

Vergaderjaar 1998–1999

26 263

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003

Nr. 54

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 juli 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 1 juli 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de brief van de minister van 14 juni 1999 inzake A4 Midden Delfland** (26 263 (nr. 46).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Leers** (CDA) meldde dat zijn fractie nog steeds overtuigd voorstander is van de aanleg van de A4, ook als dat via publiek-private samenwerking (PPS) gebeurt, al moet wel worden voldaan aan de voorwaarden, zoals die in de brief staan. In de houding van het kabinet zit wat dat betreft iets tweeslachtigs. Het kabinet erkent de noodzaak van de aanleg van de A4, maar het geld gaat ergens anders naar toe. Dat is vreemd, maar nog erger is dat de minister de aanleg van de weg via private financiering afhankelijk maakt van de instemming van het parlement. Vanwaar die omslag? Het kabinet moet het voortouw nemen, beslissen dat de weg er komt en een en ander vervolgens uitwerken. De heer Leers wilde daarom een harde bevestiging van de minister dat de weg er komt. Een nieuwe nut en noodzaakdiscussie is niet nodig, want die is al gevoerd. Minister Zalm vindt dat ook, want hij stelde onlangs dat, als een project op het MIT voorkomt, de fase van de nut en noodzaakdiscussie voorbij is. De heer Leers had daarom veel liever gezien dat de minister met de marktpartijen om de tafel was gaan zitten, de kwestie verder had uitgewerkt en een eigen inkadering had voorgelegd, want er moeten wel eisen worden gesteld. Vervolgens had zij de Kamer een totaalpakket voor kunnen leggen.

De Kamer moet nu akkoord gaan, maar wat gebeurt er als de Kamer het plan in meerderheid afschiet? Dat is dan de eerste deuk in de toekomstige publiek-private samenwerking met het bedrijfsleven.

Een feit is wel dat er vanaf het begin sprake was van een meningsverschil tussen minister en Kamer over de inpassing van de weg. Nu er een ander voorstel ligt, kan worden bekeken hoe de inpassing daarin is geregeld. Daar hoort een helder standpunt over de tolheffing bij, want PPS heeft weinig kans als de overheid de vijver leeg vist via generieke tolheffing.

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 Zijl (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), Duivesteyn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteyn-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 Dijkema (PvdA).

De heer **Van Heemst** (PvdA) constateerde dat de minister bereid is de tijdens de behandeling van het MIT door hem en mevrouw Giskes ingediende en aangenomen motie over de A4 uit te voeren. De motie heeft echter ook nog een ander doel gediend. Waar eerst werd gedacht dat de A4 alleen met publiek geld kon worden gefinancierd, blijkt het nu ook mogelijk de aanleg te financieren met private middelen uit de markt, al moeten die wel worden terugverdiend. Dat gebeurt met tolheffing en dubbel grondgebruik. Als de Kamer akkoord gaat, wordt er een programma van eisen geformuleerd. Daarbij speelt de Kamer een politiek inhoudelijke rol, want zij moet toetsen of die randvoorwaarden adequaat zijn. Dat biedt de markt ook zekerheid.

De heer Van Heemst vond dat er moet worden gewerkt van groot naar klein. Dat wil zeggen dat de Kamer eerst een afweging moet maken of de A4 er wel moet komen, gelet op de ruimtelijke inrichting van dit deel van de Randstad. Deze weg staat namelijk niet op zichzelf, maar is onderdeel van een te ontwikkelen corridor via de A4-Noord en de A4-Zuid, ook vanwege de economische ontwikkeling van dit deel van Nederland. De ontknoping van de discussie over deze weg moet zich dus verder afspelen in het kader van de startnota RO en of de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Als de RO-afweging positief uitvalt, dan moet worden bekeken of het project kan worden uitgewerkt – wellicht moet dit in een uitspraak van de Kamer worden vastgelegd – maar dat wil niet zeggen dat dit ook geldt voor de A4-Zuid. Dat moet weer apart worden bekeken, afhankelijk van de planologische en ruimtelijkeorderingsrandvoorwaarden. Het beeld dat private financiers hun naam al aan dit project hebben verbonden, is niet juist. Er is slechts sprake van een schets van de mogelijke aanpak door de Hollandse werkgeversvereniging. Hoe beoordeelt de minister het naast elkaar staan van de tolheffing en het rekeningrijden? De heer Van Heemst constateerde met tevredenheid dat er in de schets sprake is van een verdiepte aanleg in plaats van een aanleg op maaiveldniveau. Dat is een flinke stap vooruit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) betreunde het dat de discussie over de A4 nu opnieuw oplaait, nadat die al twintig jaar is gevoerd en nadat er een motie is aangenomen, waarin de minister wordt gevraagd de A4 te heroverwegen het natuurgebied in stand te laten en te kijken naar openbaar vervoer en rekeningrijden. Desondanks wordt nu weer bekeken of de weg met behulp van PPS kan worden gerealiseerd. Zijn fractie bleef van mening, kijkend naar de nadelen wat betreft de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur en de financiën, dat de weg niet moet worden aangelegd. Voor een goede inpassing is 900 mln. tot 1 mld. nodig. Dat is in het verleden ook altijd gezegd, maar dat bedrag is nooit op tafel gelegd. Dat was het probleem. Ook de heer Van der Steenhoven was benieuwd naar de verhouding tussen rekeningrijden, tol en betaalstroken.

Zijn fractie kiest voor leefbaarheid en natuur in het gebied. De A4 heeft niet alleen negatieve leefbaarheidseffecten op Midden-Delfland, maar ook op Delft en Schiedam. Daarom moet er worden gekozen voor Randstadrail en voor de invoering van prijsmechanismen op de weg. De heer Van der Steenhoven zou graag zien dat de minister uitspreekt, net als zij bij de discussie over de A69 heeft gedaan dat zij geen weg aanlegt door een belangrijk natuurgebied.

De heer **Van Dijke** (RPF) vond dat de infrastructuur een primaire overheidstaak is, zeker wat betreft het hoofdwegennet. Ook al mag PPS nooit alleen betrekking hebben op een zak met geld, dit keer lijkt het daar wel erg veel op. Als je de weg wilt financieren, gekoppeld aan tolheffing, dan kan dat net zo goed met publieke middelen. PPS vereist wel een zorgvuldig selectieproces in de zin van een bestuurlijk commitment en heldere en gemeenschappelijke doelen. Kijkend naar de huidige

procedure had de heer Van Dijke niet de indruk dat er sprake is van gezamenlijke doelen. Dat geldt hooguit voor het terugdringen van de files, maar niet voor het terugdringen van de automobiliteit. De investeerders hebben er namelijk belang bij zoveel mogelijk passanten langs de tolhuisjes te krijgen.

De vraag of de Kamer akkoord gaat met de aanleg door private partijen kon hij niet beantwoorden, gelet op de beperkte informatie. De discussie over de corridorgedachte moet in ieder geval nog beginnen. Het is raar om nu al groen licht te geven. De doorkruising van de ecologische hoofdstructuur is slechts mogelijk, indien daar een zwaarwegend maatschappelijk belang mee is gediend. Daar wilde hij meer over horen. Vooralsnog zette hij daar grote vraagtekens bij. Er is ook nog geen duidelijkheid over de inpassingseisen. Welke consequenties heeft tolheffing op dit traject? Brengt dat een beperking met zich voor het aanpassen of verbeteren van andere routes? Wie is er verantwoordelijk voor de kosten van het onderhoud bij een PPS-constructie? Waarom wordt die 360 mln. zo laat uitgegeven?

De heer **Van den Berg** (SGP) had grote moeite met de gang van zaken. Het aanleggen en exploiteren van de A4 door private partijen is een eerste stap op de heilloze weg naar privatisering van de infrastructuur. Dat leidt tot een diffuse vermenging van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen publieke en private sector. De ook publiek-rechtelijke hoofdinfrastructuur moet publiekrechtelijk beheerd en in beginsel gefinancierd worden. Hij had in het algemeen al bedenkingen tegen PPS-constructies, maar tegen de manier waarop een en ander in de brief wordt geformuleerd, had hij ernstige bezwaren. Het komt erop neer dat de private partijen beslissen of de weg er komt. Dat wil zeggen dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid ook naar de private partijen wordt verlegd. Dat is heel ongewenst, want de Kamer moet daarover beslissen. De inpassing is overigens vreselijk duur. Mogen de private partijen dan eisen aan die inpassing stellen?

Er moet eerst een bredere ruimtelijke afweging worden gemaakt, want als de door de minister voorgestelde route wordt opgegaan, dan wordt de zuidtak van de A4 er ook bij betrokken. Daar was de heer Van den Berg helemaal op tegen. De vraag van de minister kon hij dus niet bevestigend beantwoorden. Het is goed dat er geld beschikbaar wordt gesteld voor de spoortunnel in Delft. De verkenning terzake moet zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De heer **Van Bommel** (SP) zag het voornemen de weg via PPS te financieren als een onbedoeld effect van de motie die de Kamer heeft aangenomen. De heroverweging had echter tot andere gedachten moeten leiden. De besluitvorming over de aanleg van de weg wordt afhankelijk gemaakt van een bijdrage van de markt, maar daardoor verschuift die besluitvorming gedeeltelijk naar de private sector. Daar maakte hij principieel bezwaar tegen. De overheid is primair verantwoordelijk voor de aanleg van en de besluitvorming over infrastructuur, met alles wat daarbij hoort, zoals de wenselijkheid, de inpassing en de ruimtelijke ordening. Hij vreesde dat, als de Kamer in de toekomst besluiten in het kader van de infrastructuur afwijst, de markt toch bereid kan zijn om daarvoor geld te fourneren.

De heer Van Bommel vond dat er bij het nemen van een besluit over de aanleg van de weg ook moet worden gekeken naar de automobiliteit en de ecologische hoofdstructuur. Daarover staat nog niets in de brief. Een ander doel van de motie was om middelen beschikbaar te krijgen voor de verbetering van het openbaar vervoer in deze regio, bijvoorbeeld door de aanleg van Randstadrail.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) was en bleef voorstander van de A4, omdat die een absolute voorwaarde is voor het oplossen van de fileproblematiek in Zuid-Holland. De publieke financiering daarvan is via de motie-Van Heemst/Giskes om zeep geholpen. De reacties uit de regio logen er niet om. De overheid werd onbetrouwbaar gevonden, maar zijn fractie en die van het CDA hebben altijd een consistente lijn gevolgd. Daar komt bij dat een grote meerderheid van de Kamer de minister bij de discussie over het MIT al groen licht heeft gegeven voor het aanleggen van de weg via PPS. De PvdA-fractie gaf toen namelijk aan dat de aanleg van de A4 met publieke middelen niet vóór 2010 zou mogen plaatsvinden. De A4 mocht echter wel worden geplaatst op de lijst van volledig via PPS te financieren projecten. De discussie wordt nu echter schimmig, als ook de private financiering ter discussie wordt gesteld. Hoewel zijn fractie geen voorstander was van volledig private financiering, is het na aanvaarding van de motie-Van Heemst/Giskes de «next bestoplossing». Bij PPS gaat het over public private partnership, maar in dit geval is het bijna helemaal private. Als in de discussie wat dat betreft niet tot bepaalde aanzetten op dit punt kan worden gekomen, dan komt dat public/private wel in een heel merkwaardig daglicht te staan. De minister had echter al aan de slag kunnen gaan, binnen de randvoorwaarden zoals die in de brief worden genoemd. Hoe eerder het fileprobleem wordt opgelost in Zuid-Holland, hoe beter dat is.

Mevrouw **Giskes** (D66) wees erop dat haar fractie nooit een groot voorstander is geweest van de aanleg van de A4-Noord, met name omdat de weg door een belangrijk natuurgebied loopt. Haar fractie was daarom voorstander van zoveel mogelijk andersoortig vervoer. Toch heeft D66, zij het grommend, ingestemd met de aanleg van de weg, maar in het kader van het MIT heeft die geen hoge prioriteit. Wordt de weg met rijksmiddelen aangelegd, dan gebeurt dat niet vóór 2010. Dat biedt de mogelijkheid voor een hernieuwde afweging, over PPS, maar ook kijkend naar de corridorgedachte. De nut en noodzaakdiscussie, ook over de ruimtelijke aspecten, kan dan ook weer worden gevoerd. Het is voorts zinvol om een en ander te plaatsen in het licht van het nieuwe NVVP en de Vijfde nota RO. Het is onzinnig om ervan uit te gaan dat een PPS-constructie geen publieke middelen meer impliceert, want het publiek betaalt de weg grotendeels, niet via de belastingdienst, maar rechtstreeks. Toch blijft haar fractie zeer terughoudend wat dit betreft.

Het antwoord van de minister

De **minister** verduidelijkte dat zij de brief heeft geschreven en niet direct is doorgedaan met het traject, omdat zij de Kamer eerst wilde informeren over de wijze waarop zij met de motie wil omgaan. In die zin neemt zij de Kamer heel serieus.

Het bedrag van 360 mln. wordt gereserveerd, omdat er nog een verkenning loopt naar de spoortunnel in Delft. De tunnel staat wel hoog op de prioriteitenlijst. Delft zelf verricht momenteel een studie naar de mogelijkheden van private participatie en financiering, want er is veel meer geld nodig dan die 360 mln.

De startnota RO wordt in het najaar besproken. De stelling dat met de A4-Noord ook de A4-Zuid wordt aangelegd, klopt niet, want daarover is nog geen enkele beslissing genomen. In de brief wordt voorgesteld eerst een marktverkenning te doen op basis van globale indicaties, want de studie van de Hollandse werkgeversvereniging geeft geen antwoord op de vraag of aanleg mogelijk is onder de condities die de overheid verantwoord vindt. Die stringente condities hebben betrekking op de inpassing in het stedelijk gebied Schiedam-Vlaardingenvia het overkluizen, de inpassing in Midden-Delfland via een verdiepte ligging, de risicoverdeling, de functionele eisen aan de weg en de duur van de concessie. Uit de

marktverkenning, die enige tijd in beslag zal nemen, moet blijken of een en ander mogelijk is, onder de gestelde condities, en of dat tot een programma van eisen kan leiden. Dat programma van eisen, een soort pre-PKB, komt dan in de Kamer. Op het moment dat dit programma wordt behandeld, is de discussie over de startnota RO al achter de rug. Die discussie over de startnota is het begin van de discussie over diverse ruimtelijke nota's, zoals het NVVP. Er wordt uiteraard niet gewacht op de afronding van de discussie over de Vijfde nota RO, want dan gebeurt er een aantal jaren helemaal niets. Dat kan niet. Voordat op dit pad wordt verder gegaan, wordt eerst het programma van eisen besproken. Stemt de Kamer daarmee in, dan start de PKB-fase. Vervolgens gelden de normale wettelijke procedures. Een en ander spoort qua tijd met de procedure voor de startnota RO.

De minister hield vast aan haar mening dat, wat er qua ruimtelijke ordening ook wordt afgesproken over corridors en dergelijke, dit deel van de A4 nodig is, met name vanwege milieuredenen. De luchtvervuiling op sommige stedelijke delen van de A13 is niet verantwoord meer, juist omdat die precies tussen twee grote mainports liggen, ook al wordt het openbaar vervoer verbeterd en al wordt rekeningrijden ingevoerd. De conclusie dat het project niet publiek blijft, klopt niet, want je kunt in het programma van eisen regelen dat dit deel van de infrastructuur na bijvoorbeeld 25 of 30 jaar weer terugkomt naar de Nederlandse Staat. Daarmee is het publieke belang gegarandeerd, al geeft de financieringsvorm de financier wel rechten voor een bepaalde periode.

Het gaat niet slechts om een zak met geld, want door middel van dubbel grondgebruik zijn meer zaken mogelijk als er gebruik wordt gemaakt van de kennis van het bedrijfsleven. Met private financiering kan natuurlijk sowieso meer worden gedaan dan anders het geval zou zijn. Het principe van tol en de rol van de overheid daarbij komen aan de orde in het kader van de Algemene beprijzingswet, maar er wordt vooralsnog gekozen voor private financiering, onder stringente condities. Rekeningrijden op de A13 bijt tolheffing op de A4 niet. Uit de plannen blijkt dat tijdens de spits zelfs een hogere tol wordt geheven dan buiten de spits. Dat heeft te maken met het rekeningrijden tussen 7.00 uur en 9.00 uur. Het één versterkt het ander dus. Mocht op de A4 24 uur per dag tol worden geheven, dan vervalt daar de noodzaak voor rekeningrijden, want dat is alleen maar bedoeld om files weg te werken.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Giskes** (D66) had niets tegen een vrijblijvende consultatie, maar zij wilde niet over een aantal maanden worden geconfronteerd met de stelling dat er verwachtingen zijn gewekt in de richting van het bedrijfsleven.

De heer **Leers** (CDA) maakte zich zorgen over de betrouwbaarheid van de overheid als het gaat om de publiek-private samenwerking, in die zin dat nu iets wordt begonnen dat dadelijk weer van tafel gaat. Wat doet de minister als de Kamer een motie aanvaardt, waarin haar wordt verzocht om af te zien van de aanleg van deze weg?

De **minister** wees nog eens op het algemene principe van PPS. De markt wordt verkend. Er komt vervolgens een programma van eisen. Als de medebeslisser dat niet goed vindt, dan houdt het op. Dat is all in the game. Het gestelde over de onbetrouwbare overheid wees de minister af,

maar mocht het een keer lukken om via PPS iets kostbaars aan te leggen, dan is men inderdaad een flinke stap verder. Tot nu toe is al heel vaak over PPS gesproken, maar er is nog maar heel weinig gebeurd. Een eventuele motie wachtte de minister af.

De voorzitter van de commissie,
Reitsma

De griffier van de commissie,
Roovers