

## voorzitter

de begroting van Verkeer en Waterstaat, maar die wordt enigszins belaagd door het afscheid van Jan Vis om vijf uur. Dit betekent dat ik om die tijd de vergadering zal schorsen. Het lijkt mij heel voor de hand liggend de noodzakelijke dinerpauze dan meteen te doen aansluiten. Wij zullen derhalve nu een aanvang kunnen maken met de begrotingsbehandeling, maar deze zal beperkt zijn, voor de dinerpauze, tot één spreker, waarna wij om zeven uur doorgaan met de verdere behandeling van de begroting.

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995 (23900-XII);**

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1995 (23900-A);**

- **Wijziging van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 1993 (Slotwet; rekening) (23837);**

- **Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 1993 (Slotwet; rekening) (23839);**

- **Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijkswegenfonds voor het jaar 1993 (Slotwet; rekening) (23840).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Aan het slot van deze middag beginnen wij met de behandeling in eerste termijn van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1995. Naar ik heb begrepen, is het vandaag de eerste maal dat de minister van Verkeer en Waterstaat in ons midden is. Namens de CDA-fractie heet ik haar van harte welkom; ik hoop op een vruchtbare gedachtenwisseling. De CDA-fractie beoordeelt het beleid vanuit een nieuwe rol: vanuit de oppositie. Wij zullen het beleid kritisch en opbouwend beoordelen.

Voorzitter! Enkele weken geleden werden wij hardhandig geconfron-

teerd met de eeuwenlange strijd tegen het water. Met bewondering kon kennis worden genomen van de grote inzet van bestuurders, burgers en militairen. Daarvoor past grote erkentelijkheid en dankbaarheid. Te meer ook, omdat de mensen in de riviereengebieden gespaard zijn gebleven voor grote overstromingsrampen. Ons medeleven gaat uit naar die mensen die wel ± nu in korte tijd voor de tweede keer ± door overstromingen zijn gedupeerd. Zij dienen ± waar er ook maar enigszins de mogelijkheden toe zijn ± te worden geholpen en financieel schadeloos gesteld. Dat moet uitgangspunt zijn.

Strijd tegen zee- en rivierwater blijft onze zorg en grote aandacht vragen. Die vijand slaapt nooit. Daarom geven wij onze steun aan een verdere concretisering van het "Deltaplan Grote Rivieren", zoals aangegeven in de brief van 10 februari jongstleden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Er dienen nu spoedprocedures te worden gevolgd, zodat de dijkverbeteringen in het riviereengebied versneld kunnen worden uitgevoerd. De schop moet nu met spoed de grond in! De mensen in de riviereengebieden dient zekerheid te worden geboden en veiligheid op de lange termijn.

In de inleiding tot haar begroting refereert de minister aan "de stenen man" op de zeedijk bij Harlingen. In Friesland zeggen wij: "de Stiennen Man". Toen in 1570 Friesland bij de Allerheiligenvloed voor de zoveelste maal werd getroffen door een zware watersnood, was het de Spaanse stadhouder Caspar de Robles die er op daadkrachtige en hardhandige wijze voor zorgde dat binnen twee jaar dijkverzwaringen werden aangebracht. Als dank daarvoor richtten de Friezen op de dijk bij Harlingen een standbeeld op: "De Stiennen Man", met twee gezichten, wakend over zee en land. Niet de gehanteerde methoden, maar wel de daadkracht van Caspar de Robles wens ik de minister toe. Op haar beleidsterrein moet veel gebeuren en dat vraagt om daadkrachtige beslissingen en geen voortdurende discussieronden, want dat leidt tot besluiteloosheid. Ik kom daar straks nog op terug.

Voorzitter! De Randstad ± wel het economisch hart van Nederland genoemd ± dreigt onbereikbaar te worden en slibt dicht door filevor-

ming. Hoe groot de problemen zijn, blijkt wel uit de volgende cijfers. De politie meldde in 1991 7483 files, maar in 1993 was dat al gestegen tot 11.742, een stijging van meer dan 50% in twee jaar. Liefst 20,8 miljoen uur brachten automobilisten in 1993 in een file door. De daarmee gemoeide kosten bedroegen 1,2 mld. Dat zijn de kille cijfers en openbaar vervoer alleen biedt daarvoor geen adequate oplossing.

Nederland had in de jaren zestig nog een voorsprong op de rest van Europa: het beste autonet en een prima openbaar-vervoerssysteem. Daarna is te weinig geïnvesteerd in de verbetering van het wegen- en spoorstelsel. De rekening daarvoor krijgen we nu gepresenteerd. Nederland heeft zijn voorsprong op landen als Italië, Duitsland, Zwitserland en België verloren. Dat kan funest zijn voor een transport- en distributieland, zoals Nederland dit is en wil zijn.

De minister onderkent dit ook allemaal in haar brief van 28 oktober 1994 (Tweede-Kamerstuk 23958, nr. 1). Daarin schrijft zij dat de groei van het autoverkeer een sterke samenhang vertoont met de groei van de economie en van de welvaart, en dat de grotere ruimtelijke spreiding van bedrijfsterrinen en woonlocaties eveneens leidt tot meer verkeer. Naar verwachting zal de congestie in de Randstad nog sterk toenemen. Eerder genoemde brief spreekt van een verontrustende ontwikkeling die fnuikend is voor het functioneren van bedrijven en voor het vestigingsklimaat. Kortom, zonder maatregelen loopt de zaak uit de hand. In de brief over fileproblematiek en openbaar vervoer worden verschillende beleidsdoelen en mogelijk te nemen maatregelen geformuleerd. De minister wil de komende periode aangrijpen om met de betrokken partijen in nader overleg te treden over de wijze waarop de gezamenlijke aanpak vorm krijgt. Maar wat gebeurt er nu? Welke prioriteiten worden gesteld en welke resultaten worden nagestreefd? Centraal gaat het om de vraag hoe files beheersbaar kunnen worden gemaakt en hoe het openbaar vervoer beter kan worden benut. Vormen rekeningrijden en verhoging van de variabele kosten (verhoging van accijnzen) van het autogebruik een adequate oplossing? Wij zijn van mening dat dit soort maatregelen wel in Europees verband dient te worden

## Baarda

getroffen. Met het alleen creëren van busbanen en vrachtautobanen komen wij er niet. Wat vrachtauto's betreft vraag ik of wellicht het Duitse voorbeeld kan worden gevolgd. In Duitsland geldt voor de autowegen tussen zes uur 's morgens en zeven uur 's avonds een inhaalverbod voor vrachtauto's. Dat zou aanmerkelijke filevorming kunnen voorkomen. Verbetering van de infrastructuur is van levensbelang voor Nederland. Nederland is en moet een distributieve en transportland blijven. Daarom mag op infrastructuur niet worden bezuinigd! Er dienen nu reeds gelden te worden gereserveerd om grote projecten te kunnen uitvoeren.

Nederland is aanzienlijk groter dan de Randstad. Ook de bereikbaarheid van de regio's is van groot belang! Nagegaan moet worden door welke infrastructuur nieuwe markten, gebieden en centra het beste kunnen worden bediend. Wij vragen van de regering voldoende aandacht en inzet voor de problemen in de regio's. Deze mogen in het beleid niet onderbelicht blijven. Voor wat het zuiden betreft denken wij daarbij aan de aanleg van rijksweg A73 tussen Venlo en Maasbracht en aan de oost-westbaan op vliegveld Beek bij Maastricht. Het is al 30 jaar geleden dat werd begonnen met de voorbereiding voor de aanleg van de A73 tussen Venlo en Maasbracht. In deze periode zijn veel rapporten verschenen en veel discussies gevoerd, waarbij met name de vraag aan de orde was of deze weg ten oosten (het oosttracé) of ten westen (het westtracé) van de Maas aangelegd diende te worden. Door regering en Tweede Kamer werd in 1985/1986 gekozen voor het oosttracé. Dit besluit is in volgende jaren nog tot driemaal toe door de regering bevestigd. In april 1994 besluit de regering echter tot gefaseerde aanleg, namelijk in eerste fase als autoweg en daarna ombouw tot autosnelweg. Het oosttracé blijft gehandhaafd. In juni 1994 besluit de Tweede Kamer, (motie-Rosenmöller/Van 't Riet) het tracébesluit opnieuw ter discussie te stellen. Mede gezien de voortgaande ontwikkelingen achten wij dit onaanvaardbaar. Het betekent bovendien wederom een aanzienlijke vertraging. Naar wij hebben begrepen, zal het kabinet zeer binnenkort een besluit nemen over de A73, daarom sta ik er hier wat uitvoerig bij stil. Wij verzoeken de regering met klem, de A73 voor

het jaar 2003 als autosnelweg op de oostoever aan te leggen. Het heeft alles bij elkaar intussen meer dan lang genoeg geduurd.

Sprekend over het zuiden sta ik nog even stil bij vliegveld Beek bij Maastricht. Ook hier is sprake van een zeer lange en ingewikkelde voorgeschiedenis. De aanleg van de oost-westbaan als zodanig staat niet meer ter discussie. Het al of niet toestaan van nachtvluchten bleef tot het recente debat in de Tweede Kamer een factor van onzekerheid, met name door de onberekenbare stellingname van de PvdA-fractie. Wij zijn niet ontevreden met de einduitslag van het debat in de Tweede Kamer, te weten: de procedures voor de aanleg van de oost-westbaan kunnen worden voortgezet en nachtvluchten worden niet bij voorbaat afgewezen. Wij zullen de verdere ontwikkelingen nauwgezet blijven volgen, omdat wij van oordeel zijn dat de aanleg van de oost-westbaan en de uitbreiding van de luchthaven bij Maastricht één van de belangrijkste speerpunten voor de werkgelegenheid in Limburg is.

Voorzitter! Ik heb zojuist uitvoerig gesproken over de A73 in het zuiden van het land. Het zal duidelijk zijn dat ik ook mijn ogen naar het noorden richt, naar rijksweg 32 waarover al zeer lang wordt gediscussieerd. Ik vraag de minister of zij de stand van zaken wil weergeven. Ik hoop dat zij positieve mededelingen kan doen, zodat mijn reis naar Friesland wat wordt veraangenaamd. Ik zal echter niet het levenslied van de zanger Gordon zingen!

Naast de Randstad dienen in Nederland andere economische centra te worden geschapen, waarbij wonen en werken bij elkaar worden gebracht. In Noord-Nederland en Flevoland is nog volop ruimte. Maar dan moet wel de infrastructuur, dus de bereikbaarheid, op peil zijn. Voor de verdere economische ontwikkeling en uit een oogpunt van bevordering van de werkgelegenheid in Noord-Nederland, is de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn van groot belang. Op de kaart van Nederland ontbreekt deze spoorlijn, een spoorlijn die de Randstad verbindt met Noord-Nederland, Noord-Duitsland (met name Hamburg), Scandinavië en Oost-Europa (onder andere de Baltische Staten). Nu Finland en Zweden zijn toetgetreden tot de Europese Unie bevindt

Noord-Nederland zich niet meer op de rand van de Europese Unie, maar is meer opgeschoven naar het centrum. Ook dat moeten wij uitbuiten. Deze minister kent alle argumenten voor de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. De provincies Flevoland, Friesland en Groningen hebben een tracé voor de Zuiderzeespoorlijn reeds opgenomen in hun streekplannen. Tot nu toe is slechts een globale indicatie van het tracé bekend. Voor een actieve planologische regeling is een exactere tracé bepaling vereist. Daarom verzoek ik de minister om op korte termijn het initiatief te nemen tot de start van een tracé vaststellingsprocedure en samen met de betrokken provincies een MER/tracé wetstudie voor te bereiden.

Voorzitter! De voorbereidingstijd van grote infrastructurele projecten duurt veel te lang. Ik noemde zojuist als voorbeeld de A73. Dertig jaar voorbereiding en nog geen weg! Van de grote projecten kunnen ook genoemd worden Schiphol en de HSL. Maar ook kleine projecten kunnen de dupe worden van een te lange tijd van voorbereiding. Uit mijn eigen omgeving noem ik de omleiding van de A7 bij Sneek. Op 4 maart 1994 zijn afspraken gemaakt tussen delegaties van het vorige kabinet en van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over besteding van Europese en nationale gelden voor projecten in het noorden. Daarbij zijn ook afspraken gemaakt over trajecten in de tijd. Met name in verband met de besteding van Europese gelden dienen projecten rond het jaar 2000 te zijn uitgevoerd. Maar wordt dit wel gehaald? Of zijn het ook hier de procedures die zorgen voor tijdsoverschrijdingen met mogelijk fatale gevolgen?

Onlangs heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid een interessante studie uitgebracht over versnelling juridische procedures grote projecten. Ik heb begrepen dat het rapport van de WRR thans bij het kabinet in studie is. Ik wil er wel ons pleidooi voor verkorting van procedures en minder stringente regelgeving aan toevoegen. Besluiten moeten tijdig worden genomen en het moet niet zijn zoals wijlen ds. Buskes eens zei in één van zijn preken: zij vergaderen en vergaderen, totdat ze tot hun vadersen vergaderd zijn. In Friesland zouden wij zeggen: Sluige soe ek,

## Baarda

mar stoar earder. Ik zal dit vertalen, voorzitter!

De **voorzitter**: De slaperige zou ook, maar hij overleed eerder.

De heer **Baarda** (CDA): Keurig, voorzitter. Ik kan u niet verbeteren!

Natuurlijk, ook wij hechten aan inspraakprocedures en het scheppen van een maatschappelijk draagvlak, maar ook dat behoeft geen jaren te duren.

Wie spreekt over verkeer komt uiteraard ook het milieu tegen. En dat is bepaald een zorg. Auto- en vrachtverkeer dienen betere milieunormen te halen. Volgens TNO zijn de technische mogelijkheden om auto's schoner en zuiniger te maken nog lang niet uitgeput. In een recent verschenen rapport "Nieuwe hoop voor morgen" van VNO en NCW worden deze technische mogelijkheden nader uiteengezet. Hiervoor vragen wij de nodige aandacht van de regering. Verbetering van de verkeersveiligheid is een voortdurende zorg. Het is goed dat daarop met nadruk wordt toegezien door de betrokken raden.

De informatie over de voortgang van de Raad voor de transportveiligheid is tegenstrijdig. Enerzijds blijkt uit de begrotingsstukken dat het wetgevingsproject onverkort is gehandhaafd. Anderzijds is nog steeds geen voorontwerp van wet ontvangen, zoals bij brief van 28 maart 1994 (stuk 23674, nr. 1) door de voorgangster van de minister van de Rijksoverheid. Wat moet hieruit afgeleid worden? Wil de minister bij nader inzien van het project af of zijn er onverwachte problemen gerezen? De vaart lijkt er in ieder geval uit te zijn. Hoe het ook zij, wij willen graag vasthouden aan de hoofdlijnen, zoals die in genoemde brief helder zijn vastgelegd. Ook willen wij vasthouden aan het voortvarende tempo dat door de voorgangster van de minister in dezen is aangehouden. Niet alleen is het tegenover alle betrokken raden weinig zorgvuldig, als er onnodig vertraging optreedt en er daardoor wellicht ook twijfels ontstaan. Van groter belang is evenwel dat ons land ook voor wat betreft het onafhankelijk onderzoek goed voorbereid moet zijn op ongevallen en wellicht zelfs rampen. Ik herinner aan de ongelukkige situatie die ontstond, doordat de Bijlmerramp plaatsvond, toen de nieuwe

Luchtvaartongevallenwet al geruime tijd was aangenomen, maar nog niet ingevoerd. In dit soort zaken verwachten wij meer voortvarendeheid van de minister. Kan het voorontwerp van wet nu binnenkort worden verwacht?

Voorzitter! Het vervoer van goederen per spoor en over water is het meest milieuvriendelijk. Dat dient dan ook te worden bevorderd. Ook wij zijn verbaasd dat het kabinet niet voor de verkiezingsdatum van 8 maart aanstaande een besluit wil nemen over de Betuweroute op basis van het rapport van de commissie-Hermans. De mensen in de Betuweregio hebben nu eindelijk wel eens het recht om te weten waar zij aan toe zijn. Vorige week is over deze kwestie gesproken in de Tweede Kamer. Dat debat willen wij hier natuurlijk niet overdoen. Vanmiddag zou hier ook over gedebatteerd worden in de Tweede Kamer naar aanleiding van de mededeling van minister-president Kok in de Volkskrant van afgelopen zaterdag dat het kabinet maximaal 0,5 mld. extra over heeft voor het oplossen van knelpunten. Naar ik aanneem, spreekt de minister-president namens het kabinet. Hierover bereiken ons echter andere berichten. Als er evenwel al over geld wordt gesproken, mag worden aangenomen dat de besluitvorming zich in een afrondende fase bevindt.

Wanneer wij over de kosten van dit grote project spreken, hebben wij het ook over de kosten van andere projecten. Een goed Fries uitgangspunt is namelijk dat je geld maar één keer kunt uitgeven. Ik hoor nu van collega Pitstra dat men dat in Limburg ook zegt. Het is dus een landelijk gegeven. Wij maken ons hier zorgen over. Als je veel projecten op stapel zet, maar niet zorgt voor de financiering, kun je wel zeggen dat je daadkrachtig bezig bent, maar dan ben je toch niet geloofwaardig. Wij vinden dat op termijn ook moet worden aangegeven hoe andere projecten gefinancierd kunnen worden.

Wij willen vandaag nog eens extra aandacht vragen voor vervoer over water. Immers, de binnenvaart is een veilige, milieuvriendelijke en per ton/km ook goedkope wijze van goederenvervoer. Onze fractie is een sterk voorstander van extra stimulering van deze bedrijfstak. Een gezonde binnenvaart is van levensbelang voor de haven van

Rotterdam en voor ons land als geheel. Daarom staat onze fractie achter de Europese sloopregeling ter bestrijding van overcapaciteit en dus ter gezondmaking van de binnenvaart. Toch vraagt de CDA-fractie zich af of alleen een sloopregeling leidt tot een moderne, op de toekomst gerichte binnenvaart. Bij een op de toekomst gericht beleid behoort ook het verbeteren en uitbouwen van hoofdvaarwegen en het stimuleren van samenwerkingsverbanden, modern ondernemerschap en een aangepast sociaal beleid. Er moet vooral sprake zijn van een flankerend beleid, met name ten aanzien van innovatie en creativiteit. En daarbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan energiebesparing en speciale schepen, zoals moderne containerschepen. Naast sloop blijft nieuwbouw immers nodig om de vloot up to date te houden. Wil de minister in dit verband ingaan op een/het ontheffingsbeleid ten aanzien van oud voor nieuw en een/het subsidiebeleid? Hierbij denken wij ook aan behoud van werkgelegenheid in de scheepsbouw, speciaal in het noorden.

Inmiddels heeft het kabinet een besluit genomen over Schiphol, namelijk ten aanzien van een vijfde baan. Wij kunnen daar wel mee instemmen. De vraag blijft echter wat de toekomstige ontwikkelingen zullen zijn bij een verder aanbod van passagiers en vrachtvervoer. Wat wordt dan bijvoorbeeld de positie en functie van het vliegveld Lelystad? En welke mogelijkheden zijn er voor andere regionale luchthavens? Of komt dan wellicht de Markerwaard weer in beeld, waar een tweede luchthaven zou kunnen worden gevestigd?

Voorzitter! Ten slotte wil ik nog het volgende kwijt. De minister heeft met de "stiennen man" wat bij mij losgemaakt. Ik had een visioen; zeg maar een droom. Dat heb je wel eens. Ik zag eenzaam en alleen de "stiennen man" staan op de dijk bij Harlingen en dacht: daar hoort een stenen vrouw, een "stiennen vrou", bij. Maar niet op dezelfde plaats. Dat heeft ook geen zin; zij zijn immers toch maar van steen. Nee, ik zag een andere plaats, namelijk bij Lemmer, op de grens van Friesland, naast een spoorlijn. En ik zag de trein rijden van Zuiderzee naar Oostzee en ook nog stoppen in Drachten. Bij Lemmer reed de trein langzaam en vertelde de conducteur de reizigers van het

## Baarda

stenen beeld. En de reizigers in de volle trein groetten met eerbied "stiennen frou Annemarie". Dat het zo moge zijn.

De vergadering wordt van 16.57 uur tot 19.00 uur geschorst.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ook namens de PvdA-fractie wil ik de minister hartelijk welkom heten in ons midden. We zullen haar ongetwijfeld, gezien het volle programma van Verkeer en Waterstaat, in de komende maanden nog vaak hier zien, niet in de laatste plaats voor wat ik dan maar het wetsvoorstel van urgentie noem ± noodwet is een verkeerd woord ± over de rivierdijkversterking. Daar zou nog veel over te zeggen zijn, maar dat zout ik maar even op tot dat moment. Er is besloten tot een degelijk programma voor de versterking van de rivierdijken. Voor dit moment keren wij in onze bijdrage dan maar weer terug tot de orde van de dag. Die orde van de dag is voor vele Nederlanders de ochtend- en de avondspits, zich manifesterend in lange files en overvolle treinen. Op de keper beschouwd, is het verwonderlijk dat wij in onze overigens toch tamelijk goed georganiseerde maatschappij er almaar niet in slagen dit probleem onder de knie te krijgen.

Misschien komt dat doordat het verkeer zo sterk is toegenomen, en veel meer inwerkt op de economische en sociale processen dan in vroegere eeuwen het geval was en waarschijnlijk ook veel sterker dan in de afgelopen decennia. Waar je ook kijkt, altijd is er wel een aanrakingspunt met verplaatsing, met verkeer, met mobiliteit. Die tendens van een steeds sterkere verwevenheid lijkt nog steeds door te zetten. Winkel-sluiting, 24-uurs economie, taxi-wezen, taxivergunningen, reiskostenforfait, Vinex-locaties, ruimtebeslag voor verplaatsing en opbergen ± het schijnt dat er per auto gemiddeld drie parkeerplaatsen nodig zijn ± verstoring van bedrijfsvoering door ongewisse vertragingen, het wordt allemaal steeds meer bepaald door gerief en vooral ongerief van het verkeer.

Het is dan ook enigszins teleurstellend, dat bijvoorbeeld bij de laatste begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer

vooral over de korte-termijnproblemen is gesproken. Het is wel een beetje te begrijpen, na de jojo van rekeningrijden, spitsvignet, tolpleinen en weer terug bij af, rekeningrijden. En iets vergelijkbaars bij provincies, vervolgens vervoerregio's en nu weer provincies als beleidscentra voor openbaar vervoer. Maar het gevaar is dat men te veel gaat "kurieren am Symptom". Ik heb de indruk dat de beraadslagingen in de Tweede Kamer daarvoor een aanwijzing waren. Als ik lees dat de filevorming sterker toeneemt dan voorzien, vooral op de toegangswegen tot de grote stadsgewesten, als ik lees dat andersom het aandeel van het openbaar vervoer niet, zoals gepland, toeneemt maar gelijk blijft of zelfs afneemt, dan komt men er niet door te zeggen: het Structuurschema Verkeer en Vervoer II gaat over de lange termijn en daarmee basta. Dan sluiten we de ogen. Ook de lange-termijnplanning behoeft bijstelling als de onderliggende verschijnselen steeds meer gaan afwijken van wat bij de opstelling van zo'n structuurschema nog werd verondersteld.

Als men een stuk leest als de brief over fileproblematiek en openbaar vervoer van 28 oktober 1994, dringt zich een conclusie op die, wat gechargeerd en pregnant uitgedrukt, erop neerkomt dat de minister niet veel verder komt dan ad hoc oplossingen voor incidentele files, aanpassingen voor files op lokale knelpunten en een pleidooi voor gezamenlijke inspanning ter bestrijding van het grootste probleem, dat van de dagelijkse files rond de grote steden. De rapporten van de commissie-Brocx hebben hun verdienste, maar zij leiden niet noodzakelijkerwijs tot een goed geïntegreerd verkeerssysteem. De minister kan niet echt ingrijpen, zegt zij, in het gemeentelijke parkeerbeleid en moet haar handen ten hemel heffen als men vraagt: hoe kan daar effectief gestuurd worden om het zwaarste probleem van, zoals het zo mooi heet, de ring van congestie rond de stadsgewesten, mee te helpen verlichten? Zij kan er weinig aan doen om de gelden die beschikbaar waren, ook echt uit te laten geven. De tragedie van de Noord-Zuidlijn te Amsterdam, als voorbeeld van noodgedwongen onderuitputting, spreekt boekdelen.

Gesignaleerd wordt, ook al weer pregnant uitgedrukt, dat de

Nederlandse spoorwegen, mede door onzekerheden rond de verzelfstandiging, nauwelijks aan verdere meerjarenplanning toekomen. Maar dat is wel nodig om in ieder geval op termijn van de gebrekkige prijs/kwaliteitsverhouding van het spoorvervoer af te raken.

Zeker niet in de eerste plaats door toedoen van deze minister beklijft de indruk, dat de gang van zaken in het verkeer overwegend bepaald wordt door "laissez-faire, laissez-passer, le monde va de lui-même" en wellicht, om in de termen van de Franse econoom en arts Quesnay te blijven, een bijna panische angst voor de "État tuteur", de bevoogdende staat. Maar zodra het laissez-passer in de letterlijke zin van het woord niet meer werkt, zodra de wereld niet meer vanzelf loopt, maar knarsend rond de economische centra en mainports vastloopt, moet er georganiseerd, gepland en afgedwongen worden.

In vergelijking met het buitenland lijkt Nederland in dat opzicht een pover figuur te slaan. Zeker, de configuratie van de Randstad maakt het extra moeilijk om redelijk goed dekkende metro- en tramnetten op te zetten, zoals ze in de agglomeraties van Parijs, Londen en New York bestaan, maar onze achterstand blijft niettemin navrant.

Veel wordt gesproken over de dekkingsgraad van het openbaar vervoer. De problemen worden aanmerkelijk verkleind, als je weet te bereiken dat de passagiersbezetting toeneemt en de eigen financiële dekking evenzeer. De commissie-De Boer maakte daarover behartigenswaardige opmerkingen. Maar ook daar lijkt Nederland achter te lopen. Hoe kan het dat men, in tegenstelling tot onze stadsgewesten, in steden als Edinburgh, Lille, Bern, Zürich, Lausanne, Newcastle en Londen wel een hoge bezetting en een veel hogere financiële dekkingsgraad heeft weten te bereiken? Ook het zogenaamde lichte spoor, de light rail, zoals de Duitse en Zwitserse S-Bahnen, heeft, zo lees ik, een hoge dekking, namelijk tot 90%, maar ook dat kwam in Nederland, bijvoorbeeld in de buurt van Utrecht, niet van de grond, naar sommigen beweren omdat de Nederlandse spoorwegen dat niet wilden.

In het omringende buitenland gaat een veel groter deel van het containervervoer per trein, om maar eens iets heel anders te noemen.

Tegenover een percentage van zo'n 6 in Nederland staan percentages tussen de 30 en 50 in het omringende buitenland, ook in een met Nederland vergelijkbaar land als België, waar dat percentage 30 is. Ook daar heeft Nederland dus een achterstand.

Distributieland Nederland heeft heel wat in te halen. In een publikatie van MKB-Nederland las ik dat men wellicht "distributieland Nederland" beter zou kunnen omdopen tot "congestieland Nederland". We hebben heel wat in te halen, en naar ons oordeel is de Betuwelijn daartoe een belangrijke poging. De ontmoeting van het vrachtverkeer dat niet per se over de weg moet, lijkt ons een goed voorstel van de commissie-Hermans. Niet de eendagskuikens met de trein of het schip, want dan zijn het bij aankomst geen eendagskuikens meer, maar vele andere goederen, die een langere reis wel kunnen verdragen, moeten wel via het spoor of via het schip hun bestemming kunnen bereiken. Maar als ik dan lees hoe de commissie-Hermans het vrachtverkeer wil ontmoedigen, hoe moet ik dat dan rijmen met de voornemens van de regering om na de Van Brienenoordbrug extra rijstroken voor vrachtverkeer ook elders in Nederland te gaan reserveren? Waarom eigenlijk die voorkeursbehandeling ten opzichte van gewone automobilisten, die evenzeer op tijd op hun werk moeten zijn? Is hun belang voor de economie minder dan de lading van de vrachtauto, nog even afgezien van de eendagskuikens? Is niet veel meer te zeggen voor de fysieke en fiscale maatregelen die de commissie-Hermans bepleit, bijvoorbeeld het weren van vrachtauto's tijdens de spits op de kringen van congestie rond de stadsgewesten? En waarom geen extra heffingen op bepaalde soorten van vrachtvervoer om daarmee, via de begroting of op andere wijze, een project van de toekomst breder te financieren, desnoods zonder dat dit in de gehele Europese Unie gebeurt? Een eerste stap voor dit soort maatregelen is al gezet bij de belasting op milieugrondslag; een en ander past in de door de regering voorgenomen ecologisering van het belastingstelsel. Wat vindt de minister hiervan?

De belangrijkste uitkomst van het debat over de begroting van Verkeer en Waterstaat aan de overzijde van

het Binnenhof was de versnelling van de voorbereiding van het rekeningrijden. Naast de aanleg van grote railprojecten ± de Betuwelijn, de hoge-snelheidslijnen en vooral ook een zo dadelijk te bespreken metro tussen de grote steden in de Randstad ± zal het rekeningrijden een mogelijkheid kunnen bieden om de achterstand van Nederland in te lopen. Het zal dan weer "laissez passer" in de letterlijke zin kunnen worden, maar dan wel dankzij krachtig ingrijpen van de overheid, in casu het Rijk.

Er is best iets te zeggen voor het oordeel van de minister dat in de ingewikkelde configuratie van vooral de Randstad het invoeren van rekeningrijden een zwaar karwei wordt, dat moeilijk voor het jaar 2000 zal kunnen worden geklaard. Ze heeft gelijk als ze zegt, dat met het experiment in Stuttgart lang niet alle problemen uit de weg zijn geruimd. Dat experiment was te eenvoudig en te kleinschalig. Maar dat het rekeningrijden ook in het buitenland nog niet op de vereiste schaal in praktijk is gebracht, betekent geenszins dat Nederland niet ook op dit gebied achter ligt.

Uit wat ik erover lees, krijg ik de stellige indruk dat het rekeningrijden de voorlopige eindfase is van een ontwikkeling via wat wel een multimodaal reisinformatiesysteem genoemd wordt. Dankzij moderne informatietechnieken kan een sturingsstelsel ter bevordering van de doorstroming ten slotte in road pricing worden omgezet. Ik kan dat het best aanschouwelijk maken aan de hand van hetgeen er de laatste jaren in Berlijn is gebeurd.

Twee jaar geleden werd daar een experiment ± een "Feldversuch" ± afgesloten voor een Berlijnse wijk, waarbij de automobilisten dank zij een fijn verdeeld bakensysteem ± wij spreken over walstations ± op een scherm in de auto konden aflezen hoe ze op de snelste wijze op hun bestemming konden komen. Daarbij konden zij rekening houden met de drukte onderweg, met de plaats waar ze het beste op het openbaar vervoer konden overstappen, waar vrije parkeerplaatsen tegen welke prijs beschikbaar waren enzovoorts. Door intelligente centrale schakeling van verkeerslichten ± en wel in de Friesenstrasse ± kon het verkeer beter doorstromen, konden stadsbussen, wanneer de dienstregeling dat nodig maakte, sneller

doorgesluisd worden en via de smart card konden in spitsperioden alleen bepaalde categorieën automobilisten op bepaalde wegen toegelaten worden.

Dit experiment liep zo goed, dat vorig jaar zomer een overeenkomst werd gesloten tussen Berlijn en een samenwerkingsverband van ± zeer interessant! ± Mercedes, Volkswagen, Siemens en Bosch om dit bakensysteem tot geheel Berlijn, een gedeelte van het land Brandenburg en de omringende Autobahnen uit te breiden. Omdat de geleidingscentrale van het experimentele stelsel gemakkelijk uitgebreid kan worden, zal een en ander niet meer dan een jaar in beslag hoeven te nemen. Het gaat om een uitbreiding tot en met de Autobahnen rond Berlijn. Belangrijk is dat dit Duitse systeem van verkeersbeheersing zich uitstrekt tot wat in de stukken van Verkeer en Waterstaat "de ring van congestie rond de grote stad" heet. Juist daar doen zich immers de grootste fileproblemen voor en daar moeten ze vooral worden aangepakt.

Minstens zo belangrijk is dat een beproefd systeem van verkeersbeheersing met bakens, zoals nu in Berlijn tot stand komt, de beste opstap lijkt voor een stelsel van rekeningrijden. In de beschrijving van het Copilot-project, zoals dat heet, lees ik: "Mit Hilfe von Bakens wird es möglich sein Gebieten aus Fahrzeugen zu erheben ohne dass sie dazu anhalten müssen. Ein Roadpricing und die automatische Erfassung von Verkehrsgebieten setzen ein Bakensystem voraus."

Welnu, volgend jaar staat zo'n bakensysteem in heel Berlijn en de verre omgeving. Ook elders, in Japan, de VS, Engeland en Frankrijk zijn soortgelijke systemen al verregaand ontwikkeld. Interessant is vooral het project in Parijs, waaraan de autofabrikanten Peugeot, Citroën en Renault een belangrijke bijdrage leveren. Zij nemen de financiële risico's daarbij voor hun rekening. Het Nederlandse B en M-beleid ± bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen ± steekt daar schamel tegen af. Er is een budget voor het initiëren van voorbeeldprojecten, zeker, maar welke grote Nederlandse stad heeft volgend jaar een bakensysteem, zoals in Berlijn, dat goede kansen biedt om vervolgens in road pricing te worden omgezet? Het lijkt erop, dat Nederland door het ontbreken

## Zijlstra

van een goed ontwikkeld sturings-systeem ter bevordering van de doorstroming van het wegverkeer een noodzakelijke tussenfase mist om het rekeningrijden mogelijk te maken. Juist de ingewikkelde infrastructuur van de Randstad vereist, zo lijkt ons, allereerst een fijnmazige opzet van verkeersbeheersing. Zonder dat loopt men met het invoeren van rekeningrijden waarschijnlijk te grote risico's. Helaas moeten we constateren dat Nederland als distributieland bij uitstek die tussenfase heeft gemist en zichzelf waarschijnlijk voor jaren op achterstand heeft gezet.

Belangrijk is ten slotte nog, dat men in het Berlijnse project en nog duidelijker in bijvoorbeeld de verkeersgeleiding in de Parijse agglomeratie competentieproblemen tussen overheden heeft weten op te lossen. In Nederland is dit een groot knelpunt. Het recept is eenvoudig: besteed de invoering van zo'n sturingssysteem uit aan autofabrikanten en elektrotechnische ondernemingen. Die kunnen dan, onder het nodige toezicht, de financiële regels zonder dat daar een overheidsbudget aan te pas komt. In Berlijn wordt zelfs als vergoeding voor het gebruik van openbare infrastructuur en installaties op termijn een financiële afdracht door het particuliere consortium aan het land en de stad voorzien. Daarvoor betalen de automobilisten dan naar schatting 10 tot 15 Mark per maand.

Wij zijn er niet van overtuigd, dat het precies zo moet; men kan ook te ver gaan in het privatiseren. Maar een opzet in deze geest moet een liberale minister toch aanspreken. Te zamen met een strakker parkeerbeleid, desnoods met grotere verordenende bevoegdheid voor de rijksoverheid, kan zo'n systeem van uitbesteding ons in staat stellen, uit de impasse van onderling strijdig overheidsbeleid te komen.

Net als bij het energieverbruik en bij de telecommunicatie is in wezen het probleem van de files een piekprobleem. De capaciteit van het wegennet in Nederland en elders moet veel groter zijn dan de gemiddelde bezetting van het wegennet vereist. Bij energie en bij telecommunicatie zien we dat het prijsinstrument gebruikt wordt om de benutting zoveel mogelijk te spreiden en daarmee tevens de capaciteitskosten te verlagen. Ook bij het

spoorvervoersysteem zien we dit, echter niet bij het autovervoer. Een prijsbeleid zoals rekeningrijden kan, aansluitend bij energie, telecommunicatie en spoor, ervoor zorgen dat inderdaad gespreid wordt en dat de piek wordt afgevlakt. Zonder een prikkel als die van het rekeningrijden zal flexibilisering, een ander nieuw onderdeel van beleid, een moeilijke zaak kunnen worden.

Er zijn voorstellen om de winkels langer open te laten, van 6 uur tot 12 uur 's nachts. Dat is geen 24-uurseconomie, maar wel een 18-uurseconomie. Het MKB-Nederland bepleit nachtdistributie. Hierdoor zal ongetwijfeld ook een afvlakking van de piek kunnen worden bereikt. En ook meer in het algemeen ± het wordt ook in de stukken van Verkeer en Waterstaat genoemd ± door het flexibiliseren van arbeidstijden, bedrijfstijden en balietijden, eventueel via ploegendiensten en vanzelfsprekend op een sociaal aanvaardbare manier. Maar het zal allemaal slechts verwezenlijkt kunnen worden als inderdaad de prikkel van bijvoorbeeld rekeningrijden hiertoe aanzet.

Voorzitter! Ook het beste systeem van rekeningrijden zal de congestie niet kunnen oplossen, als niet tegelijkertijd gewerkt wordt aan een op de toekomst gericht systeem van openbaar vervoer in en rond de stadsgewesten in het bijzonder. Sterker nog: zo'n voor zijn taken berekend openbaar vervoerssysteem is ook op zichzelf beschouwd een conditio sine qua non voor het oplossen van de congestie. Ook daarin loopt Nederland achter op agglomeraties als die van Parijs en van grote Duitse steden, waar men gestaag en al sinds zeer lange tijd doelbewust werkt aan metro-, tram-, S-Bahn- en busverbindingen, die in een samenhangend netwerk een soepel woon-werkverkeer mogelijk maken, kennelijk zonder dat de opbouw ervan gefrustreerd wordt door bevoegdheidsgeschillen tussen overheden.

Voorzitter! Dit moet toch ook in Nederland mogelijk zijn. Het SVV is een waardevol uitgangspunt, maar het is kennelijk onmachtig en ontoereikend in vergelijking met wat elders in Europa, waar vergelijkbare problemen spelen, wel kan worden verwezenlijkt.

Wij hebben de indruk dat slechts een plan als dat van de "Metropoli-taan" van hoogleraar Van Witsen ons

op hetzelfde niveau kan brengen als dat van de verst ontwikkelde agglomeraties in onze buurlanden. "De Randstad", ik citeer Van Witsen, "ontleent zijn kracht aan de ringvormige structuur van stedelijke bebouwing met het Groene Hart in het midden. Door die ring nu ook in het vervoer te accentueren kan de oorspronkelijke gedachte van de Randstad beter tot haar recht komen". Misschien moet het niet allemaal ondergronds, zoals Van Witsen voorstelt. Ook met S-Bahn-achtige gedeeltes zal de totale rondrit door de Randstad niet veel meer dan één uur hoeven te duren. Combinaties met al eerder opgestelde plannen, zoals voor een randstadspoor Utrecht, lijken zo goed mogelijk. Autowegen, fietspaden, parkeerplaatsen en overstapvoorzieningen zullen naadloos moeten aansluiten op de stations van de Metropoli-taan met, net als in andere Europese agglomeraties, een "uitgekiende" variatie van stoppen en doorrijden. U ziet: de terminologie uit de natte waterstaat dringt ook hier door. Het openbaar vervoer moet, dank zij een project als dit, zo goed worden dat het de mensen uit de auto drijft.

Ik moet tot mijn spijt constateren dat wij de minister over dit soort plannen te weinig horen. Maar zij is er nog niet zo lang en ik hoop dat het in de toekomst anders zal worden. Deze minister wil geen minister van de luchtballonnen worden. Daar stemmen wij van harte mee in.

Maar, voorzitter, ze moet ook niet de minister worden van het ongelooft in de maakbaarheid.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks):  
Voorzitter! Bij het laatste beleidsdebat met minister Maij-Weggen in de Eerste Kamer gaf ik een politiek testament voor haar opvolger.

De tekst luidde als volgt:

"Waarde opvolgster, het verkeersbeleid en vooral het vergaand terugdringen van het particuliere autoverkeer en het goederenverkeer heb ik niet fundamenteel kunnen veranderen. Dat kan een minister van Verkeer en Waterstaat ook niet alleen, maar dat moet een pijler zijn van het totale kabinetsbeleid. Zo'n kabinet moet kunnen rekenen op steun in de Tweede Kamer. De kiezer moet worden opgeroepen om te

## Pitstra

stemmen op partijen die geen nieuwe autowegen of autotunnels willen aanleggen, krachtige maatregelen tegen particulier autoverkeer willen nemen, waarbij tegelijkertijd de alternatieven ± openbaar vervoer en fiets ± sterk uitgebreid en verbeterd worden. Het goederenvervoer over de weg moet sterk gereduceerd worden, onder andere door de vrije verladingskeuze ter discussie te stellen, lokale vliegvelden moeten gesloten worden en Schiphol moet natuurlijk niet worden uitgebreid.

Als dit niet gebeurt, waarde opvolgster, blijft Nederland vol met auto's, verkeersdoden en verkeersslachtoffers en kunnen we het herstel van natuur en milieu wel schudden. Het is mij allemaal niet gelukt, ondanks de maatschappelijke steun van de bevolking en de natuur- en milieubeweging. Ik adviseer je dan ook met klem geen conflicten met de minister van milieu te zoeken, maar samen te gaan staan voor de noodzakelijke maatregelen.

Ik zal het in Brussel met belangstelling gadeslaan en heb besloten om daar nauw met de Groene fractie te gaan samenwerken, want dat zijn de enigen die dit ook willen.

Was getekend: Maij-Weggen".

Maij kon er wel om glimlachen maar ging over tot de CDA-orde van de dag: economische belangen boven milieu en natuur, zoals vandaag de heer Baarda heeft gedaan, uitgezonderd zijn pleidooi voor de Zuiderzeespoorlijn.

Geconstateerd moet worden dat het beeld zich niet positief heeft gewijzigd. Integendeel, de problemen velden voor een krachtige milieupolitiek, te weten de enorme groei van het vervuulende vrachtwagenverkeer, het vliegverkeer en het particuliere gaspedaal bevinden zich in de portefeuille van deze VVD-minister. Zij wordt alom geroemd om haar communicatieve vaardigheden. Zij heeft ook humor en dat heeft wel wat. Sommigen putten hier moed uit en verwachten een creatiever en opener beleid. En is het ook niet schattig dat ze nog kan zingen ook, in zo'n truttig duetje met Gordon? Het klonk allemaal net niet vals. Het is te hopen dat ze bij haar beleid wat beter de toonhoogte weet te vinden.

Maar belangrijker dan haar communicatievermogen lijkt mij dat de minister in haar vorige positie een nogal innige relatie onderhield met de autolobby en feitelijk een

representant was van het "blij dat ik rij"-type. Natuurlijk heb ik nu ook wel gehoord en gezien dat de minister zich keurig heeft aangepast en zich hult in het vale kleed van het SVV 2. Het SVV dat met zijn magere doelstellingen ± niet eens stabilisatie maar afvangen van de groei ± de noodzakelijke doelstellingen van 80-90% minder emissie, bij lange na niet haalt.

Om die reducties te halen is het trendbreukscenario dat door milieu-organisaties is ontwikkeld, nodig. GroenLinks steunt dit plan. In 2010 nog maar 1 miljoen auto's, een goed openbaar vervoer, elke plaats in Nederland om de 15 minuten een verbinding. En niet te vergeten: op de fiets, dan vervuil je niets.

Die 1 miljoen auto's is natuurlijk wel even schrikken, zeker voor deze minister. Toch zou ik haar willen vragen het rapport nog eens goed te lezen, zodat ze in ieder geval weet waar het heen moet. Of kent ze het rapport al? Misschien kan hier vandaag een reactie op gegeven worden.

In mijn ogen is het gewoon nodig om uit een ander vaatje te tappen. Met het huidige beleid blijft het aanmodderen. Niet eens gepiel in de marge van de berm van de autoweg, maar meer autowegen, groei, groei en nog eens groei ten koste van mensenlevens, natuur en milieu.

Ik spreek ook over mensenlevens, want het bedienen van het particulier gaspedaal is ± na oorlog ± de meest mensonvriendelijke activiteit. De beweging tegen meer autowegen ± de milieubeweging ± is feitelijk de belangrijkste vredesbeweging van het moment. Denkt deze minister eigenlijk wel eens na over die ethische vraag?

Vorig jaar sprak ik over het quoteren van autokilometers en tot mijn blijde verrassing zag ik dat de RPF-fractie aan de overzijde van het Binnenhof daar ook over is begonnen en dat er zelfs op universiteiten aan dit idee wordt gewerkt. Ik stelde voor, geen enkele nieuwe autoweg meer aan te leggen en al dat geld systematisch te steken in het verbeteren van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, omdat elke nieuwe autoweg gewoon meer auto's oplevert. Ik sprak over Amerikaanse snelheidsbeperkingen en lagere prijzen voor het openbaar vervoer. Nu begrijp ik dat dit allemaal te ver gaat voor deze minister en dit paarse kabinet. Het

zijn typische maatregelen voor GroenLinks en delen van klein rechts. Ze zijn niet realistisch, het is een luchtballon. Met dit soort dooddoeners worden noodzakelijke maatregelen weggewimpeld en het dweilen met een steeds verder opengedraaide kraan tot beleid verheven. "Kurieren am Symptom", noemde Kees Zijlstra dit al.

Toch wil ik de minister nog binnen dit radicale kader een aantal vragen stellen. Die WOV, de vaste oeververbinding over de Westerschelde, leidt toch alleen maar tot meer autoverkeer door Zeeland? Dat geld is dan toch eigenlijk weggesmeten? De bevolking is er in meerderheid tegen. Het is toch ook wel leuk, een cultuur te hebben waarin eens een stukje wordt gevaren, zodat men van die jachtige autowegen afkomt? Wat is trouwens de precieze stand van zaken? Er is in Zeeuws-Vlaanderen zelfs een partij tegen de WOV opgericht. Is er al overeenstemming over de financiën? Wat schieten de fietsers er eigenlijk mee op, of schieten die er alleen maar bij in?

De A73. De heer Baarda heeft hier weer voor gepleit, en dan nog wel voor de meest milieu-onvriendelijke variant! Waarom wordt er niet voor de milieuvriendelijke variant gekozen, namelijk de west-variant? Uit de MER bleek dat die beter is voor natuur en milieu, mijnheer Baarda, en ook nog honderden miljoenen goedkoper. Waarom wordt daar niet voor gekozen?

Die snelheidsbeperkingen. Waarom wordt het systeem dat tussen Amsterdam en Utrecht is gekozen ± harde controle met snelheidsbeperkingen ± niet in heel Nederland gebruikt? Hoewel dat niet ons hoofdprobleem is, mijnheer Zijlstra, die files, schijnt het ook nog tot vermindering daarvan te leiden.

Waarom wordt er bij de tarieven van het openbaar vervoer niet voor gekozen om de ongelijke prijsontwikkelingen van de afgelopen tijd ± dit gebeurde onder mevrouw Maij, waar deze minister het vaak niet mee eens was ± te corrigeren? Verhoging van het budget gerelateerd aan de inflatie is waarschijnlijk onvoldoende om mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Wat is de reactie van de minister op het SER-advies waarin wordt gesteld dat een bedrag van 1,5 mld. tot 2 mld. aan extra investeringen in het openbaar vervoer nodig is en dus zeker geen 600 mln.

## Pitstra

bezuinigingen, wat de minister nu natuurlijk temporiseringen noemt.

Als deze minister niet voor radicale maatregelen kiest ± ik ben realist, dus ik verwacht dat niet ± en dus eigenlijk de zachte heelmeeester wil uithangen, wat kan ik haar vanavond dan wel vragen, zo bedacht ik mij bij de voorbereiding van dit debat. Ik kwam tot de volgende punten, die als het ware te doen zijn voor een liberale minister.

Het gezamenlijk autobezit, de auto-op-afroep-systemen. Het grote probleem is eigenlijk niet alleen het autogebruik, maar ook het autobezit. Als je een keer die auto hebt gekocht, dan zit je met de vaste lasten en is elke autorit goedkoper dan het openbaar vervoer. Slechts degenen die zeer goed verdienen en een handjevol idealisten in GroenLinks zullen zich dat kunnen permitteren. Maar de zonde begint eigenlijk bij het kopen van die knorrende beesten. Deelt de minister deze analyse? Omdat veel mensen altijd wel een paar keer per jaar die auto echt nodig hebben, omdat de bolide soms echt onmisbaar is, wordt vanwege dat vrijheidsgevoel ± ik moet toch overall kunnen komen ± die zonde begaan. Overigens staat die auto vaak 90% van de tijd op straat en wordt niet gebruikt.

Nu is er op dit moment een interessante ontwikkeling gaande, die deze minister moet kunnen aanspreken. Het is modern, het is zakelijk en het getuigt niet van wereldvreemd onpraktisch idealisme. Er is een produkt op de markt dat in de praktijk werkt. Het heeft vele namen, maar het is een vorm van collectief autobezit. Je kunt er af en toe gebruik van maken, maar je hoeft geen auto te kopen. Voor korte ritjes neem je dan eerder de fiets en in het Amsterdamse Westerpark schafte zelfs 20% van de deelnemers hun auto af. Ook in Berlijn werkt het prima. Wat willen wij eigenlijk nog meer?

Op een congres van Kinderen voorrang over dit onderwerp werd de conclusie getrokken dat de rijksoverheid dit fenomeen moet ondersteunen en stimuleren, niet alleen financieel, maar vooral ook promotioneel, om te voorkomen dat het marginaal blijft. Wat vindt de minister hiervan? Is ze bereid om dit systeem op grotere schaal te stimuleren? Minister, kom nu niet met het antwoord dat de markt dat zelf allemaal moet doen. Laat die

paarse dogmatiek nu eens los en denk mee over een actieve rijksoverheid voor dit wervende alternatief.

Een ander punt in deze categorie van "dat moet toch eigenlijk kunnen" is het fietsbeleid. Zelfs de VVD-fractie aan de overzijde van het Binnenhof, zo las ik, maakte zich zorgen en vroeg zich af of het Masterplan fiets niet aan het verpieteren was. De voorganger van de minister kwam altijd met haar dogma van de decentralisatie. De gemeenten moeten het zelf betalen, waarna het budget werd verminderd. Merkwaardige oogkleppenpolitiek heb ik dat altijd genoemd, want steeds meer wordt ingezien dat de fiets het belangrijkste alternatief is voor ritjes op de korte afstand. Van de autoritjes is 50% korter dan 4 km. In de NRC van 7 november 1994 schrijft Tom Godefrooij dat de politici dit meest voor de hand liggende alternatief negeren en dat er in fietsvoorzieningen geïnvesteerd moet worden. Sommigen zeggen wel eens: het zit tussen de oren! Merkwaardig is dat bij openbaar vervoer de rijksoverheid met bakken geld ± wij vinden het overigens nog steeds te weinig ± komt aanzeilen en dat voor de fiets vrijwel niets wordt uitgetrokken door de rijksoverheid.

Kent de minister dit artikel in de NRC? Wat is haar reactie daarop? Wordt het niet eens tijd dat de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid voor een krachtige impuls voor het fietsbeleid gaat waarmaken? Of wordt de decentralisatiedogmatiek onder paars gecontinueerd en worden dus rijksdoelstellingen niet gehaald? Is dat gesprek met de ENFB nu al eens gevoerd? Zij verwachten veel van hun communicatieve vaardigheden! Hoe zit het met het verhaal van de grote infrastructuurprojecten? Is de fiets daarin opgenomen? Worden in ieder geval bestaande fietsvoorzieningen gehandhaafd en nieuwe verbeterd? Bij die bakken geld voor de HSL of grote tunnels moet het toch mogelijk zijn om in ieder geval de fietsvoorzieningen er niet slechter op te laten worden.

Hoe zit het met de provincies, die de regioverantwoordelijkheid overnemen? In het bestuursakkoord stond niets over de fiets. Gaat de minister daar iets aan doen? Probeert zij via rijksbeleid de provincies enigszins op te porren? Bij de Heinenoordtunnel wordt er geboord voor een fietstunnel, terwijl

een en ander ertoe leidt dat de fietsers naar beneden en naar boven met roltrappen moeten. Dat zijn toch geen inspirerende zaken om het Masterplan fiets weer een stimulans te geven.

Waarom wordt er niet voor gelijkberechting gekozen, zodat het fietsverkeer van rechts voorrang krijgt? Waarom wordt in alle steden het groen voor fietsers bij kruispunten niet ingevoerd? Natuurlijk, ik weet wel dat de gemeenten daarover gaan, maar als ex-gemeenteraadslid weet ik dat rijksbeleid wel degelijk een stimulerende rol kan spelen. Dat geldt ook voor de snelheidsbeperking tot 30 km in de bebouwde kom. Ik had het net over ethische vragen. Het is bekend dat binnen de bebouwde kom de meeste dodelijke ongevallen plaatsvinden en dat snelheidsbeperkingen cruciaal zijn. Gaat de minister op dit punt stimulerend optreden en haar belangrijke rol inzake de verkeersveiligheid actiever spelen?

Voorzitter! Ik stap nu over naar wat heet de grote projecten: Schiphof, HSL, Betuwelijn en dijkverzwaring. Laat ik met dat laatste beginnen. In de Tweede Kamer kabbelde in oktober het debat nog rustig voort. Een vraagje hier en daar en hoe gaat het met Boertien? Want het water stond nog niet hoog en de norm van één keer in 1250 jaar zat nog gewoon in het achterhoofd. Maar begin deze maand steeg dat waterpeil en daalde het niveau van de politieke discussie. Een partijgenoot van deze minister, zo'n handige populist zal ik maar zeggen, presteerde het zelfs om bij het zoeken naar zondebokken de milieubeweging en GroenLinks aan te wijzen. Hij draaide wat bij en na de bedreigingen aan Ria Beckers werden excuses aangeboden, maar het zaad van de beschuldiging werd gelegd en in mijn ogen werd de wereld op zijn kop gezet.

Want wijzen de groene partijen al niet jarenlang op de gevaren van kanalisatie, het temmen van rivieren door ze geen natuurlijke ruimte te geven, het erosiegevaar door het weggappen van vegetatie, heggen en bomen en op het broeikas-effect? Was GroenLinks verantwoordelijk toen er jarenlang bezuinigd werd op dijkonderhoud? Hebben milieuorganisaties in de Betuwe niet altijd gewezen op het gebrek aan onderhoud aan de dijken?



## Pitstra

Als er geen verzet was gekomen tegen die bulldozer-plannen en tegen de nieuwe Atlantikwallen en als het vernielen van natuur en landschap kritiekloos was geaccepteerd, ja, dan hadden wij de bijna-ramp in deze omvang niet gehad. Dat is waar, maar het niet uitvoeren van het rapport-Becht, vaak omdat de waterschappen de kennis en vooral ook een andere houding ontbeerden, kan GroenLinks of de milieu-beweging toch niet verweten worden? Het wordt tijd dat iedereen zich bewust wordt van de bekende boter op het bekende hoofd. Als dat openlijk gebeurt, wil ik ook nog wel eens preciezer aangeven op welke punten GroenLinks en de milieu-beweging de zaak misschien hebben onderschat.

Dan kom ik op de uitbreiding van Schiphol. De boze heks blies het sprookje uit. Milieuverbetering en uitbreiding van Schiphol gaan niet samen, maar bijten elkaar. Ik noem een paar punten waar de keuze voor de 5P-baan ± laat ik zeggen: de vijf-plagenbaan ± toe leidt:

- 50.000 tot 112.000 ernstig gehinderden;
- slaapverstoring in 100.000 woningen, exclusief Alkmaar;
- onverantwoord risico voor de bevolking; een nieuwe Bijlmerramp is niet uitgesloten;
- de luchtvaart legt een deken van luchtvervuiling over de regio;
- de huisartsen en negen GGD's spreken hun bezorgdheid uit; er wordt gesproken over een explosie van kwaadaardige gezwellen;
- de Vinex-locaties komen in de problemen en het Groene Hart komt verder onder druk.

En dat terwijl er een redelijk en realistisch alternatief is: een gedraaide 5G-baan. Voor de duidelijkheid, dat is niet ons alternatief. GroenLinks vindt 240.000 vliegbewegingen genoeg, of eigenlijk al te veel. Maak van Schiphol een trainport, verbied continentale vluchten en sluit die regionale vliegvelden, die hobby's van lokale bobo's.

Maar als Schiphol toch uitgebreid wordt, waarom krijgt dit alternatief dan zo weinig kans? Natuurlijk is Schiphol ertegen, want het wil ook in de verre toekomst verder kunnen uitbreiden, dat is allemaal duidelijk. Maar ik vraag de minister nadrukkelijk of zij bereid is om dit alternatief van de milieubeweging serieus te bestuderen en het dus even goed

geoptimaliseerd als de 5P-baan voor te leggen. Het biedt de mogelijkheid van kleinere geluidzones, kleinere geluidscontouren, een lager veiligheidsrisico voor de bevolking en meer kansen op woningbouwlocaties. Ik ben benieuwd naar haar antwoord.

Voor het continentale vliegverkeer, dat wij dus willen verbieden, is de HSL in principe een goed alternatief. Maar de hamvraag voor GroenLinks is of die substitutie ook daadwerkelijk zal plaatsvinden. Leidt het wel tot minder vliegverkeer en minder autoritten? De voorgangster van de minister zag wel wat in de lijn van haar Duitse collega's, die het Europese vliegverkeer over een bepaalde afstand wilden verbieden of limiteren. Wat is het beleid van de huidige minister? Steunt zij minister De Boer in haar pogingen in de Europese Unie om de BTW-heffing en de kerosineheffing door te voeren voor het vliegverkeer? Voor GroenLinks is dit in ieder geval een hard breekpunt om te berispen te kunnen instemmen met de HSL, nog los van de tracé-keuze, waarbij wij het doorboren van het Groene Hart hartstochtelijk afwijzen. Het alternatief van de TU Delft van zes sporen over de bestaande lijn spreekt mij aan, omdat het meerdere vliegen in één klap slaat.

Het laatste grote project is de Betuwelijn. Het rapport-Hermans heeft ons niet overtuigd van de noodzaak om de vele alternatieven af te wijzen. Onze hamvraag is: is de Betuwelijn eigenlijk wel de eerste stap in een scenario voor groen goederenvervoer, waarbij ook het binnenlands transport, inclusief stadsdistributiecentra, wordt betrokken. Deze vraag wordt in het rapport niet beantwoord. Wel interessant is dat de commissie net als GroenLinks in de Eerste Kamer tot de conclusie komt dat substitutie van weg naar rail slechts door limitering van het vrachtverkeer tot stand kan komen, zoals de heer Zijlstra net opmerkte. Wat denkt de minister van deze maatregel? Is zij wel bereid de lobby van het vrachtverkeer over de weg te weerstaan?

Voorzitter! De Betuwelijn is nu de inzet van de statenverkiezingen. Er worden listige politieke spelletjes gespeeld, waarbij het lijkt te gaan over de tengere billen van D66 en de rozige flipje-appelwangetjes van Wallage. Hij wil de kiezer uitleggen

dat er harde financiële keuzes moeten worden gemaakt. Er zijn wel vele miljarden voor Schiphol en nieuwe autowegen, maar geen 1 of 2 mld. om de Betuwelijn acceptabel door het landschap te laten razen. Dat is de sociaal-democratie weer op haar smalst. Zou dat bureau dat dagelijks opiniecijfers voor de dwalende en missievolle PvdA produceert, ook deze koers hebben bepaald? Het is van belang voor de politieke duidelijkheid ± eens een gewild D66-produkt ± om D66 aan te vallen op haar milieubeloften en niet op de kwaliteit van de billen. Daarom vraag ik vandaag eens aan de fractie van D66 of zij zich uiteindelijk laat afschepen en inpakken met pakweg 700 mln. voor een paar van die flut-tunneltjes. Aan de minister vraag ik waarom het plan-Lievensse zo karig is onderzocht.

Ik stap over naar een andere paarse politieke lijn op dit terrein: marktwerking, concurrentie en privatisering. Over de NS hebben wij dadelijk niets meer te zeggen. Nota bene Amerikanen nemen ons stads- en streekvervoer over! Dat is toch absurd? In het begin lijkt dat wel aantrekkelijk, maar het streven naar winstmaximalisatie zal snel duidelijk maken dat het beperkte bedrijfsbelang niet samenvalt met het maatschappelijke belang van openbaar-vervoerbedrijven.

Bij de staking in het streekvervoer zagen wij dat de maatschappij die Amerikaanse tendens tot flexibilisering eenvoudigweg niet pikt. Sociale ontwrichting door flexi-contracten past niet in de Europese verzorgingsstaat. Paars kan dit slechts met veel onrust, veel schade en veel politieke problemen doordrukken. De terechte staking schaadde echter wel het openbaar vervoer. Wordt het niet eens tijd om ons fundamenteel te bezinnen op deze politiek van een terugtrekkende overheid? Zouden die bedreigde dijken in de Betuwe dan nog ergens goed voor zijn geweest?

Bij de loodsen en de versoepeling van de loodsplicht zien wij dat de paarse dogmatiek wordt voortgezet. In mijn ogen wordt er ten koste van de veiligheid achter de belangen van de reders aan gelopen. Het is toch onbestaanbaar dat al die waddengemeenten en waddenprovincies ± waar allemaal partijgenoten van de minister in zitten ± de Waddenadviesraad en de vereniging tot behoud van de Waddenzee zich allemaal voor het karretje van de

loodsen laten spannen? Is er iemand in deze zaal die dat echt gelooft? De minister begrijpt het al, ik heb niet alleen kritiek op haar, maar ook op de andere politieke partijen in de Eerste Kamer, die zich laten afschepen met een evaluatie na één jaar, terwijl de veiligheidsrisico's zich sluipender en langzamer zullen manifesteren. Maar ik weet wie de schuldigen zijn, als er dadelijk op de Waddenzee een ongeluk gebeurt!

Over de kwestie van de zogenaamde onrendabele lijnen, die in het hele land veel onzekerheid heeft veroorzaakt, van Zuidwest-Friesland tot in Zeeland, en het autobezit een goede stimulans heeft gegeven, wordt nu in contracten met de NS onderhandeld. Is dit wijsheid? Er moet toch naar de totale maatschappelijke rentabiliteit worden gekeken? Dat is toch de taak van de rijksoverheid en vroeger van de NS?

Eigenlijk speelt hetzelfde thema bij de Zuiderzeespoorlijn. Tot mijn verbijstering las ik dat deze minister, die nota bene uit Bolsward in Friesland afkomstig is, de koers van haar voorganger omgooid en de Zuiderzeespoorlijn niet voor 2000 wilde. Zij wil zelfs niet aan de voorbereidingen beginnen. De oogkleppen en de beperkte bedrijfsdoelstellingen van de NS, die noodzakelijk zijn, gezien het feit dat de rijksoverheid de financiële exploitatie aan de NS wil overlaten, bepalen kennelijk het beleid van de minister. Maar die lijn heeft voor het noorden toch ook een heel belangrijke economische functie? Zij heeft toch ook een milieufunctie, omdat autoverkeer en vliegverkeer, bijvoorbeeld naar Bremen en Hamburg, overbodig kunnen worden? In de Eerste Kamer was tot nu toe een stevige meerderheid voor de Zuiderzeespoorlijn. In de Tweede Kamer is een motie van het CDA hierover aangehouden, zo moet ik zeggen van de heer Baarda. Ik wilde het hier proberen en heb in de wandelgangen wat gepolst, maar vandaag zit het er niet in. Hoe gaat de minister dit rampzalige besluit in Friesland verdedigen? Zoekt zij een conflict met haar partijgenoten Vonhoff en Hermans?

Zoals ik al zei, bekent paars geen kleur op groen. In het laatste nummer van het blad van Greenpeace, van januari 1995, stond een artikel over 10.000 kg chloorstoffen die Shell jaarlijks loost in Rotterdam. De schrijver verwacht dat minister

Jorritsma de lijn van haar voorganger ± ik word bijna enthousiast over haar ± om de lozingen voor 2000 te stoppen niet zal overnemen. De VVD is dus eigenlijk nog beroerder dan het CDA. Of kunnen wij hierover vandaag in de Senaat een positiever verhaal horen, beter dan de "aanzienlijke lozingsvermindering", waarmee internationale afspraken om chloorlozingen uit te bannen worden geschonden? Hoe geloofwaardig zal Nederland in juni in Kopenhagen zijn, waar de inzet tot nu toe is om chloorlozingen in 2000 helemaal uit te bannen? Hoe groen is paars? Hoe groen is minister Jorritsma? Zoals altijd ben ik zeer benieuwd naar de reactie van de minister.

□

Mevrouw **Tiesinga-Autsema** (D66): Voorzitter! Het is mij een waar genoegen om de minister namens mijn fractie in deze Kamer welkom te heten. Ik zal het niet hebben over Gordon, want spreken is weliswaar zilver maar zwijgen is goud. Het is vaak van dat verkiezingsgeruis. Deze minister zingt in ieder geval niet alleen in verkiezingstijd. Ik herinner mij nog dat zij ook zong in een vrij zwoele Caribische sessie. Ik mag dat wel, want ik zing ook graag in mijn partij. En ik zing ook niet alleen in verkiezingstijd. Via u, voorzitter, wil ik zeggen: Annemarie, blijf zoals je bent; dat heb je tot dusver bewezen.

Voorzitter! Naar aanleiding van de recente wateroverlast waarvan 0,5 miljoen mensen de dupe is geworden, is het kabinet terecht een resultaatsverplichting aangegaan met betrekking tot het bereiken van veiligheid in het rivierengebied. Ik sluit mij overigens aan bij de woorden van de heer Baarda over de ellende die deze overlast teweeg heeft gebracht en over de gevolgen daarvan. Met instemming heeft ook mijn fractie kennis genomen van het Deltaplan grote rivieren, dat versneld en geïntegreerd uitvoering geeft aan de bestaande plannen voor rivierdijkversterking langs de bedijkte grote rivieren en de plannen ter beperking van de wateroverlast langs de onbedijkte Maas in Limburg conform de aanbevelingen van de commissies-Boertien I en II. Dat het plan al op 9 februari door de direct betrokken overheden is onderschreven, is een felicitatie waard.

Wij complimenteren de minister en met haar het kabinet met de voortvarendheid waarmee het plan tot stand is gekomen. 150 kilometer dijk zal nu met spoed worden versterkt, zodat wij niet meer overvallen kunnen worden door grote en langdurige watertoevoer via Maas en Rijn met alle gevolgen van dien voor mens, dier en milieu. Het doet ons genoegen dat ook de natuur- en milieubeweging in grote lijnen met de plannen heeft ingestemd en dat de verzekering bestaat, dat zij bij de uitvoering een stem in het kapittel blijven houden. Wij benadrukken het belang daarvan, met name ook in de voorbereiding van de uitvoering. Bij het Gelders rivierenplan is duidelijk de meerwaarde aangetoond van een goede samenwerking tussen waterschappen en niet-bestuurlijke organisaties.

Mijnheer de voorzitter! Voor urgente gevallen wordt nu een noodwet voorbereid. Ik kan de minister namens mijn fractie verzekeren, dat zij eraan mee zal helpen om deze wet zo spoedig mogelijk in het Staatsblad te krijgen. Wij hebben een vraag ten aanzien van de vaart in de procedure. In hoeverre komen wij met de noodwet voor de dijkverzwaring in aanvaring met de Europese regelgeving? Deze vereist immers dat buitenlandse ondernemingen minstens twee maanden de tijd hebben om een offerte uit te brengen voor aanbesteding van openbare werken die duurder zijn dan 10 mln.

De daadkracht van dit kabinet komt ook tot uitdrukking in het besluit dat ten aanzien van de uitbreiding van Schiphol is genomen. Er is daarover de laatste dagen veel gezegd en ik kan er voor het moment kort over zijn. Ook de fractie van D66 in deze kamer vindt dat Schiphol mag uitgroeien tot mainport als het milieu in de directe omgeving van de luchthaven aan kwaliteit wint. Op basis van de nu beschikbare cijfers ± ik zeg dat met nadruk ± denken wij dat de kabinetskeuze voor de 5P-baan aan deze dubbele doelstelling voldoet. Maar D66 gaat niet zonder voorwaarden akkoord met het kabinetsbesluit. Wij houden stevig vast aan de afspraken in het Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving. 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour is de limiet. Overschrijdt het aantal woningen dat ernstige geluidhinder van de luchthaven ondervindt dit aantal, dan zal

## Tiesinga-Autsema

daarvoor een compleet nieuwe, zware besluitvormingsprocedure volgen.

Mijn fractie legt ook duidelijk een relatie met andere maatregelen. Substitutie naar de hogesnelheidslijn is voor ons van groot belang. Accijns op kerosine, BTW op tickets, een efficiënt handhavingssysteem en sancties behoren ook tot de randvoorwaarden. Overschrijdt de groei van Schiphol de milieugrens, dan is uitwijken naar Lelystad of de Maasvlakte bespreekbaar, maar niet nadat er een algemene discussie in het parlement heeft plaatsgevonden over de toekomst van de luchtvaart en de plaats van een tweede nationale luchthaven. Ik benadruk dat wij niet te lang moeten wachten met de gedachtenvorming daarover. Maar ook met dit kabinetsbesluit ligt de zesde baan van Schiphol nog niet in Lelystad, zoals een gedeputeerde van het signatuur van de minister onmiddellijk na het bekend worden van het kabinetsbesluit aan de media liet weten. Ik kom uit dat gebied, dus ik wil dat met nadruk stellen. Zover zijn wij, maar ik denk ook het kabinet, nog lang niet!

Waar het de grote infrastructurele werken betreft, is er nog de Betuwelijn. Daarover zal het kabinet ook binnenkort een beslissing nemen. Wij concluderen met alle respect dat de commissie-Hermans haar werk maar voor de helft heeft gedaan. Zij heeft wel antwoord gegeven op de vraag of de Betuwelijn er moet komen. Zij heeft niet aangegeven en dat is voor D66 heel belangrijk en of de wijze waarop de lijn wordt aangelegd, kan worden verbeterd. In een interview in de Volkskrant van vorige week dinsdag heeft Gerrit-Jan Wolffensperger, onze voorzitter van de Tweede-Kamerfractie laten weten dat de aanleg volgens de huidige plannen onbespreekbaar is. Dat heeft hij ook gisteravond in Nijmegen ter gelegenheid van de start van de campagne van D66 voor de statenverkiezingen gezegd. Ik noem de aantasting van het landschap bij Hardinxveld-Giessendam, Geldermalsen en Meteren en bij het Pannerdensch Kanaal en de verstoring van het leefmilieu op de trajecten Gorinchem-Schelluinen en Tiel-Kerk-Avezaath. Dat zijn vijf belangrijke punten in de route die verbetering behoeven.

Mijn fractie onderschrijft het standpunt dat daarin substantieel en

duurzaam moet worden voorzien, wil het tracé voor ons aanvaardbaar zijn. Het woord is dus nu aan het kabinet.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Wat kost dat?

Mevrouw **Tiesinga-Autsema** (D66): Voorzitter! Er wordt onmiddellijk weer door een collega gevraagd wat dat kost. Mijnheer Pitstra, u spreekt voor uw beurt. Mijn opvatting is dat het woord aan het kabinet is. Ik vind het eigenlijk een beetje beneden de waardigheid van deze Kamer om mee te doen aan het spelletje van bedragen noemen. Het kabinet heeft nu het eerste woord, dan is er volgens mijn staatsrechtelijke opvattingen een Tweede Kamer die het budgetrecht heeft. Dat hebben wij niet. Ik ben op dit moment dus niet van plan om hier met bedragen te gaan goochelen. Dat ligt niet op mijn weg.

Voorzitter! Tijdens een studiedag van het Regionaal orgaan verkeersveiligheid Noord-Holland op 7 december jongstleden sprak Eberhardt van der Laan, de fractievoorzitter van de PvdA in de regio Amsterdam en ik doe maar even "paars" en de volgende woorden: "Verkeersongevallen veroorzaken jaarlijks circa 1500 doden, vele duizenden gewonden en circa 8 mld. materiële schade. Je zou kunnen zeggen dat het verkeersveiligheidsbelang in de orde ligt van het belang van de dijkbewaking. Verkeersveiligheid en dijkbewaking kunnen zich beide niet verheugen in politieke belangstelling. Als er echter tengevolge van gebrekkige waterkering jaarlijks 1500 doden zouden vallen en er 8 mld. schade zou zijn, zou er zelfs in het pluuche-vaste Nederland gemiddeld één keer per week een dijkgraaf, een wethouder of zelfs een minister vallen."

Ik zeg nu dat Van der Laan gelijk had, maar hij werd snel door de feiten ingehaald. Solide, goed onderhouden dijken en het belang daarvan voor mens, dier en milieu genieten op dit moment alle denkbare politieke belangstelling. Maar hoe staat het met de politieke belangstelling voor de verkeersveiligheid? De bevordering van de verkeersveiligheid is gelukkig ook voor deze minister een grote zorg. Zij sprak daarover een enkel woord tijdens de behandeling van haar begroting in de Tweede Kamer eind vorig jaar, maar ook als parlementa-

riër heeft zij zich daarover in het verleden uitgelaten. In dat debat liet zij er geen twijfel over bestaan dat de onveiligheid in het verkeer nog steeds een groot maatschappelijk probleem is. Er komen te veel mensen om in het verkeer, zei de minister, en dat is maar al te waar. In 1993 vielen er nog altijd 1252 doden en raakten er nog 50.000 mensen gewond. Althans voor zover registratie heeft plaatsgevonden, want een ieder, ook de minister, weet dat daaraan het nodige mankeert. Gelet op het belang van de bevordering van de verkeersveiligheid, en ook omdat 1995 op initiatief van de Verenigde Naties en de Europese Unie het Europees jaar van de jonge bestuurder is, wil ik de rest van mijn bijdrage geheel in het teken daarvan zetten. In dit verband heb ik meteen twee vragen. Kan de minister ons al enig inzicht geven in de verkeersongevallencijfers van 1994? En wanneer kunnen wij een zuivere verkeersongevallenregistratie tegemoet zien?

De ernst van de situatie is duidelijk, maar waardoor neemt de onveiligheid alsmaar toe? Ik noem drie complexe oorzaken, in de eerste plaats de toename van het gemotoriseerd verkeer van 1,5 miljoen motorrijtuigen in 1965 naar ruim 6,5 miljoen in 1992. In de tweede plaats gaat het om steeds snellere motorrijtuigen en steeds betere wegen. De psycholoog Piet Vroon zegt hierover in zijn boekje "Toestanden" uit 1993: "Op Cyprus staan vrijwel geen verkeersborden, de politie amuseert zich in de kroeg, er wordt langzaam gereden en het aantal ongevallen is klein. Hoe komt dat? De auto's zijn niet anders dan hier, maar veel wegen bestaan uit bochtige, slordige asfaltstroken van twee meter breed, aan weerszijden begrensd door modderige kuilen. Vaak rijd je maar met twee wielen op het asfalt, zodat je het wel uit je hoofd laat om te gaan scheuren." Als derde oorzaak noem ik de verslechterende "verkeersmentaliteit". Daarvan zijn praktijkvoorbeelden te over te geven. Van ondoordachte, onverschillige handelingen tot vrijwel opzettelijk gedrag dat het leven van andere mensen in groot gevaar brengt. Schrijnend voorbeeld daarvan stond nog niet zo lang geleden in vele kranten te lezen: "Motorrijder vliegt op Koninginnedag in de bebouwde kom" en waar je toch maar 50 kilometer per uur mag

## Tiesinga-Autsema

rijden ± "met een snelheid van ten minste 150 kilometer per uur uit een flauwe bocht en rijdt een 8-jarig meisje dood dat op een afgescheiden fietspad naast haar moeder rijdt". Tegenover de politie verklaart de motorrijder: "Ik krijg een soort kick van hard optrekken". Aan de huidige verkeersmentaliteit is dus nog veel te verbeteren. Ik kom daar straks nog op terug.

Het jaar 2000 komt steeds meer in zicht. In dat jaar wil het kabinet het aantal verkeersslachtoffers met 25% hebben teruggebracht in vergelijking met 1986. We spreken dan over 1025 doden en 37.600 gewonden. Op dit moment valt al vast te stellen dat het moeilijk is om deze daling voor elkaar te krijgen. Kan de minister aangeven hoe de stand van zaken is? Blijven wij op schema, nu het jaarlijks moeilijker wordt om het aantal verkeersslachtoffers in voldoende mate omlaag te krijgen? Er zijn waarschijnlijk extra acties en speciale maatregelen nodig om de taakstelling, die wij overigens van harte onderschrijven en die niet voor niets wordt doorgetrokken naar 2010 met 50% minder verkeersdoden en 40% minder verkeersgewonden, binnen bereik te houden. Het lijkt ons niet of nauwelijks mogelijk om deze streefbeeld te halen bij ongewijzigd beleid. Aan welke acties en maatregelen denkt de minister op korte en lange termijn? Welke rol is er in de toekomst weggelegd voor het speerpuntenbeleid? Zijn juist ten aanzien van onderwerpen als alcohol en verkeer, autogordels en valhelmen niet extra inspanningen nodig?

Sprekend over het noodzakelijke terugdringen van de verkeersonveiligheid zijn wij het met de minister eens dat het duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem, dat werd geïntroduceerd in het Derde meerjarenplan voor de verkeersveiligheid van voorjaar 1991, de mogelijkheid biedt om het aantal verkeersslachtoffers behoorlijk verder omlaag te brengen. De vraag is hoe het thans staat met de invoering van deze gewenste preventieve aanpak. Onze indruk is dat er tot nu toe nog weinig of geen projecten zijn uitgevoerd, dat er een aantal dure projecten, waardoor al het voor dit doel beschikbare geld wordt opgesoupeerd, op stapel staan en dat er op basis van de meerjaren-cijfers nu niet direct forse financiële injecties in het kader van het duurzaam veilig verkeers- en

vervoerssysteem gegeven kunnen worden. Is dat juist? Zal het de minister daarom lukken om aan het begrip "duurzaam veilig" handen en voeten te geven? De prognoses in haar begrotingstoelichting laten in ieder geval zien dat als dat ons niet lukt, dit voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid een heel slechte zaak is. Gesproken wordt van 150 doden en 1500 geregistreerde ziekenhuisgewonden maar indien "duurzaam veilig" niet wordt uitgevoerd. Wat zijn op korte termijn de plannen van de minister met "duurzaam veilig"? Daarbij breng ik ook graag onder de aandacht dat een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem beslist niet alleen infrastructurale aspecten moet kennen, maar ook moet worden toegepast op het gebied van de verkeersvoorlichting en de verkeerseducatie. Dan gaat het zowel om verkeersonderwijs als rijopleiding en na- en bijscholing van automobilisten. Die laatste twee aspecten, die het menselijk handelen als uitgangspunt hebben, krijgen naar onze mening veel te weinig aandacht. Wordt "duurzaam veilig" overigens ook een criterium in bestemmingsplannen en streekplannen?

Het verkeersonderwijs in het basisonderwijs en het speciaal onderwijs is gelukkig nog altijd een verplicht apart vak, maar aan de plaats van deze lessen in het vakkenpakket wordt gesleuteld, nu het kabinet een oplossing zoekt voor de overladenheid van het pakket in het primaire onderwijs. Wij gaan ervan uit dat aan de verkeersles op school niet wordt getornd. Het grote aantal verkeersslachtoffers in deze leeftijdsgroep moet toch voldoende motivatie zijn om het verkeersonderwijs in het basisonderwijs en speciaal onderwijs de plaats te laten houden die deze lessen verdienen. Wij hopen dat de minister onze zorg op dit punt zal kunnen wegnemen en voor verkeerseducatie op deze scholen een duurzaam perspectief te bieden heeft. Het belang van verkeerseducatie op basisscholen kan niet worden onderschat. In de jonge jaren wordt de verkeersdeelnemer gevormd. Wie niet leert fietsen met respect voor een voetganger of een rood licht, zal later als de brommer, motor of auto onder bereik komen, dat respect niet automatisch gaan opbrengen. Wat is er eigenlijk mis met het oude verkeersexamen dat wij op de basisschool moesten

afleggen? Ik heb dat examen indertijd nog afgelegd.

Slechter is het gesteld met het verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs, dat nog altijd niet structureel is geregeld. Hier en daar is er op deze scholen met medewerking van Veilig Verkeer Nederland sprake van facultatieve verkeerslessen, maar die zijn in aantal en omvang volstrekt onvoldoende om de in het verkeer bijzonder kwetsbare jeugd tussen 12 en 18 jaar breed met geregeld verkeersonderwijs te confronteren. De minister en haar voorgangers hebben in hun functies van coördinerende bewindspersonen voor de verkeersveiligheid daarover geregeld gesprekken gevoerd met de bewindspersonen van Onderwijs en Wetenschappen. Wat zijn de concrete resultaten van deze besprekingen? Wanneer zal het verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs een feit zijn? Als in 1996 een theoretisch bromfietscertificaat wordt ingevoerd, zal het dan ook mogelijk zijn om de 16-jarigen en ouderen in aanraking te brengen met de praktische kanten van verkeersregels, verkeersinzicht, verkeersvaardigheden en voertuigveiligheid? Het bromfietscertificaat kent nu alleen nog een theoretische kant. Hoelang laat het praktische gedeelte nog op zich wachten? Niettemin wordt er, ook na de komst van het bromfietscertificaat, op de scholen vooralsnog niets gedaan aan de verkeersopvoeding van 12- tot 16-jarigen. Misschien kan de minister ons informeren over haar plannen om dit hiaat op te heffen en op welke termijn zij dit denkt te doen.

Verkeerskennis en -inzicht zijn niet alleen voor scholieren een eerste vereiste voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat geldt ook voor volwassenen. Wij hebben de indruk dat het met die kennis bij de volwassen verkeersdeelnemers niet al te best gesteld is. Wij vermoeden namelijk dat nieuwe wetgeving, zoals het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Wegenverkeerswet 1994, nog lang niet bij iedereen in het hoofd zitten, hoewel men wel geacht wordt die wetgeving te kennen. Ook daarmee is de verkeersveiligheid niet gediend. Ziet de minister het als haar taak om bij te dragen aan de bevordering van de kennis van verkeersregels bij iedereen, dus ook bij volwassenen, via schoolrijopleiding of bijvoorbeeld na een nog op te zetten bij- en

## Tiesinga-Autsema

nascholing? Ik kan mij echter ook voorstellen dat er literatuur beschikbaar komt waardoor het voor verkeersdeelnemers mogelijk wordt om de eigen kennis, inzicht, ervaring en vaardigheden op peil te houden. Ik kan mij daarbij overigens ook een rol voor Veilig Verkeer Nederland voorstellen.

De verkeersveiligheid van het zware verkeer is niet voor niets een speerpunt van het beleid van de minister geworden. Verkeersongevallen met vrachtwagens hebben bijna altijd een ernstige afloop. Bij ongeveer een kwart van het jaarlijkse aantal verkeersdoden is een vrachtwagen betrokken. Ongevallen met vrachtwagens zorgen bovendien voor ontzettend veel leed en pijn bij de nabestaanden en veel materiële schade voor de samenleving. Mijn fractie is geschrokken van de onderzoeksvoorspelling dat zonder aanvullend beleid tot 2010 de groei van het zwaar verkeer zal zorgen voor 1600 tot 2000 extra verkeersslachtoffers, waaronder 160 tot 200 doden. De reactie van de minister zal niet anders zijn en wij zijn dan ook benieuwd naar haar plannen en acties om het zwaar verkeer daadwerkelijk veiliger te maken.

In de begrotingstoelichting wordt aangekondigd dat de subsidievoorwaarden van de particuliere verkeersveiligheidsorganisaties zullen worden aangepast. Er zijn nu experimenten gaande om te komen tot implementatie van outputfinanciering, waardoor organisaties vrijer en actiever in de markt kunnen opereren. Kan de minister aangeven wat zij zich daarbij voorstelt? Wordt het hierdoor, maar ook in het kader van het decentralisatiebeleid verkeersveiligheid, voor die organisaties  $\pm$  gezien de beperkte financiële middelen en de beschikbare menskracht  $\pm$  juist niet bijzonder moeilijk en misschien zelfs onmogelijk in alle provincies tot effectieve activiteiten op het gebied van de verkeersvoorzichting en de verkeerseducatie te komen? Liggen versnippering van de activiteiten van de verkeersveiligheidsorganisaties en mogelijk ondoelmatig gebruik van de  $\pm$  toch geoordeelde financiële middelen niet op de loer nu je ziet dat in de verschillende provinciehoofdsteden in het land het "verkeersveiligheidswiel" weer moet worden uitgevonden, dat de samenwerking binnen de Regionale organen voor de verkeersveiligheid  $\pm$

de goede niet te na gesproken  $\pm$  lang niet altijd optimaal is en dat de partners in de ROV's elkaar lang niet altijd inschakelen om te komen tot een gezamenlijke aanpak van de strijd tegen de verkeersonveiligheid op provinciaal, regionaal en lokaal niveau? Als daarvan inderdaad sprake is vinden wij dat een ongewenste ontwikkeling en vragen de minister voor deze belemmerende gang van zaken oog te hebben. Wij weten dat de evaluatie van het decentralisatiebeleid verkeersveiligheid in 1997 zal plaatsvinden, maar achten het wel gewenst dat tussentijds de vinger voldoende aan de pols wordt gehouden. Ook in de regio zal de bevordering van de verkeersveiligheid met de inzet, kennis en betrokkenheid van alle partners gerealiseerd moeten worden. Dit karwei kan niemand in z'n eentje klaren.

Ik zei al dat de bevordering van de verkeersveiligheid een zaak is voor iedereen. Dus niet alleen voor de overheden, weggebruikers, politie  $\pm$  aan het zeer belangrijke terrein van de handhaving kom ik vandaag niet eens toe, maar naast preventie is dat uiteraard een van de belangrijkste pijlers van het beleid  $\pm$  maar ook van de ouders van leerlingen en niet te vergeten het bedrijfsleven. In het verleden zijn er door het departement contacten onderhouden  $\pm$  en misschien is dat nog wel het geval  $\pm$  met de verzekeringswereld om te bezien in hoeverre deze bedrijfstak meer betrokken kan worden bij het verkeersveiligheidsbeleid. Kan de minister zeggen waar deze contacten toe hebben geleid? Waar wij in het bijzonder in geïnteresseerd zijn, zijn de mogelijkheden om met verzekeringspremies, verzekeringsvoorwaarden en dergelijke de verkeerspreventie, de verkeerseducatie en de verkeershandhaving te bevorderen. Wij zijn ervan overtuigd dat de verzekeringswereld een belangrijke rol op het terrein van de verkeersveiligheid kan en wil spelen. Zijn er, zo vragen wij de minister, op dit terrein ontwikkelingen te melden?

Het huidige derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid heeft een looptijd van 1991 tot in 1995. Dat is dus dit jaar. Komt er een nieuw Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid? Voor D66 is duidelijk, dat de strijd tegen de verkeersonveiligheid hoog op de politieke agenda en die van de samenleving moet blijven staan.

In 1997 is Nederland weer voorzitter van de Europese Unie. Zijn er al acties in voorbereiding die juist dan tot Europese besluitvorming kunnen leiden? Wij denken hierbij in het bijzonder aan de harmonisering van de verkeersregels en -borden, de harmonisering van de rijnsnelheden en de harmonisering van de alcoholmieten? Allemaal zaken van formaat als het gaat om de bevordering van de Europese verkeersveiligheid.

Tegen het slot nog een punt uit het verkiezingsprogramma van D66 voor de Tweede-Kamerverkiezing van vorig jaar. Daarin staat heel duidelijk dat onze partij voorstander is van het verlenen van voorrang voor van rechts komende fietsers. Mijn vraag is: durft deze minister eindelijk de knoop door te hakken en te regelen dat ook in ons land fietsers van rechts  $\pm$  zoals tot nu toe alleen in woonerven gebeurt  $\pm$  voorrang te hebben? Wij zijn het enige land in Europa waar dat als gevolg van oorlogswetgeving uit 1941 niet het geval is. D66 vindt het intussen hoog tijd worden om fietsverkeer niet meer uit te zonderen van de verkeersregel die verkeer van rechts voorrang toekent. Op dit punt bestaat er overigens ook een belofte van de vorige minister om de uitzondering te zullen opheffen. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke maatregel zorgvuldige invoering, waaronder wij ook goede voorlichting verstaan, verdient.

Tot slot nog dit. Berekend is dat de verkeersonveiligheid in ons land jaarlijks 9 mld. aan maatschappelijke schade betekent. Deze maatschappelijke kosten staan los van de onbeschrijfelijke hoeveelheid pijn en verdriet die verkeersongevallen bij mensen teweegbrengen. Bevordering van de verkeersveiligheid kost de overheid veel geld en veel inspanning en dat is niet altijd voor iedereen duidelijk. Het zou naar de mening van mijn fractie goed zijn als de maatschappelijke winst van de activiteiten van al diegenen die vechten voor een veiliger verkeer eens in beeld zou worden gebracht. Zaken als levensverwachting, allerlei volksgezondheidsaspecten, vermindering van handicaps staan ons daarbij voor ogen. Enquêtes wijzen uit, dat burgers verkeersonveiligheid als een van de ernstigste maatschappelijke problemen ervaren. En tegelijkertijd  $\pm$  en dat is dan weer een paradox  $\pm$  veroorzaken die burgers

## Tiesinga-Autsema

met elkaar die toenemende verkeersonveiligheid. Ook het zichtbaar maken van wat het (de maatschappij en individuele burgers) oplevert als men zich "als een heer in het verkeer gedraagt", zou bij velen de schellen van de ogen kunnen doen vallen. Nederlanders zijn daar gevoelig voor. Het zou in elk geval kunnen bijdragen aan de verbetering van de verkeersmentaliteit. Wij horen hierop en op onze andere punten graag een reactie van de minister.

Voorzitter! De heren Baarda en Pitstra spraken over de Flevolijn. Wat zij daarover hebben gezegd, ondersteun ik. Als je kijkt naar de ruimte en de mogelijkheden die er in Flevoland en in de noordelijke provincies zijn ± ik ken deze provincies zeer goed ± dan wordt het duidelijk dat het van uitermate groot belang is om die te benutten. In een land als Nederland kunnen wij die alleen maar benutten als wij daarvoor een goede infrastructuur tot stand brengen. Ik zou het pleidooi voor een snelle aanleg van de Zuiderzeespoorlijn van harte willen ondersteunen. Dat is dan natuurlijk impliciet het snelle aanpakken van de tracé vaststellingsprocedure en de bijbehorende MER.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ook mijn fractie begroet gaarne de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat bij de behandeling van haar eerste begroting in dit huis.

Ik wil beginnen met de belangrijkste kwestie die ons de laatste weken heeft beziggehouden, de overstroming in Limburg en de extreem hoge waterstand in het rivierengebied, met dreigende dijkdoorbraken. Er had een grote ramp uit kunnen voortkomen. Ik wil niet zeggen dat degenen die geëvacueerd zijn niet belangrijke ingrepen in hun bestaan hebben gekend, maar dat was gelukkig maar tijdelijk. Ik wil uitdrukkelijk lof uitspreken voor al degenen die zich daar zo bij hebben ingezet, onvermoeibaar, dag en nacht, in allerlei verschillende functies.

De vraag kan gesteld worden: hoe heeft het zover kunnen komen? Ik geloof dat dit gezien moet worden in het licht van het feit, dat de bestuurscultuur in ons land gebaseerd is op een zo democratisch mogelijk besluitvormingsproces, met

lange procedures, te lange procedures veelal, welke cultuur voor deze situatie verantwoordelijk moet worden gesteld. In de besluitvorming over de versterking van de rivierdijken is men blijven steken, omdat het landschap tegelijk oud en nieuw moest zijn en de dijken veilig en zo goedkoop mogelijk.

Wat doen wij er nu aan? Het kan zo niet langer. Wij hebben lof voor de minister die al in de eerste dagen ter plekke aanwezig was en zonder voorbehoud van nader overleg met collega's of wie dan ook ongeconditioneerd heeft toegezegd om in zeer korte tijd de dijkverbetering versneld aan te pakken: de zwakste plekken nog dit jaar, de andere noodzakelijke plekken volgend jaar en de rest kort daarna tot uiterlijk het jaar 2000. Dat kwam buitengewoon goed over. Die uitspraak was wat iedereen die erbij betrokken was nodig had. Grote complimenten daarvoor aan deze minister.

Voorzitter! Er zal natuurlijk goed overleg met alle betrokkenen moeten plaatsvinden in het kader van de uitwerking. Ik twijfel er niet aan dat dit gebeuren zal. Dat overleg zal gevoerd moeten worden met de waterschapsbesturen ± deze hebben zich volgens mij zeer goed doen kennen ± de gemeenten en de provincies in kwestie.

Er is een noodwet aangekondigd. Dat lijkt mijn fractie het meest geeignige middel op dit moment. De vraag die wij graag willen stellen, is: is zo'n noodwet ook bruikbaar voor de realisering van de overige plannen die in het jaar 2000 moeten zijn voltooid of moeten nog verdere maatregelen genomen worden? Wij kunnen ons voorstellen dat meer structurele veranderingen nodig zijn, waarbij wij denken aan aanpassing van de nieuwe Wet op de waterkeringen.

Voorzitter! Ik zal niet stilstaan bij de op zichzelf belangrijke kwesties die nog elders moeten worden behandeld, zoals de Betuwelijn. Ik merk alleen op dat wij het een heel goede zaak hebben gevonden dat de minister de commissie-Hermans opdracht heeft gegeven te rapporteren. Dat heeft geresulteerd in een nuchter en duidelijk rapport. Wij wachten het overleg van de minister met alle betrokkenen af. Haar voorgangster heeft helaas niet altijd die weg bewandeld. Er komt daarna een regeringsplan, en dan is eerst het woord aan de Tweede Kamer.

Hetzelfde geldt voor de plannen inzake Schiphol. Verder noem ik nog de plannen voor de hogesnelheidslijn. Ook die zijn hier op dit moment inhoudelijk niet aan de orde. Ik wil alleen nog eens duidelijk zeggen dat mijn fractie altijd heeft gesteld dat die plannen de hoogste graad van urgentie hebben, gezien in het hele Westeuropese verband en gezien ook het voorbeeld dat Frankrijk op dit gebied ons al sinds 1980/1981 geeft, dus al bijna vijftien jaar. Wij vinden dat die zaak zo snel mogelijk ter hand moet worden genomen. Wij zien met een zekere spijt dat de oorspronkelijke plannen die volgens de voorgangster van deze minister uiterlijk in het jaar 2000 moesten zijn voltooid, waarschijnlijk niet op die termijn ten uitvoer zullen zijn gebracht. Men spreekt nu over 2003 en zelfs 2005, dus nu nog acht à tien jaar verder. Is dit nu alleen veroorzaakt door alle vereiste voorbereidingen en uitvoeringen of is ook een gebrek aan geld ingecalculiseerd, zodat het werk later wordt aangepakt dan strikt noodzakelijk zou zijn?

Als het laatste het geval is, stelt mijn fractie voor de zoveelste keer voor, het kapitaaldienststelsel ter harte te nemen. Ik weet dat in het regeerakkoord staat dat het bestudeerd gaat worden. Ik geloof dat het hoog tijd is om dat stelsel in te voeren. Vriend en vijand is het erover eens dat het een goed stelsel is. Provincies en gemeenten hanteren het. De enige praktische reden voor het nog niet invoeren ervan was dat men tekorten op de lopende uitgaven niet meer zou mogen korten op investeringen; die tekorten belopen 10 tot 20 mld. Het is denkbaar dat dit gezien de nieuwe plannen van dit kabinet en het beleid van minister Zalm niet meer het geval is. Des te eerder komt het kapitaaldekkingsstelsel aan de orde. Dit heeft het grote voordeel dat dit soort grote infrastructurele werken, die toch al veel tijd vergen, dan ook nog eens niet moeten wachten op het beschikbaar komen van geld.

Voorzitter! Ik wil verder aandacht besteden aan de mobiliteit. Dat is door verschillende andere sprekers ook gedaan. Ik spreek dan speciaal over twee punten. Het eerste is het autovervoer en dan met name over de autosnelwegen. De heer Zijlstra heeft er een aantal interessante gedachten over ontwikkeld. Hij was kennelijk bezig te trachten, dat in een wat breder verband te zien. Ik heb

## Talsma

getracht iets soortgelijks te verwezenlijken. Een globale benadering is altijd moeilijk. De ervaring leert ons dat het vaak anders uitpakt dan wij hadden gedacht.

Ik zie deze ontwikkeling ± ik spreek speciaal tot degenen die een B-opleiding hebben gehad en wat met wiskunde vertrouwd zijn ± in de sfeer van een asymptotisch verloop. Daarbij gaat het om een lijn die langzaam maar zeker stijgt, maar steeds minder stijgt en uiteindelijk bij een horizontale lijn komt zonder daarbovenuit te gaan. Dit zou kunnen gelden ± ik denk dat het zo zal zijn en, sterker nog, zo moet zijn ± voor onze bevolkingsgroei. Die groei kan niet eeuwig doorgaan. Er zijn tekenen dat die minder snel gaat dan bijvoorbeeld tien jaar geleden werd voorspeld, hoewel die groei de laatste tijd weer wat sterker is. Ik zie een eindsituatie ontstaan in de buurt van hooguit 20 miljoen inwoners. Ik geloof dat wij ons daarop moeten richten, ook met de infrastructuur. Als wij die grens toch zouden overschrijden, zal men de files moeten accepteren en zal men moeten ervaren dat op een bepaald moment de wal het schip keert.

Ik wil vervolgens enkele praktische punten noemen. Naast het invullen van de nog opengebleven plekken in het Rijkswegenplan zullen wij wat moeten doen aan de bestaande autosnelwegen. Een aantal hebben in beide richtingen drie verkeersstroken. Dat heeft veel succes. De vrachtauto's mogen volgens de regels alleen maar op de twee rechtse banen rijden en daar houdt men zich keurig aan. Je kan dagelijks ervaren dat op dit soort wegen het totale beeld sterk verbeterd is, omdat de personenauto's sneller door kunnen rijden, waardoor de vrachtauto's meer ruimte overhouden. Ik denk dat wij dit op enige termijn op al onze autosnelwegen moeten bewerkstelligen. Gelukkig is er bij de aanleg al vaak rekening mee gehouden. Bij heel wat wegen ligt de derde strook al klaar en moet deze alleen nog geasfalteerd worden. Ik zou dit een aanvaardbare afronding vinden van het wegenverkeersplan.

Net als enkele andere sprekers zal ik nog een paar concrete gevallen onder de loep nemen. Wat ik nog altijd erg betreurt, is dat de A4 van Rijswijk naar de Beneluxtunnel nog altijd niet is aangelegd. Ik heb begrepen dat er vrij veel milieuspraak is. Erg overtuigend komt

een en ander op mij niet over. Ik ken het gebied vrij goed. Dit hoeft helemaal niet zo ernstig te zijn. In elk geval moet een knoop worden doorgehakt. Ik geloof dat men nu vanaf Rijswijk bezig is een kilometer of twee aan te leggen. Dat is een begin. Ik beveel graag aan, deze weg tot aan de Beneluxtunnel te voltooiën, omdat dit voor de Rotterdamse haven van eminent belang is.

Voorzitter! Er is al veel gesproken over Friesland, ook mij wel bekend. Ik wil twee gevallen noemen. Het ene is al aan de orde geweest, namelijk de ontbrekende stukken in de weg Zwolle-Leeuwarden. Met genoeg heb ik gezien dat het gedeelte tussen Grouw en Heerenveen voortvarend wordt aangepakt. Ik ben blij dat de kruising met het vaarwater bij Akkrum ondergronds is aangelegd. Dat kostte nauwelijks meer geld dan een brug. De watersport zal daar zeer dankbaar voor zijn. Er liggen echter nog twee stukken open, namelijk van Heerenveen naar Wolvega en de rondweg om Steenwijk. Ik dring er sterk op aan, die spoedig aan te pakken. Ik hoor graag of de minister data kan noemen waarop deze weggedeelten voltooid kunnen zijn.

Ik noem ook nog een traject in de A50, de weg van Arnhem naar Leeuwarden. Een aantal jaren geleden is een prachtige autosnelweg aangelegd tussen Arnhem en Apeldoorn. Die is nu al flink belast. Die weg loopt door tot de kruising bij Zwolle en gaat dan over in een enkel stuk langs Kampen tot Emmeloord. Het departement van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal jaren geleden daar zeer krachtige taal over gesproken: tellingen hebben uitgewezen dat verdubbeling van die weg in voorzienbare tijd nog niet nodig is en daarom doen wij het maar niet. Ik rijd die weg vaak. Nu al is die vrij vol. Het is namelijk een doodgewone tweebaansweg in twee richtingen. Er hoeven maar één of twee langzaam rijdende auto's te zijn bij een beetje drukte en de hele zaak stagneert. Wij moeten consequent durven te zijn en op korte termijn ons hele autosnelwegennet voltooiën, ook al hebben wij min of meer tegenzin tegen het autoverkeer. Het is er nu eenmaal en dan moeten wij het ook afronden. Maar zoals gezegd, daarna is in mijn asymptotische visie het eind er in grote lijnen gekomen.

Dit alles veronderstelt dat er een goed openbaar vervoer is. Dit is een waarheid als een koe. Daar praten wij veel over. Dit doen alle partijen. Wij zijn er bepaald nog niet. Ik heb hier al een aantal keren, misschien tot vervelens toe, gepleit voor een krachtige aanpak van onze eigenlijke spoorplannen. Er is in 1988/1989 door de spoorwegen een krachtig plan gelanceerd: Rail 21. De intercity-treinen zouden 200 km/uur gaan rijden. Waar dat niet kon, zouden bochten afgesneden moeten worden. Men noemde Harderwijk, Meppel en Hoogeveen. Ik kan ook nog wijzen op Thorn om de bocht bij Roermond af te snijden. Ik noem nog Utrecht, waar ik nog op terugkom. Op die manier is een reusachtige snelheidsverbetering te bewerkstelligen. Niet alle treinen moeten bovendien overal stoppen.

Wij moeten dit plan en deze visie niet onderschatten. Dit is geen vondst van mij; het is een realiteit in heel West-Europa. Ik heb de voorganger van deze minister om gegevens hierover gevraagd. Om de een of andere reden kon zij die niet verzamelen. Maar zij heeft wel ongeclausuleerd bevestigd dat in vele landen op zeer grote trajecten al met 200 km/uur gereden wordt. Ik noem Duitsland, Engeland en Frankrijk voorop. Daar zijn Zweden en Italië bij gekomen. Ik heb het dus niet over de hoge-snelheidslijn, maar over de gewone intercity-treinen. En 200 km/uur is heel wat anders dan 120 km/uur en 140 km/uur en overal stoppen. Dit geldt ook voor Nederland. Er wordt wel eens gezegd dat ons land daar te klein voor is, maar vergeleken met trajecten in het buitenland is dat niet waar.

De raming van de spoorwegen voor dit alles was aanvankelijk 9 mld. Na een tijdje was de herziene raming 14,5 mld. Niet zo lang daarna was de raming 21 mld. Toen heeft mevrouw Maij-Weggen letterlijk gezegd: zo ben ik niet gebouwd, ik houd de spoorwegen aan 14,5 mld.; als men daarmee komt, neem ik dat serieus; men is al een keer omhoog gegaan, maar nu is het uit. Ik kan het uit menselijk oogpunt best begrijpen en in bestuurlijk opzicht misschien billijken om iemand die een beetje te hoog heeft gegrepen, aan de teugels te nemen. Ik heb daaraan toegevoegd dat, als de minister die directie in de strafklas wilde zetten, het Nederlandse volk daar geen generatie lang de dupe van mag zijn.

## Talsma

Daarop waren wij het erover eens dat dit argument niet zo erg meer speelde, mede vanwege een vernieuwende directie. Er is echter niets gebeurd.

Wat doet de directie van de spoorwegen met een traditie van tientallen jaren? Zij wil graag mooie dingen doen, maar Den Haag moet het daarvoor benodigde bedrag goedkeuren. Als dat niet is goedgekeurd, wat doet men dan? Welnu, men moppert niet elke dag en men ligt niet elke dag dwars. Men legt zich dan bij het financieel beperkte budget neer en gaat daarmee aan het werk; ten onrechte, zo meen ik. Maar zo is het hier, menselijkerwijs begrijpelijk, gegaan.

Toen zei men: wij hoeven niet naar 200 km/uur; wij rijden nu 140 km/uur en wij gaan naar 160 km/uur; er zijn dan geen grote tracéverbeteringen nodig en dan zijn wij veel goedkoper uit. Men redeneerde: het kan eigenlijk net zo goed als het oude plan. Dit laatste is volstrekt niet waar. Het heeft mij nogal gestoord dat een serieus bedrijf dit zo kan zeggen. Maar zoals gezegd, men heeft daar met beperkingen te maken. Dat is buitengewoon jammer. Naar mijn mening is het namelijk een kwestie van een visie, hoewel dit wel wat zware woorden zijn. De visie van 160 km/uur is een heel mooie visie uit de laat-twintigste eeuw, maar, willen wij het railvervoer echt eerste klas maken, dan moet het een echte aanpak van de eenentwintigste eeuw zijn. Ik neem Frankrijk als voorbeeld. Dat betreft de aanpak die de spoorwegen aanvankelijk zelf ook wilden.

Wij willen allemaal dat het gebruik van het openbaar vervoer bevorderd wordt. Wij moeten hierbij dan wel bedenken dat dit een psychologische kwestie is. Je kunt dat natuurlijk met bepaalde middelen stimuleren. Ik denk aan het rekeningrijden, waarover de heer Zijlstra heeft gesproken. Dat is interessant en kan zeker ook een rol spelen. Er kunnen ook bepaalde verbodsbepalingen gemaakt worden, alhoewel ik daar niet voor voel. Zo wordt eraan gedacht om te bepalen dat men niet overal de autoweg op mag.

Het beste is hierbij de vrije keuze van de burger die zich uitsprekt voor de trein in plaats van de auto. Het allerbelangrijkste psychologische effect is een hardrijdende trein naast de autowegen. Op het traject van Utrecht naar Den Haag rijdt de trein

soms iets harder dan de auto's. Daarbij komt het ook voor dat heel wat automobilisten te hard rijden en dus harder dan de trein gaan. Kortom, dat werkt niet. Maar zo lang wij deze regel niet willen erkennen, dan kunnen de spoorwegen net zoveel advertenties maken als zij willen, zoals "wij gaan ervoor" en andere kreten in slecht Nederlands. Het publiek trapt daar echter niet in zo lang het niet werkelijk ziet dat het gebruik van de trein een voordeel heeft.

Bovendien ligt er een enorm grote markt braak. Precieze cijfers zijn moeilijk te krijgen. Ik probeer wel een vergelijking uit de gegevens te destilleren. Zo gaan er ongeveer twintig keer zoveel personen in het particuliere autoverkeer als in de trein. Dat is niet niks. Laat het vijftien keer of vijftwintig keer zijn. De statistieken zijn niet helemaal vergelijkbaar, omdat het niet om personen, maar eigenlijk om personenkilometers moet gaan. In elk geval zit er op het ogenblik een veelvoud van de treinpassagiers in de auto. Iedere marketingspecialist zou het water in de mond lopen met deze marktmogelijkheden waarmee hij de omzet vijf of tien keer, zo niet nog meer, zou kunnen verhogen. Dat punt wordt nu verwaarloosd. Ik herhaal dat dit potentieel niet bereikt wordt met advertenties, maar wel met een psychologisch effectief middel.

Toen het beperkte plan ingevoerd werd, heb ik ervoor gepleit dat er in elk geval met uitbreiding rekening zou worden gehouden, dus dat de bestelde nieuwe locomotieven en personenrijtuigen geschikt waren voor ten minste 200 km/uur. Er zijn nog geen nieuwe locomotieven besteld, maar wel een grote serie personenrijtuigen die helaas maximaal slechts 160 km/uur kunnen rijden. Misschien moet dat straks veranderd worden. Dat vind ik jammer. Dit is geen teken van visie. Mijn conclusie is een beetje dat de spoorwegen echt onvoldoende doordrongen zijn van deze noodzaak. Zoals gezegd, hun advertenties zijn prima, alsook de toonzetting daarvan, maar ik mis een visie op de toekomst. Ik merk het ook aan details. Ik noemde zojuist de verbinding bij Utrecht. Voor degenen die het al gehoord hebben, is het een vervelend verhaal, maar het is typerend voor de vastgeroeste, stroperige sfeer.

In ieder land zal men het verkeer zoveel mogelijk rond een hoofdstad leiden. Dit gebeurt zelfs bij Parijs en Lyon in Frankrijk, zelfs met de hoge-snelheidstreinen. Maar zo niet bij Utrecht; daar moet en zal iedere trein het centraal station in. Gaat men naar het noorden, dan moet een kop gemaakt worden; dan gaat men weer terug. Welnu, het is heel eenvoudig om een kort verbindingsoogje te maken tussen de lijn-Gouda en de lijn-Amersfoort. Ik heb deze zaak een klein beetje onderzocht en ik weet dat dit nu nog kan. Een klein deel van Utrecht waar het traject door gaat, is voor tweederde stadsvernieuwingsgebied. De huizen daar worden dus afgebroken. Er zullen tien, twintig of dertig woningen, afhankelijk van de uitvoering, moeten sneuvelen. Ik vind het zo jammer dat men dit niet ten minste reserveert, als het niet al in het spoorwegplan staat. Het is tegenwoordig heel gebruikelijk bij de planning van de overheid om een mogelijkheid voor een traject open te houden. Dat gebeurt in dit geval niet. Ik kan dan ook niet anders dan erop aandringen dat dit wordt bekeken.

In het echte plan Rail 21 wordt gesproken over ongeveer twee keer zoveel passagiers als vroeger. Daarvoor zijn ongeveer anderhalf keer zoveel treinen nodig. Utrecht jammert dat het dan niet meer wordt aangedaan door reizigerstreinen. Dat is onzin; elke tien minuten rijdt er een trein. Ik denk nu alleen maar aan de extra treinen, dus die 50% erbij. Men kan dan buitengewoon snel in Leeuwarden of Groningen zijn. Alleen al het vermijden van het oponthoud in Utrecht scheelt twaalf minuten. Dit zeggen de spoorwegen zelf. Nu kan men zeggen: wat zijn nu twaalf minuten? Nou, als je bezig bent op een heel traject een uurtje te winnen, is dit alvast meegenomen.

Ik wil hier nu niet al te veel over doorgaan, maar ik vind het typerend dat ik de keren dat ik het aan de orde stelde, gewoonweg onzinnige antwoorden kreeg, hetzij van het departement, hetzij van de NS, en waarschijnlijk van beide. Eerst zeiden zij: zo'n lijn om Utrecht heen sluit alle wegen af. Nu, het kaartje leert dat er niets om Utrecht heen gaat; er is een klein verbindinkje in het centrum. Later kwamen er weer andere berichten. Toen de vorige minister begreep wat ik bedoelde, zei zij: dan moeten er dubbele viaducten over elkaar komen. Dat is allemaal



## Talsma

niet waar. Ook staat er in dat dan de hele spoorwegrail-werkplaats moet worden afgebroken. Dat is evenmin waar, want op het kaartje ligt hij er een 60 m naast.

Kortom, ik begrijp niet dat, als hier serieuze dingen aan de orde worden gesteld, het zo zot wordt beantwoord. Ik vraag niet dat de minister dit vandaag beantwoordt, maar ik hoop dat dit nu eens serieus wordt bekeken. Mocht het nodig zijn, dan ben ik graag bereid de discussie bij te wonen, als er argumenten zouden zijn die anders zouden luiden.

Er is trouwens toch ± ik ben altijd optimist ± enig licht aan de horizon, voorzitter, maar dit is wel een beetje vreemd. Ik heb onder andere aan de orde gesteld of wij niet het oude stroomstelsel van 1500 volt, waarbij je hele dikke kabels nodig hebt om de energie over te brengen, kunnen vervangen door het moderne van 25.000 volt: zestien keer zoveel qua spanning en dus zestien keer minder qua stroomsterkte. Dat kon niet, want de Duitsers hadden een ander frequentiegetal, te weten 16 2/3 in plaats van 50; je moest dan de stroom in Duitsland kopen, als je het hier in Holland wilde toepassen. Dat is een onzinverhaal. Het is niet nodig om in Duitsland te kopen, want je kunt het zo transformeren uit de in Nederland beschikbare stroom. Men zou zich er echter nog eens over beraden.

Drie maanden later kreeg ik een brief van het departement, waarin stond dat men de keuze had gemaakt voor 1500 volt: een zo grote omschakeling op een ander voltage kon niet. Nu de NS, zoals de minister weet, is opgesplitst in heel veel onderdelen, met allemaal managers en eigen functionarissen ± ik juich dit overigens toe ±, lees ik dat zo'n functionaris zegt, dat besloten is om alsnog 25.000 volt in te voeren, en dat kost dan 2,3 mld. Dat is niet alleen de Betuwelijn en de hogesnelheidslijn, maar successievelijk het hele Nederlandse gelelektrificeerde net. Nu, dat ging er bij mij in als een preek in een ouderling. Ik begrijp alleen niet dat men dit plotseling, nadat men het uitgebreid een jaar of twee niet ziet zitten, wel doet. Nogmaals: ik verheug mij.

Ik ben nog blijer dat een tweede functionaris, ook een manager van een of andere afdeling, zegt: wij gaan geleidelijk de snelheid verhogen; wij gaan toe naar 200 km per uur voor de intercity-treinen. En

het was zo: de hogesnelheidslijn naar Parijs is altijd al gepland op 300 km, maar die langs Arnhem maar op 200 km. Dat kon niet sneller, zo zei men toen. Toen heb ik gezegd: dan is het geen hogesnelheidslijn. Ik lees nu van die functionaris dat het naar Arnhem en Duitsland 300 km moet zijn. Nogmaals, ik vind dit prachtig, maar ik haal het wel even aan om ermee te zeggen: hoe is het toch mogelijk dat wij hier een paar jaar over praten en dat het zo gek verloopt?

Voorzitter! In dit verband van de spoorwegen maak ik nog een enkele opmerking. Ik juich het toe dat men daar aan de verzelfstandiging is begonnen. Maar wij moeten natuurlijk wel een overzicht houden, in die zin dat al die managers in één beleid passen. Er is een voorbeeld geweest dat de manager van het Zeeuwse spoorweginstituut had uitgerekend, dat het voordeliger was de treinen tussen Vlissingen en Roosendaal in Roosendaal te laten stoppen en dan terugkeren, want dan was een betere materieelindeling mogelijk. Hij had verzuimd te bedenken dat je dan, als je naar Amsterdam wilt, moet overstappen. Maar dat had hij toch maar wel beslist en dat stond ook uitgebreid in het blad van de spoorwegen. Ik heb begrepen dat dit, op zichzelf begrijpelijk, weer is teruggedraaid. Zo moet het natuurlijk niet te veel gaan.

Nog één punt, voorzitter. Bij de verzelfstandiging van bedrijven met een openbare taak, zoals de spoorwegen, moet men wel zorgen dat die openbare taak in het oog gehouden blijft, zeker als er geen of geen volkomen concurrentie is. Bij de spoorwegen is het wel een beetje het beleid ± tenminste, dat zeggen ze heel veel ± dat, als een lijn niet rendabel blijkt te zijn, ook niet na pogingen daartoe, hij wordt gesloten. Als de regio of de gemeente het belangrijk vindt dat die lijn blijft, moeten die regio's maar bijpassen. Op zichzelf is dit geen onlogische gedachte, maar het is wel een verkeerde gedachte. Hier zit een dominowerking in. Als je een stukje opheft, gaat iemand niet halverwege met de auto of de bus, om dan in de trein te stappen, maar rijdt hij helemaal met de auto. Dat heeft het goederenvervoer aangetoond. Dat hebben we sinds de oorlog geleidelijk aan afgeschaft, met steeds minder aansluitingsmogelijkheden,

steeds minder verbindingen en steeds minder los- en laadplaatsen. Nu vinden wij dat jammer en moet de hele film worden teruggedraaid.

Mijn uitgangspunt zou het volgende zijn. Wij hebben in 1938, vlak voor de oorlog, een heel breed onderzoek gehad bij de spoorwegen, in de tijden van crisis. Men kwam toen, mijns inziens terecht, tot de conclusie dat de lijnen die het laatst waren aangelegd ± dat waren de onrendabele lijnen, eigenlijk van het begin af aan, zoals in de Haarlemmermeer, de Noordfriese lokaallijnen, de Gelders-Overijsselse lokaallijnen, de Woldjer-spoorlijn in Groningen; allemaal in of kort voor de jaren twintig aangelegd ± nooit aangelegd hadden moeten worden. Zij lagen in een te volkarme streek en waren ook te weinig direct en snel in hun verbinding. Die zijn toen opgeheven en daar is een soort raamnet van overgebleven. Mijn stelling is dat dit zo moet blijven. De spoorwegen zouden gewoonweg een verbod moeten krijgen om verdere lijnen te sluiten. Zij moeten dan maar zorgen dat zij van de markt van tien of vijftien keer zoveel passagiers op welke manier dan ook meer mensen in de treinen krijgen. Ik zie de heer Pitstra met genoeg knikken: wij hebben wel eens vaker ontdekt dat wij het, hoewel langs verschillende benaderingswegen gaande, soms in de conclusies eens zijn. Ik zeg dit zeer nadrukkelijk; ik geloof dat dit nog onvoldoende bij de spoorwegen leeft.

Voorzitter! Een slotwoord over een soortgelijk bedrijf, de PTT. Daar heb ik ook die gevoelens dat de openbare taak niet voldoende in het oog wordt gehouden. Zij maken nu al een winst van 2 mld. Het verheugt mij bijzonder, maar men kan niet zeggen dat de acute noodzaak tot het aanhalen van de buikriem aanwezig is. Ik heb vorig jaar hierover gesproken, namelijk dat mij plotseling was gebleken dat, zonder enige mededeling, een groot aantal bussen in de buitengebieden niet meer werden gelicht op de normale tijd ± 's avonds om vijf uur, of hoe laat dit ook was ± voor de nachtposttreinen, maar dat het, zoals dit er op staat, was: lichte bijbestelling. Doordat de bestelling van de post aan huis tegenwoordig niet meer 's morgens om zeven uur plaatsvindt ± die goede oude tijd is al lang voorbij ± maar, in mijn streek, tussen half een en half twee, zou de

## Talsma

eventuele antwoordbrief al een uur eerder weg moeten zijn.

Ik vraag mij werkelijk af of dat nu een bezuiniging is die zoden aan de dijk zet. Want wat gebeurt nu? Nu moet ik met een spoedbrief een heel eind weg. Dan kun je zeggen ± dat zegt mijn vrouw dan ook, evenals de heer Pitstra ±: neem de fiets; dat is twintig minuten fietsen. Maar af en toe heb ik geen 40 minuten de tijd of regent het en dan zit ik in de auto om die ene brief te bezorgen. Als je dat een beetje macro-economisch bekijkt, kan veel beter dat ene rode PTT-autootje één keer per dag de buitenbrievenbussen langs gaan dan dat het zo moet. Ik vind dat de PTT het oude systeem moet herstellen. Ter zijde zeg ik ook dat ik vind, dat de minister alsnog het besluit om het grote-afstandsvervoer uit de posttreinen te halen, moet contramanderen. Dat mag dan wel 30 of 40 mln. schelen, maar dat mag bij dit miljardenbedrijf geen beslissende rol spelen. Het is te gek om los te lopen dat wij klagen over de overvolle wegen en dat dan een semi-staatsbedrijf extra auto's erbij laat rijden, terwijl de spoorwegen die elk vervoer kunnen gebruiken, dit niet mogen houden.

De PTT is, zo vind ik, ook op een andere manier onjuist bezig. Vroeger kon je al om half acht/acht uur op alle postkantoren terecht, tot zeker zes uur 's avonds, soms tot zeven uur. Dat is geleidelijk aan ingekrompen tot negen uur 's morgens. Er zijn er een hoop die vóór hun werk vroeg naar het postkantoor willen, maar dat kan nu niet meer. Ik heb pas ontdekt dat de sluitingstijd eerst zeven uur 's avonds was, toen half zeven en daarna zes uur of nog eerder. Postkantoren zijn nu op zaterdag helemaal dicht. Er is tegenwoordig een leuke dienst die ook nog werkt: gek genoeg kun je in het weekend ± dat was vroeger niet zo ± tot zes uur 's avonds op zondag een brief posten en dan wordt deze maandag bezorgd. Als ik iets wil hebben of een postzegel wil kopen, is het postkantoor zaterdag geheel dicht. Dit is allemaal onjuist en ik zou graag zien dat de minister daar nog eens kritisch naar keek.

Voorzitter! Ik heb de laatste tijd nogal eens moeten denken aan een geval dat ik mee heb gemaakt, toen ik nog in het bedrijfsleven werkzaam was. Er werd iemand gezocht voor een leidinggevende taak en de geschiktst lijkend kandidaten werden,

zoals dat gaat, getest. Naar aanleiding daarvan werd er ten aanzien van één kort gezegd: hij zet zich aan het voeren van een beleid en neemt beslissingen. Dat sprak ons allemaal zo aan, dat deze man het onmiddellijk geworden is en dat was een uitstekende keus.

Bij deze minister komt mij voortdurend hetzelfde voor de geest. Zij zet zich aan het voeren van een beleid en neemt beslissingen. Dat zal dan ook meestal wel juist zijn. Ik las eergisteren in de NRC dat dit kabinet wel een draagvlak heeft maar geen daadkracht, aldus een politiek redacteur. Ik geloof daar niets van. Wat ik de minister zojuist toevoegde, mag het hele kabinet ook van mijn fractie horen. Na rustig beraad en verkrijging van het draagvlak wordt een voorstel gedaan en wordt een beslissing genomen. Ik wens de minister namens mijn hele fractie zeer veel succes!

□

De heer **Veling** (GPV): Ik zou haast in de verleiding komen om enkele van mijn ervaringen naast die van de heer Talsma te zetten, voorzitter. Dat zou nog een heel boeiende en lange discussie kunnen worden. Ik ga 's morgens wat vroeger met de trein naar Den Haag en rijd dan altijd de files voorbij. Ik wacht dan eventjes met lezen en kijk met genoegen uit het raampje. De heer Talsma vertrekt misschien wat later. Dan rijden de auto's weer harder.

Mijnheer de voorzitter! Ik wil enkele andere zaken aan de orde stellen. Ik zoek een aanknopingspunt in de inleiding van de memorie van toelichting bij de begroting 1995. De minister schrijft daarin dat uitgangspunten van het beleid blijven: de bereikbaarheid en de leefbaarheid, waarbij de betaalbaarheid niet uit het oog verloren mag worden. Dat is een heel korte formulering die mij in allerlei opzichten best aanspreekt. Het gaat erom, een goed evenwicht te vinden tussen deze drie waarden. Verkeer en Waterstaat is een ministerie dat opereert op het snijvlak van cultuur en natuur. Of je nu praat over de dijkverbetering, de infrastructuur, de oplossing van de knelpunten in het verkeer etcetera, steeds opnieuw is het de opgave om zorg voor onze leefomgeving ± waarbij natuurwaarden en veiligheid beide belangrijk zijn ± zo goed mogelijk in samenhang te brengen

met ruimte voor bedrijvigheid en andere menselijke activiteiten.

In christelijk perspectief horen onzes inziens cultuur en natuur zo goed mogelijk verbonden te worden. Leven in een geschapen werkelijkheid betekent zorgvuldig omgaan met het eigendom van een Ander. Leven als schepsel betekent ook de verantwoordelijkheid aanvaarden van hard werken om levensvoorwaarden te scheppen voor mensen, in Nederland voor veel mensen op een beperkte oppervlakte. Daarbij passen geen verabsoluteringen, geen verabsolutering van materiële welvaart ± zeker niet in ons land ± maar evenmin verabsolutering van cultuurwaarden uit het verleden die wij gaandeweg steeds meer met natuurwaarden gelijk zijn gaan stellen. Dat is strikt genomen niet helemaal terecht natuurlijk. Evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, waarbij de betaalbaarheid niet vergeten mag worden, is een formulering die onzerzijds herkenning oproept.

Ik maak hierbij nog wel twee opmerkingen. De eerste is dat het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet in zijn eentje op dat snijvlak van cultuur en natuur opereert. Hoe groter de spanning tussen beide wordt, hoe belangrijker het is dat overheidsbeleid een integraal karakter heeft. In de stukken van het ministerie van VROM wordt in dit verband wel gesproken over de noodzaak tot "diagonale" beleidsontwikkeling. Dat is een merkwaardige aanduiding, waarmee wordt bedoeld dat zowel in horizontale verbindingen (tussen departementen) als in verticale relaties (met andere overheden) geïntegreerd moet worden opgetreden. Alleen zo kan slagvaardigheid blijvend gecombineerd worden met bestuurlijke zorgvuldigheid. Alleen zo kan ook ten overstaan van burgers worden verantwoord wat er gebeurt of niet gebeurt. Minister Jorritsma spreekt in haar memorie van toelichting over "streven naar samenwerking op alle terreinen". Mijn vraag zou zijn of de methodiek van geïntegreerde, "diagonale" beleidsvoering niet wat meer expliciet op de bestuurlijke agenda zou moeten staan.

Een tweede opmerking komt voort uit de opmerking van de minister in de memorie van toelichting dat zij zich voor de realisering van haar beleid boven alles moet richten op iedereen die zich verplaatst. Ik citeer:

## Veling

uiteindelijk is het mobiliteitsgedrag van de individuele mensen doorslaggevend. Deze formulering is dubbelzinnig. Er kan mee bedoeld zijn dat het mobiliteitsgedrag van individuele mensen een gegeven is voor het beleid. Ook kan de geciteerde formulering betekenen dat het gedrag van individuele mensen een object van beleid vormt. In beide gevallen geldt dat er iets van waar is. Je kunt de samenleving niet maken. Maar je kunt ook niet de individuele behoefte aan mobiliteit zonder meer honoreren. Mijn vraag is dus of de minister wil ingaan op die spanning. Dat kan, naar ik aanneem, heel goed in combinatie met een reactie op het betoog van collega Zijlstra, een betoog dat ik buitengewoon interessant vond.

Ik pleit met mijn beide opmerkingen voor een stevig beleid, dat gekenmerkt wordt door integratie en door overtuigingskracht vanuit heldere keuzes, ook voor de langere termijn. Zowel integratie ± door systematische aandacht voor "diagonale" beleidsvoering ± als overtuigingskracht ± duidelijk maken wat waarvoor nodig is ± kunnen het kabinetsbeleid versterken en dat is in het belang van Nederland.

Mijnheer de voorzitter! Enkele weken geleden werd weer eens een keer de mening van de Nederlanders gevraagd over hun politieke voorkeuren. Opvallend was daarbij dat de steun voor het kabinet-Kok plotseling was gegroeid. De verslaggever voor de televisie meldde daarbij dat er geen onderzoeksgegevens beschikbaar waren om die groei in populariteit te verklaren, maar dat deskundigen het waarschijnlijk achtten dat het kordate optreden van bewindslieden bij de wateroverlast en dreigende watersnood het imago van de regering goed had gedaan. Ik gun het kabinet natuurlijk die groeiende populariteit. Maar eerlijk gezegd hoop ik niet dat de gesuggereerde verklaring klopt. Natuurlijk moesten de verantwoordelijke bewindslieden stevig optreden. Maar zo hier en daar vond ik de kordaatheid wel wat erg in het oog springend, bijvoorbeeld in vergelijking met de enkele alinea's die aan de dijkverbetering zijn gewijd in de memorie van toelichting van deze minister. Algemeen gesproken ± dan spreek ik dus niet alleen de regering of deze minister aan ± heeft de politiek zich in de kwestie van de dijkverbetering

niet van haar beste kant laten zien. Er is een tijd geweest dat 1990 als einddatum werd genoemd voor het verbeteren van de rivierdijken. Later werd het 2000, 2008. En nu moet het toch aanmerkelijk sneller. Plotseling werd, al tijdens het sjouwen met zandzakken, van alle kanten geroepen dat er nu toch echt wat moest gebeuren. Dat is een typisch voorbeeld van een "boem is ho"-beleid.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** En plons is water!

De heer **Veling** (GPV): Ik hoop overigens dat nu niet nog zal blijken dat de praktijk zo weerbarstig is dat uitvoering van de ferme plannen toch weer moet achterblijven. Ik heb daar beetje een hard hoofd in, gelet op de signalen die ik hier en daar verneem. Ik heb in dit verband een vraag over de voornemens om procedures te versnellen waarbij ± zoals ons wordt verzekerd ± de zorgvuldigheid van de besluitvorming beslist geen geweld wordt aangedaan. Dit is een schot voor open doel. De vraag ligt natuurlijk voor de hand. Waarom waren die procedures tot nu toe dan langer?

Ter zijde van mijn betoog wil ik op dit punt graag ingaan op de curieuze manier waarop risicoschattingen hebben gefungeerd in de publieke discussies over de overstromingen. Het mooiste vond ik de dialoog tussen een verslaggever en een deskundige die in het verleden de kans op een overstroming had vastgesteld op ± laat ik maar even zeggen ± eens in de 250 jaar. De reporter meende gemakkelijk te kunnen scoren. Hoe zit het nu met die 250 jaar, meneer de deskundige? Twee jaar achter elkaar, u moet wel op uw eerdere berekeningen terugkomen. Helemaal niet, was het antwoord. Sterker nog, de boel kan volgend jaar wel opnieuw overstromen. De blik van de verslaggever sprak: ben jij gek, of ben ik het? De conclusie werd aan de kijker overgelaten.

Bij mij rees de vraag of de gebruikelijke aanduiding van de kans op een calamiteit ± eens in de zoveel jaar, wat ook bij andere risicoberekeningen gebruikelijk is ± niet beter vermeden kan worden. Mensen worden kennelijk in verwarring gebracht. En ik berhaupt zou het goed zijn om in de voorlichting de nadruk te leggen op de beperkte bruikbaar-

heid van kansuitspraken. Zij zijn voornamelijk bruikbaar om vergelijkingen zo goed mogelijk te objectiveren, bijvoorbeeld vergelijking van verschillende maatregelen om eenzelfde situatie veiliger te maken. Aan de hand van de criteria wordt duidelijk welke maatregel het beste is. Mensen vatten kansuitspraken altijd op als voorspellingen. Er is een aardige grap die dit misverstand prachtig illustreert. Een vliegtuigpassagier werd betrappt met een bom in zijn handbagage. Toen hem naar zijn motieven gevraagd werd, bekende hij dat hij altijd al doodsbang was geweest voor vliegtuigbommen. De kans dat hem tijdens een vlucht zo'n bomdreiging zou overkomen, was weliswaar klein, maar toch niet helemaal te verwaarlozen. Nu dacht hij dat hij zijn veiligheid maximaal zou kunnen waarborgen door zelf maar een bom in zijn bagage mee te nemen. Want, zo had hij geredeneerd, de kans dat in één vliegtuig twee bommen aanwezig zijn, is dan toch in ieder geval bijkans nul. Een dergelijke redeneerwijze wordt nogal eens gebruikt, zij het niet zo opvallend, als het gaat om de aanduiding van de kans op calamiteiten. Ik vind dat dit de discussie over de risico's enzovoort nogal negatief heeft beïnvloed. Het heeft in ieder geval verwarrend gewerkt.

Mijnheer de voorzitter! Ik keer weer terug naar mijn betoog. De behandeling van de rivierbeddingen, die nu een nieuwe impuls heeft gekregen, is een goed voorbeeld van de opgave om natuur en cultuur zo goed mogelijk te integreren. Blijkens een aantal voorbeelden, ook al wat oudere, is met behulp van vakmanschap en creativiteit veel goeds te bereiken. Duidelijk is dat de uiterwaarden betrokken zullen moeten worden bij de beheersing van de rivieren. Minister De Boer heeft gesteld dat er daarom nog maar eens moet worden nagedacht over de bebouwing die daar is gerealiseerd en nog is gepland. Mijn vraag aan deze minister is hoe zij daarover denkt. Als op dit punt nieuw beleid moet worden gemaakt, moet daarover dan niet heel spoedig helderheid worden verschaft aan regionale en lokale overheden? Te denken valt bijvoorbeeld aan de wijk met zo'n 1000 woningen, die Arnhem van plan is te realiseren in het uiterwaardengebied. En dat is een

## Veling

Vinex-locatie! Dit lijkt mij een duidelijk probleempunt.

Op het terrein van Verkeer en Waterstaat is erg veel te doen; dat is ook vanavond weer gebleken. Met name is er alle reden om hard te werken aan versterking van de infrastructuur in ons land. Op het belang daarvan is vaak een hardnekkig gewezen door het GPV. Het is daarom jammer dat de uitgave van een aanzienlijk bedrag dat voor investeringen was bestemd, is getemporeerd. Bij het lezen van de Handelingen heb ik mij verbaasd over de laconieke manier waarop de minister daarover in de Tweede Kamer sprak. De temporisering waartoe nu besloten is, zou  $\pm$  zo zei zij het ongeveer  $\pm$  het risico van onderuitputting verkleinen. En zo gebruikte zij nog meer jargon. Wie wil nu niet meewerken aan het reduceren van risico's? Mijn vraag is of het niet beschamend is dat bezuinigingen ten behoeve van de versterking van de infrastructuur eigenlijk wel goed uitkomen, omdat de plannen ontbreken om het geld daarvoor goed uit te geven.

Ten slotte stel ik nog twee korte vragen die samenhangen met de voortgaande discussie over de Betuweroute. Ik realiseer mij dat de zaak later opnieuw inhoudelijk aan de orde komt en dan niet primair hier, maar toch stel ik die vragen. De eerste betreft de zogenaamde noordtak. In de memorie van toelichting wordt gemeld dat de beslissing over de noordtak verbonden blijft aan het lot van de Betuweroute. Betekent dit dat de nu spoedig te verwachten besluitvorming in het kabinet ook de noordtak zal insluiten? De tweede vraag gaat over de ontwikkeling van het vervoer over het water. Daar is al eerder over gesproken door collega Baarda. Bij de behandeling van de Betuweroute in dit huis heeft de toenmalige minister breed uiteengezet dat het verzet vanuit kringen van de binnenvaart niet gerechtvaardigd was, omdat in alle gevallen, of de Betuweroute er nu zou komen of niet, een sterk ontwikkelingsprogramma voor het watervervoer vanuit Rotterdam zou worden gerealiseerd. Zij heeft dit met verve betoogd. Kan deze minister melden hoe het met dat ontwikkelingsprogramma staat?

Mijnheer de voorzitter! Ik laat het hierbij. Met belangstelling wacht ik de reactie van de minister af.

De vergadering wordt van 21.06 uur tot 21.16 uur geschorst.

□

### Minister **Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Het is voor mij een groot genoegen om voor de eerste keer in weliswaar niet uw eigen huis, maar toch in uw huis het woord te mogen voeren. Het is misschien nog wel een groter genoegen om te constateren dat een groot aantal woordvoerders afkomstig is uit de provincie waar ik zelf woonachtig ben. Zo zij niet uit die provincie komen, verraadt hun naam dat zij er toch minstens historie hebben liggen. Dit geldt alleen niet voor de heer Veling. Mijn meisjesnaam ligt echter wel in de buurt van zijn naam. Ook daar voel ik enige relatie.

Ik begin met een onderwerp dat iedere spreker heeft aangeoerd en dat mensen die wonen in gebieden die onder het niveau van de zee liggen, altijd aanspreekt. Wij voelen ons daar behoorlijk mee verwant. Het houdt Nederlanders uiteindelijk toch wel bezig. De afgelopen weken heb ik geconstateerd dat wij ons de laatste jaren wellicht te veel hebben beziggehouden met de zeedijkversterking en zijn vergeten dat er ook nog heel veel water van de andere kant komt. Het is een onderwerp ten aanzien waarvan wij helaas vrij hardhandig weer met de benen op de grond geplaatst zijn. Wij moesten tot de conclusie komen dat wij niet meer iedere keer kunnen uitstellen, of dit nu te maken heeft met het feit dat wij het beter en mooier willen doen of met het feit dat wij onvoldoende geld ter beschikking hebben gesteld. Ik wil mij absoluut niet schuldig maken aan hetgeen de heer Pitstra heeft gezegd over de zwarte pieten. Het mag echter ook niet zo zijn dat allerlei mensen zichzelf proberen schoon te praten. Ik heb het gevoel dat iedereen hierin zijn eigen verantwoordelijkheid behoort te nemen. Ik heb dat zelf publiek ook al een paar keer gedaan. Dat geldt dus voor mij en voor het hele kabinet, maar ook voor de Tweede Kamer in haar samenstelling van de afgelopen jaren en voor de Eerste Kamer. De Tweede Kamer heeft nooit van haar budgetrecht gebruik gemaakt; zij heeft nooit gepoogd om zaken via amendering van begrotingen sneller te realiseren dan gepland. Nu kun je

constateren dat dit jammer is, maar achteraf praten is altijd gemakkelijker.

Ik ben wel buitengewoon verheugd over de inzet die een ieder de afgelopen weken heeft gepleegd om een echte ramp te voorkomen. Hoewel er in de boekwinkel al boeken liggen over een watersnood, moeten wij ons goed realiseren dat het geen watersnood is geworden. Er was sprake van wateroverlast. Gelukkig hebben alle dijken het gehouden en was er slechts sprake van natte-voetenwerk en van een vervelende evacuatie, die overigens zeer indrukwekkend was. En dat geeft mij wel een beetje moed. Mocht er een ergere natuurramp komen dan nu en zou er echt kans op een dijkdoorbraak zijn, dan weten wij in elk geval dat de systemen in ons land werken. Als wij tijdig gewaarschuwd worden, kunnen wij mensen verwijderen van plekken, waar vroeger minder aandacht aan werd geschonken. In het verleden zijn wij ook wel eens te laat geweest en is de overheid niet in staat geweest om mensen tijdig weg te halen. Wat dat betreft, komt de aankondiging van stijging van rivierwater via signaleringssystemen gelukkig altijd wat eerder dan de aankondiging van grote stormen op zee. Er is dan ook een verschil in redenen. Daarom moesten dijken langs de zee ook sneller versterkt worden dan rivierdijken.

Desalniettemin ben ik gelukkig dat wij nu in een soort coöperatie tussen provincies, waterschappen en het Rijk bezig zijn om ervoor te zorgen dat de allerzwakste dijkvakken op de kortst mogelijke termijn worden aangepakt en het hele programma versneld kan worden. Dat betekent dat in 2000 voor het riviereengebied een beschermingsgraad van 1:1250 bereikt kan worden. Ik zal niet herhalen wat daarmee bedoeld wordt. De heer Veling heeft echter gelijk, wanneer hij zegt dat dit niet betekent dat het niet volgend jaar al kan gebeuren. Het zou zelfs twee keer achter elkaar kunnen gebeuren. Er kan echter een grotere bescherming van de bevolking in het riviereengebied bereikt worden. In het Limburgse kan via de versnelde aanleg van kades een bescherming van 1:50 bereikt worden. Dat is geen hoge beschermingsgraad, maar de kans dat mensenlevens in gevaar komen, is daar aanmerkelijk kleiner.

## Jorritsma-Lebbink

Je praat daar dus ook over iets anders.

Ik moet zeggen dat ik minder ongerust ben over de mogelijkheid dat we ook werkelijk de snelheid erin kunnen houden, dan ik uit de bijdragen van enkele sprekers heb geproefd. Wij zijn op dit moment bezig, te bezien welke overige wettelijke maatregelen nodig zullen zijn om ook de resterende dijkvakken, die na 1996 opgehoogd of verbeterd moeten worden, heel snel aan te pakken. Ik hoorde de heren Baarda en Talsma vragen of dat niet in de Wet op de waterkering zou moeten worden geregeld. Wij zijn bezig te bekijken of dat in die wet moet gebeuren, maar ik denk zo langzamerhand dat we het verstandiger kunnen regelen in een andere al bestaande wet die de laatste jaren is aangenomen door de Eerste en de Tweede Kamer, namelijk de Tracéwet. Er bestaat namelijk enige huiver, ook bij het kabinet, dat we in allerlei sectorale wetten, en soms ook in wetten die op zichzelf niets met de ruimtelijke ordening te maken hebben, over ruimtelijke-orderingsprocedures gaan praten. Bovendien maakt het wat de snelheid betreft geen verschil, want als ik al een wijziging op de nu in behandeling zijnde Wet op de waterkering zou moeten aanbrenge(n), is dat een zodanige wijziging, dat ook daarvoor advisering van de Raad van State gewenst zal zijn. Dan maakt het voor de snelheid niet uit of je een wijziging van een andere wet doet of van een in behandeling zijnde wet. De keuze zal zeer binnenkort gemaakt worden. Ik hoop eigenlijk dat het nog deze week rondkomt, zodat we deze week of de volgende week ook die op zichzelf kleine wijziging in het kabinet kunnen brengen, en daarna zo snel mogelijk naar de Raad van State. Als we de procedures die nodig zijn voor de overige dijkvakken willen stroomlijnen, is het namelijk nodig dat we daarmee ongeveer morgen kunnen beginnen, om ervoor te zorgen dat dan ook werkelijk in 1996/1997 die overige dijkvakken kunnen worden aangepakt en de procedures daaromheen voltooid zijn. Ondanks alle klippen die nog omzeild moeten worden, heb ik toch het gevoel dat we dat kunnen bereiken en dat dan met goede procedures, goede inspraak-mogelijkheden en goede beroepsmogelijkheden ± want dat willen we de

burger niet onthouden ± de snelheid erin gehouden kan worden.

De afgelopen dagen heeft er nog veel overleg plaatsgevonden met de Unie van Waterschappen en de provincies, maar ook met diegenen die straks de dijken moeten gaan aanleggen, om te bezien op welke wijze we zoveel mogelijk gecombineerd de aanpak op kunnen zetten. Volgende week zal de eerste bijeenkomst van de stuurgroep plaatsvinden. Ik heb het gevoel dat we dan een heleboel op de rails hebben staan. Ik hoop nog steeds, en ik ga er ook vanuit, dat begin april, als het winterseizoen is afgelopen, ook werkelijk de eerste spa in de grond kan voor een aantal dijkvakken die hoogstnoodzakelijk aangepakt moeten worden. Het is wat dat betreft niet nodig, de noodwet voor alle overige dijkvakken te gaan hanteren. Het Europese aanbestedingsrecht is geen klemmend probleem. Er is ook in het Europese aanbestedingsrecht een uitweg, waarbij men voor heel dringende zaken met een noodprocedure kan volstaan, die korter duurt, en in het uiterste geval kun je er zelfs helemaal omheen. Dat moet je dan natuurlijk wel bewijzen, maar een noodwet is wat ons betreft voldoende bewijslast. Voor de gewone, snelle procedures kan gekozen worden voor een procedure van rond de 36 dagen.

Mevrouw Tiesinga was de enige die uitsprak dat zij ook graag bereid was de noodwet ± of de bijzondere Deltawet, zoals wij hem tegenwoordig noemen ± heel snel in de Eerste Kamer te behandelen. Ik ga ervan uit dat deze Kamer daartoe bereid zal zijn. Ik weet dat inmiddels de Tweede Kamer ook poogt, een uiterst snelle behandeling door te voeren. De leden hebben waarschijnlijk een exemplaar van het Deltaplan gezien, waarin een nogal ruime planning voor de behandeling in de Tweede en Eerste Kamer was opgenomen. Ik hoop nog steeds dat we dat een beetje kunnen versnellen, zodat die wet ook op 1 april in het Staatsblad kan staan, waarmee dan ook de aanbesteding en het werk werkelijk kunnen beginnen.

Mevrouw **Tiesinga-Autsema** (D66): Ik heb een vraag gesteld over de aanbesteding, in relatie tot de Europese regelgeving. Ik had hierover in De Gelderlander een artikel van mr. C. Denys gelezen, wat

mij ertoe bracht, u via de voorzitter te vragen of dat nog belemmeringen oplevert.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover wij dat nu kunnen overzien, levert dat geen belemmeringen op. Er zijn ook in de Europese aanbestedingsregelgeving mogelijkheden om te versnellen, als daartoe een dringende noodzaak aanwezig is. Datgene wat bij een bijzondere wet of een noodwet wordt geregeld, mag beschouwd worden als een dringende noodzaak. Overigens wordt dat op dit moment gecheckt in Brussel, maar ik kan mij bijna niet voorstellen dat Brussel zich op dit moment kan permitteren om te zeggen: nee, Nederland, u mag uzelf niet veiliger maken, u moet het precies doen volgens de normale procedure. Maar de Europese aanbestedingsregeling kent twee bijzondere procedures die korter duren dan de normale van twee maanden; er is er één die 36 dagen duurt, en de andere laat het zelfs toe om het geheel buiten werking te stellen. Dat kun je alleen maar doen voor de stukken die de allerhoogste snelheid behoeven, en waarvan op dit moment de procedure nog niet zover is dat het al besteksgereed is. Daar moet je goed gaan kijken hoe dat gedaan zal worden, en daarover overleggen we met Brussel. We overleggen daar ook over met degenen die uiteindelijk het werk moeten doen, namelijk de Unie van Waterschappen en degenen die uiteindelijk zullen moeten gaan bouwen. Daarbij wordt naar een zo creatief mogelijke oplossing gezocht om geen tijd te verliezen, ook met het Europees aanbestedingsrecht in de hand.

Ik kom toe aan het verkeers- en vervoersbeleid. Ik kan het niet laten om in elk geval mevrouw Tiesinga ontzettend te bedanken voor het feit, dat zij het wel plezierig vindt dat ik af en toe in zingen uitbarst. Ik zal dat in deze zaal natuurlijk niet durven, zeker niet in dit hooggeachte gezelschap. Ik moet tegen de heer Pitstra wel zeggen dat Gordon mij niet te min is, en dat ik ook bij GroenLinks in verkiezingstijd wel eens truttige duetjes heb gezien. Daarbij werd zelfs niet gezongen!

Er is gesproken over de omvang van de verkeers- en vervoersproblemen in ons land, en wat we daaraan moeten doen. Verder is aandacht besteed aan de daarmee gepaard

## Jorritsma-Lebbink

gaande filelast, waarbij een aantal sprekers hebben gewezen op het feit dat het soms wel lijkt of we ons alleen maar bezighouden met het beleid op de korte termijn. Ik ervaar zelf dat dat ook een risico is, en dat het soms wel lijkt alsof we ons alleen maar bezighouden met bestrijding van de files en met het op de korte termijn binnenhalen van een aantal dingen, waarbij we het lange-termijnbeleid wel eens zouden kunnen vergeten. In de brief die ik destijds aan de Kamer heb gestuurd, heb ik heel nadrukkelijk aangegeven dat dat geenszins de bedoeling is. Het SVV 2-beleid blijft volop overeind, alleen constateren we dat dit beleid voor een deel niet dreigt te slagen. Als je kijkt naar de totale groei van het autoverkeer, zie je dat we daarbij redelijk in de pas lopen bij de verwachtingen die gebaseerd waren op het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Maar als je kijkt naar de concentratie van de groei van het autoverkeer, zie je dat dat vooral gebeurt op de autosnelwegen. Dat betekent dus dat het onderliggende wegennet relatief rustiger wordt. Dat is prachtig uit een oogpunt van verkeersveiligheid, waarop ik nog uitgebreid terugkom, want autosnelwegen zijn in dit land de veiligste wegen. Maar het betekent ook dat de files daarmee groeien, files die op zichzelf al erg lang waren, en die bovendien veroorzaken dat het economisch belangrijke verkeer ook in de file staat. Je kunt je natuurlijk afvragen, hoe je dat moet gaan aanpakken. Ik ben tot de conclusie gekomen dat de minister van Verkeer en Waterstaat nooit alleen in staat zal zijn om dat probleem op te lossen. Er wordt geconstateerd dat de groei van het autoverkeer gematigd is ± ik erken met de heer Zijlstra dat die groei toch wel groot is ± en nog redelijk in de pas loopt met de ramingen in het SVV. Toch slijbt het hoofdwegennet dicht als gevolg van regionale maatregelen en ontwikkelingen. Oplossingen kunnen alleen gezamenlijk met de regio's gevonden worden. In de brief aan de Kamer heb ik mij dan ook op dat element geconcentreerd. In het normale SVV-beleid komen wij daar te weinig aan toe, zodat er een extra inzet nodig is. Daarnaast gaan wij natuurlijk door met de meer structurele aanpak op langere termijn.

De afgelopen maanden ben ik er gelukkig in geslaagd, afspraken te

maken met de provincies en de gemeenten over de verdeling van taken en verantwoordelijkheden inzake het verkeers- en vervoersbeleid. Ik was niet echt gelukkig met de wijze waarop een en ander tot nu toe verlopen is. De vervoerregio's, die enkele jaren geleden zijn ingesteld, zijn zeer actief aan het werk gegaan. Men heeft echt geprobeerd, er wat van te maken. Toch moest steeds geconstateerd worden dat dit werk bestuurlijk nauwelijks gedragen werd. Een samenwerkingsgebied blijkt als bestuurslaag zeer moeizaam te functioneren. De gemeenten trekken zich over het algemeen niet veel aan van een gemeenschappelijke regeling. Er is wel een vertegenwoordiger van de gemeente, maar er is geen functionaris die op het beleid ter zake kan worden aangesproken. Bovendien was de provincie meestal wel vertegenwoordigd in de persoon van een voorzitter, maar op dat niveau werd het beleid niet werkelijk gedragen. Het is zeer belangrijk dat er bestuurlijk nu meer duidelijkheid ontstaat, maar dat geldt niet alleen voor het verkeers- en vervoersbeleid. Wij proberen terug te keren tot de normale situatie van drie bestuurslagen, zonder tussenvormen.

Ik ben ervan overtuigd dat het algemene bestuur zich vooral met het verkeers- en vervoersbeleid moet bemoeien. Ik voer op dit moment druk overleg met een aantal steden om te bezien op welke wijze er concreet uitvoering aan het beleid kan worden gegeven, zodat wij niet blijven steken in mooie plannen of in op papier staande infrastructuur. Het probleem van de onderuitputting was onder andere daar in gelegen. Het is leuk om allerlei projecten op de begroting te zetten, maar als de spa niet in de grond kan, heeft dat geen betekenis. Onderuitputting is een zeer vervelende zaak en daar wil ik dan ook van af.

De heer Zijlstra heeft met nadruk gesproken over de situatie rond de grote steden. Hij gebruikte in dit verband terecht de term "ring van congestie". Daar lijkt het in de spits inderdaad op. Dit is ook de reden dat wij vooral met de bestuurders van de vier grote stadsregio's rond de tafel zitten. Wij zullen gezamenlijk bezien welke mogelijkheden er zijn om werkelijk op korte termijn maatregelen te nemen om de situatie te verbeteren. Ieder moet dit vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid doen. Daarom was het ook nodig, die

verantwoordelijkheden nog eens helder te formuleren. Het Rijk moet overigens geen taken van het regionale bestuur op zich nemen. De heer Zijlstra heeft de steden Bern, Newcastle en Bazel genoemd. Steeds was er daarbij sprake van lokale initiatieven. Het niveau van het stadsgewest is niet overschreden. Het stadsgewest bepaalde welke maatregelen er genomen moesten worden. Soms krijg ik het idee dat men in Nederland algemeen van mening is dat het Rijk dit soort maatregelen moet nemen omdat de steden daar niet toe in staat zijn. Ik heb goede hoop dat, nu wij tot een meer heldere verdeling van verantwoordelijkheden komen, de provincies ± straks de stadsprovincies in een aantal regio's ± zelf verantwoordelijk worden voor het verkeers- en vervoersbeleid, inclusief het openbaar vervoer. Het belang om er werkelijk iets aan te doen zal in de stadsregio's veel sterker gevoeld worden.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ik kies liever andere voorbeelden. Ik denk eerder aan Berlijn of aan Parijs. Dit zijn miljoenensteden die grosso modo vergelijkbaar zijn met de Randstad en dat geldt niet voor de steden die de minister noemde. In de grote agglomeraties zijn de problemen tussen de overheden kennelijk op een behoorlijke wijze opgelost. Parijs is daar het beste voorbeeld van. Dit brengt mij op de vraag of meer centrale sturing niet beter is. Is de subsidiariteit niet te ver doorgevoerd? Wij moeten ons richten op steden die qua omvang met Nederland te vergelijken zijn. In Berlijn en Parijs gaat men zeer ver in een krachtige, centrale sturing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het gevoel dat het doel met de krachtige sturing die tot nu toe is toegepast in ieder geval niet bereikt is. Op Europese schaal is de Randstad niet meer dan vier provinciestadjes. Utrecht heeft 400.000 inwoners, Rotterdam 600.000, Amsterdam iets minder en Den Haag nog iets minder. Die mag je niet vergelijken met een Parijse regio met 15.000.000 inwoners op een grondgebied zo groot als de provincie Utrecht. Ik denk dat de vergelijking met steden zoals Bern, Newcastle en Bazel veel eerlijker is. Het Rijk behoort uiteraard de coördinatie op zich te nemen. Er

mogen geen systemen worden gebruikt die niet te koppelen zijn. Daar zijn wij uiteraard bij, want vooralsnog betaalt de rijksoverheid 90% van alle infrastructuur in de sfeer van het openbaar vervoer. Dit betekent ook dat er wel enige toetsing plaatsvindt. Dit is echter tegelijk de reden dat alles zo lang heeft geduurd. Er was veel tijd nodig voor overleg, omdat de verantwoordelijkheden niet goed verdeeld waren. Ik heb nog steeds hoop dat dankzij de afspraken die wij nu gemaakt hebben een en ander beter zal verlopen. In elk geval zijn de geesten rijp voor een gezamenlijke aanpak. Men wil minder over procedures en nota's spreken en meer over de uitvoering.

Ik onderschrijf de zorg van de heer Zijlstra over het missen van kansen door Nederland, waardoor wij achter kunnen gaan lopen op het gebied van verkeerstechnische maatregelen. Een adequate inzet van dit soort instrumenten moet aan de orde zijn. Ik weerspreek echter de opmerking van de heer Zijlstra dat wij op alle terreinen achterlopen. Op sommige onderdelen lopen wij zeer redelijk in de pas en soms zelfs voor, bijvoorbeeld als het gaat om verkeersbeïnvloedingssystemen op het rijkswegennet. In de Randstad worden deze systemen al op zeer grote schaal toegepast en op die weg moeten wij verder gaan.

Wij moeten ons nu richten op systemen om het binnenstedelijk verkeer te reguleren. Daar staat veel geld voor op de begroting van het Rijk. De gemeenten moeten daar overigens ook geld voor uittrekken. Op dit moment wordt gezien op welke wijze wij in zeer korte tijd zonder veel geneuzel de belangrijkste middelen ook daadwerkelijk in kunnen zetten. Ik ben daar tamelijk optimistisch over. De vier grote stadsgewesten zijn heel hard aan het werk om een en ander voor te bereiden. Ik hoop de Kamer in april of mei aanstaande concrete projecten voor te kunnen leggen.

Wij zitten overigens niet stil bij de invoering van nieuwe technologie. Er wordt gewerkt aan een reistijd-informatiesysteem voor het wegverkeer op de Ruit van Rotterdam. Met behulp van dynamische route-informatiepanelen krijgen weggebruikers de actuele reistijden gepresenteerd. Ook eventuele vertragingen op bepaalde trajecten zullen op deze wijze worden gemeld.

De realisatie van dit systeem wordt geraamd op ruim een jaar. Op het gebied van in-car-informatie ± de heer Zijlstra noemde Euroscout ± worden in Nederland proeven gedaan op het gebied van reis-informatie. Nederland zal als een van de eerste landen in Europa een radio-data-system/traffic-message-channel op grote schaal invoeren. Ik heb zo'n systeem experimenteel in mijn auto. Ik hoop dat het beter gaat werken. Maar als je bij experimenten betrokken bent, heb je altijd met de slechtste kant te maken. Maar dit systeem kan op enig moment wel degelijk goed ontwikkeld worden. Mensen kunnen dan sneller geïnformeerd worden, zodat zij naar alternatieven kunnen zoeken. Dit is natuurlijk van groot belang.

Ik zie rekeningrijden op zich als een element dat past in de verdere invoering van technologische maatregelen. Het is niet mijn bedoeling, dit als een geïsoleerd systeem op te zetten. Natuurlijk zit er een Europese dimensie aan, zoals ook de heer Baarda zei. Een goede aaneenschakeling met andere verkeerstechnische voorzieningen is aan de orde. We zullen in de komende maanden een plan van aanpak presenteren. Hier is in de Tweede Kamer om gevraagd. Het gaat uiteindelijk om het zo optimaal mogelijk benutten van onze infrastructuur.

Technische maatregelen zijn overigens niet alleen zaligmakend. Ook aanvullende bereikbaarheid en mobiliteitgeleidende maatregelen zijn noodzakelijk. Ook het openbaar vervoer hoort hier wel degelijk bij. Het openbaar vervoer is een uitermate belangrijk middel, vooral in de strijd tegen de files. Niet alleen de basisvoorziening is belangrijk, hoewel ik die ook van zeer groot belang vind. Maar daarnaast moeten we zorgen dat er in het randstedelijke gebied een goed stadsgewestelijk openbaar vervoer komt.

Ik heb er mijn twijfels over, of dit het "Van Witsen"-verhaal moet worden. Ik zie niet zo veel in een lijn die rond de Randstad loopt. Ik meen te weten dat de meeste forenzen niet van Utrecht naar Amsterdam of van Amsterdam naar Rotterdam moeten, maar juist in de filelijnen zitten. Zij moeten van de kleine plaatsen rond de grote steden naar de grote steden of andersom. Er is ook nogal wat werkgelegenheid buiten de steden.

De heer Pitstra heeft dit heel goed getekend.

De ontwikkelingen in het openbaar vervoer moeten dus heel gericht zijn. Ik vind Randstad-railconcepten heel goed. We komen hier zeker op terug. Ik vind zelf al langer dat we eens goed moeten nadenken over het maken van een plaatje, zoals het er in de toekomst idealiter uit zou moeten zien. We moeten zorgen dat alle investeringen die in de tussentijd in het openbaar vervoer worden gedaan in het randstedelijk gebied ook passen in zo'n plaatje. Hiermee kun je uiteindelijk een compleet netwerk realiseren. Dit wordt dan gebouwd uit de verschillende elementen die in de verschillende stadsgewesten ontstaan.

Voor het openbaar vervoer is overigens buitengewoon veel geld beschikbaar. Ik hoorde de heer Pitstra zojuist zeggen dat het jammer is dat hier zo op bezuinigd wordt. Hier wordt dus niet op bezuinigd. Het probleem is dat het geld dat op de begroting van Verkeer en Waterstaat stond, aanwezig was in de meerjarencijfers. Maar iedereen wist dat het niet weggewerkt kon worden in het tempo waarmee het wel op de lijst werd gezet. Dat was uitermate lastig. Dit vond overigens plaats voordat ik hiermee geconfronteerd werd. Het is natuurlijk altijd heel makkelijk om te bezuinigen op iets waarvan je zeker weet dat het niet uitgegeven kan worden. Overigens proberen we, naast het feit dat het slechts een temporele bezuiniging is, zoals de heer Veling ook zei, toch nog een aantal extra middelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat te krijgen om te zorgen dat een aantal andere investeringen wel snel kunnen plaatsvinden.

Ik ben op dit moment bezig met de voorbereiding van het kabinetsstandpunt rond het rapport van de commissie-De Boer, mijn huidige collega van VROM. Hierbij hoort ook een heel behoorlijk investeringsprogramma, vooral voor het versnellen van het streekvervoer. Dit zal ook een heel belangrijke rol vervullen in het stadsgewestelijke vervoer, als het gaat om het vervoer van mensen van het omliggende platteland naar en in de middelgrote en grote steden. Hier zal ongetwijfeld een behoorlijk investeringsbedrag voor nodig zijn. Het gaat dan om allerlei kleine investeringen die de kwaliteit en de snelheid van het streekvervoer kunnen vergroten.

Voorzitter! De heer Pitstra is van mening dat het enige wat zal werken het trendbreukscenario is. Ik ben het hier niet mee eens. De brief die hij vorig jaar aan de opvolger van mevrouw Maij-Weggen schreef, sprak me niet zo erg aan. De kiezer blijkt ook niet. Deze werd toen nog uitgenodigd, maar inmiddels zijn de verkiezingen geweest en de kiezer heeft een andere keuze gemaakt. Ik heb wel één ding uit de brief ter harte genomen, hoewel ik deze nog niet kende, namelijk goede contacten met de minister van VROM onderhouden. Ik weet alleen niet of de heer Pitstra daar vandaag de dag nog zo gelukkig mee is, nu ik gehoord heb wat hij over een aantal kabinetsbesluiten heeft gezegd.

Ik denk echter dat een goed contact van groot belang is. Wij proberen beleid dat op het terrein van verkeer en vervoer ligt, zoveel mogelijk geïntegreerd uit te voeren. Als we praten over de herziening van het ruimtelijke beleid waar de minister van VROM op dit moment mee bezig is, dan worden natuurlijk integraal de consequenties voor het verkeers- en vervoersbeleid meegenomen. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat Ruimtelijke ordening eerst een beleid bepaalt en dat vervolgens de rekening voor meer kilometers of meer openbaar vervoer bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gedeponereerd. Wij doen dit in goed overleg en wij schatten van te voren zoveel mogelijk de consequenties van beleidswijzigingen in.

Desondanks ben ik van mening dat met het SVV 2 al een heel behoorlijke trendbreuk is binnengehaald. Het zal nog moeilijk genoeg zijn om de doelstellingen van dit structuurschema werkelijk te halen en te zorgen dat de groei van het autoverkeer niet verder gaat dan wat we hierin hebben afgesproken. We hebben middelen als rekeningrijden hierbij op de langere termijn absoluut nodig en ook beïnvloeding van de modal-split als het gaat over het goederenvervoer.

Ik hoorde de heer Pitstra wat spottend zeggen dat wij maar 6% vervoeren over het spoor. Hij vergeet er dan wel bij te zeggen dat 48% van het vervoer vanuit Rotterdam over het water gaat. Havens als Bremen en Hamburg kennen dit soort vervoer niet. Het is dan natuurlijk niet eerlijk om te zeggen dat Bremen en Hamburg het zoveel beter doen. Zij doen het beter wat het vervoer

per spoor betreft, maar wij doen het veel beter over het water, dat wij als een natuurlijke vervoersmogelijkheid hebben en ook moeten benutten.

Ik zal hier nu meteen een aantal opmerkingen over maken. Zowel de heer Baarda als de heer Veling heeft gevraagd wat we met het goederenvervoer over het water gaan doen. We zijn in feite bezig om te trachten de drie modaliteiten die we in Nederland hebben, de weg, het water en het spoor, zo optimaal mogelijk te benutten. Dit betekent dat we op de weg niet alle groei kunnen laten doorgaan. Als we uitsluitend de weg zouden hebben naast het water en een klein beetje spoorvervoer en als we ervan uitgaan dat de groei van het goederenvervoer doorzet ± als wij het in Nederland niet willen, dan zal het elders geschieden, zodat we moeten proberen de markt vast te houden ± dan kan deze groei zich niet alleen op de weg afspelen, want dan staan alle vrachtwagens, zowel naar Duitsland als naar het Zuiden, stil in de file. We zullen dus moeten zoeken naar goede alternatieven. Dit betekent doorgaan met het stimuleren van het vervoer over water. De voorstellen van de commissie-Van Duursen worden in samenwerking met het bedrijfsleven op dit moment uitgewerkt. Dit zijn een aantal technische en organisatorische voorzieningen en bovendien het stimuleren van betere overslagmogelijkheden op het water. Waar deze overslagmogelijkheden er komen, zien we dat het watervervoer groeit. Het is boeiend om te zien dat, als er in Duitsland ergens aan de Rijn weer een terminal komt, het vervoer onmiddellijk opnieuw groeit.

Het containervervoer over het water is absoluut "booming". Er is geen andere tak van transport die zo sterk groeit als het containervervoer over het water door de binnenvaart. Hoewel we soms wat treurig worden als het om andere terreinen van de binnenvaart gaat, mogen we niet vergeten dat het een zeer belangrijke transportmodaliteit is met buitengewoon veel potenties, zeker in het internationale vervoer. Ik zou willen dat dit ook in het nationale vervoer nog iets meer potentie kreeg. Hier zijn we overigens ook heel hard mee bezig. Daar kom ik dadelijk op terug.

We moeten naast het vervoer over het water ook de spoormodaliteit beter gaan benutten. Daarvoor hebben we een goede aansluiting op

het Europese spoorwegennet nodig. Uit alle rapporten die ik tot nu toe heb gezien en zeker het laatste rapport van de commissie-Hermans blijkt klip en klaar dat de capaciteit op het bestaande spoor, als we deze markt werkelijk willen ontwikkelen, onvoldoende is. Twee zaken worden daarbij genoemd. Niet alleen moet er nagedacht worden over het "interniseren" van de externe kosten van het vrachtvervoer over de weg, maar ook ± dat is nog belangrijker ± moeten wij er op korte termijn in slagen, het spoorvervoer concurrerend te doen zijn. Als wij er niet in slagen om niet alleen de Nederlandse, maar ook de internationale spoorwegmaatschappijen veel "marktflexibler" te maken, dan hebben wij een groot probleem. Er zal meer moeten worden samengewerkt. Er zijn joint ventures met het andere vervoerende bedrijfsleven nodig. Misschien moeten bedrijven als het Havenbedrijf in Rotterdam ook actiever worden op dit terrein. Wij hebben het spoorvervoer hard nodig. Er zijn nu al limiteringen, bijvoorbeeld in de Transalpinroute en het zal de komende jaren alleen maar moeilijker worden. Er zijn ook limiteringen in landen verder in Oost-Europa, waar de infrastructuur niet aanwezig is voor vervoer over de weg, maar waar wel spoorlijnen zijn. Daarop moeten wij ons richten.

Na invoering van het Eurovignet ± per 1 juli aanstaande in Nederland ± zal er gezocht worden naar manieren om de belasting voor de vrachtvervoerder op basis van het aantal gereden kilometers af te rekenen. Het Eurovignet is niet zo'n mooi systeem, want het gaat om een verhoging van een vaste last. De heer Pitstra maakte de vergelijking met een personenauto. Als een auto toch een hoop geld kost, ook als hij stilstaat, heb je de neiging, hem meer te gebruiken. Dat geldt ook bij een systeem zoals het Eurovignet. Een vrachtvervoerder betaalt eenmaal per jaar een groot bedrag, waarmee zijn vaste lasten hoger worden en daardoor wordt de interesse om veel te rijden alleen maar groter. Er moet worden gewerkt aan systemen zoals rekeningrijden, waarbij per kilometer wordt betaald. Voor langere afstanden is het dan interessanter om voor een andere modaliteit te kiezen dan de weg. In de besluitvorming inzake de Betuwelijn kom ik



hierop ongetwijfeld nog uitgebreid terug.

Voorzitter! Er is, met name door de heer Talsma, een aantal opmerkingen gemaakt over het personenvervoer en vooral over de Nederlandse spoorwegen. Ik ben het met hem eens dat bij het spoorvervoer snelheid kwaliteit is. Het lastige probleem is alleen dat tussen 160 en 200 kilometer per uur een groot aantal miljarden aan investeringen zitten. Nederland is een fijnmazig, dichtbevolkt land en dit levert extra kosten op. Er moeten veel investeringen worden gedaan voor de veiligheid. Bij een veel hogere snelheid kan je je eigenlijk geen gelijkvloerse kruisingen meer permitteren. Investeringen daarin zijn dan duur. Op een groot aantal trajecten is 160 kilometer per uur zeker een mooi uitgangspunt en het zal al moeilijk genoeg zijn, dat te realiseren. Uit een oogpunt van concurrentie met de auto zijn betrouwbaarheid en een hoge frequentie soms van nog groter belang dan een hogere snelheid. In ons land rijdt 85% van de automobilisten een afstand van minder dan 25 km. Voor de concurrentie van het openbaar vervoer is het dan van groter belang dat er regelmatig gebruik van kan worden gemaakt, dat er minder overgestapt behoeft te worden en dat er goede aansluitingen zijn dan dat er 160 of 200 kilometer per uur wordt gereden.

Ten aanzien van de wijziging van het voltage worden inderdaad de eerste stappen gezet. Ook dat is echter een kwestie van geld. Bij internationale verbindingen wordt bij de aanleg van nieuwe lijnen die wijziging van voltage ingevoerd. Het zal vervolgens een tamelijk moeizaam proces zijn om de rest van de lijnen in ons land op 25.000 volt te krijgen. Er moet op enig moment een afweging worden gemaakt tussen een investering in een andere vorm van infrastructuur en de verandering van het voltage. Terecht is verwezen naar het streven, de HS-lijnen in oostelijke richting op 300 kilometer per uur te brengen, hetgeen staat vermeld in de PKB-Schiphol, waarop ik nog terug zal komen.

De heren Talsma en Pitstra hebben ten aanzien van de verzelfstandiging van de Nederlandse spoorwegen erop gewezen dat de zorg voor de publieke taak ondergesneeuwd dreigt te raken. Voorzitter! Dat gebeurt niet. Wij moeten ons ook goed realiseren

wie verantwoordelijk is voor de publieke taak. In de nieuwe situatie is het de bedoeling dat de exploitatie van de NS renderend wordt. De Staat is overigens 100% aandeelhouder, dus als de NS veel gaan verdienen, vloeit dat terug naar de Staat. Dat geld kan dan weer gebruikt worden voor investeringen in openbaar vervoer of voor het kopen van niet-rendabele diensten. Het is de bedoeling dat ten aanzien van niet-rendabele diensten contracten worden gesloten met de Nederlandse spoorwegen. Ik vind dat dit in een juiste verhouding staat tot welk vervoersbedrijf dan ook. In mijn ogen zijn de NS een gewoon vervoersbedrijf. Sommige soorten van openbaar vervoer hebben straks te maken met verschillende overheden, te weten provincie, gemeente of rijksoverheid. Rendabele lijnen hoeven niet meer betaald te worden door de rijksoverheid. Bij niet-rendabele lijnen zullen contracten worden afgesloten. Zijn de Nederlandse spoorwegen te duur, dan zal naar een andere exploitant gezocht moeten worden. Ik sluit geenszins uit dat ten aanzien van een aantal nevenlijnen in de toekomst deze discussie gevoerd zal worden. Ik weet dat in het oosten van het land een streekvervoerder bijzonder geïnteresseerd is in het exploiteren van een nevenlijn. Vervolgens is de vraag of dat op die wijze moet gebeuren, maar wij moeten er wel naar kijken. Als het ons serieus is dat de NS een gewoon bedrijf moeten worden dat zich meer wil richten op de klanten ± ik heb de indruk dat men die poging waagt, gezien de spotjes die worden uitgezonden ± en dat probeert op de markt te werken, dan moet er ook gewerkt worden aan een systeem waarin het bedrijf zoveel mogelijk wordt gestimuleerd, ook werkelijk de markt op te gaan. De nauwe relatie met de overheid en de afhankelijkheid van de subsidiestroom passen daar niet in. Ik ken weinig klantgerichte bedrijven waarvan de tekorten worden gedekt door de rijksoverheid. Bedrijven die "tekortafdekking" via de rijksoverheid krijgen, zijn meestal niet de meest klantgerichte bedrijven. Er moet dus naar een andere verhouding worden gestreefd. Ik heb het gevoel dat daarover in de komende maanden meer duidelijkheid zal ontstaan, als de contractbesprekingen met de Nederlandse spoorwegen op basis van de

uitgangspunten van de commissie-Wijffels zijn voltooid. De rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor de basisvoorzieningen in het openbaar vervoer. Dat moet duidelijk worden vastgelegd.

Voorzitter! Vooral mevrouw Tiesinga-Autsema en de heer Baarda hebben opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid. Ik maak mij daar, met mevrouw Tiesinga, zorgen over. De verkeersveiligheid wordt steeds langzamer verbeterd. Ik het zelfs het gevoel dat deze zich de laatste tijd enigszins stabiliseert. De relatie met maatregelen kon niet altijd worden gelegd, want ook de techniek van de auto speelde daarbij een rol. De verbetering van de infrastructuur is wel een overheidsaangelegenheid. Enkele maatregelen zoals de bromfietshelm en de draagplicht van de veiligheidsgordel speelden daarbij een rol. Dit gold ook voor het tegengaan van alcoholgebruik in het verkeer.

Ik heb toch het gevoel dat het op het moment een beetje stagneert. Daarvoor zijn een paar oorzaken. De laatste jaren is de handhaving naar mijn gevoel niet helemaal optimaal geweest, om het voorzichtig te zeggen. Ik ben van plan om daar zeker iets aan te doen, maar dat kan ik niet in mijn eentje. De uitvoering daarvan is een belangrijke verantwoordelijkheid van de regionale politiekorpsen. Daar moet iets aan gebeuren. Ik constateer dat het draagvlak bij de politie toeneemt om daar wel weer aandacht aan te schenken.

Omdat er heel veel ongelukken gebeuren op wegen met 80 of 50 km, vraagt dat ook van de regionale bestuurders de nodige inzet. Het kan door mij gestimuleerd worden, maar die elementen van handhaving horen ook door de mede-overheden gedragen te worden. Bovendien moeten wij proberen "Duurzaam veilig" aan de man te brengen bij de overheden die uiteindelijk investeringen in het provinciaal en gemeentelijk wegennet moeten doen. Daar kom ik nog uitgebreid op terug.

De heer Pitstra heeft gevraagd waarom het systeem van snelheidscontrole tussen Utrecht en Amsterdam niet in heel Nederland wordt toegepast, omdat het zo voortreffelijk werkt. Het werkt daar inderdaad prima. De resultaten zijn positief. De gemiddelde snelheid is verbeterd en de doorstroming van het verkeer gaat goed. Er is dus ook minder

uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Wij zijn nu aan het bezien hoe wij samen met het Korps landelijke politiediensten vergelijkbare activiteiten op andere trajecten kunnen starten. Deze activiteiten zullen worden voorbereid op locaties van het hoofdwegennet, die onder meer geschikt zijn vanuit het oogpunt van intensiteit en ongevalsrisico.

Deze vorm van snelheidscontrole is niet geschikt voor het gehele Nederlandse wegennet, want dan vergt zij buitengewoon veel inzet van de politie, en daar hoor je prioriteiten in te stellen. Het is een combinatie van technische controle en handhaving op de weg. Ik vrees dat de inzet van een aantal extra politieagenten, die is bedoeld om de zware criminaliteit aan te pakken, onvoldoende is om dit op het hele Nederlandse wegennet te doen.

Bij een groot aantal andere onderwerpen moet ik eerst iets zeggen over wie verantwoordelijk is voor wat. Een aantal sprekers hebben gesproken over het fietsbeleid. De heer Pitstra heeft uitdrukkelijk gevraagd naar het artikel dat Ton Godefrooij hierover een paar maanden geleden heeft geschreven. Ik ben van plan om in alle gesprekken die ik voer met gemeenten en provincies, heel helder uiteen te zetten dat ik vind dat het fietsbeleid een zaak is van gemeenten en provincies.

Ik vind dat en ik vond dat altijd al. Ik heb mij als gemeentebestuurder wezenloos gegergd aan het feit dat wij ons altijd verscholen achter de rijkspotjes die daarvoor waren. In mijn gemeenteraad was het gebruikelijk om te zeggen dat er geen fietspad aangelegd kon worden, omdat het Rijk helaas de middelen niet schonk. Die potjes waren te klein en er konden altijd maar een paar fietspaden uit gefinancierd worden. Daardoor kon iedereen zich achter elkaar verschuilen.

Ik vind dat klip en klaar hoort te zijn dat een aantal beleidsterreinen gewoon de verantwoordelijkheid van de gemeente en de provincie zelf zijn. Er zijn weinig rijksfietspaden. De afstanden die rijkswegen overspannen, zijn meestal niet de afstanden die fietsers overspannen. Fietsers bevinden zich voor het grootste deel op het gemeentelijk wegennet, en meestal recreatief op het provinciale. Als de afstand tussen twee gemeenten klein is, bevinden zij zich vaak op

het provinciale fietspadennet, dat overigens helemaal niet slecht is. Ik denk dat het intergemeentelijk fietspadennet door de bank genomen beter is dan het binnenstedelijk fietspadennet.

De taak die ik heb als coördinerend minister van verkeersveiligheid, is dat ik de gemeenten en misschien nog meer de gemeenteraden om hun verantwoordelijkheden moet wijzen. Ik heb soms de indruk dat het op het bestuurlijk niveau blijft hangen, doordat de volksvertegenwoordiging zich onvoldoende bewust is van haar verantwoordelijkheid. Tegen de heer Godefrooij en de ENFB zeg ik dan ook dat zij als belangenbehartigingsorganisatie een heel belangrijke taak hebben om de volksvertegenwoordiging wakker te maken. Zoals zij dat bij de Tweede Kamer doen, zo moeten zij dat ook bij de gemeenteraden doen.

Dat geldt niet alleen voor het fietsbeleid, maar ook voor veel meer onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid. De wegen met 30 km zijn er een voorbeeld van. Met wetgeving kun je een heel eind komen, maar het is wel een zaak die in gemeenteraden besloten moet worden. Als GroenLinks in de gemeenteraad zit, kan het door henzelf hardop gezegd worden, maar als het er niet in zit, moet het via de belangenbehartigingsorganisaties bij alle partijen aan de orde worden gesteld.

Mevrouw Tiesinga en de heer Pitstra hebben gevraagd naar voorrang voor fietsers van rechts. Ik heb daar altijd over getwijfeld en ik twijfel er nog steeds over hoe je dat moet doen. Het is een zeer sympathiek idee. Wij zijn de enige in Europa, maar wij zijn ook het land met de meeste fietsers. Ik denk dat dit een van de redenen is waarom er tot nu toe nog niets is gebeurd. Als je het op stel en sprong zou doen, is dat buitengewoon onverstandig en zeer gevaarlijk. Ik ben er niet van overtuigd dat goede voorlichting echt helpt, zoals mevrouw Tiesinga zei. Mijn ervaring is dat goede voorlichting bij verkeersveiligheid nog nooit het enige middel is geweest om mensen tot beter gedrag te krijgen. Als je zo'n ingrijpende wijziging doorvoert, denk ik dat wij de komende jaren veel meer ongelukken zullen krijgen.

Er moet dus meer gebeuren. Ik denk dat buiten op straat eerst de condities voor overstekende fietsers

verbeterd moeten worden. Daarbij kun je denken aan snelheidsreductie op plattelandswegen en in verblijfsgebieden door meer plekken van 30 km. Andere mogelijkheden zijn rotondes en het ter plekke regelen van voorrang bij kruispunten in verkeersaders. Dat zie je steeds meer. Het aantal voorrangskruisingen wordt almaar groter. Daar heeft de fietser dezelfde rechten als een ander. Wij moeten heel goed beseffen dat de verantwoordelijkheid voor dit soort aanpassingen bij de wegbeheerders ligt en niet bij het Rijk alleen.

Voorrang voor fietsers van rechts wil ik echt bezien op de langere termijn. Ik denk dat dit heel goed past in het kader van het verbeteren van fietsvoorzieningen en het duurzaam veilig inrichten van de Nederlandse wegen. Als wij daarmee een heel eind verder zijn, wil ik er nog weleens over nadenken. Bij de stand van het huidige secundaire en quataire wegennet heb ik zeer veel aarzelingen of je zo'n maatregel met alleen maar voorlichting kunt invoeren. Ik denk dat wij dan veel te veel risico's lopen.

De cijfers over verkeersongevallen in 1994 laten een lichte daling van het aantal verkeersdoden en een marginale stijging van het aantal gewonden zien. Zoals ik al zei, maak ik mij wel zorgen. Er moeten een aantal dingen gebeuren. Wij zijn heel hard bezig met de registratie van verkeersongevallen. Wij proberen het concept om tot verbeterde registratie te komen in 1996 klaar te hebben. Dat houdt mij al jaren bezig. Het is heel moeilijk om dat goed te doen. Je moet oppassen voor doublures. Er zijn allerlei problemen, omdat het gaat om registratie door de politie, waarbij ook andere bronnen moeten worden benut, zoals uit de medische wereld. Het is niet zo eenvoudig. Desalniettemin hopen wij dat de registratie in 1997 volgens de nieuwe werkwijze kan. Tot die tijd proberen wij de huidige methodiek van politieregistratie te verbeteren.

Voorzitter! "Duurzaam veilig" gaat niet alleen over infrastructuur, maar ook over educatie en rij-opleiding. Dat hoort bij een preventief veiligheidsbeleid. Aan de kant van de infrastructuur zien wij dat een aantal elementen uit de gereedschapskist van "Duurzaam veilig" al op vrij grote schaal wordt toegepast. Aan de mini-rotondes en de gebieden van 30 km is de laatste jaren gelukkig heel

veel gebeurd. De snelwegen zijn relatief heel veilig, maar er moet nog meer gebeuren om een preventief verkeersveiligheidsbeleid in het hele land tot stand te brengen.

Mevrouw Tiesinga sprak erover dat een aantal dure projecten wellicht al het beschikbare geld opsouperen. Zo is het nog niet eens; het probleem is dat er op dit moment nog heel weinig geld voor beschikbaar is. Bij de begrotingsvoorbereiding voor 1996 zal ik nog verder moeten zoeken naar enige middelen daarvoor. Overigens zal "Duurzaam veilig" uiteindelijk wel voor het overgrote deel gefinancierd moeten worden door de aanwending van de reguliere budgetten voor aanleg en onderhoud van de verschillende wegbeheerders. Ik besef dat "Duurzaam veilig" hier en daar meer kosten meebrengt, maar het is zeker niet zo dat dat automatisch dan maar allemaal door het Rijk gefinancierd moet worden. Ik vind dat gemeenten en provincies, waar zij verantwoordelijk zijn voor de veiligheid op hun eigen infrastructuur, ook wel degelijk daarop aangesproken mogen worden. Wij zullen hoogstens in de sfeer van pilot-projecten moeten laten zien hoe het mogelijk is. Wij zullen dus kennis moeten genereren en verspreiden.

Een aantal projecten kan effectief zijn. Ik noem bijvoorbeeld de demonstratieprojecten in Eindhoven en Rijswijk. Voor de woonerven en de 30 km-gebieden is dat ook gebleken. Wij hebben nu een aantal mogelijke projecten geselecteerd die als voorbeeld kunnen dienen. Wij bezien of een rijksbijdrage aan die projecten inpasbaar is in de begroting voor 1996 en later. Er zijn overigens projecten die maar een paar miljoen kosten, maar er zijn ook een paar buitengewoon kostbare projecten. De kosten hangen soms af van de grootte van het aangepakte gebied of van de voorgestelde maatregelen. Wij kijken natuurlijk wel heel goed naar de kosten-batenverhoudingen. Bij een duurder project als West-Zeeuws-Vlaanderen moet je wel bedenken dat de helft van het benodigde geld al op de begroting van de verschillende wegbeheerders staat in het kader van onderhoud en aanleg. Het enige wat je daar probeert, is om iets wat normaal in decennia via onderhoud zou gebeuren, wat naar voren te halen. Daarmee kan het sneller worden gedaan.

Met de demonstratieprojecten zijn wij er overigens niet. Voldoende kennis is maar een van de voorwaarden voor de implementatie van "Duurzaam veilig". Op korte termijn moeten alle mogelijkheden om "Duurzaam veilig" sneller te implementeren onderzocht worden. Die liggen op het gebied van organisatie, communicatie, regelgeving, procedures en financiering. Daarom is sinds eind vorig jaar de stuurgroep "Duurzaam veilig" actief. Daar zitten de gemeenten, de provincies en het Rijk in. Binnen een periode van een of twee jaar moet de stuurgroep tot afspraken komen over de wijze waarop "Duurzaam veilig" ook werkelijk geïmplementeerd zal worden. Willen wij de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid halen, dan zal die gezamenlijke inspanning wel geleverd moeten worden. Daar ben ik van overtuigd. "Duurzaam veilig" kan daar een heel belangrijk hulpmiddel bij zijn.

Voorzitter! Mevrouw Tiesinga heeft nog een groot aantal vragen over de verkeersveiligheid gesteld. Ik wil daar even heel snel doorheen lopen. Wij zijn bezig met een onderzoek naar een praktisch deel van het bromfietscertificaat. Ik moet zeggen dat ik daar zelf niet direct heel enthousiast over word. Ik wil graag even bezien hoe het gaat met de invoering van het bromfietscertificaat. Je kunt je ook afvragen of je misschien nog een keer moet evalueren of het huidige bromfietscertificaat werkelijk bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Ik denk zelf wel eens dat het het belangrijkste is om ervoor te zorgen dat bromfietsen gewoon niet harder kunnen dan zij werkelijk mogen. Daar is meer verkeersveiligheid mee binnen te halen dan met weer een opleiding. Meestal halen bromfietsbezitters vervolgens een setje waarmee zij dat ding kunnen opvoeren en dan rijden zij alsof zij op een motor rijden. Dat lijkt mij nog steeds het allergevaarlijkst. Ik heb niet het gevoel dat aan die mentaliteit veel verandert, ook als men een certificaat heeft. Helaas blijven het jongelui die toch altijd hun eigen grenzen willen verkennen.

De bevordering van de kennis van verkeersregels is van belang. Ik denk er overigens niet aan om alle automobilisten om de zoveel jaar weer zo'n cursus te laten volgen. Het is van belang dat wij goede informatie geven. Wij hebben in 1990 bij de invoering van het nieuwe RVV

een grootscheepse campagne gevoerd om de gewijzigde regels bekend te maken. Dat betekent echter nog niet dat iedereen het gewenste niveau van regelkennis heeft. Wij proberen dan ook andere wegen te vinden om de naleving van verkeersregels te verbeteren. Daar hoort overigens ook de handhaving bij. De verkeersorganisaties en de rijsscholen kunnen daarbij een belangrijke rol spelen.

Er zijn overigens prima boeken in de boekhandel te krijgen. Daar zou men ook uit kunnen leren. Maar ook hier geldt natuurlijk dat je wel een beetje naar de kosten-batenverhouding moet kijken. Ik heb niet de indruk dat echt ervaren automobilisten de grootste veroorzakers van ongelukken zijn. De meeste ongelukken gebeuren toch met mensen die weinig ervaring hebben. Dat is ontzettend lastig. Het is dus heel belangrijk om hoge eisen aan de rijopleiding te stellen.

Ik wil nog een enkele opmerking over de verkeersveiligheidsorganisaties maken. Ik denk overigens zelf wel eens dat wij in dit land te veel verkeersveiligheidsorganisaties hebben. Gezien de versnippering zou daar misschien wat meer aan integratie gedaan moeten worden. Aan de andere kant moeten de verkeersveiligheidsorganisaties zich heel goed realiseren dat het Rijk niet de enige overheid is. Ik hoor nogal eens klachten uit die wereld. Eigenlijk zou men vaak het liefst willen dat het Rijk alles organiseert, want dat is zo ontzettend makkelijk voor de contacten.

Verkeersveiligheidsorganisaties zijn meestal verenigingen en hebben dus ook lokale leden. Ik vind het juist van heel groot belang dat zij hun activiteiten ook richten naar de andere wegbeheerders en naar diegenen die voor een heel groot deel de verantwoordelijkheid voor het verkeersveiligheidsbeleid dragen. Wij zijn aan het kijken hoe wij het subsidiebeleid doelmatiger en effectiever kunnen maken. Wij denken bijvoorbeeld aan een meer output-gerichte wijze van subsidiering. Dan maken wij van tevoren afspraken over activiteiten en producten en op basis daarvan wordt de subsidie verleend. Wij praten hier over een jaarlijkse rijksbijdrage van zo'n 9,5 mln. aan de verkeersveiligheidsorganisaties. Dat zal op die manier aangestuurd worden. Dat heeft het voordeel dat de organisa-

ties, in tegenstelling tot nu, ook andere opdrachtgevers kunnen hebben zonder dat hieruit voortvloeiende inkomsten in mindering worden gebracht op hun jaarlijkse subsidie. Dat kan dus helpen.

Een heel andere discussie is die over de effectiviteit van activiteiten in provinciaal verband. Hier speelt de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid naar de provincie en de lokale overheden. Dat geldt ook voor de verantwoordelijkheid die er altijd al was. In het gezamenlijke streven naar een effectief verkeersveiligheidsbeleid dienen de betrokken bestuurlijke organisaties hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Het budget dat wij hadden, hebben wij gedecentraliseerd in de vorm van een doeluitkering. Wanneer de desbetreffende overheden overtuigd zijn van het belang en de kwaliteiten van de verkeersveiligheidsorganisaties, dan ben ik er zeker van dat de financiering geen probleem zal zijn. Maar het moet wel door henzelf aangetoond worden. De verantwoordelijkheid ligt dan ook bij hen. Het kan niet zo zijn dat wij iets decentraliseren en dat de vraag vervolgens toch weer naar ons toekomt. Dan hoort ook die andere overheid via de volksvertegenwoordiging aangesproken te worden.

Wij volgen de regionale organen. Wij kijken goed naar de uitvoering van de afspraken. Bij de invulling van de afspraken over de decentralisatie met het IPO en de VNG gaan wij daar natuurlijk nog weer nader op in, omdat wij dan eindelijk toegaan naar planvormen die toetsbaar zijn. Daar hoort het onderdeel verkeersveiligheid gewoon volop bij. Daar zullen wij dan ook praten over de ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan. Die zijn inderdaad verschillend. Er zijn provincies waar het heel goed gaat; er zijn ook provincies waar het wat minder gaat. Overigens zit de hoofdingenieur-directeur van de regionale directie op dit moment nog in de ROV's.

Er is contact met de verzekeringsmaatschappijen. Ik denk wel dat wij de komende tijd met die contacten verder zouden moeten gaan. De verzekeraars verlenen op dit moment enige financiële en andere bijdragen aan wetenschappelijk onderzoek, aan verenigingswerk, aan voorlichting en aan een van de "Duurzaam veilig"-proefprojecten, namelijk aan die in het Westland. Een van de onderwerpen van overleg en

onderzoek is op dit moment het effect van koppelingen tussen premies en voorwaarden enerzijds en mogelijkheden van preventieve en repressieve aard anderzijds. Dat is in sommige landen gebruik. In Nederland is dat nog bij nagenoeg geen verzekering gebruik, maar men is in elk geval op dit moment bezig om het te bekijken. Het effect is moeilijk te kwantificeren. Daarom worden de effecten van rijvaardigheidscurssussen voor jonge bromfietzers en van extra theorielessen voor jonge automobilisten op dit moment onderzocht. Dan kan de verzekeraar daar wellicht iets aan doen.

Wij zijn op dit moment bezig om te bezien hoe wij nieuwe beleidslijnen en mogelijke verdere invulling van de beleidslijn ten aanzien van "duurzaam veilig" kunnen afronden. De vraag is of dat neer moet slaan in een heel nieuw MPV of dat wij dat op een andere wijze zullen verwoorden en dat het een hele nieuwe nota moet worden. Wij hebben immers zelf het gevoel dat de in het huidige Meerjarenplan verkeersveiligheid uitgezette beleidslijn ten aanzien van de aanscherping van het speerpuntenbeleid en de introductie van "duurzaam veilig", gecombineerd met een sterk actor-gerichte benadering, nog helemaal niets van haar actualiteit heeft verloren. Stilstand is overigens achteruitgang en wij moeten daar dus wel verder mee, maar de vraag is of alles weer opnieuw moet worden bedacht.

Ik wil nu overgaan naar een aantal concrete infrastructuurprojecten. Over de A73 wil ik niets zeggen. Daar neemt het kabinet aanstaande vrijdag besluiten over en dan hoort de Tweede Kamer en daarna ook de Eerste Kamer ongetwijfeld wat wij hebben besloten. De heer Baarda heeft gesproken over de oost-westbaan in Beek. Hij weet dat daartoe besloten is en dat er ook tot nachtgebruik besloten is, tenzij de komende tijd zou blijken dat een rendabele exploitatie mogelijk is zonder nachtvluchten. Daar moet binnen een paar maanden duidelijkheid over bestaan. De heer Talsma heeft gevraagd naar de A4. Wij zitten op dit moment in de Tracá-MER-studie. Die komt naar verwachting in de loop van dit jaar gereed. Daarna moet de weg in het MIT worden ingepast, waarbij zij mijn warme belangstelling heeft. Dan de A50, die overigens geen autosnelweg is. Dat

zou ook voor mij best een grote wens kunnen zijn, maar ik moet zeggen dat de verkeerskundige noodzaak daartoe op dit moment niet aanwezig is. Wij investeren in het autosnelwegennet en autowegennet uitsluitend en alleen op basis van benodigde capaciteit. Waar wij ook bezig zijn met het completeren van de A32 ± daar kom ik straks op terug ± is de A50 nu voorzien als een echte autoweg, dus met ongelijkvloerse kruisingen. Het deel Zwolle-Ramspol staat opgenomen in het huidige MIT en dat moet in 1999 afgerond zijn. Veel sprekers hebben vragen gesteld over rijksweg 32. Volgens de huidige plannen is deze weg tussen 1995 en 2000 gereed. Dat betekent dat de rotonde Heerenveen en het deel bij Steenwijk ongeveer in 1998 klaar zouden moeten zijn. De poging die wij ondernemen, is om te proberen om ook het stuk Ooievaar-Wolvega in die periode gereed te krijgen. Planologisch lijkt het allemaal te kunnen en als wij kunnen versnellen, zullen wij dat zeker niet nalaten. Uiteindelijk is een weg immers zo sterk als de zwakste schakel daarin.

Ik heb enkele opmerkingen over de Zuiderzeespoorlijn. Ik proef enige vrolijkheid over het initiëren van grote projecten op de korte termijn en ik wil deze Kamer op dat punt een aantal afwegingen voorleggen. Met de Kamer ben ik natuurlijk een groot voorstander van het ooit aanleggen van de Zuiderzeespoorlijn. Dat was ik, dat ben ik en dat zal ik ook wel blijven. Ik vind dan ook dat die op de kaart behoort te staan en ik ben bereid om met de gemeentebesturen te bezien of wij tot een nadere inpassing in de ruimte kunnen komen, zodat men niet te veel ruimte hoeft te reserveren, maar ongeveer de ruimte die nodig is om de spoorlijn ooit aan te leggen. Ik ben echter niet bereid om nu te zeggen dat de spoorlijn er snel zal komen en ik kan dat ook niet zeggen. Binnen alle investeringsprioriteiten geef ik er echt de voorkeur aan om voor het spoor die investeringen op de korte termijn te doen die werkelijk bijdragen aan de oplossing van een verkeers- en vervoersprobleem. Het is al moeilijk genoeg om in het tweede tactische pakket van de NS, dat wij op dit moment aan het beoordelen zijn en waarvoor wel een hoop geld, maar geen onbeperkte hoeveelheid geld beschikbaar is, alles geperst te krijgen wat wij echt

strikt noodzakelijk vinden. Een van de wensen die de Tweede Kamer op dat punt heeft geuit, is bijvoorbeeld de Hanzespoorlijn. Ook die verbinding is voor het noorden overigens van groot belang, omdat ook zij de reistijd tussen het westen en noorden van het land aanmerkelijk bekort, maar zij vergt ook een grote investering. Daarnaast zitten wij bijvoorbeeld nog met de afweging over de Betuwelijn, waar in elk geval een aantal politieke partijen nog behoorlijke extra financiële wensen bij heeft. Ook hoor ik vrijwel iedereen steeds zeggen dat, als wij de Betuwelijn aanleggen, een snelle aanleg van de noordtak van groot belang is. Daarvoor staat nog helemaal geen cent op de begroting en daar moet dus ook financiële ruimte voor worden gezocht. Dan praat ik nog niet over de HSL-Oost, waarvoor de middelen ook nog niet in de meerjarencijfers zijn opgenomen en dus ook nog moeten worden gevonden. Dan heb ik het ook nog niet over de rest van Rail 21, want het tweede tactische pakket in het kader van Rail 21 is slechts het tweede tactische pakket en daar komt nog een heleboel na. In Rail 21 zat de Zuiderzeespoorlijn niet en die komt er dus bovenop. Gelet op de totale beschikbare middelen, vind ik het wel aardig om te zeggen dat die spoorlijn er natuurlijk ± en heel snel ± moet komen, maar iedereen, vooral degenen die in het noorden wonen, weet heel goed wat het gevolg van de Zuiderzeespoorlijn zal zijn, bijvoorbeeld voor de exploitatie. Daarmee worden de lijnen Groningen-Zwolle en Leeuwarden-Zwolle aanmerkelijk minder rendabel. Dat betekent niet dat ik zeg dat die lijn er niet mag en moet komen, maar ik zeg wel dat het volksverlakkerij is als men belooft dat het op de korte termijn kan. Ook uit verkeerskundige overwegingen moet men immers een afweging maken. Ik vind het eerlijker om te zeggen dat wij die lijn op de lijst moeten houden. Als wij nadenken over de toekomstige internationale economische ontwikkelingen, gelet op het feit dat Zweden en Finland zijn toegetreden tot de Europese Unie en dat de economische ontwikkeling wellicht in noordelijke richting gaat doorzetten, hoort de Zuiderzeespoorlijn zeker op de kaart. Als er bijvoorbeeld sprake zal zijn van meer internationaal goederenvervoer dat ook naar het noorden

moet worden afgeleid en van een groeiend aantal reizigers in de internationale verbinding, wordt die lijn steeds interessanter. Gelet op de omvang van de benodigde investeringen maak ik mij er echter niet schuldig aan om de mensen in het noorden wijs te maken dat de kans bestaat dat het heel snel kan gebeuren. Ik kan de heer Pitstra melden dat ik dat verhaal ook in Bolsward durf te houden. Dat zou trouwens niet de eerste keer zijn, want dat verhaal heb ik daar al gehouden.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Daar wil ik wel eens bij wezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan rustig. Ik moet u zeggen dat ik daar altijd veel begrip ontvang. Misschien is dat iets minder in de stad Groningen. De zojuist genoemde afwegingen gelden overigens net zo goed voor andere investeringen, als het gaat om extra investeringen in de Betuweroute, maar ook daar kom ik zeer binnenkort op terug.

De heer Talsma heeft gevraagd of de HSL vooral vertraagd werd door de voorbereiding of vooral door het geld. Het komt puur door de voorbereidingen. Dat heeft iets te maken met het eerste tracé dat gekozen was, maar dat niet acceptabel was. Wij zijn nu in overleg met België, omdat ik overeenstemming met België moet hebben over de tracékeuze. Wij kunnen immers slecht hebben dat wij een lijn hebben langs de A16 en dat de Belgen de lijn bij Putte de grens over laten komen. Dat is een beetje lastig; ik hoop dat wij daar op korte termijn uitkomen. De planning is erop gericht dat wij uiteindelijk in december de PKB-3 kunnen uitbrengen. Dat is een half jaar later dan verwacht, want de PKB-3 zou ongeveer in juni gereed zijn.

Er zijn veel vragen gesteld over Schiphol. Als de Kamer het mij niet euvel duidt, zou ik daarvan willen zeggen dat dit onderwerp hoort bij de behandeling van de PKB, die ook in deze Kamer aan de orde zal komen. Dat geldt overigens ook voor de HSL-Oost. Substitutie is overigens volop in de PKB opgenomen.

De heer Pitstra heeft gevraagd naar de Westerschelde-oeververbinding. Hij suggereerde dat die te maken zou hebben met het stimuleren van het autoverkeer. Dat

ben ik niet met hem eens. De belangrijkste reden waarom althans ik positief ben over de Westerschelde-oeververbinding, is dat ik een veerverbinding gewoon slechter en gevaarlijker vind. Met een toenemend scheepsverkeer op de Westerschelde vind ik het nog steeds van groot belang om in elk geval goed te bekijken of de WOV tot de mogelijkheden behoort. Wij zijn daar overigens nog niet uit, maar het lijkt erop dat de provincie Zeeland steeds meer in de richting van een acceptabele oplossing komt. In juni hopen wij de zaak af te kunnen ronden. Er zit voor mij nog altijd een eindmoment van afweging in, waarbij in ieder geval de Tweede Kamer betrokken zal worden.

Ik ben het niet eens met de heer Pitstra als het gaat om de loodsplicht. Het zou een grove schande zijn en een gevaar op de Waddenzee. Ik ben ervan overtuigd, dat de besluitvorming die heeft plaatsgevonden volstrekt verantwoord is. Datgene wat op de Waddenzee gebeurt leidt bepaald niet tot grote gevaren. Overigens heb ik het gevoel dat wij door een snelle evaluatie, waarbij rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot een betere oplossing kunnen komen. De laatste wijziging van de uitvoerings-AMvB heeft waarschijnlijk een aantal gevolgen voor de Rotterdamse haven. Die hebben dan niets met de veiligheid te maken, maar met mededingingsaspecten.

De heer Pitstra vroeg nog iets over de lozingen in het Noordzeegebied door Shell. De suggestie werd gewekt, dat er een vaste afspraak zou zijn om alle lozingen uit te bannen. Het beleid is er overigens wel op gericht om ze zoveel mogelijk uit te bannen. Mijn invalshoek in het overleg met Shell is om een aanzienlijke reductie zoals overeengekomen in het Noordzee-overleg te bereiken. Op korte termijn zal in de tijdelijk te verlenen lozingsvergunning de nu toegestane lozing sterk worden beperkt. Overleg met Shell vindt plaats, waarbij het uitgangspunt is, dat de stand der techniek, dat wil zeggen die techniek waarbij de lozing het kleinst is, ook moet worden toegepast. In het Noordzee-overleg is in het jaar 2000 een aanzienlijke reductie als doelstelling geformuleerd, met als lange-termijnbeeld zo mogelijk volledige uitbanning. Daar staat

## Jorritsma-Lebbink

helaas geen termijn bij. Die internationale afspraak is er helaas nog niet.

Voorzitter! Ik heb het gevoel, dat ik de vragen van de kant van de Kamer vrij uitputtend heb behandeld.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de uitvoerige en zeer complete beantwoording. Ik neem aan dat dit aanleiding zal zijn om enige beperkingen in acht te nemen in de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik wil uiteraard geen enkele dwang uitoefenen.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Niet op alle vragen is een antwoord gegeven.

Ik wil allereerst een vraag aan de heer Pitstra stellen. Hij heeft een idealistisch verhaal gehouden. Hij heeft van zichzelf gezegd, dat hij echter een realist is. Met hem ben ik van mening, dat het openbaar vervoer moet worden bevorderd. Ik zou toch wel graag uitgelegd willen zien, hoe hij het voor elkaar wil brengen, dat iedere plaats in Nederland om de 15 minuten een openbaar-vervoerverbinding heeft. Ik denk aan Schingen, Slappeterp, Edens en Folsgare. Dat zijn heel kleine plaatsen. Ik denk ook aan grote plaatsen als Bolsward, Veendam, enz. Hoe zal dat worden bekostigd? Waar haal je de passagiers vandaan?

Voorzitter! De minister heeft duidelijk gesproken over de rivierdijkverzwaring. Ik had eerst van de minister begrepen dat er geen noodwetgeving nodig zou zijn, maar dat het zou kunnen gaan om wijziging van bestaande wetgeving. Zij noemde de Tracé wet. Later werd duidelijk dat er toch een noodwet zou moeten komen. Namens de fractie van het CDA zeg ik toe dat wij bij voorrang die wetgeving willen behandelen. Als het nodig is, zullen wij eraan meewerken om die voor 1 april in het Staatsblad te krijgen.

Er is uitvoerig over de toenemende filelast gesproken. De minister sprak over de relatie met de regio en over afspraken met de provincies en het wel of niet slagen van vervoerregio's. De toename van het autoverkeer vindt plaats op de hoofdwegen en de snelwegen. Dat zijn nu juist rijkswegen en daar ligt in eerste instantie een verantwoordelijk-

heid van het Rijk die niet kan worden afgeschoven op andere overheden, gemeenten en provincies.

Wat het goederenvervoer over het water betreft, merk ik op dat dit natuurlijk erg belangrijk is. Ik heb een vraag gesteld over de binnenvaart die de minister niet heeft beantwoord. Ik denk in het bijzonder aan de Europese sloopregeling en het op dat punt te voeren subsidiebeleid en de regeling oud-voor-nieuw. Ik heb gewezen op het belang van de scheepsbouw. De minister heeft wel iets gezegd over het belang van modernere schepen voor containervervoer via de binnenvaart.

De verkeersveiligheid houdt ook mijn fractie bezig. Er is sprake van stagneren. Met de minister zijn wij van mening, dat alles in het werk moet worden gesteld om een draagvlak te creëren voor een betere verkeersveiligheid. In het overleg met andere overheden zal dit bij voorrang geregeld moeten worden.

Wat rijksweg 32 betreft, ben ik blij met de toezegging, dat ook het gedeelte Ooievaar-Wolvega in 1998 gereed zal zijn, althans dat daarna serieus gestreefd zal worden.

Wat de Zuiderzeespoorlijn betreft, was van vrolijkheid geen sprake. Ik heb ook niet gevraagd om dit jaar of in deze eeuw nog te beginnen met de aanleg van die spoorlijn. Ik vroeg om een planologische regeling. De provincies Flevoland, Friesland en Groningen hebben dit op verzoek van de voorgangster van deze minister in de streekplannen opgenomen. Er is geen duidelijke tracé vaststelling. Ik heb er bij de minister op aangedrongen om dat proces in gang te zetten. Natuurlijk moeten wij elkaar niets wijs maken. De minister zal dat verhaal in Bolsward kunnen houden, maar zij zou het ook eens kunnen proberen in Drachten. De reacties zouden dan anders kunnen zijn. Er kan ook nog altijd worden gedacht aan een aanleg in fasen.

Voorzitter! Ik heb vragen gesteld over de voortgang ten aanzien van de Raad voor de transportveiligheid. Ik heb daarover ook aan de voorgangster van deze minister vragen gesteld. Ik heb de toezegging gekregen dat er in 1994 een voorontwerp van wet zou komen. Ik heb daarover niets meer vernomen. Ik verzoek de minister hierop een schriftelijk antwoord te geven.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ook ik dank de minister voor de gegeven antwoorden.

Wat de Deltawet voor de rivierdijken betreft, heb ik als woordvoerder voor het dijkwezen in de Tweede Kamer ooit eens een uitdrukking gebezigd, die door bijna iedereen werd gedeeld: soms lost de tijd alle problemen op. Dat is niet gebeurd. De tijd heeft de problemen niet opgelost. De tijd heeft ons ingehaald. De Eerste Kamer moet proberen zich zelf in te halen en de zaak voor 1 april rond te krijgen. Namens mijn fractie zeg ik graag onze medewerking daarvoor toe.

Mijn volgende opmerking gaat over rijksweg 32. Ik heb er goede nota van genomen dat een snelle voortgang alleszins mogelijk is. Dat ligt in ieder geval in de lijn van wat wij graag willen.

Voorzitter! Ik wil over drie onderwerpen nog wat opmerkingen maken. Het eerste onderwerp betreft de lange-termijnplanning inzake het verkeer in de dichtbevolkte gebieden in Nederland. Het tweede onderwerp betreft de positie van de verschillende overheden. Het derde betreft het rekeningrijden.

Ik vond de veronderstelling ± misschien wel de hoop ± van collega Talsma interessant dat de ontwikkeling van het autoverkeer de vorm van een asymptoot heeft. Ik hoor en lees heel tegenstrijdige dingen. De minister zegt: de ontwikkeling van het autoverkeer klopt ongeveer met die welke is vermeld in het SVV. Ik lees overal dat in de laatste zeven jaar het autoverkeer in totaal met 19% is toegenomen, dus zo'n 2,5% per jaar. Om het SVV 2 te realiseren, dat wil zeggen een toename van het autoverkeer tot het jaar 2010 met 35%, mag in de resterende 16 jaar het autoverkeer per jaar dus met niet meer dan 1% groeien. Als het nu 3% is, is 2% in de komende jaren eventueel te halen, maar dan is in het begin van de volgende eeuw een negatief percentage nodig. Dan is er dus geen sprake van een asymptoot, maar van een exponentiële ontwikkeling en dan met een negatieve exponent aan het eind. Ik meen dat die figuur een parabool heet. Zo'n parabool lijkt mij in dit geval nogal onwaarschijnlijk. Ik vraag mij af of wij niet heel blij mogen zijn als het een lineaire ontwikkeling wordt.

## Zijlstra

Als het een lineaire ontwikkeling wordt, is de noodzaak voor een goede structuurplanning op lange termijn nog veel groter. Ik ben blij met de opmerking van de minister, al noemt zij het alleen maar een plaatje, dat er in het volgende MIT zo iets komt als een beschrijving van een na te streven doel voor de te bereiken structuur. Dat was in mijn betoog de metropolitaan van Van Witsen als belangrijkste onderdeel. Ik zou mij volgtijdelijk kunnen voorstellen dat wij, na de maatregelen die de minister aankondigt onder meer in de notitie over de file-problematiek ± te weten werken aan wegonderhoud, inhaalverbod vrachtauto's op bepaalde tijden, betere oeververbindingen, enz., dus met het oog op de incidentele en dagelijkse knelpunten ± met spoed proberen een systeem van verkeersmanagement, vervoersbeheersing, zoals dat in Parijs en Berlijn zeer binnenkort van de grond zal komen, daaraan te koppelen.

De volgende fase zou dan het rekeningrijden zijn en dat zou daarna gecombineerd kunnen worden met een alomvattend verkeersproject, de realisatie van een ideaalbeeld inzake de structuur voor het verkeer in de Randstad met name. Zo'n soort schema zou ik graag zien in een volgend meerjarenprogramma voor infrastructuur en transport.

Mijn volgende onderwerp betreft de grote stadsregio's en de positie van de gemeenten ten opzichte van die van vooral het Rijk. Ik ben het met de minister echt oneens dat wij het eigenlijk over niet meer dan vier provinciesteden hebben. Wellicht is het wat gedurfd, maar bij mij kwam de gedachte op: wat is de Randstad eigenlijk anders dan een klein New York met een heel groot Central Park in het midden?

Realistischer is Parijs. Deze stad met zijn satellietsteden is in totaal een heel stuk groter dan alleen de provincie Utrecht. Het interessante is dat een stad als Parijs de snelmetro heeft, de RER. Die gaat niet de stad rond, zoals de metropolitaan van Van Witsen, maar gaat van noord naar zuid en van west naar oost door Parijs heen, tot heel ver in de omgeving. Dat is precies wat ik bedoel. Men heeft daar een op de toekomst gericht in een continu beleid verwezenlijkt systeem weten te ontwikkelen van goede, snelle verbindingen. Wie wel eens met de RER heeft gereden, weet dat deze

voor een zeer groot gedeelte door groene gebieden gaat, kleine groene harten, naar de satellietsteden, voor een groot gedeelte slaapsteden. Die satellietsteden leveren vooral de arbeidskracht voor Parijs. Dat alles is te vergelijken met een visie zoals die van Van Witsen, waarin men, in ons geval, in een uur de hele ronde kan afleggen.

Ik heb begrepen dat minister De Boer de invloed van het Rijk op het gemeentelijke beleid om ervoor te zorgen dat dit soort oplossingen echt realiteit kunnen worden, wil vergroten. Ik denk dat de zilveren koorden, die het Rijk met de grote stadsregio's verbinden in de vorm van financiering van locatiebeleid, planverplichtingen enz., het Rijk het recht geven om ervoor te zorgen dat uitgevoerd wordt wat uitgevoerd moet worden met het oog op een gewenste ontwikkeling van infrastructuur, van rekeningrijden en van parkeerbeleid.

Mijn derde onderwerp heeft betrekking op het rekeningrijden. De minister heeft mooie dingen gezegd over wat zij in haar eigen auto heeft en wat hier en daar experimenteel wordt gedaan. Ik zou de vraag willen stellen: welke Nederlandse stad heeft een systeem dat in Berlijn of Parijs als systeem, zelfs kleinschalig, bestaat? In Berlijn is men in 1988 begonnen met het Feldversuch: ik meen met 300 bakens en enkele duizenden inwoners. Men heeft in de praktijk zo'n systeem beproefd. Dat bestaat bij mijn weten zelfs als experiment op deze schaal vandaag de dag in Nederland nog niet. Als dat geen achterlopen is, weet ik het niet.

Voorzitter! Ik wil nog een paar andere opmerkingen maken over het rekeningrijden. Collega Baarda heeft, als ik hem goed heb begrepen, gezegd: rekeningrijden kan alleen ingevoerd worden als het in Europees verband gebeurt. Daar zit een heel grote adder onder het gras. Het betreft in feite het probleem van de buitenlanders. Wat moet je in de Randstad beginnen met de buitenlanders die ook gefotografeerd worden, als zij niet meebetaald hebben? Ik wil graag van de minister weten of zij uitsluit dat rekeningrijden bijvoorbeeld in Nederland alleen ± hier en daar elders in Europa zal het ook gebeuren, zoals in Berlijn en Parijs ± kan worden ingevoerd. Is het denkbaar dat men in een overgangperiode de buitenlanders

hier vrij laat rijden? Dat is bovendien goed voor het toerisme. Is het belang van goed prijsgebonden rijden ± wij kunnen heel lang praten over de economische rechtvaardiging ± niet veel groter dan het nadeel dat buitenlanders eventueel kosteloos rondrijden?

Nog iets over de besteding van de opbrengst van het rekeningrijden, uitgebreid tot bijvoorbeeld de opbrengst van een heffing op vrachtautoverkeer, zoals door de commissie-Hermans bepleit. Als ik het goed begrijp, wil de minister dat die opbrengst teruggesluisd wordt. Bijvoorbeeld door verlaging van de motorrijtuigenbelasting, als dat overigens in die mate mogelijk is. Ik begrijp dat het voorstel wordt afgewezen om de opbrengst in de algemene middelen te storten of in een fonds voor investeringen in bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Maar klopt dit wel met het beleid dat de Nederlandse regering voert op het punt van de ecologisering van het belastingstelsel?

Als het reiskostenforfait zou worden afgeschaft, zou het vrijkomende geld ten goede van de begroting komen, zo neem ik aan. De opbrengst van de belasting op milieugrondslag komt gewoon in de algemene middelen. Het argument daarvoor is dat uit de algemene middelen ook milieu-investeringen betaald worden. Het was een belangrijke omslag in de laatste jaren. De huidige regering heeft in deze zaal ook verdedigd dat opbrengsten uit dergelijke ecologische belastingen wel degelijk naar de algemene middelen mogen vloeien. Essentieel is dat de investeringen die indirect via een fonds of via de begroting bekostigd worden, even goed aan weginfrastructuur ten goede kunnen komen als aan openbaar vervoer. Dus in feite zou in zo'n opzet de opbrengst van rekeningrijden eventueel worden gebruikt voor de bouw van zo'n rondrijdende metro in de Randstad.

De **voorzitter**: Mag ik een lichte aandrang uitoefenen tot afronding van uw bijdrage, mede gelet op uw aanduiding?

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ik heb nog één zin.

De **voorzitter**: Gelukkig.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Wat vindt de

## Zijlstra

minister van zo'n eventuele overheveling?

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar soepele, snelle en redelijk volledige beantwoording. Dit houdt niet in dat alle meningsverschillen tussen haar en onze fractie opgelost zijn. Dat had de minister evenmin als ik verwacht.

Ter wille van de tijd nog heel kort enkele punten. De minister zegt: er is niet bezuinigd op het openbaar vervoer; er is getemporeerd. Nou ja, het is maar hoe je het noemt. Maar de SER kwam met het advies om 1,5 mld. 2 mld. extra te investeren. Je moet een en ander ook afwegen aan de behoeften.

Hier komen wij nog uitgebreid te spreken over de Betuwelijn. De minister geeft aan dat er nu al sprake is van limitering. Zij heeft in dit verband de transalpinoroutes in Oost-Europa genoemd. Dat is toch te gemakkelijk. De commissie-Hermans heeft namelijk niet voor niets dit instrument zeer krachtig aanbevolen, wetend dat er allerlei knelpunten in de Alpen zijn. Vandaar nogmaals de vraag, of de minister bereid en van plan is om dat instrument over te nemen. Als zij dat niet doet, valt bij ons een groot deel van het toch al geringe enthousiasme weg.

Nog iets over de privatisering van de NS. Er komen contracten voor de onrendabele lijnen. Alleen al die visie is zo partieel. Het gaat namelijk over de A-n lijntje. Het gehele openbaarvervoersnet moet evenwel beoordeeld worden. Het is volgens mij een enorm knelpunt dat de NS, natuurlijk vanwege de knelpositie dat het Rijk niet meer verantwoordelijk is voor de exploitatietekorten, alleen maar naar rendabele lijnen zoekt. Daardoor dreigt de NS echter wel de maatschappelijke (milieu)doelstellingen helemaal uit het oog te verliezen. De minister kan wel zeggen dat de overheid daarom ook die contracten maakt, maar ik vraag mij toch af of al die onrendabele lijntjes in die contracten opgenomen worden. Als dat gebeurt, waarom is dat gedaan?

De visie van de minister is dat instellingen met tekorten vaak niet klantvriendelijk zijn. Ik wijs op de zwembaden, de schouwburgen, de waterleidingbedrijven en de woningbouwcorporaties. Die kunnen zeer klantvriendelijk handelen. Dit is

toch een beetje een ideologisch stokpaardje van de minister.

Voor de fiets geldt eigenlijk precies hetzelfde. De minister zet het beleid van haar voorganger ter zake voort. Zij vindt dat een taak voor provincies en gemeenten. Het is waar dat zij zich vaak achter de rijksoverheid verschuilen hebben. Gemeenten kunnen een krachtig fietsbeleid voeren als er gewoon geld voor komt.

Ik noem ook het stadsvervoer. De gemeenten gaan over de lijnen. De minister zegt in dat verband toch ook niet dat zij dat zelf moeten betalen? Dat zou toch waanzin zijn? De fiets is een gigantisch alternatief voor ritjes met de auto op korte afstand. De minister noemde ter zake zojuist een kerngetal. Waarom wordt dus voor het fietsbeleid de hand op de knip gehouden, terwijl er bakken vol geld naar het openbaar vervoer gaan? Met een fractie daarvan kunnen de fietsvoorzieningen op lokaal niveau gestimuleerd worden. De ENFB is overal op lokaal niveau zeer actief.

De minister vindt doorvoering van voorrang van rechts voor fietsers te gevaarlijk. Zij vindt dat iets voor de lange termijn. Ik vind het niet gevaarlijk. Als dat met een goed systeem geïntroduceerd wordt, moet dat mogelijk zijn. Ik vergelijk dit wel eens met "tweezijdig" fietsverkeer in straten. Dat vond de politie vreselijk gevaarlijk. Er gebeuren daarbij nooit ongelukken. De invoering daarvan was een zegen voor fietsers.

Ik begrijp dat de minister niets over de A73 zegt en dat er vrijdag meer mededelingen over gedaan worden. Ik herhaal, ook aan het adres van de heer Baarda, dat de MER uitwijst dat de westoever honderden miljoenen goedkoper is en beter voor natuur en milieu is. Ik hoop dat deze argumenten nog enig invloed op het kabinetsbesluit hebben.

De minister en ik zijn het niet eens over de Zuiderzeespoorlijn. Volgens mij komt die er gewoon niet. Ja, ooit wel, maar wij weten niet hoe lang deze minister blijft. De heer Baarda zegt dat die lijn op de kaart moet blijven, maar daar hebben wij niets aan. Misschien moeten wij volgend jaar hiervoor wat zwaarder geschut in stelling brengen. Ik denk aan een motie. Dan kan de heer Zijlstra zijn nevenfunctie een keer verzilveren. Bij de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn moet niet alleen gekeken worden naar de beperkte rentabiliteit

daarvan, maar ook naar de betekenis daarvan voor het noorden. De effecten voor het vliegverkeer naar Hamburg en de maatschappelijke en politieke doelstellingen zijn natuurlijk veel belangrijker.

De minister en ik verschillen van mening over de WOV. Misschien zijn de huidige veren en de oeververbinding onveilig, maar er worden nu ook eisen gesteld aan de veiligheid van de veren. Dit is ook een insteek. Als er steeds meer autoverkeer door Zeeland gaat, wordt het toch onveilig.

Ik heb geen tijd meer om de kwestie van de loodsen toe te lichten. Ik constateer evenwel een ernstig meningsverschil hierover tussen de minister en mij. Ik hoop hier nooit te hoeven zeggen dat ik het voorspeld heb, als er in de Waddenzee wat gebeurt, maar ik heb het toch wel gezegd.

Het blijkt dat het artikel van Greenpeace over de lozingen van Shell klopt. De vraag is waarom minister Maij-Weggen in het verleden wel heeft gezegd dat zij de lozingen in 2000 tot nul gereduceerd wil hebben. Waarom versoepelt deze minister haar houding ten opzichte van Shell? Hoe zit dat?

De vraag over het call-a-car-systeem is niet beantwoord. Dat moet voor deze liberale minister toch mogelijk zijn.

Gaat de minister op korte termijn met de ENFB nog een gesprek aan? Wordt daarbij de vraag besproken of de fietsvoorziening in de grote projecten niet slechter maar beter wordt? Dat heeft het Rijk zelf in de hand bij de grote projecten. Wat gaat de minister doen met de bestuursakkoorden met de provincie waarin de fiets niet voorkomt? Ik heb ook nog even over de Heinenoordtunnel gesproken.

De heer Baarda heeft gevraagd hoe realistisch het alternatief is om openbaar vervoer om de vijftien minuten te laten rijden. Ik kan verwijzen naar het desbetreffende, mooie rapport waar alles in staat. De bedragen zijn ook uitgerekend. Een ding daarin is belangrijk: er wordt niet meer gepleit voor meer autowegen. Al het geld gaat naar het openbaar vervoer; er komt dus geen cent meer voor nieuwe autowegen. Ik heb mij dan ook verbaasd over de lobby hier voor versnelde aanleg van autowegen. Dat leidt alleen maar tot meer problemen. Het is kurieren am Symptom, zoals de heer Zijlstra heeft



## Pitstra

gezegd. Het helpt geen donder; het leidt alleen maar tot nog meer autowegen. Nogmaals, dat geld moet naar het openbaar vervoer. Het betekent wel dat van de 5 miljoen auto's nu, er in 2010 nog maar 1 miljoen zijn. Al die mensen moeten dan niet meer met de auto, maar met het openbaar vervoer en dat kunnen zij dan ook met de voorziening die er ligt. Ook de minister gelooft niet in dit scenario, maar toch is dat een zeer concrete utopie, die te verwezenlijken is, als de politiek ervoor kiest. Maar ja, de politiek ± de minister hoort daarbij ± kiest daar niet voor. Dat is het probleem.

□

Mevrouw **Tiesinga-Autsema** (D66): Voorzitter! De heer Baarda, he had a dream. Hij sprak van de "stiennen" vrouw ± dat was de minister ± met twee gezichten. Nu, voor mij had zij vandaag een beetje twee gezichten. Ik zal dit uitleggen.

De collega's hebben een flink aantal andere onderwerpen neergezet dan ik heb gedaan. Duidelijk was dat daar een fiks aantal onderwerpen bij was ten aanzien waarvan de minister in groot enthousiasme, uit de losse pols en los van haar papier, haar antwoorden gaf. Ik moet zeggen dat, daar waar zij vragen beantwoordde ten aanzien van onderwerpen betreffende de verkeersveiligheid, dit minder enthousiast en wat ambtelijk was. Dat is het andere gezicht, maar zij kan dit nog goedmaken in tweede termijn.

Anderen hebben haar geprezen voor haar volledigheid, maar ik wil, met alle respect, dit oordeel afvallen, als het om een aantal vragen van mij gaat. Dat vind ik jammer, omdat ik ruim voor het weekend gezorgd heb dat werkelijk alle vragen bij het departement waren. Ik heb dat gedaan; daar kom ik rond voor uit en dan verwacht ik ook een iets ruimere beantwoording. Wij gaan daar verder niet over steggelen. Ik noem een paar onderwerpen, voorzitter, waarvan ik vind dat het de minister zou sieren, als zij daar nog iets op zou zeggen. Daar zijn zeker ook, als het gaat om het veilige en duurzame, een paar zaken bij waarvan ± dat zal de minister niet plezieren ± ik denk: mijn hemel, dit is zo'n wollig antwoord ± zit daar nog steeds

Maij-Weggen of hebben wij een nieuwe?

Ik ben het eens met de minister, als zij zegt dat het er ook bij verkeersveiligheid om gaat, dat niet het Rijk alles moet betalen. Nee, mevrouw Jorritsma, ik ben het met u eens: verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de drie overheden. Ook als het gaat om fietspaden ± ik heb daar niet over gesproken ± ben ik dat met u eens. Ik ken dat plaatselijk; ik vind dat ook als het om de provincie gaat.

Voorzitter! Ik heb de minister gevraagd naar de verkeersongevallencijfers over 1994. Ik denk dat deze er zijn. De minister heeft ze, maar zij heeft ze niet genoemd. Dan denk ik: doe dat wel, want dan zou ik het in relatie kunnen brengen ± ik heb zo weinig aan: een lichte daling en een lichte stijging ± met de streefbeeld die de minister zelf in haar beleid heeft genoemd voor het jaar 2000. Ik ben het met haar eens dat het moeilijk is om heel concreet te zijn en te zeggen: zoveel procent moet het dan zijn, en dan doen wij dat, en dat en dat zijn de effecten. Maar zij heeft ook gezegd dat het stagneert en dat er te weinig gebeurt.

Als het dan gaat over een duurzaam en veilig verkeers- en vervoerssysteem, heeft zij gezegd dat er al een aantal elementen uit de gereedschapskist op de rail zijn gezet en dat zij zal proberen in de begroting 1996 meer ruimte te creëren, om daar meer aan te doen dan tot dusverre nog heeft kunnen gebeuren of is gebeurd. Maar wat zijn, zo heb ik gevraagd, haar plannen op korte termijn? Dat is belangrijk en dat heeft uitstraling. Ik vind dat daar iets over gezegd had moeten worden.

Wat natuurlijk helemaal niet kan, is dat er geen antwoorden zijn gekomen op het onderwerp verkeerseducatie. Ik kan mij niet voorstellen dat deze minister dat niet van uitermate groot belang vindt. Zij is coördinerend minister voor het verkeersveiligheidsbeleid en zij kan daar niet met haar collega's van OCW over blijven steggelen. Het is nu eenmaal zo dat het verkeersonderwijs in het basis- en het speciaal onderwijs een vaste plaats heeft, maar er kan aan gesleuteld worden, vanwege het overladen vakkenpakket; op de vervolgscholen is er niets structureels.

Het zware verkeer is een probleem en daar had ik, in relatie tot de cijfers die bij ongewijzigd beleid gigantisch stijgen, iets over willen horen.

Voorzitter! Het punt van de verzekeringen en het verkeersveiligheidsbeleid heb ik naar voren gebracht, omdat ik het een belangrijk onderwerp vind. De minister heeft gezegd dat er overleg over is en dat er misschien nog weer eens verder over moet worden gepraat, maar die 9 mld. aan schade betreft ook geld van de gemeenschap. Vorig jaar, toen ik betrokken was bij de dag van een regionaal verkeersorgaan in Noord-Holland, hebben wij daarover gesproken. Het is heel moeilijk te meten wat bijvoorbeeld het rendement is van verkeerseducatie en wat het rendement is in cijfers, minder doden en minder gewonden, van handhaving. Maar ik denk dat je met verzekeringsmaatschappijen heel goed zou kunnen praten. Een idee dat daar aan de orde was ± het is maar een idee, maar er zijn vast veel meer ideeën ± betreft het volgende. Is het niet mogelijk om via een klein, minimaal eigen risico bij verkeerschade ± een stukje van dat stukje geld ± de verzekeringsmaatschappijen te bewegen dat te bestemmen voor de handhaving en de educatie? Je kunt met dat geld iets doen; zij hebben er ook belang bij. De minister heeft een aantal andere mogelijkheden genoemd die misschien te doen zijn, maar het lijkt mij allemaal vrij ingewikkeld. Je zou best eens kunnen zeggen tegen verzekeringsmaatschappijen: laten wij dat eens proberen en laten wij dat na een jaar of vier, vijf evalueren.

Het Europees verkeersveiligheidsbeleid is nog onderbelicht gebleven. Wij zijn nu al een stukje in 1995 en deze minister zal ± dat hoop ik ± ook nog een rol vervullen, als wij in 1997 voorzitter zijn van de Europese Unie.

Ik ben het eens met de heer Pitstra dat de minister te veel koud-watervrees heeft voor het geven van voorrang aan fietsers van rechts. Wij zijn in vrij korte tijd allemaal gewend geraakt aan het feit dat het verkeer op rotondes voorrang heeft. Ik denk dat je dit toch ± niet alleen met goede voorlichting, maar gecombineerd, en dan graag snel, met een aantal maatregelen ± zou moeten invoeren, ondanks het feit dat wij in Nederland de grootste fietsdichtheid hebben.

Ik heb de minister tot slot gevraagd of zij eens zou kunnen

## Tiesinga-Autsema

bekijken, of gekapitaliseerd zou kunnen worden de maatschappelijke opbrengst versus de maatschappelijke schade. Daar heb ik geen antwoord op gekregen. Ik vond dit toch ook iets dat ik nog even moest melden.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de reacties op de verschillende punten die ik aan de orde heb gesteld. Om elk misverstand te vermijden: het is voor mij overduidelijk dat hier een andere minister zit dan een jaar geleden, met duidelijk ~~de~~ ~~de~~ gezicht, en die zeker niet van steen is.

Voorzitter! Aan het adres van de heer Zijlstra merk ik het volgende op. Ik ben misschien niet helemaal duidelijk geweest: mijn asymptotische schets sloeg op de bevolkingsgroei. Het was een poging tot benadering en daar zeg ik het volgende van. Of de automobiliteit stijgt met 20, 30 of 35%, dat moeten wij maar zien. Wij treffen de voorziening van een dubbele driebaansautoweg, voor mijn part vlak voor de grote steden een vierbaansautoweg, maar dan is het uit en dan spreken wij met elkaar af dat wij tegen onze autorijders zeggen: sorry, maar meer doen wij niet; dan maar ~~de~~ files, ~~de~~ openbaar vervoer. Dat was de teneur van mijn betoog. Ik erken dat er in mijn betoog onzekere punten zijn, maar ik deed een poging om een soort toekomstperspectief te schetsen.

Voorzitter! Mijn vraag betreffende de HSL-planning was misschien niet duidelijk. Deze had betrekking op het volgende. Als  $\pm$  wat wij hopen  $\pm$  in december van dit jaar de zaak met de Belgen en ook planologisch verder rond komt, en als de PKB-3 uitkomt, hoe lang duurt het daarna dan nog? Als ik 2003 hoor, zou dat nog acht jaren zijn, en 2005 is tien jaren. Goed, het is een groot project, maar volgens mij zou het toch met een jaar of vier voltooid kunnen zijn, als je eenmaal begint met de spade in de grond te steken, tenzij er geen geld is. Misschien mag ik daarover nog iets meer horen.

Ik noemde het voorbeeld van de voltages. Het was niet mijn bedoeling om daarover inhoudelijk te discussiëren. Ik wilde aangeven hoe gek het is verlopen. In maart hoorde ik: wij twijfelen tussen het Duitse systeem en het ouderwetse

1500-systeem. In juli kreeg ik een officiële brief van de vorige minister, waarin staat: het wordt 1500, want verandering wordt te duur. In oktober verneem ik plotseling dat het besluit van 25.000 volt is genomen. Of de besluitvorming is idioot geweest of men heeft mij heel vreemde voorlichting gegeven. Maar goed, ik ben blij dat het ook in de gedachten van de minister nu een vaststaand besluit is.

Dan kom ik bij mijn belangrijkste punt. Ik ben het met de minister eens dat gestreefd moet worden naar een renderend worden van de spoorwegen. Het begrip "renderend" moet echter met een grote korrel zout worden genomen. De kosten zijn 3 mld. en de opbrengsten zijn 1,5 mld., ruw gezegd, per jaar. Er komt daarbij een jaarlijkse vaste bijdrage, of hoe je het ook noemen wilt. Het begrip "renderend" is, economisch gezien, dan natuurlijk zeer betrekkelijk. Ik vind het goed dat die rijksbijdrage er komt. Ik vind het ook een goede taakstelling dat wordt gezegd: alles wat beter wordt gedaan dan die bijdrage is winst en alles wat je tekort komt is verlies.

Ook vind ik het een prachtig streven om ook andere maatschappijen op de rails toe te laten, maar ik zie het niet, althans niet op korte termijn. Ik noemde straks de reeks van 9, 14 en 21 mld. Dezelfde managers rekenen nu al op 30 mld. Er zou ook een paar miljard moeten worden uitgegeven om het "Railned"-systeem mogelijk te maken. Ik laat het allemaal maar voor wat het is, maar ik relatieveer wel het rendementsbegrip in dit opzicht.

Voorzitter! Dan kom ik bij een punt waarop ik de minister niet op dezelfde lijn als die van de VVD-fractie heb kunnen krijgen. Ik weet dat er verschillen zijn tussen 160 en 200 kilometer. De minister sprak over enige miljarden. Er zitten inderdaad vele miljarden tussen. Er moeten overwogen worden opgeheven, vanzelfsprekend. Er is op de Nederlandse autosnelwegen toch ook geen enkele overweg meer. Dat zijn allemaal viaducten. Als wij praten over de volgende eeuw moeten de intercitylijnen zijn ontdaan van onbewaakte overwegen  $\pm$  natuurlijk  $\pm$  maar ook van bewaakte overwegen. En dat is nu juist het punt. Dat gebeurt niet, omdat wij er geen geld voor over hebben. Naar mijn mening blijven wij zitten in de

twintigste eeuw. Ik noem het plan dan ook niet Rail 21, maar Rail 20 1/2. Ik blijf bij het verhaal dat de afstanden hier niet vrij kort zijn. Ik heb dat de vorige bewindsvrouw ook al eens voorgehouden. De afstand Den Haag-Utrecht bedraagt altijd nog 60 kilometer. De afstand naar Amersfoort langs Utrecht is zelfs 81 kilometer, zonder stoppen. De afstand Amersfoort-Zwolle is 66 kilometer. Van daar naar Leeuwarden is de afstand 95 kilometer. Als je van Zwolle naar Groningen rijdt en niet stopt in Assen is de afstand 106 kilometer. Het zijn geen korte afstanden, maar zelfs dan! Ik heb vorig jaar een rit gemaakt naar Mainz. Toen zat ik plotseling tussen Düsseldorf en Keulen, een afstand van 35 ~~de~~ 40 kilometer. Wij reden toen een paar minuten buiten Düsseldorf al tegen de 200 kilometer. Dat mocht eigenlijk niet, want ze hadden de overwegen nog niet voor mekaar. Maar blijkbaar had de Duitse regering dit bij wijze van proef voor een half jaar toegestaan. Ik wil er maar mee zeggen dat de mentaliteit van dat bedrijf is: wij gaan naar de 200 kilometer waar dat maar mogelijk is. Alles wordt in dat perspectief verricht. Het hoeft niet morgen gerealiseerd te worden, maar het is wel het uitgangspunt. Er worden geen wagens besteld die maar tot 160 kilometer kunnen rijden. Zelfs Zwitserland  $\pm$  het land van bergen en kronkelende spoorwegen  $\pm$  richt al zijn moderne materieel op 200 kilometer. Waarom doen wij dat niet?

Nogmaals, het betreft hier geen vondst van mij. Ik heb wel eens de indruk dat op het departement of bij de Nederlandse spoorwegen wordt gezegd: die lastige en eigenwijze afgevaardigde Talsma praat maar wat, daar hoort hij zich in de Eerste Kamer niet mee te bemoeien. Maar ik citeer het plan Rail 21 van de Nederlandse spoorwegen zelf. Het was een prachtige brochure, met veel bombarie in de jaren 1988 en 1989 gebracht. Dit plan Rail 21 is het enige plan dat in de volgende eeuw ten minste een halve eeuw zal kunnen meegaan. Wat er nu ligt en wat de minister noemt, is tot mijn spijt niet meer dan het bijlappen van de huidige situatie tot het einde van deze decade. En dan zijn wij nu precies even ver als Frankrijk en Duitsland dertig jaren geleden al waren.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Ik dacht dat ik tamelijk uitputtend de vragen had beantwoord. Toch heb ik enkele vragen laten liggen, waarvoor excuses. Ik ben blij dat de leden mij daarop hebben gewezen.

De heer Baarda heeft gezegd: waarom moet de regio de grootste knelpunten op het hoofdwegennet oplossen? Een van de oorzaken van het dichtslibben van het hoofdwegennet is gelegen in het volgende. Juist de steden zijn bezig met het meer autoluw maken van hun binnensteden. Daardoor vindt echter wel een verplaatsing van het verkeer plaats van de binnenstad naar het hoofdwegennet. Dit betekent dat maatregelen die ik moet nemen om de doorstroming op het hoofdwegennet te bevorderen, ook weer andersom gevolgen kunnen hebben. Wij moeten dus met elkaar rond de tafel gaan zitten om een en ander goed op te lossen. Ik denk dan aan toeritdosering en verkeersbeënvloeding. Je moet ervoor zorgen dat mensen niet meer op de weg zitten dan nodig is. Zij moeten snel kunnen overstappen op het openbaar vervoer. Noem maar op. Er zijn allerlei maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen via de elektronica, maar ook via een verbetering van het logistieke systeem. De zaak moet in de regio worden opgelost. Dat is dus een samenwerkingsverband van Rijk en regio.

Ik kom bij de binnenvaart. Ik ben alleen ingegaan op de internationale binnenvaart. Een belangrijk onderdeel van het binnenvaartbeleid is het doorgaan met het verder liberaliseren van de marktordening. Dat is overigens niet alleen nationaal beleid. Op uitnodiging van de Transportraad moet de Europese Commissie nog in de loop van dit halve jaar een compleet voorstel over de binnenvaart voorleggen. Ik heb daartoe vorig jaar mede het initiatief genomen. Ik heb toen die vraag gesteld. Enigszins morrend heeft de Commissie daarmee uiteindelijk ingestemd. Het voorstel zal alle elementen omvatten, zoals de toekomstige marktstructuur en de capaciteitsmaatregel. In het laatste geval denk ik bijvoorbeeld aan de sloopregeling. Ik wacht die voorstellen met heel veel belangstelling af. Ik ben het met de heer Baarda eens dat

nieuwbouw van schepen op zichzelf mogelijk moet blijven. De EU-verordening van de Raad van 27 april 1989 voorziet daar ook in. Maar in geval van nieuwbouw moet wel een zogenaamde oud-voor-nieuw-bijdrage worden betaald of moeten oude scheepstonnen worden ingeleverd. Dit remt de nieuwbouw wel, maar dat is ook de opzet. Het houdt de nieuwbouw echter niet tegen. Het bewijs daarvoor is gelegen in het grote aantal schepen dat na de inwerkingtreding van de Europese sloopregeling in 1990 toch is gebouwd. Zo bedraagt het aantal nieuwbouweenheden over die periode 187, waarvan 125 grote, vaak veel groter dan 2000 ton. Daarnaast zijn zo'n 130 schepen verlengd of is anderszins de tonnage vergroot. Gezien de golf van nieuwbouw, dus ondanks de oud-voor-nieuw-regeling, acht ik een ruimer ontheffingsbeleid ± dus ruimer dan in de verordening aangegeven ± niet gewenst. In de verordening staat op dit punt: de Commissie kan, na raadpleging van de lidstaten en de op communautair niveau representatieve binnenvaart-organisaties, gespecialiseerde vaartuigen uitsluiten van oud-voor-nieuw-regelingen. Ik vind het in algemene zin niet van belang en niet wenselijk om nieuwbouw met een subsidiebeleid te beënvloeden c.q. aan te moedigen. Waar echter sprake is van investeringen met een innoverend karakter willen wij de mogelijkheden van subsidiëring per project en tot een bepaald bedrag wel bezien. Mijn gedachten gaan daarbij uit naar de uitwerking van het plan van aanpak in de voorstellen van de commissie-Van Duursen. Daarnaast is in overleg met de staatssecretaris van Financiën besloten om de investeringspremieregeling ook voor de binnenvaart in te voeren. Dat houdt in: vernieuwingsinvesteringen. Aan de formalisering daarvan wordt op dit moment gewerkt.

Over de Zuiderzeespoorlijn wil ik nog enkele opmerkingen maken. Ik zal ongetwijfeld in overleg treden met de gemeenten langs de lijn om te bezien op welke wijze de ruimtereservering op een fatsoenlijke manier kan worden geregeld. Maar het is lastig, want als je een MER-tracéstudie laat verrichten, moet je het vooruitzicht hebben van op redelijk korte termijn bouwen. Anders vervalt de zaak weer. Aangezien ik dat nog niet in de

plannen kan zetten, is het wellicht een stap te ver.

Ik heb inderdaad geen antwoord gegeven op de vraag van de heer Baarda over de raad voor transportveiligheid. Zoals men zal weten, zijn wij bezig met de Woestijnwet, waarin het hele adviesstelsel wordt herzien. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd dat er een raad voor de transportveiligheid zou komen. Volgens mij moet die naam anders worden. Het moet de transportongevallenraad worden. Het wordt ook geen echte adviesraad, maar een onderzoeksraad. Wat mij betreft, zal die bestaan uit drie kamers, namelijk voor spoorwegongevallenonderzoek, luchtvaartongevallenonderzoek en scheepvaartongevallenonderzoek. Hier is overigens nogal wat voor nodig, omdat hier tot nu toe ook het tuchtrecht in zit bij de scheepvaartongevallenraad. Dat moet er uitgehaald worden. En dat vergt enig overleg met Justitie, omdat het gevolgen kan hebben voor de rechterlijke organisatie. Ik kom later terug op de vraag hoe het nu verder moet met de advisering over verkeersveiligheid. Ik vind dat dit goed bekeken moet worden, maar het past wel in de hele discussie over de Woestijnwet.

Met een groot gedeelte van het verhaal van de heer Zijlstra ben ik het van harte eens. Onze inspanning moet er nu op gericht zijn om ervoor te zorgen dat een aantal dingen in en tussen de stedelijke gebieden aan elkaar geknoopt worden, gecördineerd worden en ook werkelijk tot uitvoering komen. Het gaat dan om de korte termijn, maar daarbij moet de lange termijn wel in beeld gehouden worden. Als er snel investeringen gedaan kunnen worden in systemen voor verkeersmanagement en verkeersbeheersing, dan moeten wij dat ook doen. Bij de toepassing van dit soort elektronica moet echter ook aan de langere termijn gedacht worden, bijvoorbeeld ter voorbereiding van het rekeningrijden. Met die gedachte ben ik het op zichzelf eens. Ik blijf er echter bij dat de Randstad echt niet te vergelijken is met Parijs. Ik blijf zeggen: het is vier keer Bern, vier keer Bazel, vier keer Karlsruhe, maar er zitten verbindingen tussen.

De heer Zijlstra heeft er wel gelijk in dat er iets moet gebeuren in de sfeer van coördinatie en verbinding tussen die plaatsen. Ik denk zelf ook

## Jorritsma-Lebbink

dat wij in de nabije toekomst "light rail"-achtige systemen zullen moeten ontwikkelen in en tussen niet alleen de grote steden, maar ook de verstedelijkte gebieden in de Randstad. Ik kom hier nog op terug. Bij de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling hebben wij trouwens afgesproken dat er een planverplichting komt. Ik vind dat ook nodig, wil je aan output-sturing kunnen doen. Het moet niet meer zo zijn dat het Rijk zegt hoe alles moet, maar het moet wel kunnen controleren of er ook gebeurt wat landelijk in grote lijnen is afgesproken. Je hebt dan een planverplichting nodig, ook om de grote sommen geld die uiteindelijk gedecentraliseerd zullen moeten worden ten behoeve van het openbaar vervoer, ook werkelijk te kunnen decentraliseren. Dat kan natuurlijk niet gedaan worden onder het motto van vrijheid blijheid.

Over de Europese dimensie van het rekeningrijden kan ik kort zijn. Bij het plan van aanpak komen wij natuurlijk terug op vragen als hoe je moet omgaan met de buitenlanders. Ik ga er overigens van uit ± ik hoop dat althans ± dat wij dit in elk geval met onze naaste burens kunnen invoeren. Mijn indruk is dat de Duitsers ook op weg zijn naar het invoeren van een systeem van rekeningrijden. Het zou best zo kunnen zijn dat dit gaat beginnen met het vrachtvervoer. De reden waarom men in Duitsland zo enthousiast is over het Eurovignet, is dat men dat een eerste stap vindt in de richting van rekeningrijden voor vrachtvervoer. Ik weet dat ondertussen ook nagedacht wordt over uitbreiding van dit systeem naar het personenvervoer. Wat mij betreft, moeten wij dit bij voorkeur samen doen. Het is natuurlijk het allerhandigste, als je zo'n systeem in meer landen tegelijk invoert. Het moet in elk geval niet zo zijn dat elk land zijn eigen systeem van rekeningrijden heeft. Je moet overal terecht kunnen met hetzelfde kaartje en dezelfde software en hardware.

Ik vind rekeningrijden trouwens ± daar bestaat geen misverstand over ± een pure belastingverschuiving. Rekeningrijden is een ordinaire fiscale maatregel. Wat dat betreft, past het wel in de ecologisering van de belastingen. Als je aan de ene kant meer geld binnenhaalt, kun je het aan de andere kant teruggeven. Mijn voorkeur zou uitgaan naar verlaging of afschaffing van de

motorrijtuigenbelasting. Dat is namelijk interessant voor een selectiever gebruik van de auto. Die discussie moet echter later gevoerd worden rond de besluitvorming over de invoering van een dergelijk systeem. Er kan natuurlijk over gedacht worden om dat geld via de inkomstenbelasting terug te geven, waardoor je arbeid goedkoper maakt. Het mag in elk geval niet leiden tot een verhoging van het uitgavenplafond. Het kan niet zo zijn dat wij de lasten omhoog schroeven om daarmee weer extra uitgaven te genereren. Daar hebben wij in het regeerakkoord een klip en klare afspraak over gemaakt.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ook geen investeringsuitgaven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, investeringsuitgaven horen onder het uitgavenplafond. Ik ben het overigens met een ieder eens dat wij op enige termijn toe moeten naar een kapitaaldeckingssysteem. De heer Talsma heeft hier uitgebreid over gesproken. Ik weet echter dat dit in een aantal politieke partijen een geliefd onderwerp is en niet alleen in de partij van mijn eigen kleur. Zo'n systeem betekent evenwel niet dat er meer uitgegeven kan worden. Als wij meer willen investeren, zullen wij minder moeten consumeren. Dat is een heel simpele methode. Daarvoor moeten wij niet de belastingen verhogen, want daar bereiken wij per saldo niet mee dat de economie gezond wordt. Ik zal mij nu verder beperken tot de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik houd mij hiermee overigens wel aan het regeerakkoord.

In antwoord op de vragen van de heer Pitstra kan ik zeggen dat wij nog uitgebreid komen te spreken over de Betuwelijn. Ik maak één corrigerende opmerking in zijn richting. In het rapport van de commissie-Hermans wordt niet gesteld dat limitering een voorwaarde is voor aanleg van de Betuwelijn. Tijdens de persconferentie waar een toelichting werd gegeven op de ideeën van de commissie, heeft de heer Hermans gezegd dat je dit volgens de commissie wel nodig zult hebben, als je werkelijk veel vervoer op die lijn wilt krijgen. Er was echter nog een voorwaarde, namelijk een meer marktgerichte benadering van het goederenvervoer per spoor. Daar

zullen dus meer partijen bij betrokken moeten zijn. Het is bepaald niet zo dat de commissie zegt dat je, als je dat niet doet, de lijn niet moet aanleggen. Neen, je moet de Betuwelijn in elk geval aanleggen, maar naar verwachting zul je daarna nog een aantal andere dingen moeten doen. Ik kom hier bij de besluitvorming over de Betuwelijn graag op terug.

Ik geloof dat de heer Pitstra een verschil maakt tussen klantvriendelijk en klantgericht. Ik ben er met hem van overtuigd dat woningbouwcorporaties buitengewoon klantvriendelijk zijn. Nu zij lossers komen van de subsidies, zullen zij zich ook meer op de markt richten. Ik ken de corporaties tamelijk goed en kan dan ook zeggen dat het zo zal gaan. De laatste jaren heb ik ervaren dat zij plotseling heel marktgericht worden, omdat zij behoorlijk zelfstandiger en minder afhankelijk van subsidies zijn geworden. Ik heb de laatste jaren ook ervaren dat het openbaar vervoer behoorlijk wat marktgericht is en dus klantgericht is geworden. Het gaat er niet zozeer om dat het openbaar vervoer de klanten vervolgens allemaal een crossantje en een krantje geeft. Neen, het gaat erom dat het openbaar vervoer de klanten gaat opzoeken, markten gaat zoeken en bekijkt hoe er zoveel mogelijk mensen in de trein gehaald kunnen worden. Ik herinner mij nog goed dat de discussie er vroeger vooral om ging hoe een trein zo snel mogelijk van A naar B kon komen in plaats van om de vraag hoe ervoor gezorgd kon worden dat die klant in de trein terecht kwam.

Het blijft mij boeien dat het blijkbaar ontzettend nodig is om potten geld ter beschikking te stellen voor fietsinfrastructuur. Het verbaast mij zeer dat nooit iemand zegt dat er voor de voetganger geld van het Rijk moet komen. Wij vinden het volstrekt normaal dat een gemeente uit de bestaande infrastructuurpotten stoepen aanlegt en onderhoudt. Dat vinden wij allemaal een gewone gemeentelijke taak. Als het evenwel gaat om de fietser die net naast die stoep rijdt ± ik ben het met de heer Pitstra eens dat daar ten onrechte vaak geen voorziening voor is ± zou het Rijk plotseling met een soort rijksfietspadenplan moeten komen. Volgens mij is dit echt niet aan de orde. Dat is beleid dat thuishoort bij de beheerder van de weg waar het

## Jorritsma-Lebbink

om gaat. De wegbeheerder zorgt voor de voetganger en voor de auto. En dat betekent dat hij ook voor ruimte voor de fietser moet zorgen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Natuurlijk zorgt de gemeente voor het beleid. Als je echter snel een goede fietsinfrastructuur wilt aanleggen in Nederland, dan is daar geld voor nodig, veel geld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar er is geld.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat bedrag is veel lager geworden; de subsidie is nog maar 50%. U wilt dat bedrag in de toekomst zelfs nog verder verminderen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat niet om de potjes die wij ooit beschikbaar hebben gesteld. Via de Wet uitkering wegen is er een hele grote pot geld voor infrastructuur naar de gemeenten gedecentraliseerd. Nu is het aan de gemeenten om prioriteiten te stellen. Zij kunnen er zelf voor kiezen om dat geld te gebruiken voor fietsvoorzieningen of fietsstroken. Het behoort lang niet altijd veel geld te kosten. Het is echter heel slecht, als de rijksoverheid elke keer weer wordt gevraagd om daar extra middelen voor neer te leggen. In het kader van de decentralisatie van de infrastructuur is afgesproken dat de gemeente verantwoordelijk is voor het gemeentelijk wegennet en de provincie voor het provinciale wegennet. En de fietspaden behoren een onderdeel van die wegennetten te zijn.

Het call-a-car-systeem draag ik een zeer warm hart toe; waar wij het kunnen ondersteunen, zullen wij dat zeker niet laten. Het is een interessant instrument, dat ook steeds meer gebruikt zal worden. Ik ben het met de heer Pitstra eens dat dit in de stedelijke gebieden zeker een heel aantrekkelijk alternatief kan zijn.

Ik kom toe aan een aantal opmerkingen in de richting van mevrouw Tiesinga. Het spijt mij dat ik niet concreter kan zijn over de verkeersongevallencijfers. Het lastige is dat de complete cijfers van vorig jaar nog niet bekend zijn; de cijfers van het CBS komen pas in april 1995 naar buiten. We kennen alleen de voorlopige cijfers over de eerste negen maanden, en daar zien we een lichte daling. De definitieve cijfers

hebben we, zoals gezegd, nog niet, en daar moeten we op wachten. Met mevrouw Tiesinga maak ook ik mij enige zorgen over het feit dat de cijfers zich stabiliseren en misschien, als we niets doen, weer gaan stijgen.

Ik proef uit de woorden van mevrouw Tiesinga dat zij enthousiaster is dan ik over de regel dat fietsers van rechts voorrang hebben. Ik ben daar al een paar jaar erg ongerust over en ik blijf dat, zolang we in dit land nog behoorlijk wat kruisingen hebben, die gewoon onveilig zijn. Je moet eerst die kruisingen aanpakken, voordat je de fietsers van rechts voorrang geeft. Het gemak waarmee gezegd wordt dat dat op de rotondes ook is gedaan! Ten eerste zijn er op die rotondes in eerste instantie behoorlijk wat ongelukken gebeurd, maar ten tweede betrof dat auto's die voorrang kregen op de rotondes. Bij het aanleggen van de mini-rotondes hebben we in de infrastructuur rekening gehouden met het andere verkeer. Overigens zijn ook daarmee veel fouten gemaakt in het verleden. Er zijn nogal wat mini-rotondes aangelegd, die uitermate gevaarlijk zijn. Via handboeken hebben wij daar prachtige voorbeelden van gegeven, maar het is niet allemaal even prachtig uitgevoerd. Er zijn dus ook voorbeelden van rotondes, waarop relatief veel ongelukken zijn gebeurd. Nogmaals, de fietser is een zwakke weggebruiker, die je behoort te beschermen. Ik vind het te makkelijk om alleen maar via voorlichting of via aanpassing die verkeersregel zo te wijzigen, omdat ik denk dat daarmee teveel risico's gelopen worden. Ik denk dat het op dit moment onverantwoord is.

Zoals mevrouw Tiesinga al zei, zijn in het begin van de negentiger jaren gesprekken gevoerd over de verkeerseducatie tussen mijn voorganger en de toenmalige verantwoordelijke bewindspersoon. Het resultaat daarvan is dat het in het voortgezet onderwijs niet als een verplicht afzonderlijk vak in het lesrooster is opgenomen, maar de kerndoelen uit de basisvorming leveren wel degelijk een mogelijkheid om het in een aantal vakken onder te brengen. Daarna zijn er overigens wel een aantal landelijke en regionale activiteiten ontwikkeld om scholen te motiveren, te stimuleren en te ondersteunen bij de verkeerseducatie. Er zijn projecten geweest, gericht op materiaalontwikkeling, kennisoverdracht en

netwerkvorming, waarvan ik op een aantal scholen iets heb gezien. Het is natuurlijk niet overal opgepakt; dat ligt heel vaak aan de motivatie van leraren. Maar nogmaals, het is niet als een verplicht vak opgenomen, en ik constateer dat een meerderheid in de politiek zich daarvoor heeft uitgesproken. We moeten wel proberen te blijven stimuleren dat het binnen een aantal kerndoelen in het onderwijs wordt opgenomen.

Ik ben er eerlijk gezegd niet zo voor, bij de premieheffing dingen te doen die eigenlijk als belasting moeten worden beschouwd. Het daarbij betrekken van het aspect van de handhaving gaat me al helemaal te ver, omdat politiezorg een primaire overheidstaak is. We kijken nu naar de educatie, maar je kunt de verzekeraars daar niet toe verplichten, je kunt ze hoogstens overhalen om dat te doen. Dan moet het ook op zijn effectiviteit beoordeeld worden, en daarom bekijken wij nu, wat het effect is van de extra theorielessen, dat wil zeggen educatie, voor jonge automobilisten. Als het werkelijk werkt, ben ik er zelfs van overtuigd dat ook de verzekeraars geïnteresseerd zijn om daar iets aan te doen. Uiteindelijk is het doel van een verzekeraar natuurlijk toch, zo min mogelijk risico te lopen. Als hij dat risico kan verkleinen door mensen beter opgeleid de weg op te krijgen, zal hij daar zeker aan mee willen werken, maar dan moet het wel aangetoond worden. Dat is nu eenmaal zo, het blijven commerciële mensen.

Mevrouw **Tiesinga-Autsema** (D66): Over het vorige onderwerp: het is natuurlijk een democratische beslissing dat verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs niet tot de kerndoelen behoort, maar als het gaat om het basis- en speciaal onderwijs, waarbij het wel is opgenomen en waaraan ook gesleuteld dreigt te worden door de hoeveelheid lessen, hoop ik dat de minister zich sterk wil maken bij haar collega van Onderwijs om te bereiken dat dat zo blijft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat een belangrijk onderdeel van de maatschappijvorming binnen het basisonderwijs. Overigens is dat de laatste jaren al een heel stuk verbeterd in vergelijking met dat vreselijk ouderwetse verkeersdiploma dat ik ooit nog heb moeten

## Jorritsma-Lebbink

halen, waarvan ik echt niet het gevoel heb dat het enige bijdrage heeft geleverd aan veilig gedrag van mijn kant op de weg! Ik geloof dat dat op dit moment aanmerkelijk praktischer en beter gebeurt. Ik denk aan verkeersveilige routes, die aangeven hoe kinderen veilig naar school kunnen gaan, aan het leren omgaan met verkeer, dat op de basisscholen veel beter gaat dan een aantal jaren geleden. Dat moeten we zeker behouden.

Ik kom toe aan de voorbereiding op het voorzitterschap. Op dit moment zitten we in de fase van de ambtelijke consultatie van een aantal Europese landen. Dan gaan we bekijken, welke onderwerpen voor ons kansrijk zijn. Te denken valt aan telematica en duurzame veiligheid. Mocht er overigens in 1997 nog niets besloten zijn over de Europese ontwerprichtlijnen voor een maximaal toelaatbaar alcoholpromillage, dan denk ik dat dat onderwerp in elk geval tijdens het Nederlands voorzitterschap aan de orde moet worden gesteld. De richtlijn voor snelheidslimieten hoort daar net zo goed bij. Ik hoop overigens dat ze eerder afgehandeld zullen zijn dan tijdens het Nederlandse voorzitterschap.

Mevrouw Tiesinga heeft nog een vraag gesteld over de kosten en de baten van de verkeersonveiligheid. In 1986 is door McKinsey berekend dat de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid 6 mld. zouden zijn. De SWOV komt tot een hoger bedrag, namelijk 9 mld., waarbij overigens ook de kosten ter bestrijding van de verkeersonveiligheid zijn meegeteld, ter grootte van 2 mld. McKinsey heeft die kosten buiten beschouwing gelaten. Ieder slachtoffer dat wordt bespaard, betekent natuurlijk naast vermindering van menselijk leed ook een vermindering van de kosten en kan dus uitgelegd worden als maatschappelijke winst. Precieze berekening van de kosten van slachtoffers is wel moeilijk, omdat dit wordt bepaald door vele factoren, waaronder het soort letsel. In 1995 zal door de SWOV een herhaling van het McKinsey-onderzoek plaatsvinden, welk onderzoek van start zal gaan in het tweede kwartaal van dit jaar. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de afzonderlijke kostenfactoren, zoals door mevrouw Tiesinga aangehaald.

De heer Talsma vroeg naar de PKB-HSL en de aanleg van die HSL in 2003-2005. Ook dat heeft niet alleen met geld te maken. Het is bepaald niet zo dat we die planning op dit moment maken aan de hand van de beschikbare middelen. Als de PKB is geaccepteerd, zal het tracé besluit nog moeten worden gemaakt, wat een half jaar ~~duurt~~ duurt. Verder is het zo dat, als we met de Belgen praten, we ook over de financiële planning moeten gaan praten, want ook zij zullen weer aan de andere kant van de grens een spoorweg aan moeten leggen. Je kunt dan wel in Nederland beginnen, en mijn intentie is om het noordelijke deel het allereerste te doen, omdat mij dat het meest urgent lijkt, en dan naar het zuiden af te zakken. Afhankelijk van de afspraken die we met België maken, moeten we ervoor zorgen dat we de aansluiting op het Belgische deel van die spoorweg snel kunnen maken. Maar nogmaals, dat heeft niet alleen met geld te maken.

Voorzitter! De NS moeten een renderend bedrijf worden en dat zal ook gebeuren. In de commissie-Wijffels is afgesproken dat het deel voor de infrastructuur uit de totale kosten van de NS wordt gehaald. De zorg voor de infrastructuur is een overheidstaak. Dat geldt voor wegen, voor vaarwegen en dus ook voor spoorwegen. De NS hoeven niet meer te investeren in onderhoud en aanleg van de infrastructuur.

De exploitatie moet echter dekkend zijn. Wij weten uiteraard dat er onrendabele lijnen zijn. Ik ben het overigens met de heer Pitstra eens dat het voor de NS ook van belang is dat de "haarvaten" in stand blijven. De NS kunnen niet met alleen een verwijzing naar het te lage aantal reizigers voorstellen om een bepaalde lijn te schrappen. Ook de consequenties voor het gehele net moeten in de afweging betrokken worden. Het kan bijvoorbeeld gaan om passagiers die in Winterswijk beginnen en in Amsterdam eindigen. Ik ben mij ervan bewust dat dit een tamelijk moeilijke discussie is. Als de rijksoverheid vindt dat een lijn die de NS willen opheffen, gehandhaafd moet worden omdat er een maatschappelijk belang mee gediend wordt, moet de overheid een contract met de NS ter zake sluiten. De NS moeten echter zoveel mogelijk binnen de eigen verantwoordelijkheid een compleet net in

stand houden. Het is niet de bedoeling van de NS om uitsluitend een intercitynet over te houden. Daarover hebben wij inmiddels goede afspraken gemaakt. De missie van de NS is het vervoeren van reizigers per trein door het gehele land.

Ik ben het met de heer Talsma eens dat, waar mogelijk, ongelijkvloerse kruisingen moeten worden aangelegd. Helaas is het niet mogelijk alle knelpunten tegelijk aan te pakken. Ook planologisch gezien kost het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen veel. Het vraagt veel ruimte en het is mogelijk dat een oplossing een gemeente niet goed uitkomt. Veel spoorlijnen lopen dwars door steden en dat is ook de aantrekkelijkheid ervan. Midden in de stad is vaak een station ± dat is zeer praktisch, want daar wonen veel mensen dichtbij ± maar dat heeft wel gevolgen voor de investeringen. Kiezen voor ongelijkvloerse kruisingen betekent dus dat er op andere terreinen minder mogelijk is. Wij moeten wellicht nog even accepteren dat er op een aantal plaatsen gelijkvloerse kruisingen zijn en dat heeft gevolgen voor de snelheid.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik pleit er niet voor, binnen een zeer korte tijd alle gelijkvloerse kruisingen te vervangen. Mijn hoofdpunt is dat wij vanaf vandaag onze investeringen doen in het licht van de toekomstige eisen. Er mogen geen locomotieven worden aangeschaft die niet geschikt zijn voor de nieuwe snelheid en geen baanverbeteringen worden aangebracht die niet gericht zijn op de toekomst. Als ik ervan overtuigd kan zijn dat dit gebeurt, ben ik tevreden. Ik besef heel goed dat er tekorten van miljarden zijn. Daar voel ik ook erg in mee. Het gaat mij erom dat de planning op de toekomstige eisen gericht is en daar ben ik nog niet geheel gerust op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal mijn uiterste best doen om misinvesteringen bij de spoorwegen te voorkomen.

Voorzitter! Ik zal graag schriftelijk reageren op het idee van de heer Talsma over het "boogje" in Utrecht. Ik ken dit plan niet, dus ik zal dit eerst nader moeten bestuderen. Ik kom er echter graag op terug.

De beraadslaging wordt gesloten.

## Jorritsma-Lebbink

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met wetsvoorstel 23840 te hebben kunnen verenigen.

Dan zijn we nu na een lange en vruchtbare zitting aan het einde van de behandeling van deze wetsvoorstellen gekomen. Ik wens u allen wel thuis, helaas met de mededeling dat de laatste trein inmiddels is vertrokken.

Sluiting 23.47 uur

### Besluiten en ingekomen stukken

#### Lijst van besluiten:

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:  
28 februari 1995

Wijziging van de Wet assurantiebemiddelingsbedrijf (23577);

Wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie en enige andere wetten (deeltijd en anciënniteit) (23764);

Wettelijke grondslag wijziging bezoldiging rechterlijke ambtenaren per 1 april 1993 (23826);  
4 maart 1995

Aanvulling van bepalingen in de Grondwet inzake de verkiezing van de Tweede Kamer en de Eerste Kamer der Staten-Generaal, de provinciale staten en de gemeenteraden, in verband met tijdelijke vervanging van een lid wegens haar zwangerschap en bevalling (23798);

Verandering in de Grondwet strekkende tot het doen vervallen van de additionele artikelen die zijn uitgewerkt (23799);

Verandering in de Grondwet van de bepalingen inzake veranderingen in de Grondwet (23800);

Verandering in de Grondwet van bepalingen inzake de verdediging (23802, R1507);

Verandering in de Grondwet strekkende tot het doen vervallen van de additionele artikelen betreffende Koninkrijksaangelegenheden die zijn uitgewerkt

(23803, R1508);  
7 maart 1995

Wijziging van enkele onderwijswetten in verband met de budgettering van ten laste van het Rijk komende werkloosheidsuitkeringen of herplaatsingswachtgelden in het onderwijs, alsmede de instelling van een participatiefonds ten behoeve van de beheersing van de werkloosheidsuitkeringen of herplaatsingswachtgelden (budgettering wachtgelden en instelling participatiefonds) (23693);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen door de vaste commissie voor Wetenschapsbeleid en Hoger Onderwijs te doen plaatsvinden op:  
28 februari 1995

Wijziging van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek en de Wet op de studiefinanciering inzake verlenging cursusduur technische opleidingen en opleidingen op het gebied van landbouw en natuurlijke omgeving in het wetenschappelijk onderwijs (23703);  
de vaste commissie voor Financiën te doen plaatsvinden op:  
28 maart 1995

Wijziging van de Comptabiliteitswet verband houdende met onder andere de introductie van agentenschappen, de integratie van de begrotingsartikelen "personeel" en "materieel" en een nadere aanpassing van de financiële verantwoordingsprocedure (zesde wijziging van de Comptabiliteitswet) (23796);

de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat te doen plaatsvinden op:  
20 juni 1995

Aanvulling van bepalingen in de Grondwet inzake de verkiezing van de Tweede Kamer en de Eerste Kamer der Staten-Generaal, de provinciale staten en de gemeenteraden, in verband met tijdelijke vervanging van een lid wegens haar zwangerschap en bevalling (23798);

Verandering in de Grondwet strekkende tot het doen vervallen van de additionele artikelen die zijn uitgewerkt (23799);

Verandering in de Grondwet van de bepalingen inzake veranderingen in de Grondwet (23800);

Verandering in de Grondwet van bepalingen inzake de verdediging (23802, R1507);

Verandering in de Grondwet strekkende tot het doen vervallen van de additionele artikelen betreffende Koninkrijksaangelegenheden die zijn uitgewerkt (23803, R1508).

#### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Wijziging van de Wet assurantiebemiddelingsbedrijf (23577);

Wijziging van de Wet op de kansspelen in verband met het instellen van een College van toezicht op de kansspelen (23605);

Wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 in verband met de wijziging van en de invoering van vereenvoudigingsmaatregelen in de Zesde Richtlijn (23677);

Regelen met betrekking tot de vervaardiging, het in de handel brengen en de in-, uit- en doorvoer van bepaalde chemicaliën ter voorkoming van misbruik (Wet voorkoming misbruik chemicaliën) (23779);

Gemeentelijke indeling van het tot de provincie Flevoland behorende zuidelijke deel van het IJsselmeer en opheffing van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (23816).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, ten geleide van het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid "Hoger onderwijs in fasen" (griffiennr. 114795.1);

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, inzake voornemen tot verlenging looptijd van de op 27 september 1990 te Washington tot stand gekomen Multilaterale Overeenkomst inzake de exploitatie van het Caraïbische Centrum voor Epidemiologie (Trb. 1992, 153) (griffiennr. 114765);

een, van alsvoren, houdende mededeling inzake het op 12 september 1994 te Kopenhagen tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Wereldgezondheidsorganisatie inzake de Eenheid in Bilthoven van het Regionaal Bureau voor Europa van