

Vergaderjaar 2002–2003

**28 600 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003**

**Nr. 44**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2002

Op maandag 9 december 2002 is het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in uw Kamer behandeld. Naar aanleiding van die behandeling zijn door de leden Duyvendak, Gerken, Giskes, Dijksema en Oplaat in totaal 16 moties ingediend. Met deze brief wil ik graag een schriftelijke toelichting per motie geven.

#### **Motie Duyvendak (nr. 25/28 600-A)**

De heer Duyvendak vraagt een systematiek te ontwikkelen, waarmee de Kamer inzicht krijgt in de bedragen die voor de verschillende projecten in de achtereenvolgende jaren in het MIT gereserveerd zijn, alsmede de vrije ruimte.

Het kabinet is van mening, dat met de projectoverzichten in de begroting van het Infrastructuurfonds (die aansluiten op de meerjarige begrotingsbedragen) en met de aanvullende informatie uit het MIT Projectenboek, de Tweede Kamer een goed inzicht heeft in de stand van en mutaties op het uitvoeringsprogramma. Tevens is per project, dat nog niet in uitvoering wordt genomen, het taakstellende budget aangegeven. Kasreeksen van projecten, die nog niet in uitvoering worden genomen (categorie 1 en verder) worden niet gepresenteerd, vooral met het oog op de marktgevoeligheid van dergelijke projectinformatie. In het besloten overleg van 4 december 2002 bent u geïnformeerd over (het ontbreken van) vrije ruimte in het programma tot en met 2010.

Uiteraard ben ik steeds bereid te werken aan verbetering van de presentatie van de veelheid aan gegevens. Zo is dit jaar in het MIT-Projectenboek bij de relevante projecten een toelichting op wijzigingen van het project opgenomen.

Overigens stelt de motie nog dat er verschuivingen in het MIT worden uitgevoerd door het inzetten van onderuitputting. Uiteraard is dat niet het geval bij het opstellen van projectramingen voor de MIT-periode. Hierbij

wordt steeds zo realistisch mogelijk ingeschat wat de behoefte aan kasgeld voor de komende jaren is. Anders kan het zijn in de begrotingsuitvoering. Indien blijkt dat de feitelijke realisatie in het lopende jaar van enig project gaat afwijken van de eerdere raming, dan wordt bezien hoe dat in het totale uitvoeringsprogramma kan worden ingezet of opgelost, zodat zo min mogelijk onderuitputting of overschrijdingen gaan ontstaan. De meerjarige gevolgen van dergelijke mutaties worden vervolgens weer bij de nieuwe begrotingsvoorbereiding betrokken.

Zo is met betrekking tot het project Randstadrail nadrukkelijk niet afgesproken dat er «uit onderuitputting extra geld voor dit project komt», maar dat – mocht er bij Rijk of regio de komende jaren onderuitputting optreden – bij voorrang wordt bezien of hiermee eventuele kasritme-problematiek bij dit project kan worden opgelost.

Op grond van het bovenstaande wil ik deze motie ontraden.

#### **Motie Duyvendak (nr. 26/28 600-A)**

De strekking van deze motie is dat de gereserveerde middelen voor wegverbreding ingezet moeten worden voor verbetering van het openbaar vervoer. De motie wordt dringend ontraden. Dit kabinet wil problemen aanpakken en resultaten laten zien. Het heeft daarom geld gereserveerd voor de aanpak van de grootste problemen op het gebied van spoor (verbeteren betrouwbaarheid door een inhaalslag op het onderhoud) en de weg. Met het geld voor de weg worden enkele van de grootste fileknelpunten opgepakt en dat is een essentieel onderdeel van dit kabinetsbeleid. Goede bereikbaarheid en ontsluiting van de wegen zijn essentieel voor verdere economische groei. Het inzetten van het voor de wegverbreding beschikbare geld voor openbaar vervoer zou in strijd zijn met dit voornemen en zou ertoe leiden dat de beoogde spoedige aanpak van knelpunten en de bevordering van de doorstroming op het hoofdwegennet niet gerealiseerd kan worden.

#### **Motie Duyvendak (nr. 27/28 600-A)**

De heer Duyvendak vraagt in deze motie om – ten laste van weginfrastructuur – voldoende middelen vrij te maken voor het onderhoud bij het spoor. Ik wil deze motie ontraden. Dit kabinet heeft met het Strategisch akkoord namelijk reeds € 560 miljoen extra beschikbaar gesteld voor onderhoud spoor, waarvan € 360 miljoen tot en met 2006. Uitgezocht wordt of er meer moet gebeuren en, zo ja, wanneer. In een analyse van RIB en de vervolgstudie «*Benutten en bouwen op korte termijn*» wordt een aanzienlijke problematiek geschetst. De cijfers worden momenteel ge-audit en voorzien van een second opinion. Het wachten is op de gegevens hiervan. In dat licht is mijns inziens overheveling van budgetten voor wegen naar onderhoud spoor thans niet aan de orde.

#### **Motie Gerkens (nr. 28/28 600-A)**

Met deze motie wordt de regering verzocht om de aanpak van het infrastructurele knelpunt bij Zwartsluis te bespoedigen. Daarop wil ik u het volgende meegeven. Om het knelpunt Zwartsluis aan te pakken zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- de bouw van een nieuw sluishoofd;
- de ophoging van de sluiswanden en;
- de bouw van een goede mechanische installatie en bedieningsapparatuur.

Op grond hiervan wordt uitgegaan van totale kosten van minimaal € 20 miljoen. Het gaat dus niet uitsluitend om de aanleg van een tweede sluis-hoofd en dientengevolge is ook geen sprake van de «*relatief kleine en goedkope ingreep*», zoals mevrouw Gerkens aangeeft. Bovendien is er geen financiële ruimte binnen het huidige MIT om het knelpunt Zwartsluis eerder aan te pakken dan 2009, tenzij er voldoende extra extern geld beschikbaar komt. Ik wil deze motie dus ontraden.

#### **Motie Gerkens (nr. 29/28 600-A)**

Mevrouw Gerkens verzoekt de regering verder om een plan van aanpak te maken voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand aan de vaarwegen. Deze motie wil ik overnemen. Bij het plan van aanpak zal ook gekeken worden naar de problematiek van de vervuilde baggerspecie. Voor de uitvoering van het plan zal uiteraard rekening gehouden moeten worden met de budgettaire mogelijkheden. Ik zal de opstelling van dit plan van aanpak dan ook mee laten lopen in de voorbereidingen voor de begroting van mijn ministerie voor het jaar 2004.

#### **Motie Gerkens (nr. 30/28 600-A)**

Naar aanleiding van de ingediende motie inzake de N201 het volgende. De omlegging van de N201 om de woonkernen Aalsmeer en Uithoorn heeft een positief effect op de leefbaarheid, maar alleen het realiseren van de voorgestelde omlegging zal leiden tot een onaantvaardbare stijging van de verkeersdruk en overschrijding van de wegcapaciteit door de reeds aanwezige en toekomstige bedrijvigheid op en rond Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer. In de huidige situatie staat bij het knooppunt Hoofddorp – door de slechte ontsluiting – het verkeer al vast op zowel de N201 als de A4. Het realiseren van alleen de omlegging leidt er toe dat in de gemeente Haarlemmermeer extra congestie optreedt bij de afwikkeling van het doorgaande verkeer naar zowel de A4, A5 en A9. Om tot een totaaloplossing te komen is het noodzakelijk om ook de ontsluiting van de regio op het rijkswegennet (A4/A5 en A9) aan te pakken.

In het huidige plan zijn ook ontmoedigingsmaatregelen opgenomen om het verkeer niet via het groene hart naar de A2 te leiden. Een en ander kan alleen bereikt worden door gelijktijdig de ontsluiting op het rijkswegennet aan te pakken. De aanpak van de N201 behelst naast het aanleggen van een nieuwe weg ook maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van deze regio.

In het licht van het bovenstaande wil ik deze motie ontraden.

#### **Motie Giskes (nr. 31/28 600-A)**

Deze motie vraagt de regering om de Veilingroute-variant (met en zonder Oranjetunnel) expliciet te betrekken bij de Tracé/MER-procedure voor de A4 Midden Delfland. Mijns inziens is deze motie overbodig omdat in de aanvullende Tracé/MER-procedure de Veilingroute-variant aan de orde zal komen.

#### **Motie Giskes (nr. 32/28 600-A)**

Mevrouw Giskes vraagt met deze motie geen nieuwe verplichtingen aan te gaan voor de Betuweroute, en daarmee of tot temporisering overgegaan kan worden. Ik wil u daarbij verwijzen naar mijn brief van 6 december 2002 met kenmerk FEZ/2002/1455, waarin in bijlage 1 op de inhoud van deze motie wordt ingegaan.

Gezien het feit dat temporisering (uitgaande van de stand van de aanleg) niet veel oplevert, het project alleen maar nog duurder maakt, de rentabiliteit van de Betuweroute verkleint, nog langere overlast betekent voor de omwonenden, en tenslotte het bereiken van de beleidsdoelen verder uitstelt, acht ik een voorstel tot temporisering geen goede keuze. Ik wil u de motie derhalve ook dringend ontraden.

#### **Motie Dijkma (nr. 33/28 600-A)**

De regering wordt met deze motie verzocht de verbetering van leefbaarheid verzwaard mee te laten wegen in het kader van de MIT-procedure. Ik ontraad u deze motie, omdat bij de afwegingen van infrastructuur de aspecten van leefomgeving altijd al een nadrukkelijke rol spelen. Zo begint het MIT-spelregelkader met de verkenningsfase, waarin wordt onderzocht of de aanleiding een verkeers- of vervoersprobleem is, waarbij het probleem wordt gedefinieerd als een probleem van de veiligheid, bereikbaarheid en/of de *kwaliteit van de leefomgeving*. Deze drie criteria spelen een rol in het gehele spelregelkader en bepalen de doorstroming van de ene naar de andere fase. Voor wat betreft de financiële categorisering wil ik u melden dat deze dient om te ordenen of en op welke wijze middelen voor een project zijn gereserveerd.

Daarbij geldt nog dat het verzwaard laten meewegen van leefbaarheid in de MIT-procedure niet mogelijk is omdat er geen financiële dekking voor is. Er worden op dat momenten verwachtingen gewekt, die financieel niet waargemaakt kunnen worden. Ook zal er een onevenwichtige afweging ontstaan, wanneer leefbaarheid verzwaard mee wordt gewogen.

Gezien deze argumenten wil ik deze motie ontraden.

#### **Motie Dijkma (nr. 34/28 600-A)**

In deze motie wordt verzocht om bij de decentralisatie van regionale en lokale infrastructuur kleiner dan € 225 miljoen een uitzondering te maken voor lightrail. Ik wil deze motie ontraden. Ik ben er namelijk voorstander van dat de verantwoordelijkheid, de beslissingbevoegdheid en de financiën rondom regionale en lokale infrastructuurprojecten kleiner dan € 225 miljoen in één regionale hand komen te liggen. Regio's moeten in staat worden gesteld om infrastructuurbeslissingen integraal af te wegen. Het maken van een uitzondering voor lightrail maakt dit onmogelijk.

#### **Moties Dijkma (nr. 35/28 600-A) en Oplaat (nr. 39/28 600-A)**

Tijdens de MIT-behandeling is een tweetal moties ingediend voor de Rijksweg 35 bij Nijverdal. Strekking van de motie van mevrouw Dijkma is dat het Combiplan gefinancierd zou moeten worden uit gelden voor het «Kwartje van Kok», terwijl de heer Oplaat verzoekt om middelen op het Infrastructuurfonds vrij te maken voor uitvoering van het Combiplan.

De gemeente Hellendoorn heeft in de zomer van 2001 een voorstel ingediend voor een «*Ideaal Combiplan*» in Nijverdal. In dit ideale Combiplan werden weg en spoor beide in een tunnel onder maaiveld door het centrum van Nijverdal aangelegd. Dit Combiplan zou het «*Principeplan*» uit de packagedeal van 1998 (die alleen betrekking had op de weg) kunnen vervangen. Omdat vanuit Verkeer en Waterstaat meerwaarde werd gezien in een gecombineerde tunnel, onder andere vanwege de verkeersveiligheid (de ongelijkvloerse overwegen zullen worden opgeheven) en vanwege de toekomstvastheid voor het spoor (de mogelijkheden voor dubbelsporigheid worden open gehouden), is hierover overleg gestart.

Uit het overleg tussen Verkeer en Waterstaat, de wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Hellendoorn en de gedeputeerde verkeer en vervoer van de provincie Overijssel bleek dat het taakstellend budget voor het Principeplan ontoereikend was voor het ideale Combiplan van de gemeente Hellendoorn. Zowel de regionale partijen als Verkeer en Waterstaat waren bereid een extra bijdrage beschikbaar te stellen. Voor de gemeente en provincie ging het om een bijdrage van € 9,4 miljoen (prijspeil 2002) en voor het rijk ging het om een extra bijdrage van € 39,7 miljoen (prijspeil 2002). Het taakstellend budget kwam hiermee op € 147 miljoen (prijspeil 2002).

Dit taakstellend budget was niet voldoende om het ideale Combiplan uit te voeren. Gezamenlijk is daarom besloten om te kijken naar versoeringen, te weten:

- het openhouden van de spoortunnel;
- het korter maken van de wegtunnel; en
- het minder diep aanleggen van de combinatie van wegtunnel/spoorbak.

Er is echter nooit afgesproken dat het ideale Combiplan uitgevoerd zou worden. Ook is er geen sprake van dat Rijkswaterstaat een rekenfout heeft gemaakt, waardoor het ideale Combiplan niet kan worden uitgevoerd. Om de afspraken uit het overleg vast te leggen, is voor de MIT-behandeling van december 2001 een brief gestuurd naar de gemeente en de provincie met een afschrift aan de Tweede Kamer (DGP/VI/U0103977). In deze brief is tevens opgenomen dat de afspraken uit het overleg nader zouden worden uitgewerkt in een overeenkomst. Aan deze overeenkomst, waaraan het taakstellend budget van € 147 miljoen en de afspraken over versoeringen steeds ten grondslag hebben gelegen, is het hele jaar gewerkt door de gemeente Hellendoorn, de provincie Overijssel en Rijkswaterstaat. In de overeenkomst is in samenspraak met de gemeente Hellendoorn opgenomen dat gezamenlijk gezocht zal worden naar het optimaliseren van de inpassing, indien zich daartoe bij de uitwerking van het ontwerp of de marktbenadering mogelijkheden voordoen.

De afspraken en het versoerde Combiplan, dat hieruit is voortgekomen, blijken ook uit de bijgevoegde Nieuwsbrief<sup>1</sup>, die door de gemeente Hellendoorn en Rijkswaterstaat Oost-Nederland is uitgegeven. Hierin is onder meer te lezen, dat het gaat om een muur van 1.20 meter in plaats van een «Berlijnse Muur» van 3 tot 4 meter.

Ik betreur het – met name in het licht van de overeenkomst – ten zeerste, dat er een verkeerde voorstelling van zaken is ontstaan tijdens de MIT-behandeling in de Tweede Kamer. Het «versoerde» Combiplan realiseert een duurzame oplossing van het verkeersknelpunt, waarbij de nieuwe weg acceptabel kan worden ingepast. Het ideale Combiplan is bovendien nog eens € 50 miljoen duurder dan het versoerde Combiplan, dat zoals gezegd een adequate oplossing biedt voor de problematiek in Nijverdal.

Tot slot, mocht al gesproken worden van uitvoering van het ideale Combiplan, dan geldt dat de voorgestelde dekking van de heer Oplaat en mevrouw Dijkstra ontbreekt. Met het Strategisch akkoord heeft dit kabinet andere afspraken gemaakt over de besteding van het Kwartje van Kok. Voor wat betreft het Infrastructuurfonds geldt dat middelen zijn belegd, en dat inpassing van het ideale Combiplan zal leiden tot het schrappen van andere projecten. Dit is bovendien in strijd met de afspraken uit de bestuurlijke overleggen.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In het licht van het bovenstaande wil ik beide ingediende moties dringend ontraden.

### **Motie Dijkema (nr. 36/28 600-A)**

In deze motie wordt de regering verzocht om – in het kader van «Hart voor Dieren» – het amendement Feenstra/Verbugt onverkort en meerjarig uit te voeren. Mijns inziens doet zich hier een aantal misverstanden voor. In deze brief wil ik graag proberen de misverstanden uit de weg te helpen, die blijkbaar over deze zaak zijn ontstaan tussen enerzijds de Kamer en anderzijds mijn ambtgenoot van VROM en mij.

Zowel uit de indiening en het uitvoeren van de begrotingsamendementen in april 2002 (waaronder XII 28 304 nr. 4, waarin artikel 6 van de V&W-begroting met € 6 miljoen werd verlaagd als zijnde de bijdrage in 2002 van Verkeer en Waterstaat aan het project Dieren), als meer recent uit uitlatingen van Kamerleden blijkt dat de Kamer het beeld heeft, dat er een uitvoerbaar en subsidiabel plan voorligt voor het project Dieren. Dat is echter geenszins het geval.

De initiatiefnemers hebben in oktober 2001 het rapport over een globale haalbaarheidsstudie uitgebracht, waarin is onderzocht of het mogelijk is om de autoweg en de spoorlijn, die nu op maaiveld door de bebouwde kom van Dieren voeren, ondergronds te brengen. Hun conclusie is dat dit haalbaar is, mits het Rijk een medefinanciering biedt voor de helft (€ 70 miljoen) van de totale geraamde kosten van circa € 150 miljoen.

Het is in het algemeen gebruikelijk dat pas wordt overgegaan tot het verstrekken van een Rijksbijdrage aan een plan van derden, nadat is getoetst of het plan voldoet aan een aantal criteria. Zo moet er onder meer een toetsbaar plan liggen, moeten de doelstellingen helder en expliciet geformuleerd zijn en moet het plan de zekerheid geven dat de doelstellingen op de meest kostenbewuste wijze bereikt worden. Deze criteria worden overigens door iedere financier gehanteerd, en er kan geen reden zijn om die in het geval van het plan Dieren niet te hanteren.

Toetsing van de haalbaarheidsstudie «*Hart voor Dieren*» aan onder andere de bovengenoemde criteria leidt tot de conclusie dat het voorliggende stuk daar *niet aan voldoet*. Er is in de studie immers maar één oplossing uitgewerkt voor de in Dieren ervaren problemen, namelijk het onder de grond brengen van zowel de autoweg als de spoorlijn. Andere oplossingsmogelijkheden zijn niet bekeken. Bijvoorbeeld, zoals mijn ambtgenoot van VROM op 21 november 2002 in uw Kamer zei: «*Een alternatief als de auto's ondergronds en de treinen bovengronds is niet bekeken*».

Gezien het bovenstaande heeft de amendering (op 24 april 2002) van de begroting voor 2002 ons voor een probleem gesteld. Uit het oogpunt van zorgvuldig begrotingsbeheer was het immers onmogelijk om de beoogde gelden ter beschikking te stellen aan de initiatiefnemers voor de uitvoering van een plan, dat niet voldoet aan de criteria die de Rijksoverheid – net zoals elke financier doet – in alle gevallen stelt. Daarom heeft de minister van VROM niet anders kunnen doen dan de amenderingen bij najaarsnota weer ongedaan te maken, zodat de betreffende bedragen weer zijn teruggevloeid naar de oorspronkelijke posten op de begrotingen van VROM, V&W, LNV en het FES.

Ook het verzoek vanuit de Kamer om voor de komende jaren gelden te reserveren stuit op dezelfde bezwaren: eerst zal er een toetsbaar plan moeten liggen, dat onder andere voldoet aan de bovengenoemde criteria.

Het bovenstaande is mijns inziens de verklaring waarom er rondom de kwestie Dieren tussen de Kamer en de regering misverstanden konden ontstaan. Ik betreur dat ten zeerste, zéker als de indruk zou zijn ontstaan dat de regering uit onwil begrotingsamendementen niet uitvoert; dat is natuurlijk niet aan de orde.

De bereidheid bestaat om de situatie tot klaarheid te brengen. Daarom heeft de minister van VROM op 21 november 2002 in de Kamer aangegeven welke koers wij willen volgen. Hij zei: *«Ik wil bevorderen dat de diverse alternatieven op korte termijn wél bekeken worden. Daarbij zal uiteraard ook worden gekeken naar de kosten en de uitvoerbaarheid. Vervolgens zullen wij besluitvorming door de Kamer uitlokken over het daadwerkelijk beschikbaar stellen van geld»*. Omdat de initiatiefnemers van «Hart voor Dieren» de beraadslagingen daarover in de Kamer altijd aandachtig volgen heb ik er alle vertrouwen in dat zij inmiddels zijn begonnen met het gevraagde nadere onderzoek, met name het in kaart brengen van andere alternatieven. Dat hoeft hen waarschijnlijk weinig moeite te kosten, omdat het in kaart brengen van meerdere alternatieve oplossingen ook bij provincies en gemeenten de normale standaard-aanpak is bij hun planvorming.

Ten aanzien van de onderliggende motie stel ik de Kamer voor om deze motie, gezien het bovenstaande, aan te houden en eerst de nadere planvorming van de zijde van de initiatiefnemers af te wachten. Mocht u de motie toch nú in stemming willen brengen, dan moet ik deze dringend ontraden.

#### **Motie Dijkma (nr. 37/28 600-A)**

Mevrouw Dijkma verzoekt in deze motie om opname van de Haak om Leeuwarden als oplossing voor de problemen op de Rijksweg 31 Leeuwarden in het MIT 2011–2014. Ik wil deze motie ontraden. Vanwege de demissionaire status acht ik het niet opportuun om thans harde financiële afspraken te maken over nieuwe projecten voor de periode 2011–2014, maar dit over te laten aan een nieuw kabinet. Totdat duidelijk is in welk jaar de verplichting wordt aangegaan, behoort publiek-private samenwerking en voorfinanciering door de regio tot de mogelijkheden. Wel heb ik met de regio afgesproken dat ik de helft van de studiekosten die verbonden zijn aan het project, zal inpassen in mijn begroting. De regio heeft hierbij het voortouw bij de planstudie.

#### **Motie Oplaat (nr. 38/28 600-A)**

Verzocht wordt om van het budget voor het project HOV Amersfoort CS–Vathorst € 10 miljoen te bestemmen voor de keersluis in Zwartsluis, € 10 miljoen voor de tunnel in Nijverdal, € 5 miljoen voor het uitplaatsen van het rangeerterrein in Venlo, € 5 miljoen voor meer ligplaatsen voor de binnenvaart en € 5 miljoen voor de planstudie voor het project RW31 Leeuwarden. Ik wil deze motie ontraden. Het project HOV Amersfoort CS–Vathorst betreft een regionaal/lokaal planstudieproject kleiner dan € 225 miljoen. De verantwoordelijkheid voor het besluit tot uitvoering en financiering ligt daarmee bij de regio, en niet meer bij het rijk.

#### **Motie Oplaat (nr. 40/28 600-A)**

De heer Oplaat verzoekt mij het project A28 Zwolle–Meppel zonder vertragting voort te zetten. Ik wil daarover graag het volgende melden. Ter bevordering van de doorstroming op de A28 Zwolle–Ommen zal een benuttingsproject worden uitgevoerd op het deel Zwolle–Zuid–Ommen. De realisatie van deze eerste fase van benutting zal worden uitgevoerd

conform de gemaakte afspraken in de regio. Daarnaast zijn in het bestuurlijk overleg over het MIT met landsdeel Noord afspraken gemaakt over de gezamenlijke financiering van een planstudie voor het traject Hattermerbroek–Zwolle–Meppel, inclusief de kortsluiting bij Meppel. De motie van de heer Oplaat betreffende de A28 is mijns inziens overbodig omdat ik mij hiermee houd aan de gemaakte afspraken.

Tot slot wil ik nog graag de aandacht vestigen op twee zaken. Allereerst het door mevrouw Dijkma ingediende amendement 24. Zoals ik tijdens de MIT-behandeling op 9 december 2002 naar voren heb gebracht, zijn afgelopen zomer in het kader van het strategisch akkoord de voor het MTC Valburg gereserveerde middelen geschrapt. Tegen die achtergrond is er geen sprake van een vrijval van middelen, nog afgezien van het feit dat MTC-middelen niet op het begrotingsartikel 04.03 (infracfonds) gereserveerd waren. Het voorgestelde amendement zou in deze constellatie de uitvoering van de SOIT-regeling onmogelijk maken; lopende subsidieaanvragen zouden dan – zonder juridische basis – louter om budgettaire redenen niet kunnen worden gehonoreerd.

Ten aanzien van de in het amendement voorgestelde bestemming van de gelden (oplossing van het externe veiligheidsprobleem in Venlo) verwijs ik u naar hetgeen de minister van VROM mede namens mij daarover op 12 december 2002 heeft gezegd (tijdens het AO over de PAGE-maatregelen) alsmede naar de brief die u aansluitend daarop is gezonden over die kwestie.

Ten tweede wil ik nog graag een reactie geven op de mondelinge vraag van mevrouw Dijkma aangaande de reservering rond het MTC Valburg. Het MTC Valburg was in het MIT opgevoerd als verkenning. In het algemeen geldt dat voor projecten in de verkenningfase – anticiperend op een positief besluit over een eventuele Rijksbijdrage in een later stadium – er reeds een voorlopige reservering kan worden gemaakt. Een Rijksbijdrage kan echter pas worden toegekend als er aan de voor het betreffende project gestelde voorwaarden is voldaan. Naar aanleiding van de herprioritering als gevolg van het strategisch akkoord en de daaruit volgende bezuinigingen is inderdaad voorgesteld om het voorlopig gereserveerde bedrag vooralsnog in te zetten voor projecten die reeds verder in de besluitvorming waren.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer