

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 november 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 oktober 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **brief d.d. 28 januari 2000 ten geleide van consultatiedocument A4 Delft–Schiedam (VW-00-119);**
- **brief d.d. 17 maart 2000 inzake consultatiedocument A4 Midden-Delfland en beantwoording motie-Leers (VW-00-323);**
- **brief d.d. 29 maart 2000 houdende RWS-rapport PPS A4 (VW-00-379);**
- **brief d.d. 17 april 2000 inzake RWS-rapport A4 Midden-Delfland (VW-00-459);**
- **brief d.d. 15 juni 2000 inzake analyse marktconsultatie PPS Rijksweg 4 Delft–Schiedam (VW-00-718).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

De heer **Van Heemst** (PvdA) herhaalt dat ingevolge de motie die in juni 1999 is aangenomen, de planologische toets van de A4 Midden-Delfland in twee stappen verloopt: de toekomstige ruimtelijke inrichting van de Randstad, eventueel een A4-corridor en de inpassingseisen vanwege grotere landschappelijke en recreatieve kwaliteiten. Het heldere voorbehoud is gemaakt dat de eerste stap, de algemene toets, nader aan de orde komt bij de Vijfde nota ruimtelijke ordening.

De minister heeft terecht een marktconsultatie gehouden. Daarbij zijn de toegezegde scherpere criteria belangrijk. In de motie-Giskes is uitgesproken dat er geen publiek geld voor de inpassing van de A4 komt. Waarom reserveert de minister hiervoor in eerste instantie dan toch 250 mln.? In het debat over het BOR (bereikbaarheidsoffensief Randstad) is ook duidelijk gemaakt dat alle individuele projecten de financiële, planologische en verkeerskundige toets ondergaan.

De conclusie is: liever geen A4 Midden-Delfland en als die er toch moet komen, moet die goed worden ingepast. Dit is wat ingewikkelder geworden door het voorstel van de Randstadprovincies over de A4 als corridor van Amsterdam naar het Antwerpse havengebied.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) meent dat de A4 Midden-Delfland noodzakelijk is voor het verkeer rond en langs Rotterdam en voor de bereikbaarheid van de haven en essentieel voor de doorstroming tussen Schiphol en Antwerpen. De rijksmiddelen daarvoor zijn naar een ander project gegaan, dus resteert een tolgeweg, tot stand te brengen met private middelen. Gelukkig had de marktconsultatie een bemoedigend resultaat. Het is te hopen dat een hoogwaardige inpassing in het gebied van Midden-Delfland mogelijk is. Daarom is het gewenst dat de minister zo snel mogelijk met een definitief plan van eisen komt, op basis waarvan de besluitvorming kan worden afgerond. Wanneer is dat er?

Een moeilijk punt in de onderhandelingen blijft de risicoverdeling. Marktpartijen behoren het marktrisico te dragen. Een risico heeft een prijs en daarom moet het politieke risico snel worden weggenomen.

Een voorwaarde voor een goed BOR is een flinke uitbreiding van de weginfrastructuur. De A4 is door de minister opgevoerd als onderdeel van het pakket van maatregelen terzake. Die weg moet er dus komen. De regering kan geen akkoorden sluiten over lege hulzen. Als er tolpoorten rond Rotterdam komen, moeten er dus ook meer wegen komen. De A4 is een onderdeel van de onderhandelingen met de regio's Den Haag en Rotterdam over een antifileplan. Anders kan er ook geen verdeling worden gemaakt in de beprijzing. De private partijen zullen ook betrouwbare calculaties moeten kunnen maken van de opbrengsten van de tolheffing. Bovendien moet de minister haar belofte nakomen dat er extra geld naar de wegen gaat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) vindt dat de A4 Midden-Delfland er niet moet komen. Dat is tot nu toe ook de mening van de meerderheid van de Kamer. Het gaat niet meer om een corridor, maar om rode en groene contouren. De A4 is ook absoluut niet aan de orde in de EHS en de groenblauwe slinger.

In de motie-Leers van november 1999 staat dat er pas tot PPS wordt overgegaan als daarvoor een toetsingskader is. Dat is er nog niet, maar de A4 staat wel als PPS-project in het BOR! De minister zal geen onomkeerbare stappen nemen, maar de minister probeert toch te tornen aan Kameruitspraken en afspraken over inpassing. Zo zegt de minister in het consultatiedocument toe dat de kosten van aanbesteding vergoed worden als de politiek dit project afblaast. Het onbevredigende antwoord op vragen hierover was dat het een informatieve ronde betrof. De private partijen zien er niets in zolang er onduidelijkheid is over het politieke commitment en over de inpassingseisen.

Ondanks de toezegging dat er in beginsel geen publiek geld naar de A4 gaat, staat er in het conceptakkoord met de regio een bedrag van 250 mln. Er wordt ook gezegd dat de projectkosten door Rijkswaterstaat betaald worden. Dat komt neer op 15% van de totale kosten.

Pijnlijk is het dat de Rijkswaterstaatcontra-expertise over de PPS-kansen vertrouwelijk naar de Kamer is gezonden.

De A4 moet uit het BOR zolang er in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening geen duidelijkheid is.

De heer **Leers** (CDA) prijst de minister dat de A4 in het BOR is opgenomen, inclusief 250 mln. om op terug te vallen. Hiermee is het kabinet bereid zijn publieke verantwoordelijkheid in het kader van PPS te nemen. In politiek opzicht is dit van belang, omdat selectief winkelen voor de coalitie uit den boze is. Eerst is de particuliere sector uitgedaagd om dit PPS-project op te pakken en vervolgens is die sector niet de zekerheid geboden dat het project politiek wordt geaccepteerd. De marktsector moet vandaag dus het heldere signaal krijgen dat alle betrokken publieke, dus politieke partijen in dezen op één lijn zitten en een politiek draagvlak vormen voor dit project.

Voor de doorstroming is de A4 Midden-Delfland van groot belang. Het is bekend dat de bedrijfszekerheid van de huidige A13 naar de A20 gevaar loopt. Met de marktconsultatie en de achtervang van 250 mln. van het kabinet kan dit project snel van de grond komen. Wat zijn de volgende stappen? Te denken is aan een programma van eisen. Voorts moet de afspraak worden bevestigd over de inpassing van die weg. Ook moet er een heldere afspraak worden gemaakt over de verdeling van de risico's. Er moet gevolg worden gegeven aan het plan doorstroomroute.

Mevrouw **Giskes** (D66) wijst erop dat als PPS werkt, dit geen reden mag zijn om voor of tegen de aanleg van een weg te zijn. Het gaat dus nog steeds om het nut en de noodzaak van de A4 Midden-Delfland. Het beeld is verkeerd dat men over de weg niet van Amsterdam via Rotterdam naar Antwerpen kan komen. Een gegeven is wel dat al het verkeer door de Beneluxtunnel moet. In dit verband kan de veilingroute verbeterd worden en als tweede ontsluiting dienen. Tegen deze achtergrond en gezien het beschermde gebied is de A4 Midden-Delfland niet zo nodig, maar als de marktsector die netjes kan realiseren zonder geld van de rijksoverheid, is het de vraag of dat moet worden tegengehouden. Daarbij moet wel aan allerlei eisen worden voldaan die prijsverhogend werken. Tot heden is hiervoor ook geen levensvatbaar plan tot stand gekomen. Met het oog op nieuwe ontwikkelingen is het de verwachting dat de minister in het BOR met argumenten aangeeft waaraan zij het pakket van ongeveer 10 mld. extra investeringen wil besteden. In het concept-convenant met Haaglanden wordt gesproken over een substantieel deel van 850 mln. rijksbijdrage dat wordt gereserveerd voor het PPS-project A4 Delft-Schiedam. Dat is meer dan 250 mln. In het conceptconvenant met Rotterdam staat dat het rijk daarnaast hiervoor indicatief 250 mln. beschikbaar stelt. Klopt dit? Dit is namelijk verwarrend.

Antwoord van de minister

De **minister** deelt mee dat zij is doorgegaan met de marktconsultatie, omdat de aanleg van de A4 Midden-Delfland alleszins verantwoord is. De gewisselde stukken moeten in eerste instantie vertrouwelijk blijven, want anders kan elke vorm van PPS vergeten worden. De markt wil namelijk niet dat de bedrijfsgegevens op straat liggen. Het kabinet spreekt ook aangaande het BOR met één mond, net zoals bij het NVVP en de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Natuurlijk zullen de voorstellen getoetst worden, bijvoorbeeld bij de procedures ingevolge de PKB en de Tracéwet. Een verkeerskundige toets hoort daar ook bij. Bij niet alleen het BOR, maar ook het NVVP gaat het om een bottom-up- en geen top-downbenadering. De wens is dat dit voor het hele land geldt. In samenspraak met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën spelen de regio's een heel belangrijke rol, resulterend in bestuurs-overeenkomsten. Daarover wordt vervolgens in de Kamer gediscussieerd. Dit past helemaal bij het poldermodel. De provincie Zuid-Holland ontwikkelt een plan over het ecologisch verbreden van de ruimte: de A4, de spoorweg en de A13. In het kader van het BOR is die provincie gevraagd om hiervoor een programma van eisen te maken. Dat zal in het najaar van 2001 gereed zijn en dan kan de Kamer toetsen of het aan de inpassingseisen voldoet. Dit houdt wel in dat er reserveringen gemaakt moeten worden voor eventuele realisering. Later zal blijken of die reserveringen moeten worden aangesproken. De private partijen gaan de mogelijkheden na van private investeringen in de A4 en de tolgeweg en van de verdeling van de risico's daarbij. Pas eind oktober, begin november is daar meer duidelijkheid over. Overigens neemt niet iedereen het standpunt in dat de markt de risico's van de markt moet dragen. Een duidelijk uitgangspunt is wel dat de rijksoverheid niet opdraait voor de gevolgen van tegenvallend vervoer en evenmin voor de

losse eindjes. Er kan natuurlijk wel gesproken worden over de kosten van inpassing.

Wat het nut en de noodzaak betreft, is de A4 Midden-Delfland noodzakelijk. De veilingroute is geen goed alternatief en qua tijd buitengewoon problematisch. De A13 zal anders overbelast worden en dat geeft emissieproblemen en derhalve milieubezwaren. De Europese regels dienaangaande zijn streng.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Heemst** (PvdA) is van mening dat er verder gewerkt kan worden aan het programma van eisen, maar wel onder handhaving van het planologische voorbehoud inzake de grote (Vijfde nota ruimtelijke ordening) en de kleine toets aan de hand van de inpassingseisen. Als de markt dat lastig vindt, is dat jammer.

De reserveringen vormen nog steeds een moeilijk punt, want het voorstel van de markt zal er altijd op uitkomen dat de 250 mln. aan publiek geld geïncasseerd worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt met genoegen vast dat de minister de noodzaak van de aanleg van de A4 onderschrijft. De voorstellen moeten daar daadwerkelijk toe leiden, maar dat mag niet lang duren. Voor de afspraken over het BOR moet ook gelden: voor wat, hoort wat. De minister moet dus niet achterover gaan leunen en moet zorgen dat ook de afgesproken wegen er komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) wijst erop dat de gemeentes Vlaardingen, Schiedam en Delft mordicus tegen de aanleg van deze weg zijn. In de bottom-upbenadering moet er dus niet selectief gewinkeld worden.

Mede gezien de EHS en de groenblauwe slinger is het belangrijk dat de minister in de procedure ook een milieutoets opneemt. Worden bij de verkeerskundige toets de openbaarvervoervarianten betrokken?

Het is heel slecht dat er voor deze weg toch geld wordt gereserveerd, want de marktsector zal de plannen daarop afstemmen.

De heer **Leers** (CDA) is het helemaal eens met de lijn die de minister aangeeft. Na alle plannen is de verkeerskundige noodzaak wel bewezen. Een consistente visie moet blijken uit niet alleen het BOR, maar ook het NVVP en de vijfde nota.

Als de minister in het kader van de bottom-upbenadering de landsdelen eerder had uitgenodigd om de problemen te inventariseren, hadden die bij het MIT betrokken kunnen worden.

Mevrouw **Giskes** (D66) concludeert dat iedereen nu weet waar hij of zij aan toe is. Een lange geschiedenis geeft niet automatisch het nut en de noodzaak van de aanleg van een weg aan.

Wat selectief winkelen betreft, zijn de proef met rekeningrijden, de proef met betaalstroken en het investeringspakket onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Voorts is de noodzaak van een doorstroomroute A4 nog steeds niet duidelijk.

De **minister** geeft aan dat zij er altijd zelf bij is, als het om de reserveringen gaat. De markt weet ook dat de overheid niet reageert, als het bedrijfsleven ongedekte cheques bij de staat wil neerleggen.

Het duurt niet te lang, want de procedure van de Tracéwet moet gevolgd worden. Hierdoor kan pas in 2004 met de aanleg gestart worden, als daartoe besloten wordt.

Het openbaar vervoer lost evenwel voor een deel een aantal congestieproblemen op. Eind deze week ontvangt de Kamer een rapport waarin de effectiviteit van het BOR-pakket is uitgewerkt.

Het NVVP gaat over een langere termijn, de na-MIT-periode, dus de doorloop na 2010.

Als de convenanten zijn gesloten, kan de Kamer debatteren over de inhoud daarvan.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers