

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A**Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002****27 455****Nationaal Verkeers- en Vervoersplan****Nr. 28****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 9 april 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 maart 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)**.

Hierbij zijn de volgende brieven aan de orde:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 december 2001 inzake reactie Rijk op het rapport van de commissie-Blankert over de doorstroomroute A4 (27 455, nr. 40);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 januari 2002 inzake motie-Giskes c.s. over verdeling categorie 3a-budget (28 000A, nr. 24);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 februari 2002 inzake Rondje Randstad (28 000A, nr. 25).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) refereert allereerst aan het aangepaste huidige regeerakkoord waarin met betrekking tot het Rondje Randstad letterlijk staat: «Het kabinet verplicht zich tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden in de Randstad. Over de vormgeving daarvan wordt besloten op basis van de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP). Deze infrastructurele voorziening zal worden gerealiseerd op basis van een constructie van publiekprivate samenwerking (PPS). Ter dekking van de daartoe noodzakelijke overheidsmiddelen neemt het kabinet in deze kabinetsperiode een besluit.» De heer Hofstra moet evenwel tot zijn spijt constateren dat de nu ter bespreking voorliggende stukken de uitwerking van zo-even genoemd citaat volledig ontberen, terwijl er met name in het kader van het NVVP juist behoefte is aan een helder overzicht van de zaken die nodig zijn om het openbaar vervoer in de Randstad te verbeteren. Zo is nog niet duidelijk welk bedrag aan investeringen en exploitatiesubsidies hiervoor ter beschikking wordt gesteld en wat de effecten daarvan zijn waar het gaat om het verbeteren van het openbaar vervoer teneinde de mensen uit de auto te krijgen.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), 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), Ten Hooopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolaï (VVD), Atsma (CDA) en Crone (PvdA).

Hoewel het plan over de doorstroomroute A4, inclusief de hiervoor gehanteerde PPS-constructie, op zichzelf waardering verdient, moet de heer Hofstra ook op dit punt constateren dat er helaas vooralsnog sprake is van veel woorden maar weinig daden. Wanneer de voorstellen vanuit de private sector eenmaal door de «wringer aan de Plesmanweg» gaan, is de vraag wat er daarna nog van over blijft. De heer Hofstra is benieuwd te vernemen van de minister of er al iets te melden valt over de financiering van de drie speerpunten in het plan, te weten de Tweede Coentunnel en de Westrandweg, de A4 Delft-Schiedam en de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom. Spelen hierbij ook de actuele ontwikkelingen rond de verbinding Rotterdam-Noord en de A13/A16 een rol of vallen die geheel buiten dit plan? De heer Hofstra kan zich wat betreft dit plan overigens vinden in de voorgenomen mobiliteitsmarktontwikkeling en in de oprichting van een publiek-private taskforce. Wel heeft hij bedenkingen bij het feit dat dit project wordt gelardeerd met het instrument van de kilometerheffing. Waar de invoering van dit instrument nog jaren op zich zal laten wachten, dient de nadruk in dezen veeleer gelegd te worden op realisatie van tolwegen en betaalstroken.

In het rapport van de commissie-Blankert over de doorstroomroute A4 staat dat de kosten voor het invorderen van tol neer zouden kunnen komen op 23 eurocent per passage. Kan de minister aangeven hoe hard dat getal is?

Tot zijn verbazing heeft de heer Hofstra in een recente brief van de minister van Verkeer en Waterstaat gericht aan de regio Haaglanden, gelezen dat zij voornemens is om de opbrengsten van het proefproject rekeningrijden, dat zoals bekend geen doorgang meer zal vinden, toch aan de regio's te verstrekken. Wat is hiervan de reden? Als het project niet doorgaat, zijn er ook geen opbrengsten. Klopt het dat hiermee een bedrag gemoeid is van vier keer 60 mln gulden en dat het totaalbedrag uit de begroting voor 2005 gefinancierd zal worden?

Mevrouw **Giskes** (D66) beschouwt het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) als de eerste praktische uitwerking van het NVVP. Kern van de daarin terecht gekozen benadering is benutten, beprijzen en bouwen, ook wel samen te vatten als bereikbaarheid en mobiliteit. Geconstateerd moet evenwel worden dat de afgelopen vier jaar het proces daarnaartoe tot nu toe nogal selectief is gebleken. Er is wat dat betreft veeleer sprake van bungelen en meebewegen ofwel berusten en mediteren. Vooral met betrekking tot beprijzen zijn er vooralsnog weinig concrete resultaten geboekt. Wel wordt er tot nu toe flink geïnvesteerd, maar naar het oordeel van mevrouw Giskes zouden die investeringen in veel belangrijkere mate dan nu het geval is ten goede moeten komen aan het openbaar vervoer. Het adequaat toepassen van het beprijzingsinstrument is namelijk niet goed mogelijk als tegelijkertijd automobilisten geen goede alternatieven in de vorm van openbaar vervoer worden geboden. In dit verband refereert zij ook aan de in het aangepaste regeerakkoord opgenomen zinsnede dat het kabinet zich verplicht tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden en dat het ter dekking van de daartoe noodzakelijke overheidsmiddelen in deze kabinetsperiode nog een besluit neemt. Kan de minister bij dezen bevestigen dat conform die afspraak inmiddels de nodige reserveringen zijn gemaakt, zodat wanneer het op realisatie aankomt de financiën geen probleem zullen vormen?

Met betrekking tot de doorstroomroute A4 onderschrijft mevrouw Giskes de conclusie in het rapport-Blankert dat het zal moeten gaan om een mix van maatregelen, onder andere het creëren van een mobiliteitsmarkt en het toewerken naar gedifferentieerde mobiliteitstarieven. In reactie op die conclusie spreekt de minister van het instrument van tolheffing in de vorm van gedifferentieerd beprijzen. Kan zij dat nader toelichten? Is dat de manier waarop de financiering gevonden zal worden als het gaat om aanvullende middelen voor de aanleg van de doorstroomroute? Kan zij

tevens aangeven wat de toegevoegde waarde zal zijn van het, zoals door de commissie-Blankert voorgesteld, in het leven roepen van een aparte publiek-private taskforce?

De bij brief geformuleerde reactie van de minister op de door mevrouw Giskes aangehouden motie van haar naam (28 000A, nr. 24) heeft een wat halfslachtig karakter. Is het niet mogelijk om de desbetreffende reserveringen per project toe te delen zodat er meer inzicht ontstaat in de eventueel benodigde extra middelen etc.?

Ten slotte vraagt mevrouw Giskes de minister of zij inmiddels meer helderheid kan verschaffen rondom de besteding van de middelen vanuit het regionale mobiliteitsfonds in het kader van het BOR.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) stipuleert dat naar zijn mening feitelijk niet zozeer sprake is van dé doorstroomroute A4, als wel van een reeks van projecten waarvan sommige zinvol zijn en andere minder belangrijk. In feite schrijft de commissie-Blankert ook met zoveel woorden dat die doorstroomroute niet effectief is en dat er wat betreft de doorstroming veel meer heil valt te verwachten van een naar tijd en plaats gedifferentieerde kilometerheffing. Het probleem is namelijk niet gelegen in de langeafstandsdoorstroming maar in de gebieden waar de snelweg de steden bereikt en waar het verkeer de stad in- en uitgaat. Bovendien blijken de tot nu toe hooggespannen verwachtingen ten aanzien van de publiekprivate samenwerking ter zake niet van de grond te komen. De heer Dijsselbloem kan gelet op het vorengaande dan ook niet anders dan concluderen dat het concept van de doorstroomroute A4 beter afgeblazen kan worden. De nadruk dient veeleer gelegd te worden op het aanpakken van concrete knelpunten rond de A4.

Specifiek met betrekking tot de A4-noord is de heer Dijsselbloem overigens wel benieuwd van de minister te vernemen hoever de onderhandelingen met de private partijen zijn gevorderd. In het MIT-projectenboek 2002 is aangegeven dat er in totaal ongeveer 1,3 mld euro is gereserveerd voor categorie 3a-BOR, waarvan een deel is gereserveerd voor de A4 Delft-Schiedam. In het convenant dat de minister met de regio Haaglanden heeft gesloten staat dat, wanneer de private partijen niet over de brug komen, zij een voorlopige reservering zal maken. Er mag toch van worden uitgegaan dat die afspraak overeind blijft?

De minister heeft verder te kennen gegeven zich gebonden te achten aan de eerdere afspraak dat de opbrengsten van de spitsheffing gestort worden in de regiofondsen. Nu het echter evident is dat die opbrengsten niet gegenereerd zullen worden, begrijpt de heer Dijsselbloem niet waarom zij alsnog aan die afspraak wil vasthouden. Hij kan zich dan wel andere bestemmingen voor dat geld voorstellen, zoals het stimuleren van de mobiliteit en bereikbaarheid in andere regio's van het land en het verbeteren van sociale veiligheid in het openbaar vervoer in de Randstad. Ter zake van het Rondje Randstad verwijst ook de heer Dijsselbloem naar de aangepaste tekst in het regeerakkoord waaruit duidelijk naar voren komt dat nog deze kabinetsperiode een beslissing zal vallen over de financiering van dit project. Overigens kan hij zich inhoudelijk wel vinden in de redenering van de minister dat het Rondje Randstad inmiddels een wat andere invulling heeft gekregen dan waarvan ten tijde van de introductie van het BOR uitgegaan is. Toen ging het nog om een magneetweefbaan etc., terwijl het nu veeleer gaat om een kwaliteitsimpuls ten behoeve van het openbaar vervoer in de Randstad. Los van de wijze waarop het fijnmazige hoogwaardige openbaar vervoer in de Randstad verder vorm wordt gegeven, is het evident dat de Randstad genoemde kwaliteitsimpuls nodig heeft. In dat licht krijgt de heer Dijsselbloem dan ook graag nader inzicht in de concrete financiering van de plannen op dit gebied. Hoe hard zijn bijvoorbeeld de middelen die vrijkomen als gevolg van de extrapolatie van de NVVP-gelden en binnen welke termijn komen die beschikbaar? Is het verder niet dienstig, in navolging van bijvoorbeeld de financierings-

systematiek voor de Zuiderzeelijn, reeds concrete bedragen hiervoor te reserveren?

Hij spreekt complimenten uit richting de minister dat zij samen met de betrokken partijen erin is geslaagd om middels een procesovereenkomst een belangrijke stap te zetten op weg naar realisering van de spoortunnel in Delft. Er resteert evenwel nog een financieel probleem, waarvan zij heeft gezegd dat dit betrokken zal worden bij de financiering voor het Rondje Randstad. Om het belangrijke project van de spoortunnel echt van de grond te krijgen, is het dan ook van belang dat tijdig, dus voor 2010, helderheid ontstaat over de daarvoor beschikbare middelen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wijst erop dat bij de introductie ervan, het BOR is aangekondigd als een totaalpakket van maatregelen dat de fileproblematiek in de Randstad aanpakt en dat de bereikbaarheid in dat gebied verbetert. In het aangepaste regeerakkoord is daaraan toegevoegd het zogenaamde Rondje Randstad en het aspect van de beprijzing. Het is dan ook uitermate teleurstellend dat aan het eind van deze kabinetsperiode geconstateerd moet worden dat juist laatstgenoemde twee zaken nog steeds niet goed geregeld zijn, ook niet in financiële zin. Nagelaten is om tussen de drie onderzochte concrete alternatieven, te weten de zweeftrein, de binnenring en verdubbeling van bestaand spoor, een duidelijke keuze te maken. Naar het oordeel van de heer Van der Steenhoven zou verdubbeling van het bestaand spoor tussen de vier grote steden, gekoppeld aan Randstadspoor, Randstadrail en sternet, leiden tot een perfect systeem van openbaar vervoer in de Randstad.

Verder is het teleurstellend dat de plannen om op basis van PPS wegen te financieren niet echt van de grond blijken te komen. Als puntje bij paaltje komt, blijken ondernemers en financiers weinig geïnteresseerd te zijn om in projecten te investeren. Als voorbeeld moge dienen de gang van zaken rond de Tweede Coentunnel. Van rijkswege is hiervoor inmiddels een fors bedrag ter beschikking gesteld. Daarnaast zou nog een relatief klein bedrag via PPS gefinancierd moeten worden, maar volgens recente informatie blijken de betrokken private partijen niet bereid te zijn te participeren omdat ze menen dat de overheid de tunnel volledig moet financieren. Klopt die informatie en hoe gaat de minister daarmee om?

De heer Van der Steenhoven sluit zich aan bij de conclusie van de commissie-Blankert dat de doorstroming op de A4 beter vorm kan worden gegeven via gedifferentieerde beprijzing dan via betaalstroken. De vraag rijst dan ook waarom het kabinet überhaupt niet met meer spoed aanstuurt op realisering van het instrument van de kilometerheffing.

Hij sluit zich aan bij de vragen van vorige sprekers over de storting van de opbrengsten van het rekeningrijden in de mobiliteitsfondsen van de vier grote steden. Verder dringt hij in navolging van de heer Dijsselbloem nog aan op het tijdig realiseren binnen de periode tot 2010 van de spoortunnel in Delft.

De heer **Eurlings** (CDA) zegt dat een van de uitgangspunten voor mobiliteitsbeleid moet zijn het meer investeren in alternatieven, aangezien de reiziger onder de huidige omstandigheden nauwelijks een keuze heeft. Stapt hij in de trein dan is deze stokvol, zo die al rijdt; gaat hij met de auto, dan wordt hij iedere dag weer geconfronteerd met lange files. Zeker in regio's met een dichte bevolkingsgraad en een sterke economische ontwikkeling waar dientengevolge sprake is van een grote mobiliteitsvraag, klemmt dit te meer. Voordat, zoals de minister voorstaat, het rijden over bestaande wegen extra duur wordt gemaakt middels kilometerheffing en spitstarieven, zal er dus eerst voor gezorgd moeten worden dat de automobilist middels het openbaar vervoer over een goed alternatief beschikt.

De heer Eurlings moet constateren dat de passage in het regeerakkoord over het Rondje Randstad een stuk ambitieuzer is ten opzichte van de daadwerkelijke uitvoering ervan tot nu toe, ook waar het gaat om de PPS-aanpak die veel voortvarender moet zijn. Bovendien zijn er ook op financieel vlak grote onzekerheden. Met name de opwaardering van het bestaande net in de Randstad, de zogenaamde kwaliteitssprong, wordt nog te zeer afhankelijk gesteld van de besluitvorming rond de Vijfde nota. Aangezien de noodzaak van die kwaliteitsimpuls vaststaat, vraagt de heer Eurlings zich af waarom nu niet reeds naar meer financiële zekerheid ter zake kan worden toegewerkt.

Een ander substantieel onderdeel van het Rondje Randstad betreft de realisering van de fijnmazige vertakkingen en de andere invulling rond de grote steden van het netwerk. Hoe ziet de minister in de tijd gezien de verschillende ontwikkelingen op dit vlak, ook gerelateerd aan de financiën?

Naar het oordeel van de heer Eurlings zal de beoogde doorstroomroute A4 wel degelijk kunnen leiden tot vergroting van de bereikbaarheid van de vier grote steden op de A4-corridor. Als private partijen zich geïnteresseerd tonen om dat project te bewerkstelligen, dient de overheid die kans met beide handen aan te grijpen en moet zijzelf duidelijke toezeggingen doen over haar aandeel. Wat is de visie van de minister hierop?

Meer dan 25 jaar worden er al mooie woorden gewijd aan de A4 Midden-Delfland, helaas tot nu toe echter zonder resultaat. Doordat de hiervoor benodigde gelden in feite zijn toebedeeld aan de spoortunnel in Delft, hetgeen op zichzelf een mooi project is, zal een groter aandeel van die gelden gevonden moeten worden in de private sector, hetgeen een lastige opgave zal zijn. Het mag naar het oordeel van de heer Eurlings in ieder geval niet zo zijn dat door het nu ontstane financiële gat, de realisatie van de A4 Midden-Delfland geen doorgang zal vinden. Zo nodig zal de overheid dan de aanvullende investeringen moeten doen om dat gat te vullen. Dit zou tevens effect kunnen hebben op de prijsstelling van de tolheffing, in de zin dat de toltarieven lager kunnen uitkomen, met alle positieve gevolgen van dien met betrekking tot de congestie. Deelt de minister die visie?

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) constateert dat het integrale karakter van het BOR waarvoor destijds is gekozen, inmiddels op de helling is komen te staan. Nu het rekeningrijden definitief van de baan is, ontstaat een nogal diffuse situatie rond het mobiliteitsbeleid en de visie daarop. Van een totaalplan is een verbrokken geheel overgebleven, waarbij vrijblijvendheid troef lijkt. De minister zelf heeft middels het NVVP op zichzelf een goede totaalvisie op mobiliteit gepresenteerd, maar de realiteit noopt haar tot het nemen van hapsnapmaatregelen. Het BOR is een schoolvoorbeeld van die ontwikkeling. Van een totaalplan is het verworpen tot een regionaal investeringsprogramma waaraan de vier stedelijke regio's een gift van ieder ongeveer 250 mln hebben overgehouden. Een van de naweën van dit proces lijkt de compensatie te zijn die de regio's krijgen voor het niet doorgaan van de proef met het rekeningrijden. De vraag rijst waarom die compensatie nog wordt verstrekt. Iets wat niet doorgaat, behoeft toch niet gecompenseerd te worden? Welke rechtvaardiging bestaat überhaupt nog voor de instandhouding van de regionale mobiliteitsfondsen? Wat komt overigens terecht van het uitgangspunt dat tweederde van genoemde 250 mln per regio in het openbaar vervoer gestoken moet worden?

In haar brief van 18 december 2001 (27 455, nr. 40) onderschrijft de minister de hoofdboodschap van de commissie-Blankert inzake de doorstroomroute A4, dat een mix van maatregelen nodig is. Hierdoor ontstaat de indruk dat het uiteindelijk van alles een beetje wordt. Opvallend is dat de commissie tot de conclusie komt dat een naar tijd en plaats gedifferentieerde beprijzing het gebruik van het wegennet meer bevordert

dan fysiek gescheiden betaalstroken over grote lengte. In dit verband kan de heer Stellingwerf de redenering in genoemde brief niet goed plaatsen dat van een verdere uitwerking van dit algemene concept wordt afgezien. De kilometerheffing wordt door de minister leidend genoemd, aangezien die de basis vormt waarop andere besluiten in het kader van de mobiliteit zullen worden genomen. De vraag is echter of dit een terecht uitgangspunt is. Voor 2006 zal er nog geen besluit genomen worden over een gedifferentieerde kilometerheffing. Gezien de verhoudingen in de Kamer en de onzekerheden over de nieuwe samenstelling van de Kamer is het sowieso nog zeer de vraag of die heffing, waarvan de heer Stellingwerf overigens wel degelijk een voorstander is, er uiteindelijk gaat komen. Er worden nu wel reeds besluiten genomen over de aanleg van allerlei nieuwe wegen. Voor een belangrijk deel zijn die evenwel pas in 2010 gerealiseerd. De vraag is dan ook wat nu precies leidend en wat nu volgend is.

Met betrekking tot de haalbaarheid van realisatie van het project A4 Midden-Delfland heeft hij nog steeds forse twijfels, aangezien er nog forse financiële gaten in dat plan zitten. Bovendien mag ervan worden uitgegaan dat er een gedegen MER-procedure komt waarin verschillende alternatieven in beeld komen.

Waar het gaat om de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom zijn in feite onnodig jaren verloren gegaan. De oost-variant bij Steenberghe is vernietigd door de Raad van State omdat de gemeente Steenberghe die variant afwees. Er moet derhalve een nieuwe afweging worden gemaakt waarvan ook de west-variant onderdeel uitmaakt, waarnaar overigens de voorkeur van de heer Stellingwerf uitgaat. Er vindt momenteel hierover veel overleg plaats met de provincie Noord-Brabant, maar vindt dat overleg ook plaats met de gemeente Steenberghe?

In de brief van de minister d.d. 12 februari 2002 (28 000A, nr. 25) staat dat het begrip Rondje Randstad geldt als metafoor voor de beoogde kwaliteitssprong. De heer Stellingwerf zou die metafoor toch enigszins aangepast zien, aangezien er naar zijn gevoel in dezen veel te veel op basis van de Randstad wordt geredeneerd. De samenhang met de rest van Nederland dient wel degelijk ook goed in het oog te worden gehouden, door de metafoor veel meer als een soort spinnenweb te zien, waarbij de radialen, de lange, snelle intercitylijnen vanuit de buitengebieden naar de Randstad toelopen en het Rondje Randstad zelf als de binnenkant van dat web fungeert.

Antwoord van de minister

De **minister** wijst erop dat in de afgelopen vier jaar van deze kabinetsperiode 22 mld extra, dus bovenop de MIT-middelen, beschikbaar is gesteld voor investeringen in de verkeers- en openbaarvervoersinfrastructuur in onder andere de Randstad. Uiteraard moet dat geld verstandig en goed besteed worden zodat het ook verantwoord kan worden. Er dient bij dergelijke investeringen echter wel rekening mee te worden gehouden dat gelet op de verschillende procedures die in dit land moeten worden doorlopen, waaronder de Tracé/MER-aanbestedingsprocedure en beroep- en bezwaarprocedures, de termijn tussen het maken van plannen en het realiseren ervan nog altijd 7 jaar duurt. Verder is, zoals ook door de commissie-Blankert aangegeven, naast benutten en bebouwen, beprijzing een ongelooflijk belangrijk instrument om in Nederland het verkeer en vervoer in de toekomst in goede banen te leiden. Ook dat aspect zal steeds betrokken dienen te worden bij de effecten van de investeringen. De minister wijst erop dat er in het kader van het NVVP een bedrag van 39 mld euro beschikbaar is voor de periode 2010–2020, minus overigens de 2,7 mld euro voor de Zuiderzeelijn, zijnde het enige project dat al over de jaarschijf van 2010 heen is gepland. Gelet op eerdergenoemde procedurele termijn van 7 jaar, zullen de plannen die nu worden ontwikkeld

wanneer het gaat om de realisatie ervan, over die magische grens van 2010 heen gaan.

Verheugend is het te mogen constateren dat de bij het BOR betrokken bestuurders van provincies en steden in tegenstelling tot eerdere periodes inmiddels voor het eerst in staat zijn gebleken om in gezamenlijk overleg tijdig tot goede afspraken te komen in het kader van verkeer en vervoer, hetgeen als een belangrijke start mag worden gezien van het beleid inzake de verbetering van infrastructuur, juist waar de minister van oordeel is dat veel meer beleidsbeslissingen bij provincies en kaderwetgebieden zelf dienen te liggen. Zo wordt in overleg met de VNG en het IPO gewerkt aan de uitwerking van modellen aan de hand waarvan binnen provincies en gemeenten de kapitaaldiensten kunnen worden benut om slimmer te investeren in infrastructuur, in de zin dat meer met het beschikbare geld kan worden gerealiseerd.

Verbetering van openbaar vervoer als zodanig vraagt overigens niet in alle gevallen om meer investeringen in de infrastructuur. In grote delen van Nederland is er nog steeds heel veel capaciteit voor het inzetten van extra treinen en bussen. In de gebieden waar die capaciteit er niet of onvoldoende is, zal meer geïnvesteerd moeten worden in verkeer en vervoer, maar dan wel op basis van zakelijke en efficiënte afwegingen, aangezien het geld maar één keer kan worden uitgegeven.

In relatie tot het Rondje Randstad wijst de minister op de projecten Randstadspoor, Randstadrail, de Noord-Zuidlijn en de HSL-zuid. Alle verdubbelingen die op het hoofdnetwerk aan de orde zijn, moeten uiteraard voldoende passagiers genereren, aangezien het anders subsidie-lijnen worden, hetgeen niet de bedoeling is. Er zal dus goed moeten worden nagegaan hoeveel potentiële passagiers de Randstad heeft. Daarbij is het weer van groot belang om te weten waar de nieuwe woningbouwlocaties worden gesitueerd, rekening houdend met het feit dat in Nederland nu eenmaal geen steden als zodanig worden gebouwd. Gelet op bijvoorbeeld de wijze waarop mensen «uitwaaiëren» over het landschap van de Deltametropool, komt het grote vraagstuk aan de orde hoe dikke stromen vervoer kunnen worden gecreëerd, zodanig dat mensen de hoofdstations goed kunnen bereiken. In dat verband is nu feitelijk gekozen voor een benadering die zich toespitst op drie componenten, te weten de stedelijke/stadsgewestelijke sternetten, de snelle verbindingen tussen de grote steden en de Randstadmetro. Een deel van de sternetten zal worden gefinancierd uit de regionale budgetten, uitgaande van uitvoering van de systematiek van de gebundelde doeluitkering (GDU) op de wijze zoals uitgewerkt in het NVVP. In de periode 2010–2020 gaat 8 mld van eerdergenoemde 39 mld naar regionale projecten. Met betrekking tot genoemde snelle verbindingen zijn nu twee zoekgebieden aan de orde, namelijk het traject Den Haag-Rotterdam-Utrecht en het traject Almere-Amsterdam, dat overigens deels valt onder het project Zuiderzeelijn. Daar het niet reëel is te veronderstellen dat deze projecten veel eerder dan 2008 of 2009 tot uitvoering worden gebracht, gaat de minister ervan uit dat de financiering ervan geen probleem zal zijn, aangezien van de eerdergenoemde 39 mld 10 mld minus de 2,7 mld voor de Zuiderzeelijn, is gereserveerd voor realisering van megaprojecten in de periode tussen 2010 en 2020. Bovendien geldt wat betreft de overloop tussen 2008 en 2010 dat het huidige MIT nog niet geheel financieel belegd is, zodat in die zin ruimte gaat ontstaan. Juist om de marktspanning te behouden, is het ook de bedoeling van de minister om via een prijsvraagvariant de markt uit te dagen om snelle interregionale verbindingen te ontwerpen (Deltametro). In dat kader acht zij het dan ook niet verstandig om nu reeds een bedrag te prognosticeren. Een en ander is ook afhankelijk van de resultaten van de over twee weken geplande behandeling van de Vijfde nota ruimtelijke ordening in deze Kamer, onder andere waar het gaat om de exacte situering van nieuwe woningbouwlocaties in de betrokken gebieden. Alsdan is iets meer te zeggen over de

nadere uitwerking en zal waarschijnlijk een referentiebedrag, een soort piketpaal kunnen worden genoemd met betrekking tot de reserveringen in relatie tot de 39 mld. Desgevraagd zegt de minister toe de Kamer hierover alsdan schriftelijk te informeren.

Verder wijst zij erop dat het in het kader van het NVVP de bedoeling is dat de GDU-middelen worden ondergebracht in het regionale mobiliteitsfonds dat dan vanaf 1 januari 2003 zou moeten gaan functioneren. Vervolgens gaan de exploitatiesubsidies vanaf 1 januari 2004 over naar dat fonds. Binnenkort zal de Kamer het kabinetsvoorstel ontvangen dat behelst om de regio's de vrijheid te geven om te beslissen of zij dat geld dat in het fonds zit willen benutten voor exploitatie of voor investeringen. In ieder geval kunnen zij langjarig, minimaal tot 2020, zoals is overeengekomen met de minister van Financiën, rekenen op een groei van 2% per jaar.

Een belangrijke conclusie uit het rapport van de commissie-Blankert is dat de doorstroomroute A4 van Zaandam tot de Belgische grens op basis van substantiële private exploitatie niet haalbaar is omdat er aldaar te weinig files zijn die dat zouden kunnen financieren. Hiervan uitgaande, zal er projectsgewijs gekeken moeten worden naar wat er wel kan. Een aantal interessante onderdelen van de route zou namelijk wel heel goed mede met private middelen kunnen worden gefinancierd. Kortelings heeft de minister met betrekking tot de Tweede Coentunnel, de Westrandweg en de Halfweg een nader uitgewerkt voorstel ontvangen van de stuurwerkgroep Bon Route. Uitgangspunt is nog steeds dat het moet gaan om een toltunnel. Waar volgens de planning de Westrandweg in 2003 gereed zal zijn, zal die, evenals de Halfweg, daarmee in samenhang moeten worden gezien. Van een weg die eenmaal publiek opengesteld is, kun je namelijk niet meer een tolweg maken. Aangezien het bedrag van in totaal 1,85 mld gulden dat voor dit gehele traject gerealiseerd is, niet voldoende is, wordt in dezen gekeken naar mogelijkheden van PPS.

Met betrekking tot de aanleg van de A4 Midden-Delfland is sprake van een financieel vraagstuk dat zeker nog niet is opgelost. Of het zal lukken om dat binnen redelijke termijn op te lossen, is nog niet te voorspellen. Overigens is realisatie van dit tracé naar het oordeel van de minister wel hard nodig, teneinde de ontsluiting van Den Haag en de regio Rijnmond daadwerkelijk te verbeteren.

In lijn met het advies van de commissie-Blankert zal op korte termijn een publiek-private taskforce worden opgericht. In dit verband verwijst de minister naar de eerdere afspraken die in het kader van de kilometerheffing en het thema mobiliteitsmarkt zijn gemaakt met maatschappelijke partijen om beide trajecten parallel te schakelen.

Een aantal PPS-projecten verkeert op het ogenblik in een afrondende fase, zoals dat van de A59. Of de kosten van tolheffing 23 eurocent per tik zullen bedragen, kan de minister nog niet met zekerheid zeggen. Zij is het wel met de heer Hofstra eens dat het systeem zo simpel mogelijk moet zijn. Q free, de partij die zich beziggehouden heeft met de tolpoorten, is nog steeds betrokken bij het betaalsysteem voor tolwegen en expresbanen. Grote tolpleinen in Nederland zijn niet haalbaar, aangezien die echt tot grote vertragingen zouden leiden.

Met betrekking tot de drie keer 60 mln gulden voor de grote steden in relatie tot het rekeningrijden wijst de minister op de afspraken die destijds mede op verzoek van de Kamer zijn gemaakt over de projecten die onder het BOR zouden moeten vallen. Bij de uitvoerbaarheid van die projecten is ook rekening gehouden met die drie keer 60 mln. Als die niet beschikbaar komen, dienen bepaalde projecten geschrapt te worden, terwijl er in het BOR juist geen projecten zitten die niet nuttig of niet gewenst zijn. In het geval van de gemeente Utrecht die niet zou deelnemen aan het experiment spitsheffing, wordt al bijgedragen om de overkapping van de A2 bij Leidsche Rijn financieel mogelijk te maken. Overigens komen de drie maal 60 mln pas beschikbaar vanaf 2005, aangezien de planning tot 2010 loopt.

Met het gedifferentieerd beprijzen door middel van tolheffing, waarvan de commissie-Blankert in haar rapport spreekt, wordt bedoeld dat de tol die gevraagd wordt afhankelijk is van de lengte van het traject dat men aflegt. Een variant daarbij zou nog wel kunnen zijn dat men ook binnen de tolheffing spitstarieven heft, in de zin dat de tol in daluren lager is dan in spitsuren.

Over de verdere infrastructurele ontwikkeling van het gebied Delft is zeer onlangs tussen Verkeer en Waterstaat, VROM, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Delft zelf een overeenkomst getekend, in het kader waarvan ook afspraken zijn gemaakt over de financiële haalbaarheid van het project. Of het vervolgens lukt dit project tijdig af te ronden, hangt uiteraard af van de medewerking en de activiteiten van alle participanten. In ieder geval acht de minister het verstandig om wat dit betreft nu niet voor de muziek uit te lopen en om het proces de tijd gunnen om zich te ontwikkelen. De verdere details van genoemde overeenkomst zullen de Kamer overigens binnenkort bereiken.

Het separate wetsvoorstel inzake de kilometerheffing is inmiddels retour van de Raad van State, zodat er een nader rapport over kan worden gemaakt, waarna de Kamer zo snel mogelijk zal worden geïnformeerd.

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

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