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Stroeken** (CDA), die de minister dankte voor de verstrekte informatie, vroeg hoe zij aankijkt tegen de problemen die zijn gerezen bij de afstemming tussen ontsluiting en bouw en hoe zij deze in de toekomst wil vermijden. Als buiten de schuld van de regio's blijkt dat te weinig geld beschikbaar is voor de ontsluiting, moeten de projecten dan half worden afgemaakt? Wat vindt de minister van het onderzoek van de Rijksuniversiteit Utrecht, in opdracht van het stadsgewest Haaglanden? Is er nog iets te veranderen aan de uit dat onderzoek naar voren gekomen verontrustende cijfers? Overweegt de minister in de toekomst verder te gaan met het experiment van de pionierskaart? Hoelang kan daarvan gebruik worden gemaakt? Kan zij garanderen dat, nadat de pionierskaart is uitgewerkt, er voldoende openbaar vervoer aanwezig is?

De heer Stroeken uitte de wens dat zoals afgesproken de definitieve beschikking voor de noord-zuidlijn pas wordt afgegeven na overleg met de Kamer. Hij vroeg om de toegezegde beoordelingsdocumenten. Staan alle neuzen van de publieke instanties bij de realisering van RandstadRail in dezelfde richting? Kan de minister meer informatie geven over de stand van zaken rond Leidsche Rijn?

Volgens mevrouw **Verbugt** (VVD) waren de problemen met de OV-ontsluiting van Vinex-locaties terug te voeren op de wijze, waarop de oorspronkelijke Vinex-convenanten zijn vormgegeven. De daarbij gemaakte afspraken waren niet helder, eenduidig en realistisch. Belangrijk is dat het bij de totstandkoming van de vijfde nota anders moet. Met de afspraken in het regeerakkoord van Paars II is in ieder geval een basis gelegd voor een goede uitvoering. Zij stelde met tevredenheid vast dat inmiddels een grote mate van overeenstemming is bereikt met de regio's.

¹ Samenstelling:

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

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

Er moet volstrekte helderheid zijn over aard en inhoud van de gemaakte afspraken.

Mevrouw Verbugt onderschreef het principe dat regio's, bij overschrijdingen van de taakstellende budgetten, zelf voor aanvullende financiering moeten zorgen, dan wel dat gekeken wordt naar een heroverweging binnen projecten. Toch stelde zij hierover een aantal vragen. Welke instrumenten heeft de minister om de vinger aan de pols te houden? Waar ligt het financiële ijkpunt: bij de eerder gemaakte financiële afspraken, of bij een daarna eventueel nog gemaakte herijking? Moeten over de nieuwe afspraken die de minister heeft gemaakt ook nieuwe convenanten worden afgesloten, of worden die nieuwe afspraken meegenomen in het nieuwe MIT? Is voor alle partijen duidelijk, wat de nieuwe afspraken zijn en hoe hard die zijn? Mevrouw Verbugt stond stil bij de relatie tussen de convenantsprojecten die een aantal jaren geleden zijn ontwikkeld, en de projecten van meer recente datum. Hoe worden al deze projecten samengebracht tot één geïntegreerd OV-project?

Voor de Amsterdamse projecten geldt dat de kasritmes erg laat in de tijd liggen, wat problemen zal gaan opleveren. Mevrouw Verbugt vroeg of dit probleem de aandacht van de minister heeft. Zijn er mogelijkheden om te schuiven met projecten die al in de realisatiefase zitten, of daarvoor onderuitputtingsgeld te gebruiken? Volgens haar zat er een verschil van 27 mln. tussen de subsidieaanvraag van de gemeente Amsterdam voor de aanleg van de IJtram, die samenhangt met de aanleg van IJburg en het daarvoor in het MIT beschikbaar gestelde geld. Is dat probleem inmiddels opgelost? De OV-ontsluiting voor het oostelijk havengebied van Amsterdam is opgenomen in het verkenningsprogramma van het MIT, met een financiering die pas is voorzien na 2010; uit de bouwplanning blijkt echter dat deze verbinding eigenlijk al in 2002 klaar moet zijn.

Mevrouw Verbugt zag daarvoor graag een oplossing gevonden.

Mevrouw Verbugt vroeg aandacht voor de problemen rond de grotere Vinex-locaties die zijn gesitueerd aan rijksinfrastructuur. Voor de ontsluiting daarvan zal in ieder geval moeten worden aangetakt op de rijksinfrastructuur; de zorg is dat zonder nadere afspraken niet alleen de ontsluiting van de bouwlocaties, maar ook de doorgaande verkeersfunctie in de knel komt. In dit verband noemde zij de tweede aansluiting voor Leidsche Rijn, de tijdige totstandkoming van RandstadRail en RandstadSpoor, de ontsluiting van de locatie bij Amersfoort en de wegontsluitingen voor Ypenburg, Leidschenveen en Oosterheem. Het is belangrijk dat er zo snel mogelijk een beleidsstandpunt komt ten aanzien van de aanleg van de vele aangemelde stations, in relatie tot de planologische voorbereiding en deels als uitvoering van de gemaakte verstedelijkingsafspraken. Hoe kijkt de minister aan tegen de kansen van exploitatie van de peperdure infrastructuur die straks in de Vinex-wijken aanwezig is? Hoe ziet zij de verantwoordelijkheden van het Rijk, in relatie tot de verantwoordelijkheden van de gemeente, en hoe zijn de financiële risico's verdeeld? Uit onderzoek blijkt dat in veel projecten sprake is van een «mismatch» tussen vraag en aanbod in de voorzieningen. Wat is de reactie van de minister daarop?

Concluderend merkte mevrouw Verbugt op tevreden te zijn met de geboekte voortgang, zij het dat zij een aantal knelpunten signaleerde. Flexibiliteit dient te blijken uit het schuiven met geld afkomstig uit onderuitputting om beter aan te sluiten op de bouwplanning.

Mevrouw **Ravestein** (D66) zei dat de noodzaak van de aanwezigheid van een goed openbaar vervoer in de Vinex-locaties op het moment dat de woningen daadwerkelijk worden betrokken, wordt onderstreept door de uitkomst van een onderzoek van de Rijksuniversiteit Utrecht. Daaruit blijkt dat zo'n 90% niet bereid is de auto te laten staan; toch wil 60% van de toekomstige bewoners openbaar vervoer in de buurt hebben. Zij wees in dit verband op de Amersfoortse Vinex-wijk Vathorst, waar pas over zes

jaar een NS-station komt, terwijl de bouw van de wijk over een jaar start. De aanwezigheid van een station of andere OV-voorziening zou een voorwaarde moeten zijn. Hier ligt een duidelijk taak voor gemeenten en provincies. Een ander voorbeeld is de Reeshof in Tilburg. Kan de minister reageren op de stand van zaken aldaar?

Mevrouw Ravestein benadrukte dat in de brief van de minister alleen bij RandstadRail sprake is van PPS. Is bij de andere projecten helemaal geen sprake van PPS, of wordt dat wel overwogen of uitgewerkt? Ten slotte hield zij een warm pleidooi voor het idee van D66 om radicale experimenten op het gebied van de prijs van het openbaar vervoer te onderzoeken. Één daarvan is het nagenoeg kosteloos aanbieden van voor- en natransport van en naar de dichtstbijzijnde OV-knooppunten vanuit de nieuwe Vinex-wijken, zolang het openbaar vervoer nog niet goed is geregeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) moest helaas constateren dat de praktijk anders is dan de verwachtingen. In Amsterdam is de IJtram veel later klaar dan gepland en in het oostelijk havengebied en MAP/Sloten is het openbaar vervoer niet op tijd gereed. Voor de grootste Vinex-locatie van Nederland, Leidsche Rijn, geldt dat het openbaar vervoer volledig geïntegreerd is. Rond de HOV- en de NS-stations is sprake van volledige verdichting, maar er is in de komende jaren geen sprake van openbaar vervoer. De noordtak HOV zal niet in 2000 gereed zijn, maar pas in 2003; de twee NS-stations die er zouden komen, komen waarschijnlijk vijf jaar later gereed dan de bedoeling was. Dit wordt niet veroorzaakt door exploitatie-overwegingen. Een en ander leidt overigens niet alleen tot problemen in en rond Leidsche Rijn, maar ook voor het rijkswegennet. In dit verband wees de heer Van der Steenhoven op de rechtszaak die is aangespannen tegen de totstandkoming van de Vathorst in Amersfoort, in verband met de te verwachten ontsluitingsproblemen. Ook hij noemde het onderzoek van de Rijksuniversiteit van Utrecht naar de vervoersbehoeften van bewoners van de Vinex-wijken in de Haagse regio. Ook het openbaar vervoer in en rond de Rotterdamse Vinex-wijken blijkt veel later tot stand te komen dan de bedoeling was. Zullen de experimentele vervoersvormen in de Vinex-wijk Meerhoven in Eindhoven op tijd slagen, en is er geen probleem met PPS en Europese aanbeveling? Over de pionierskaart vroeg de heer Van der Steenhoven wat de eerste ervaringen daarmee zijn. Kan een evaluatie worden opgesteld? De heer Van der Steenhoven vroeg aandacht voor de wijze, waarop de problemen moeten worden opgelost. Volgens hem waren er een aantal mogelijkheden om in het nieuwe MIT voorstellen te doen om op een aantal Vinex-locaties OV-projecten naar voren te halen. Hij noemde verder het idee van D66. Bij het MIT zou een overzicht moeten worden gevoegd van de knelpunten in de komende jaren en de mogelijke oplossingen daarvoor. Ten slotte noemde hij op dit punt de suggestie van de PvdA voor het opzetten van wijktransferia. Concluderend merkte de heer Van der Steenhoven op dat de overheid dreigt te gaan bouwen in linten en corridors, waarvoor het openbaar vervoer heel moeilijk een oplossing kan bieden.

De heer **Van Heemst** (PvdA) vond dat het gaat om een essentiële kwestie, namelijk de vraag, hoe goed openbaar vervoer beschikbaar komt in de grootste nieuwbouwwijken van Nederland. Hoe langer dat uitblijft, hoe lastiger het is om mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Interessant is overigens dat het omgekeerde ook niet altijd waar is. Hij bracht in herinnering dat bij de begrotingsbehandeling van 1998 sprake was van een soort bestuurlijke opstand van de Vinex-regio en -steden, in vergelijking waarmee de huidige situatie in Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Haaglanden rooskleurig is te noemen. Dat neemt overigens niet weg dat op een aantal punten wat sneller en beter kan

worden gewerkt. Wordt onderzoek gedaan naar de vraag, of de tweedeede beleidsdoelstelling bruikbaar is? Als nuancering noemde de heer Van Heemst dat op een aantal Vinex-locaties de woningbouw is getemporeerd.

De heer Van Heemst wilde weten wat de verantwoordelijkheid van regio's en gemeenten aan de ene kant en de minister aan de andere kant is. Voor hem stond als een paal boven water dat het Rijk ook in financiële zin de verantwoordelijkheid draagt, binnen allerlei randvoorwaarden, voor de tijdige realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer. Het verbaasde hem dat voor alles wat daarvoor gebeurt steden en regio's te gemakzuchtig naar de rijksoverheid kijken. In dit verband roemde hij het initiatief van de pionierskaart.

De heer Van Heemst verwees naar het inmiddels door de minister toegezegde nauwkeuriger en completer beeld, op te nemen in de begroting 2000 en het nieuwe MIT. Aan de hand daarvan zou exact kunnen worden beoordeeld of per Vinex-locatie het schema wordt gehaald van de tweedeedebeleidslijn. Dat nauwkeuriger beeld zou hijzelf gebruiken om te bekijken of dat bruikbaar materiaal op zou leveren om een aantal reserveprojecten openbaar vervoer aan te wijzen, waarom in een aangenomen motie van PvdA/D66 is gevraagd. Ten slotte vroeg de heer Van Heemst om duidelijkheid over de voorstadstations. Wanneer ontstaat die duidelijkheid?

Het antwoord van de regering

De **minister** memoreerde dat het regeerakkoord het mogelijk heeft gemaakt dat fiks wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. In het MIT zijn afspraken gemaakt over de programma's per provincie; hier zijn de grote steden bij betrokken. Voor een periode van tien jaar is het geld verkaveld, wat niet is neergelegd in contracten, omdat het MIT een wettelijke status heeft. Voorfinanciering is mogelijk; daartoe moeten contracten worden gesloten met overheden en private partijen. Volgens de minister werd daarover hard onderhandeld. Er zijn geen meevallers. Alles wat gebeurt, is taakstellend. Dit is nodig omdat verkaveling over een lange periode heeft plaatsgevonden. Alles wat uit de pas loopt, geeft elders problemen. Als onvoorziene problemen ontstaan, moeten die binnen de projecten worden opgevangen. Deze strengheid geldt overigens niet alleen jegens gemeenten, maar ook jegens de rijksoverheid zelf. Met de minister van Financiën is de afspraak gemaakt dat geprobeerd wordt de afgesproken MIT-lijn te realiseren. Alles wat aan PPS binnenkomt, wordt ingezet om de «MIT-dalen» te vullen, zodat de uitgavenpatronen conform de MIT-afspraken verlopen. De minister onderstreepte dat er, ondanks allerlei «PPS-druktes», nog geen cent binnen is.

De minister was het eens met de heer Van Heemst dat het rond dit algemeen overleg erg rustig is geweest. Alle betrokkenen hebben prioriteiten moeten stellen. Vroeger was het erg makkelijk: de bal werd bij de rijksoverheid gelegd. Tegenwoordig kunnen en moeten ook gemeenten en provincies op dit punt veel doen. Zij memoreerde dat tot 2010 71 mld. wordt geïnvesteerd, wat niet altijd leidt tot enthousiaste reacties bij de betrokken gemeenten. Zaken die wel belangrijk zijn, maar nog niet kunnen worden gefinancierd, staan in kolom 1A, terwijl kolom 3A PPS-projecten omvat. De minister kon nog niet overzien of de in die kolom genoemde projecten tot resultaten leiden. De wat onderkoelde reactie van Verkeer en Waterstaat op het idee om in de Randstad een snelle trein te ontwikkelen betreurde zij, omdat het goed is dat consortia creatief meedenken. Als bij gemeenten meer wensen leven dan feitelijk mogelijk is op basis van het beschikbare budget, gaan zij zelf het PPS-traject in. De minister zag dat als winst ten opzichte van vroeger.

Over de bij Randstadrail betrokken grote gemeenten Den Haag en

Rotterdam merkte de minister op te verwachten dat daarover pas na het reces meer te zeggen zal zijn. Het rijksbudget op dat punt staat vast. Over het onderzoek van de Rijksuniversiteit van Utrecht merkte zij op dat de daaruit naar voren gekomen cijfers kritisch moeten worden bekeken. De mensen die beweren soms het openbaar vervoer te willen gebruiken, kiezen als het erop aankomt vaak toch voor de auto, los van de bestaande infrastructuur. Over de motie van D66 over radicale experimenten en gratis openbaar vervoer merkte zij op dat hiernaar onderzoek is gedaan door de RET. Hieruit bleek dat niet de automobilist daardoor wordt aangetrokken, maar de fietsers. Ketenbeleid is daarom belangrijk: parkeerbeleid, fietsbeleid en de bouw van transferia verdienen aandacht. Het verzoek om twee aansluitingen op de A2 zal niet worden gehonoreerd.

De minister wees op de verantwoordelijkheid van de steden voor hun beleid. Zij riep de steden telkens op hun beleid op elkaar af te stemmen. Bij RandstadRail gebeurt dat heel goed. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het compatibel zijn van de treinstellen, zodat ook op de lange duur de diverse projecten eenvoudig zijn te koppelen. Er wordt gewerkt aan het opstellen van de beschikking voor de IJtram. Het op dat punt bestaande probleem wordt binnen de taakstellende budgetten opgelost. Voor het oostelijk havengebied geldt dat dat geen Vinex-contract is. De prioriteit ligt bij de IJtram. De ROA heeft bij Rijkswaterstaat nog geen verkenning ingediend voor het oostelijk havengebied. In de zomer zal de beleidsnota nieuwe stations verschijnen. Het leek de minister het beste in dat kader de vragen over de diverse stations mee te nemen. Met een aantal stations zijn problemen als het gaat om de gestelde criteria. In dit verband noemde de minister het een jaar naar voren halen van de bouw van de Hemboog.

Over de compacte stad merkte de minister op dat, hoe meer mensen op een vierkante kilometer wonen, hoe beter dat is voor het openbaar vervoer. Daarbij wordt overigens niet gedacht aan lintbebouwing, of aan bedrijvenontwikkeling langs de rijkswegen. Ook in het voorstel rond de noord-zuidlijn staat dat het voor de gemeente Amsterdam interessant is, met name bij de opbouw van de tunnel te kiezen voor PPS. Met Eindhoven zijn goede afspraken gemaakt over de HOV-Eindhoven. Op dat punt bestaat overeenstemming met de stadsregio, wat is ingepast in het MIT. De aanbesteding is een zaak van de stadsregio's, waarbij de Europese aanbestedingsregeling uitgangspunt zijn. De mogelijkheden voor het experiment houden in dat een speciaal traject kan worden gevolgd. Er wordt gekozen voor een aanbestedingsprocedure; als gemeenten en andere overheden dat willen, kunnen zij verder gaan. De minister toonde zich geen tegenstander van wijktransferia, zij het dat die binnen de planning van een Vinex-bouwlocatie moeten worden meegenomen. Interessante initiatieven op dat punt worden zoveel mogelijk gesubsidieerd. De tweederdenorm is gebaseerd op de exploitatie van het openbaar vervoer. Het eindbeeld daarvan hangt samen met dat van de woningbouw. De investeringen voor de infrastructuur van de Vinex-locaties hebben meestal te maken met hoogwaardige OV-voorzieningen. Gedurende de bouw moet daarbij soms worden gedacht aan alternatieven, zoals taxi's en shuttles. Als gevolg van bouwprocedures is het niet altijd mogelijk de infrastructuur gereed te hebben als de bouw is afgerond. De regio kan op dat punt het beste de koppeling leggen. De minister zegde op dit punt een evaluatie toe.

Ten slotte merkte de minister op dat wordt gewerkt aan het meer inzichtelijk maken van het MIT.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Stroeken** (CDA) vond dat het maken van opbouwend-kritische opmerkingen goed mogelijk moet zijn. Hij had moeite met het woord «rooskleurig» dat de heer Van Heemst gebruikte in het kader van de invulling van de OV-ontsluiting van Vinex-locaties. Volgens de heer Stroeken was dit afhankelijk van waarmee het wordt vergeleken. Hij ondersteunde het taakstellende karakter van de budgetten, zij het dat het erg moeilijk wordt om lagere overheden verantwoordelijk te stellen voor problemen die ontstaan door nalatigheid van het Rijk. In het MIT moeten de problemen, voorzover die het Rijk betreffen, worden opgelost. De evaluatie van de pionierskaart kan inzicht opleveren in het vervoersgedrag van mensen. Uit eigen ervaring wist hij dat lagere overheden vaak hun eigen verantwoordelijkheid uitstekend waarmaken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) vond dat wordt toegewerkt naar een oplossing, wat door de regio's zeer positief wordt ervaren. Verheugd had zij geconstateerd dat de minister de MIT-projecten als financieel taakstellend beschouwt. Het kan nooit de bedoeling zijn dat de ene regio moet boeten voor de kostenoverschrijding van de andere regio. Zij hoopte wel dat de minister haar woorden in de praktijk zal waarmaken. Volgens mevrouw Verbugt had de minister op 1 december 1998 gezegd welwillend te staan tegenover de twee snelwegaansluitingen van Leidsche Rijn, waarbij zij de regio heeft gevraagd om voor 1 maart 1999 nut en noodzaak daarvan aan te tonen. Toen de regio dat deed, gaf de minister aan nog verder onderzoek te willen doen.

Mevrouw **Ravestein** (D66) vroeg of de minister een tipje van de sluier kan oplichten als het gaat om de beleidsnota nieuwe stations. Zij meende dat de uitkomst van allerlei onderzoek enigszins moet worden gerelativeerd. Er moet worden geprobeerd het vervoersgedrag te blijven beïnvloeden door hoogwaardige alternatieven aan te bieden. De verantwoordelijkheden liggen niet alleen bij de gemeenten, maar zeker ook bij het Rijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) bleef bij zijn mening dat de ontwikkelingen op het gebied van de OV-ontsluiting van Vinex-locaties somber zijn. Hij vond dat de minister geld beschikbaar moet stellen voor het naar voren halen van de aanleg van stations. Hoewel lokale overheden hun verantwoordelijkheid moeten aanvaarden – dat is ook gebeurd – moet ook de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid aanvaarden. Hij was het eens met de uitspraak van de minister over de aansluiting op de A12. Wel moet de fietsbrug bij Leidsche Rijn in het MIT worden opgenomen.

De heer **Van Heemst** (PvdA) vond de winst van het overleg dat de benadering wordt onderschreven dat verder moet worden nagedacht over de afbakening van verantwoordelijkheid van Rijk en lokaal bestuur als het gaat om OV-voorzieningen die in de aanloopfase worden aangelegd. Hij nam aan dat de minister bereid was daarvoor een voorzet te leveren. Hij bleef bij zijn mening dat het bestaande beeld rooskleurig is in vergelijking met de situatie van twee jaar geleden. Dat neemt niet weg dat een aantal knelpunten kan worden aangewezen. De motie van D66 en PvdA is daarvoor een kapstok.

De heer Van Heemst wees erop dat in IJburg de eerste woningen in 2000 gereed zijn, terwijl eind 2002 3000 à 4000 woningen klaar zijn. De exploitatie van de tram begint echter halverwege 2003, als 20% van het totale aantal geplande woningen in gebruik is. Volgens hem was nergens vastgelegd dat het Rijk vanaf het allereerste begin voor hoogwaardig openbaar vervoer zorgt. De beleidslijn van Verkeer en Waterstaat is dat met tweederde van het aantal woningen opgeleverd een goede kans

bestaat op een kostendekkendheid van het openbaar vervoer van 50%. De aanleg van de lijn naar MAP/Sloten verloopt moeizaam, omdat lang is gediscussieerd over het exacte tracé. De evaluatie van de tweederdenorm en de nota over de voorstadstations zou de heer Van Heemst afwachten. Hij was blij met de bescheiden correctie van de minister op de koele reactie van Verkeer en Waterstaat op het plan voor een Randstadring, een gewaagd en innovatief initiatief. Kunnen bij de inhoudelijke reactie die nog wordt gegeven, ook de gemeentebesturen van de vier betrokken steden worden betrokken?

De **minister** benadrukte dat in het derde lid van artikel 19 van het Vinex-convenant staat dat de mogelijkheid aanwezig is dat de uitvoering van de regionale verkeers- en vervoersplanprojecten doorlopen na 2004. De gemaakte afspraken hebben bestuurlijk gezien rust gebracht. Zij vroegen enig begrip voor het feit dat met name de railinfrastructuur niet in één keer kan worden aangelegd, omdat dat leidt tot enorme prijsverhogingen. Wat het volume betreft dat de Nederlandse bouwmarkt aankan, is het maximum bereikt. Versnelling en vergroting leidt tot hogere kosten. Met het oog daarop is al een aanbeveling teruggegeven. De minister verwees naar afspraken die zijn gemaakt over tracés en de budgetten, waarvan bekend is dat die taakstellend zijn. Als onverhoopt problemen ontstaan, moeten die binnen het budget worden opgelost. Zij benadrukte een betrouwbare overheid te willen zijn. In dit kader merkte zij op dat niet ongestraft wijzigingen kunnen worden aangebracht in het MIT. Bij de evaluatie van de pionierskaart wordt ook gekeken naar de vervoerskeuzes van de betrokkenen. Wat de noord-zuidlijn betreft, gaat het niet alleen om de metro, maar ook om het Centraal Station en om het busstation. Volgens de minister was geen afspraak gemaakt met de regio om nog eens te spreken over nut en noodzaak van de tweede ontsluiting van Leidsche Rijn op het rijkswegennet. De minister gaf aan dat in de beleidsnota nieuwe stations wordt geoordeeld volgens drie criteria: een goede vervoerswaarde, het beste OV-alternatief en inpasbaar in de dienstregeling; dit is bij Reeshof een probleem. Het beleid moet erop gericht zijn de keuze voor het openbaar vervoer min of meer af te dwingen. Immers, hoe vaker dat het geval is, hoe beter het openbaar vervoer wordt. Als Amersfoort meer wil, is dat haar verantwoordelijkheid, en niet die van het Rijk. Over de fietsbrug worden afspraken gemaakt, die in het MIT zullen worden opgenomen. Zij zegde toe met de betrokken wethouders overleg te zullen plegen over hun gedachten over Randstadring. De terughoudendheid was volgens haar verklaarbaar: het betere is de vijand van het goede. Hierover zal verder worden nagedacht; onbekend is op welke termijn hierover meer bekend is.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers