

## Voorzitter

De **voorzitter**: De interpellatie zal verder volgens de regelen van het Reglement van Orde worden afgewikkeld.

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 1996 (24400-XII);**

- **Wijziging van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24307);**

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1996 (24400-A);**

- **Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24312).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! "De automobieliteit groeit, een verkeersinfarct dreigt. Auto's die kilometers lang bumper aan bumper staan, zijn een bekend beeld geworden. Ik hoop u er niet van te overtuigen dat er echt iets moet gebeuren. Wij moeten er echt voor zorgen dat op z'n minst onze belangrijke economische centra bereikbaar blijven." Dat is een citaat van niemand minder dan de minister van Verkeer en Waterstaat uit het januarinummer van Profiel Magazine, een kwartaaluitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De minister wijst er in het geciteerde artikel op dat wij samen zullen moeten werken aan het beheersbaar houden van het fileprobleem. Hoe doen wij dat? Welke direct uitvoerbare plannen hebben wij daarvoor, zonder dat lange procedures zorgen voor vertraging? Die vertraging kan immers aanmerkelijk zijn.

Uitvoering van plannen voor infrastructuur kost veel geld. Het is dan ook een schril gegeven dat in het paarse regeerakkoord een bezuiniging van 1 mld. is ingeboekt voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het komt ook vreemd over dat er in 1995 sprake was van

een onderuitputting van 500 mln. omdat er niet voldoende plannen "uitvoeringsgereed" waren. Voor 1996 zal het wel niet anders zijn. Natuurlijk is ook de CDA-fractie van mening dat er keuzen moeten worden gemaakt, keuzen voor openbaar vervoer en goederenvervoer via water en per spoor. De zorg voor ons milieu en alles wat daarmee samenhangt, vraagt daar zeker om.

De vraag naar vervoer zal toenemen. Alleen al de groei van het wegvervoer in Europa tot 2010 zal naar verwachting 30 tot 60% bedragen. Dat zal, als er niet wordt ingegrepen, tot nog grotere problemen leiden op de Europese verkeerswegen. Enkele landen, zoals Zwitserland en Oostenrijk, hebben hun maatregelen, met name voor het transitoverkeer, al getroffen. Het is goed dat ook in Europees verband wordt nagedacht over de fileproblematiek. De CDA-fractie verneemt gaarne van de minister welke initiatieven worden genomen om in Europees verband te werken aan het beheersbaar houden van de fileproblematiek en op welke wijze hier uitvoering aan kan worden gegeven.

Gelet op het milieu is de CDA-fractie van mening dat extra moet worden geïnvesteerd in vaarwegen en spoorwegen. Alleen al om het extra goederenvervoer te kunnen opvangen, is dat noodzakelijk. Dat is voor ons een reden om onze steun te verlenen aan de aanleg van de Betuwespoorlijn. Maar ook in de weginfrastructuur zal moeten worden geïnvesteerd, zeker ook om onze economische centra bereikbaar te houden en de achterlandverbindingen open te houden. De Tweede-Kamerfractie van het CDA heeft bij de begrotingsbehandeling een versnellingsplan ingediend voor de aanleg van infrastructuur ter bestrijding van files, met als titel "Van 2x2 naar 2x3". Het plan bepleit een versnelling van de uitvoering van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport, het MIT, zeker voor de zogenaamde achterlandverbindingen en de niet-achterlandverbindingen waarvoor reeds een tracébesluit is genomen.

Het CDA steunt met kracht de maatregelen van de minister om de bestaande infrastructuur beter te benutten, zowel op de weg en het water als op het spoor. Maatregelen

als verkeersscheiding via doelgroepenstroken en bestemmingsverkeer zijn daarbij van belang. In het CDA-plan wordt een gericht actieprogramma bepleit voor de achterlandverbindingen, waarbij binnen een tijdsbeslag van 10 jaar ± na planvoorbereiding geheel afgerond in 2010 ± de hoofdtransportassen worden opgewaardeerd van 2x2 naar 2x3. Uitgegaan wordt van een vergroting van het bouwtempo van circa 1 mld. ± het huidige programma ± naar 1,5 mld. per jaar. Dit zou neerkomen op een behoefte aan extra financiële middelen van 0,5 mld. per jaar over een periode van tien jaar. Realisatie van het in het MIT opgenomen bouwprogramma zou daarmee met vijf jaar worden versneld, namelijk van 2015 naar 2010. In het plan wordt aangegeven dat de extra financiering onder meer gevonden kan worden in de opbrengsten uit de verkoop van staatsdeelnemingen. Het plan van de Tweede-Kamerfractie van het CDA is uiteraard aan de orde geweest tijdens de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer en de minister is er toen al op ingegaan. De CDA-fractie in de Eerste Kamer stelt het echter op prijs als de minister ook in deze Kamer haar visie, misschien inmiddels bijgesteld, op dit plan geeft.

Het is al eerder opgemerkt dat de procedures voor daadwerkelijke uitvoering van infrastructuurprojecten lang duren, te lang naar onze opvatting. Er zijn voorbeelden bekend van projecten zoals wegomleidingen waarvan de financiering reeds rond is, maar die niet kunnen worden uitgevoerd doordat nog Tracéwet/MER-procedures moeten worden doorlopen, en die duren lang. Er moet niet onderschat worden wat deze procedures vragen aan menskracht en financiële middelen. Daaronder zijn projecten die reeds in vigerende bestemmingsplannen zijn opgenomen, maar toch nog vallen onder in latere wetgeving opgenomen procedures. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen grote en kleine projecten. Vooral kleine projecten binnen een of enkele gemeenten zouden een vlottere en snellere procedure moeten volgen.

Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat er gedacht wordt aan het afschaffen van MER-procedures waar zij niet nodig zijn.

## Baarda

Deze gedachte ondersteunen wij graag. Natuurlijk moet hierbij de nodige zorgvuldigheid in acht worden genomen, zeker voor de milieucomponent. Verder is er nog de Europese wetgeving waaraan wij dienen te voldoen. Als ik goed ben geïnformeerd, wordt dit jaar de Tracawet geëvalueerd. De CDA-fractie dringt er bij het kabinet op aan, deze evaluatie te gebruiken om de procedures kritisch te bezien en waar maar enigszins mogelijk te bekorten. Ook wij hechten aan inspraak en maatschappelijk draagvlak, uiteraard met mogelijkheden voor beroepsprocedures, die wij al jaren kennen in de ruimtelijke ordening. Er moeten echter wel op tijd knopen worden doorgemaakt en besluiten worden genomen.

De Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid heeft een rapport uitgebracht over grote projecten. In een reactie op dit rapport heeft het kabinet meegedeeld de voorbereiding van grote projecten beter te willen structureren, waarbij tevens wordt ingezet op het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak door een open voorbereidingsproces. Vermindering van maatschappelijke weerstand in combinatie met moderne wetgeving moet dan leiden tot een snellere besluitvorming. Hoe geef je dit nu handen en voeten? Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

De CDA-fractie maakt zich zorgen over de financiering van de grote infrastructurele projecten. Tijdens de behandeling van de partiële herziening van het SVV 2 heb ik daar ook over gesproken en mijn fractievoorzitter heeft het aan de orde gesteld in de algemene politieke beschouwingen. De minister ging tijdens de behandeling van het SVV 2 wel erg snel door de bocht door op te merken dat alles betaald zal worden uit het FES, ook eerst de private financiering. Hoe wordt het FES echter gevoed en wat wordt eruit betaald? De laatste vraag klemmt te meer nu is besloten dat ook andere activiteiten dan aanleg van infrastructuur uit het FES zullen worden gefinancierd. De CDA-fractie wil opnieuw pleiten voor een financieringsplan voor infrastructuur, ook na 2000. Ook tegenslagen moeten worden gefinancierd, zoals de recentelijk in persberichten genoemde 3 mld. extra voor Betuwelijn en HSL ten behoeve van het bouwen van nieuwe bovenleidin-

gen met een sterk verhoogd voltage. Twee van mijn partijgenoten in de Tweede Kamer hebben er inmiddels vragen over gesteld en ik ben er zeker van dat ook de heer Talsma straks hierover zal spreken.

Ik sprak reeds over het belang van goederenvervoer over water. Met verbazing hebben wij kennis genomen van een brief van het Centraal overleg vaarwegen van 26 januari over de Zuid-Willemsvaart. Hierin maakt het COV melding van een brief waarin de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat van de directie Noord-Brabant uitspreekt dat de werkzaamheden ter verbetering van de Zuid-Willemsvaart tot nader order worden stopgezet. Het COV wijst erop dat bij stopzetting van de verruiming van de Zuid-Willemsvaart op termijn circa 5 miljoen ton vervoer van het water naar de weg wordt overgeheveld, hetgeen strijdig is met het beleid ter stimulering van vervoer over water. Wil de minister aangeven op welke wijze de werkzaamheden aan de verruiming van de Zuid-Willemsvaart zullen worden gecontinueerd? Nog breder: welke mogelijkheden ziet de regering voor intensivering van het transport over water?

Inmiddels heeft de Tweede Kamer, na een moeizame discussie in drie ronden, ingestemd met de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, en wel nadat de minister in een brief van 15 december 1995, stuk 18986, nummer 30, de Tweede Kamer op een aantal punten was tegemoetgekomen. Het is niet mijn bedoeling, in de Eerste Kamer de discussie over te doen. Ik maak slechts een enkele opmerking. In de genoemde brief schrijft de minister dat met voortvarendheid zal worden gewerkt aan de uitwerking van het contract in wet- en regelgeving. Betekent dit dat voor het contract met de NS nog wettelijke goedkeuring is vereist? Zo niet, wat wordt dan verstaan onder uitwerking in wet- en regelgeving?

Terecht is in de Tweede Kamer veel aandacht besteed aan de zogenaamde onrendabele lijnen. Goed functionerend openbaar vervoer dient beschikbaar te zijn voor de stedelijke gebieden, maar moet ook op het platteland aanwezig zijn. Terugdringing van de automobiliteit is vrijwel alleen mogelijk door bevordering van het openbaar vervoer. In de brief van 15 december schrijft de minister, ten zeerste te

hechten aan een maatschappelijk verantwoorde omgang met onrendabele vervoersdiensten en aan kwalitatief verantwoord openbaar vervoer in regio's en stadsgewesten. De CDA-fractie onderschrijft dit. Hoe wordt daar echter uitvoering aan gegeven?

In dezelfde brief schrijft de minister dat de overheid alternatieven moet bezien, passend in een optimale regionale dienstverlening en gebruik makend van het aanbestedingsinstrument. Een motie van mijn partijgenoot Reitsma over het aanbesteden van lijnen is in de Tweede Kamer aangehouden, omdat de kwestie daar nog nader aan de orde komt. Toch vragen wij ons af of aanbesteding een goed instrument is om onrendabele lijnen in stand te houden. Hier ligt een duidelijke verantwoordelijkheid voor de rijksoverheid en de NS. Handhaving van openbaar vervoer, ook op het platteland, moet uitgangspunt zijn van de nog te voeren discussie. Voor dat openbaar vervoer op het platteland spelen spoorlijnen een belangrijke rol. Handhaving daarvan moet het uitgangspunt zijn. Aandacht dient er ook te zijn voor de reistijd met het openbaar vervoer van en naar stations. Door allerlei maatregelen, onder andere voor wegwerkzaamheden en verkeerssituaties, dreigt de reistijd zeer hoog te worden, hetgeen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer niet bevordert. Openbaar vervoer uitgaande van de deur-tot-deurbenadering vraagt dan ook om meer investeringen.

Zoals bekend zijn er veel klachten van reizigers over vertragingen van treinen. Ik zal ze niet allemaal opnoemen. Een voorbeeld van vorige week is duidelijk. Een aantal gemeentebestuurders was met de trein vanuit Leeuwarden/Groningen op weg naar Den Haag voor een belangrijke bespreking. In Den Haag zijn zij echter niet aangekomen. Wel hebben zij ten gevolge van een stroomstoring een tijdlang doorgebracht in een stilstaande trein ergens in het open veld. In het treinstel was geen conducteur aanwezig en de deuren zaten op slot. Dringende boodschappen konden niet worden afgegeven. Uiteindelijk in Amersfoort aangekomen werd een bon voor een gratis frisdrank voor het ongemak verstrekt, geldig tot en met 31 december 1995, dus verlopen. Ik vraag mij af van welk vervoermiddel

## Baarda

deze gemeentebestuurders bij hun volgende reis naar Den Haag gebruik zullen maken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik stond vorige week vrijdagavond met mijn auto op de Afsluitdijk stil in een sneeuwstorm. De telefoon deed het niet doordat het GSM-net daar niet goed functioneert. Ik was dus slecht bereikbaar. Wat denkt u dat de volgende keer mijn keuze zal zijn?

Ik vind dat wij ervoor moeten oppassen, zulke voorbeelden als u geeft, als algemeen voorbeeld voor het openbaar vervoer te gebruiken. Dat gebeurt mij te vaak en de auto is ook niet altijd betrouwbaar.

De heer **Baarda** (CDA): Dat heeft de minister mij ook niet horen zeggen, maar het gebeurt te vaak. Dat is het punt. Wanneer wij uitgaan van klantvriendelijkheid in het openbaar vervoer, moet er dus nog wel iets gebeuren. Ik spreek de minister niet hierop aan, want ik weet dat ik hiervoor bij de Nederlandse Spoorwegen moet zijn, maar ik wil toch gezegd hebben dat er verbetering moet optreden.

Stimulering van het gebruik van de trein is noodzakelijk en vraagt, zoals ik al zei, om een klantvriendelijke houding. Is dat wat de minister bedoelt als zij in de meer genoemde brief schrijft over consumentenbescherming?

Voorzitter! Vele grote projecten zijn in voorbereiding en naar andere worden studies verricht. Zo is onlangs een concept-plan Kustlocatie Hoek van Holland-Scheveningen verschenen: kosten 17 mld. Voor de civiele techniek is het een prachtig plan. Voor de Nederlandse waterbouwkunde zou dit stimulerend kunnen zijn. Maar hoe past zo'n plan nou in de prioriteitsstelling die de minister aankondigt op blz. 23 van de begroting? De CDA-fractie heeft alle begrip voor de moeilijke situatie, door onder meer toenemend ruimtegebrek waarin de glastuinbouw in het Westland is komen te verkeren, maar zij vraagt zich werkelijk af of nu industrievestigingen en woonlocaties moeten worden geschapen voor de kust. Dat zou immers ook meer verkeer aantrekken en de Randstad nog meer onbereikbaar maken.

Voor nieuwe bedrijfslocaties zou naar onze mening ook kunnen worden gekeken in oostelijke en noordelijke richting, zoals Flevoland

en de drie noordelijke provincies. Daarvoor is ook goede infrastructuur nodig. In dat verband heb ik vorig jaar bij de begrotingsbehandeling gepleit voor de planvoorbereiding van de Zuiderzeespoorlijn; een belangrijke railverbinding van de Randstad via Noord-Nederland naar Duitsland en Scandinavië. Mede met steun van Duitsland is de Zuiderzeespoorlijn door de Europese Unie opgenomen in het Europese netwerk van spoorlijnen. In de Tweede Kamer is onlangs ook gepleit voor de Zuiderzeespoorlijn. Dit heeft geresulteerd in een door de Tweede Kamer aanvaarde motie van het lid Verbugt c.s. De Tweede Kamer is ook van mening dat de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn een belangrijke bijdrage kan leveren aan de economische groei van Noord-Nederland en zij wijst erop dat het belang van deze verbinding, als schakel in de railverbinding Randstad - Noord-Nederland - Noord-Duitsland - Scandinavië, Europees wordt onderkend. Bij de opvatting van de Tweede Kamer dat de aanleg van dit project wenselijk en nodig is en bij de uitnodiging aan de regering om voorbereidingen te treffen om de realisatie van de Zuiderzeespoorlijn op middellange termijn mogelijk te maken, wil de CDA-fractie in de Eerste Kamer zich gaarne aansluiten. Op welke wijze en binnen welke termijn zal de regering uitvoering geven aan de motie-Verbugt c.s.? Gaarne krijg ik hierop een reactie van de minister.

Voorzitter! Tijdens de behandeling van de PKB Schiphol hebben wij uitvoerig gesproken over de prognoses waarop de PKB is gebaseerd en de verschillen met de werkelijke, veel hogere, groeicijfers. De minister heeft toen toegezegd, daarover nadere schriftelijke informatie aan de Kamer te zullen verstrekken. Wanneer mogen wij deze informatie verwachten? Ik vraag dit omdat inmiddels ook de cijfers over 1995 bekend zijn. Volgens het dagblad Trouw van 22 december jongstleden bedroeg het aantal passagiers in 1995 25,3 miljoen; een groei van 7,7%. Volgens de prognoses van de Rijksluchtvaartdienst, die uitgaat van een groei van 3,5% per jaar, zou Schiphol in 2003 26,5 miljoen passagiers moeten verwerken. Nu is intussen wel duidelijk dat dit aantal al in 1996 zal worden gehaald.

Op blz. 26 van de begroting staat aangegeven dat het kabinet in 1995 een standpunt zal innemen over de nota Regionale luchthavenstrategie (Relus). In het MIT staat op blz. 33, dat medio 1995 de nota Relus is verschenen met als algemene beleidslijn een terugtrekkende overheid uit exploitatie- en bestuurlijke verhoudingen van regionale luchthavens. Tijdens de begrotingsbehandeling halverwege november in de Tweede Kamer blijkt dat de nota nog steeds niet is verschenen. De minister zegt in de Tweede Kamer dat ernaar wordt gestreefd, de nota Relus nog voor het kerstreces toe te zenden. Maar we hebben nog steeds geen Relus. Waar zit dit op vast en wanneer mogen we het verschijnen van de nota verwachten? De regionale luchthavens mogen nu toch wel eens weten waar ze aan toe zijn. Ik zeg dit te meer omdat in Limburg al heel lang gewacht wordt op een beslissing over de aanleg van de oost-westbaan op de luchthaven Maastricht-Aken. Uit recente berichten is opnieuw gebleken dat deze luchthaven zonder oost-westbaan geen overlevingskansen heeft. Als de nieuwe landingsbaan er niet komt, zo wordt gesteld, zal het Limburgse vliegveld zo goed als zeker zijn poorten moeten sluiten. Wil de minister concreet aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitbreiding van de luchthaven Maastricht-Aken en wanneer het aanwijzingsbesluit voor de oost-westbaan nu eindelijk mag worden verwacht?

Voorzitter! De begroting voor Verkeer en Waterstaat beslaat een heel breed terrein. Over verschillende onderwerpen heb ik niet gesproken. Ik noem bijvoorbeeld de verkeersveiligheid die voortdurend onze aandacht zal vragen omdat wij in het verkeer moeten constateren dat de veiligheid er helaas niet op vooruit gaat.

Mijn laatste punt, voorzitter, betreft de commissie-marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit (MDW) die door het kabinet is ingesteld. Met belangstelling wachten wij de resultaten van het werk van deze commissie af. Maar wij vragen nu reeds aan de minister van Verkeer en Waterstaat in hoeverre haar departement bij het MDW-project is betrokken en welke resultaten zij daarvan verwacht.

Met belangstelling wacht de CDA-fractie een reactie van de

## Baarda

minister af op deze inbreng in eerste termijn.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! In de Tweede Kamer is uitvoerig gesproken over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, waarbij nog een tussenrapport is opgevraagd, en waarover lange discussies zijn gevoerd. Ik zal het daar nu niet over hebben, maar ik wil wel dat onderwerp iets breder bezien en misschien kom ik dan ook te spreken over een enkel punt dat daarbij aan de orde is geweest.

Er is ook veel aandacht geweest voor de onrendabele lijnen. In de spoorwegterminologie heten die de perifere lijnen. Aangegeven werd dat de hoofdlijnen, het rompnets, zou blijven bestaan. Hoewel ik het belang van die perifere lijnen nadrukkelijk onderstreept, wil ik eerst de hoofdlijnen aan de orde stellen omdat ik graag hoor hoe het daarmee gaat en welke visie de minister voor de toekomst heeft. Immers, van het resultaat van die hoofdlijnen hangen de perifere lijnen af.

Het begrip privatisering kent vele interpretaties. Binnen de overheids-sfeer en wat daarmee samenhangt, is het wel eens een omstreden begrip. Ik stel vast, dat mijn fractie de privatisering van de spoorwegen, voor zover het gaat om de interne organisatie, de interne werking en de indeling van het apparaat, een heel goede zaak vindt. Men dient zich meer op het resultaat te richten dan vroeger, in een meer ambtelijke sfeer, nodig was. Daarbij wordt graag en veel gesproken over concurrentie. Er moet meer concurrentie zijn op de sporen; er moeten zelfs meer maatschappijen op worden toegelaten. Ik vind dat een wat oneigenlijke benadering. Vandaag de dag is er voor de spoorwegen al een levensgrote concurrentie die hoe dan ook veel belangrijker is dan een eventuele tweede spoorwegmaatschappij over dezelfde rails, namelijk de auto. En voor de vakantie is de concurrent de autobus of het vliegtuig. Het heeft geen enkele zin om de spoorwegen te prikkelen tot betere of goedkopere prestaties door concurrenten op de rails toe te laten. Ik zie daar alleen maar levensgrote moeilijkheden door ontstaan. Terzijde, voorzitter, wil ik

opmerken dat bij de zeer vele berichten die uit de wereld van de spoorwegen tot ons komen, er een is waarvan ik graag van de minister wil vernemen of dat een authentiek bericht is. Het gaat om het bericht dat Railned, de organisatie die het spoorwegnet rijp moet maken voor andere concurrentie op de rails, een bedrag van 3,5 mld. tot 4,5 mld. extra aan investering nodig heeft om anderen op die rails te kunnen toelaten. Indien dat bericht juist is, voorzitter, vind ik dat een volstrekt onaanvaardbare zaak. Het bevoorde-len van deze fictieve concurrentie in een tijd waarin wij elk miljard voor investering broodnodig hebben, wordt op geen enkele wijze gerechtvaardigd.

Belangrijk in de concurrentie met de auto is het psychologische effect. Ik hoef hier niet uiteen te zetten dat de auto geweldig veel voordelen heeft: je gaat van huis tot huis en je kunt vertrekken en aankomen wanneer je maar wilt. Maar het verkeer is al vastgelopen ± de heer Baarda heeft het ook al gezegd ± en over vijf jaar loopt het helemaal vast en je krijgt de automobilist alleen in de trein als er een openbaar vervoer is dat redelijk aanvaardbaar is en dat is het op dit moment niet. Wij zullen er alles aan moeten doen om het aanbod van het treinvervoer, waarbij ik vooral denk aan de snelheid, op een zodanig peil te brengen, dat de automobilist af en toe de trein zal nemen.

In marketingtermen ligt er een geweldig veld braak. De cijfers zijn natuurlijk nooit exact, maar berekend is dat nu 6% tot 8% van het personenvervoer per rail gaat en de rest vrijwel geheel per auto. Dat is voor iedere marketingexpert een geweldig terrein om zijn activiteiten te kunnen ontplooiën. Verdubbeling van de markt is daar een relatief eenvoudige zaak.

Voorzitter! De privatisering en het rendementsstreven van de spoorwegen kennen in tegenstelling tot talloze andere bedrijven ~~aan~~ beperking, namelijk de openbare taak. Toen ik dat een jaar of twee geleden zei, wees de vorige minister van Verkeer en Waterstaat mij op het liberale beginsel "vrijheid, blijheid". Ik heb toen al gezegd, dat dit bepaald niet de juiste opvatting was over het moderne liberalisme. Trouwens, Thorbecke heeft 130 jaar geleden de Staatsspoorwegen opgericht omdat onvoldoende

particulier initiatief in het gebied buiten wat wij nu de Randstad noemen aanwezig bleek, en datzelfde beginsel geldt nog steeds.

Wat is eigenlijk rendement op dit gebied? We zullen het er allemaal over eens zijn, dat een exploitatie als deze een uiterst relatieve wijze van berekenen vergt: op een inkomsten-bedrag van 4,2 mld. wordt maar liefst 2 mld. door het Rijk betaald. Ik weet wel, dat dit met een mooie term "financiële bijdrage voor openbaar railvervoer gebaseerd op de EG-verordening 1893/91" en "de bijdragen van de rijksoverheid in de infrastructuurkosten" wordt genoemd (Jaarverslag NS 1994), maar het zal iedere bedrijfseconoom duidelijk zijn dat een echte rendementsberekening rekbaar is als ongeveer de helft van de inkomsten, hoe ook gemotiveerd, uit subsidies bestaat. Wij moeten dus erg voorzichtig zijn. Rendementsberekeningen mogen niet leiden tot het sluiten van lijnen zonder meer.

Ik heb bij de behandeling van het SVV 2 met de minister van gedachten gewisseld over dat rendement. Wij hadden net het bericht gekregen, dat Railcargo ± de vrachtpoot van de spoorwegen ± op voorstel van McKinsey serieus overwoog om drie containerterminals in Leeuwarden, Almelo en Heerlen te sluiten omdat ze te veel geld kostten. Dat is net wat we niet moeten hebben, sowieso al niet als wij het goederenvervoer willen stimuleren, maar zeker ook niet op deze vlotte manier. Spoorwegvervoer is niet alleen een zaak van McKinsey; het is een zaak van openbare taken en van het Nederlandse volk. Hoewel het inderdaad drie binnenlandse terminals zijn, wil ik de minister er toch op wijzen dat in het Betuweplan 20% of 30% ook voor binnenlands vervoer bestemd was. De terminals in Leeuwarden, Heerlen en Almelo zijn dus niet zo maar weg te poetsen. Zij waren in de plannen voor de Betuwelijn inbegrepen.

Ik heb bij dezelfde behandeling erover gesproken, dat door de burgemeester van Rotterdam en de kamer van koophandel aldaar waarschijnlijk terecht ernstig werd geklaagd over het dichtslibbende vervoer. Dat ging puur en alleen over het wegvervoer. Rotterdam wilde zo graag die Betuwelijn, en wil ze dan nu ook laten zien dat over de resterende huidige capaciteit meer spoorvervoer plaatsvindt! Ik zie dat

## Talsma

helaas nog niet. Nu al zou toch een aanmerkelijke stijging te zien moeten zijn, maar bij mij komt toch enige twijfel op of dit alles wel goed wordt aangepakt. Hoe moet het straks als die Betuwelijn er voor 8,5 mld. of meer ligt, terwijl zij niet wordt gebruikt? We kunnen allemaal wel zeggen dat we ons best hebben gedaan, maar ik ben van mening dat er iets meer moet gebeuren. Ik wil niet pleiten voor een flankerend beleid, iets wat de vorige minister ook niet direct wilde, maar we kunnen het toch niet helemaal op zijn beloop laten.

Mijn eerste conclusie van dit alles is, dat de openbare taak voor het rendement gaat.

Voorzitter! Ik wil ingaan op de toekomst van het spoorwegbedrijf in Nederland en dat in het algemeen, in het licht van onze mobiliteit. De heer Baarda heeft hierover al enkele opmerkingen gemaakt en dit vraagstuk raakt ons allen zeer zwaar. De spoorwegen hadden aanvankelijk een uitstekend plan in 1988-1989, Rail 21 genaamd. De maximale snelheid voor de intercity werd op 200 km/u gesteld, er zouden tracécorrecties van bochten komen, het aantal passagiers ± dat was het uitgangspunt ± zou twee keer zo hoog worden en er zouden anderhalf keer zoveel treinen komen. Deze conceptie was gaaf, duidelijk en goed, aangepast aan de moderne ontwikkelingen in Europa.

De kostenramingen waren echter wat vreemd. Van aanvankelijk 9 mld. werden zij later op 14,5 mld. geschat en in 1992-1993 kwamen de laatste berekeningen van het plan op 21 mld. uit. Minister Maij-Weggen zei toen: "Zo ben ik niet gebouwd, en ik houd de spoorwegen aan 14,5 mld."

De spoorwegen, gewend aan het jarenlang gevoerde beleid dat het geld uit Den Haag kwam en dat zij zich daaraan hadden aan te passen, hebben helaas toen een plan opgesteld waarin de maximumsnelheid van 200 km/u verviel, waaruit de bochtcorrecties verdwenen en waarin van verdere maatregelen werd afgezien. Dat die 200 km met bijbehoren in geheel West-Europa de nieuwe aanpak was, heb ik uitgebreid besproken met de vorige minister en zij heeft dat ten slotte ook erkend. Met het uitgedede plan Rail 21 ± ik noem het Rail 20½ ± zit Nederland over 20 jaar nog steeds op een verouderd systeem. Ik sta dit niet als hobbyist te beweren; het is

het oorspronkelijke plan, tot in de details uitgewerkt, van de Nederlandse Spoorwegen zelf. Ik lees nu dan ook met intens genoegen in het beleidsplan, dat dikke boekwerk ± vier boeken en 23 deelrapporten ± over de hoge-snelheidslijn die ene zin: "de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto en het vliegtuig kan aanzienlijk verbeterd worden door de reistijd per trein sterk te bekorten". Dat is nu net wat Rail 21 oorspronkelijk wilde. Een aanzienlijke verbetering is in het Rail 20½ niet aanwezig en de reistijd wordt er niet sterk mee bekort. Waarom dan toch dit plan? Ik vermoed, dat het andere te duur is. Ik ontken dat niet. Goede waar kost altijd meer dan halve waar.

Het gekke is, dat de spoorwegen en het departement in de stukken nog steeds doen alsof beide opties nog open staan. Ik merk er in de praktijk niets van. Het enige waar men zich op richt, ook in de aanschaf van nieuw materieel, is de 160 km/u. Zo is het stroomsysteem ± de heer Baarda noemde het al ± er toch een voorbeeld van hoe slordig deze aangelegenheid is bekeken. We hebben in Nederland het oorspronkelijke Engelse systeem gelijkstroom met zeer zware kabels of stroomrails, dat in 1920 nog wel gangbaar was, terwijl toen al een nieuw systeem met wisselspanning in opkomst was. Geheel West-Europa heeft dat of schakelt daarnaar om en wij vragen ons nog af of dit eigenlijk wel moet. In dezelfde boekwerken wordt uitdrukkelijk al aangegeven, dat nu eigenlijk alles al klem zit en dat nu al treinen niet op volle snelheid kunnen komen omdat de huidige onderstations qua capaciteit het niet aankunnen. Er zal dus een grote investering nodig zijn. Een werkelijk vooruitziend beleid hakt de knoop door om systematisch om te schakelen naar die hogere stroomsoort, in de eerste plaats voor de hoge-snelheidslijn ± zoals ook al half besloten is maar toch nog niet helemaal, gezien de recente vragen aan de overzijde ± en in de tweede plaats voor het gehele spoorwegnet.

Mijn tweede conclusie in dit debat is: er moet nu een duidelijke keuze worden gemaakt om het oorspronkelijke plan Rail 21 tot leidsnoer te nemen. Als het te duur is, moet het maar een paar jaar langer duren. We moeten nu werken aan de toekomst en niet over twintig jaar. Daarbij gaat het om 200 km/u, tracécorrecties,

25.000 volt en alles zo spoedig mogelijk ± en geleidelijk ± ingevoerd, zoals de meeste buitenlandse spoorwegen dat ook doen.

Voorzitter! Mijn derde punt betreft de hoge-snelheidslijn. Daarover is al heel veel gezegd en die zie ik er ook wel komen. De discussies over de vraag of deze lijn wel nodig is, zijn gelukkig bevestigend. Maar als u mij vraagt hoe het nu staat met de aanleg van deze hoge-snelheidslijn, is mijn antwoord: ik vind het tempo veel te laag. Ik weet dat alles moeilijk ligt en dat de Belgen lastig zijn, maar zelfs dan vind ik het tempo laag.

In het beleidsplan waarover ik het had, las ik dat nadat alles in de planologische sfeer zou zijn vastgesteld ± men ging ervan uit, dat dit in de tweede helft van 1997 zou zijn voltooid ± de verwachte looptijd van de uitvoering, dus van de bouw, zesentwintig ± zeven jaar zou zijn. Ik ben op dit gebied wel een leek, maar ik zeg dan: zoiets moet sneller kunnen. Allerlei spoorwegen zijn veel sneller aangelegd, bijvoorbeeld de lijn van Madrid naar Sevilla. Die lijn is veel langer dan de lijn waarover wij het hebben. Toen die lijn werd aangelegd, werd daar de wereldtentoonstelling gehouden en daarom moest die spoorlijn snel aangelegd worden. Zij is in twee jaar klaar gekomen. Zo snel hoeven wij ook weer niet te werken. Wel wijs ik erop, dat wij aanvankelijk de hoge-snelheidslijn uiterlijk 1998 in bedrijf wilden hebben, maar nu praten wij al over 2005. Het moet sneller!

In de voorbereiding zullen ten aanzien van het tracé keuzen moeten worden gemaakt. Het genoemde dikke boekwerk was al het resultaat van een geweldige inspraakprocedure en het leidde verdere inspraakmogelijkheden in. In zekere zin was al gezegd dat de hoge-snelheidslijn over de bestaande lijn Schiphol-Leiden-Den Haag-Delft zou worden geleid. Daarmee zou het niet echt een hoge-snelheidslijn worden. Vervolgens kwam er een ander plan, dat van mijnheer Bos. Dat plan hield in dat de lijn langs de hoofd-autosnelwegen zou worden aangelegd. Dat plan is door minister Margreet de Boer van harte onderschreven en het wordt nu uitvoerig bestudeerd. Naar mijn mening zit er echter niets in de gedachte die achter dat plan zit. Dat plan houdt een beperking van de maximale snelheid in en de milieuschade ervan is op zijn minst

## Talsma

zo groot als die van andere plannen. De hinder die ermee wordt veroorzaakt voor omwonenden is ook groot. Op een dergelijk plan hoeft niet eeuwig gestudeerd te worden. Naar mijn mening moet de minister nu kiezen voor het rechtstreekse plan, dus voor de aanleg door het Groene Hart, de variant A.

Nu lees ik echter met schrik dat er opnieuw een studie wordt uitgevoerd. Die zou van korte duur moeten zijn. De bedoeling is dat men toch weer over de oude lijn wil gaan rijden. Ik ben van mening dat dit alles veel te lang te duurt. Bovendien moet de minister niet bang zijn ± dat is zij in het algemeen zeker niet ± om een keuze te doen en vervolgens de plannen door te zetten. Het hele NIMBY-begrip: not in my back-yard, brengt per definitie met zich dat je nooit iedereen voor een plan kunt winnen. Je zult dan ook een keus moeten maken, ook al wordt er vervolgens gemopperd.

Voorzitter! Ik merk in dit verband nog op, dat naar mijn mening de milieu-eisen op dit gebied, dus die met betrekking tot lawaaioverlast en dergelijke, soms worden overdreven. Dit aspect is al aan de orde geweest toen we het over de Schiphol-PKB hadden. Iedereen gaat ervan uit, dat de lijn dwars door het Groene Hart een geweldige milieuschade veroorzaakt. Men is daarom bereid om 1, 2 of 3 mld. meer uit te trekken om die schade te voorkomen. De schade die wordt veroorzaakt als men dwars door de steden rijdt, had men nog niet bekeken.

Ik poneer echter de stelling, dat het Groene Hart, niet een geweldig terrein van 30 bij 60 km hoeft te zijn. Het zou kunnen worden opgesplitst in grote en belangrijke lobben. Maar ook al zou men het Groene Hart in zijn oorspronkelijk vorm handhaven, dan is het helemaal niet zo dat een trein die door een weiland rijdt, bijzonder veel schade aanricht. Er rijdt al negentig jaar een trein door het Naardermeer en de natuur gaat daar volledig haar gang. Hoewel ik er al aan heb herinnerd, doe ik dat nog eens, misschien eindelijk: er is een trein dwars door het Groene Hart. Die trein rijdt tussen Woerden en Voorburg. Die lijn wordt zeer intensief gebruikt, maar ik heb daar nog nooit iemand over horen klagen. Het Groene Hart wordt niet aangetast als er nog zo'n lijn komt achter Zoetermeer langs.

Wat is nu zo merkwaardig? De vorige keer heb ik gezegd: de normen wil ik niet direct wegpoetsen, maar wij moeten af en toe wel toetsen. Welnu, ik lees dezer dagen met belangstelling in de Leeuwarder Courant, een krant die de minister ongetwijfeld kent, dat men in Heerenveen bezig is bewoners die langs een spoorlijn wonen te confronteren met het feit dat zij, vanwege de toepassing van decibelnormen, een wand tussen de spoorlijn en hun woningen krijgen. In de Leeuwarder Courant staat echter: "inwoners van Heerenveen die langs de spoorbaan wonen hebben zich gisteravond massaal en fel uitgesproken tegen het plaatsen van geluidschermen langs het spoor". Ze zeggen geen last van de treinen te hebben en ze willen het uitzicht uit hun woning niet missen. Als er wat moet gebeuren: isoleer dan de woningen, dat is nog een stuk goedkoper. Vervolgens zegt men dat dat isoleren ook nog 10.000 per woning goedkoper is. De inwoners vinden dat die trein gewoon bij de omgeving hoort en dat zij er niet eens iets van merken. Van de straaljagers hebben zij veel meer last. Een van de inwoners zegt: "Wij hebben nergens last van en we hoeven niets te hebben. Als het ministerie toch geld kwijt wil, laat men het dan maar aan de boeren geven." Dit is een authentiek verhaal en ik heb de indruk dat die mensen in Heerenveen niet alleen staan. Reden genoeg om in elk geval nog eens na te gaan of we af en toe niet overdreven doen.

Voorzitter! Ik kom toe aan mijn slotopmerking. De vorige keer heb ik ook al gesproken over de nieuw geconstrueerde lawaaibeperkende spoorwagons. Inmiddels heb ik begrepen dat er daar 450 van besteld zijn. Schitterend! Doorgaan op die weg. In het eerdere genoemde boekwerk lees ik, dat de isolering van spoorwegmateriaal al gauw 3 decibel of meer scheelt. Naar ik heb begrepen is elke 3 decibel een halvering of verdubbeling van het lawaai.

Voorzitter! Mijn slotconclusie is, dat de regering nu het hogesnelheidsbesluit over tracé A dient te nemen. Daarover moet zij een duidelijk uitspraak doen. Vervolgens moet zij de uitvoering met spoed ter hand nemen en ernaar streven dat de lijn alsnog in het jaar 2000 gereed komt.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dacht het vandaag kort te kunnen houden, maar als je eenmaal in de stukken duikt en door betrokkenen weer van de nodige munitie wordt voorzien en als je dan ook nog deze minister in een tv-programma hoort zeggen, dat ze met spanning uitziet naar dit debat ± dat was voor mij overigens erg verrassend ± kan ik de verleiding niet weerstaan om er toch maar stevig tegen aan te gaan. Acceptatie van fundamentele kritiek en structurele alternatieven moet het tenslotte hebben van het toujours frapper.

Uit onderzoek van de milieubeweging blijkt, dat er eigenlijk drie grote oorzaken zijn voor veel milieuproblemen. De minister van Verkeer en Waterstaat komt de eer toe direct over de eerste twee oorzaken en indirect ook over de derde te gaan. Die grote milieuvervuilers en natuurvernietigers heten: auto's, vliegtuigen en vlees.

Nu lijkt me het leuke voor een minister die deze portefeuille heeft, dat zij de oplossingen kan aandragen. Over het vliegtuig hebben we het al uitgebreid gehad bij de behandeling van de PKB Schiphol. Ons alternatief is hetzelfde als dat van de heer Talsma: de snelle trein. Niet als een toevoeging in een en-en-beleid, maar als vervanging voor met name het Europese vliegverkeer. Naast deze scherpe voorwaarde is natuurlijk de routekeuze van belang. Wat ons betreft gaat de route niet door het Groene Hart.

Vandaag wil ik het vooral over de auto hebben. Nederland wordt wel eens een fietsland genoemd, maar dat is een grote misvatting. Nederland is een autoland. Misschien zijn er hier vandaag nog mensen die daaraan twijfelen. Daarom noem ik de volgende gegevens.

Er rijden in Nederland meer auto's rond dan in India en China bij elkaar. Er rijden er in dit kleine kikkerlandje twee keer zoveel rond als in heel Afrika en zelfs twee keer zoveel als in China. Die 130 miljard autokilometers worden afgewikkeld over meer dan 100.000 km autoweg. De trein vervoert slechts 14 miljard personenkilometers over 2500 km.

Voor dit junky-gedrag ligt de Nederlander financieel krom. Voor deze heilige koe, die 57 minuten per

## Pitstra

uur stilstaat, betaalt een gemiddeld gezin aan bijvoorbeeld een Opel Vectra meer dan aan een gemiddelde hypotheek.

De grote milieuschade die autoverkeer veroorzaakt hoeft ik niet meer uitgebreid uiteen te zetten. Lees de Milieubalans van het RIVM en zelfs het MIT er maar op na. De vrijheid van autogebruik leidt tot aantasting van de vrijheid van anderen en van elementaire menselijke behoeften zoals schone lucht, leefbare straten, speelruimte voor kinderen en stilte en rust. Het leidt tot aantasting van natuurgebieden, er worden per jaar 2 miljoen vogels doodgereden en het leidt tot veel slachtoffers. Na oorlog wordt het particuliere gaspedaal wel eens de meest menonvriendelijke activiteit genoemd. Elke zeven, acht uur valt er in Nederland een dodelijk verkeersslachtoffer, elke tien minuten een gewonde; voor jongeren tussen 16 en 24 jaar is het verkeer doodsoorzaak nummer 1. Per jaar vallen er in Nederland meer dan 1000 dodelijke slachtoffers en 50.000 gewonden. Iemand heeft eens, in 1985, uitgerekend dat dit kannibalistisch vervoerssysteem wereldwijd sinds zijn intrede 25 miljoen dodelijke slachtoffers kent, waarvan in Nederland sinds 1950 80.000. Naast het menselijk leed kost dit de samenleving meer dan 9 mld. per jaar.

Ik vind het merkwaardig dat er veel mediabelangstelling is voor de stijgende criminaliteit in Nederland ± moord en doodslag maken enkele honderden slachtoffers ± terwijl dit morbide vervoerssysteem op veel minder media-aandacht mag rekenen. Wordt het niet eens tijd voor harde spotjes zoals bij alcohol, "de auto maakt meer kapot dan je lief is" of bij vuurwerk, "je bent een rund als je in een auto stunt"?

Mensen moeten dus die auto uit, maar uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat dit slechts met harde hand zal lukken. Het blijkt namelijk dat voorlichting volstrekt niet helpt. Uit een onderzoek van de sociaal-psycholoog Gerard Tertoolen, die hierop promoveerde aan de rijksuniversiteit Utrecht, blijkt dat kennis over schadelijke effecten van gedrag bij autorijden niet helpt om tot een ander gedragspatroon te komen. Tertoolen voorzag een groep automobilisten van zeer gerichte persoonlijke informatie over de gevolgen voor het milieu van hun

vervoersgedrag. Hij noteerde geen ander vervoersgedrag, maar heel andere reacties. Om de bekende cognitieve dissonantie op te lossen werd de ernst van het milieuprobleem gerelativeerd of ± dat was nog populairder ± de verantwoordelijkheid afgewenteld op anderen die nog meer zouden vervuilen. Dat is trouwens een populaire bezigheid: de boeren verwijzen naar Schiphol, Schiphol naar de automobilisten en de automobilisten weer naar de boeren. Kent de minister dit onderzoek en zo ja, welke conclusies trekt zij daaruit?

Het is mij duidelijk dat er uit een ander vaatje getapt moet worden. Naast prijsmaatregelen ± waarom wordt aan die ongunstige prijsverhouding openbaar vervoer en auto niets gedaan? ± zijn fysieke beperkingen noodzakelijk: zeer restrictief parkeerbeleid, autovrije binnensteden, 30 km binnen de bebouwde kom, snelheidsverlaging en snelheidsbegrenzers. Er zijn echter nog verdergaande maatregelen noodzakelijk, als wij in de buurt willen komen van het door ons bepleite trendbreukscenario van de milieubeweging, waarin in 2010 nog slechts 1 miljoen auto's kunnen rijden. Ik geef toe dat dit nog eens andere koek is dan de SVV 2-doelstellingen van vermindering van de groei.

### Voorzitter: Postma

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In vorige jaren bepleitte ik al de quotering van de autokilometers. Het is mij opgevallen dat nu ook vanuit de wetenschap aandacht voor dit idee is gekomen. Nog verheugender is dat de minister van VROM vorige week aan onze fractie heeft toegezegd te willen werken aan een technische studie naar de mogelijkheden. Dan weten wij tenminste waar wij het over hebben en hoe het kan. Nu hoor ik al weer allerlei mensen roepen dat dit een onzinnig idee is, dat het bureaucratie veroorzaakt en ik weet niet wat. Maar tegen die mensen zeg ik: wat met melk kan, kan met benzine ook. Nu kan het zijn dat deze minister wat is geschrokken van de toezegging van haar collega van VROM. Maar doe dat nou niet, praat er tijdens het trimuurtje nog eens over. Nog beter, zou het niet goed zijn als het ministerie van Verkeer en Waterstaat zo'n systeem zou ontwikkelen voor

het tweede grote probleem, de vliegvlagen? Er bestaat toch op haar departement zo'n creatief bureau dat nadenkt over de toekomst en wilde ideeën niet schuwt?

Ik vrees echter dat dit kabinet, trouwens net als vorige kabinetten, dit beleid niet wil. Bij het doorlezen van de stukken las ik permanent dat het verkeersbeleid gericht moet zijn op versterking van de concurrentiepositie van Nederland en dat de vrije markt het credo is. Natuurlijk wordt het milieu ook genoemd. Bij Schiphol sprak ik al over de boze fee die het sprookje van de dubbel-doelstellingen uitblies. De schizofrenie van dit departement, de dubbeldoelstelling van economie en milieu, is permanent. Uiteindelijk laat de schizofrene patiënt de economische belangen de doorslag geven, terwijl aan het milieu lippen dienst wordt bewezen. Heel duidelijk bleek dit bij het recreatief autoverkeer, trouwens ook 40%, dat niet beperkt mag worden omdat het zo'n grote economische betekenis zou hebben. In al deze discussies lijkt het mij van belang duidelijkheid te hebben over de cijfers. De minister spreekt steeds over 16% stijging van het auto-gebruik; haar partijgenoot de heer Hofstra en het CBS spreken over 28%. Kan de minister dat eens uitleggen? Ik vind dat wij overeenstemming moeten hebben over de groei en over de cijfers.

Uit onderzoek blijkt dat 40% van alle autoritjes korter is dan 5 km en dat zijn ook nog eens de meest vervuulende ritjes. Het alternatief voor de korte afstand ligt voor de hand: de fiets. Maar hoewel wij het kamerbreed ondersteunde Masterplan fiets kennen, waarin te bescheiden doelstellingen staan vermeld ± 30% meer fietsgebruik in 2010 ± wordt het fietsbeleid gedecentraliseerd. Over van alles en nog wat wordt, terecht, uitvoerig in het parlement gediscussieerd: de spoorwegen, loketten op stations, de vaarweg van Meppel naar Groningen, een carpoolstrook, een tunnel hier en daar, de perikelen bij het streekvervoer, de ontwikkelingen van het stadsvervoer, de conducteur op de trein en ik weet niet wat. Maar het alternatief voor de auto op de korte afstand; nee, daar willen wij als regering en parlement alles uit handen geven. Zowel het geld als het beleid: weg ermee. Per 1 januari verdween het fietspotje van het Infrastructuurfonds in de gebundelde

## Pitstra

doeluitkering. Garanties dat dit voor fietsbeleid wordt ingezet, kan de minister niet meer geven, zo staat in een antwoord bij de schriftelijke voorbereiding van de Tweede Kamer. In een interview in het ENFB-blad met de minister wordt deze keiharde dogmatische houding nog eens stevig uiteengezet. Een indringend advies van de Raad voor verkeer en waterstaat wordt botweg genegeerd. Dat is een landelijke raad en die denkt dat niemand anders dan het Rijk een verantwoordelijkheid heeft, zo schampert de minister. Als gemeenten niks willen doen aan dat fietsbeleid, is dat hun eigen verantwoordelijkheid; de gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het halen van de doelstellingen. Maar de Raad voor verkeer en waterstaat heeft natuurlijk wel degelijk een punt dat het Rijk een vinger in de pap en medeverantwoordelijkheid moet houden, als het tenminste de eigen landelijke doelstellingen serieus neemt. Het fietsbeleid moet nog zo'n 20 jaar volgehouden worden om tot resultaten te komen. Ik zou de minister de volgende vragen willen stellen.

Is zij wel bereid de plannen van de vervoerregio's of de provincies en gemeenten met meetbare indicatoren te toetsen aan de doelstellingen van het Masterplan fiets en zo ook SVV-doelstellingen te bewaken? Is zij bereid in te grijpen als doelstellingen niet worden gehaald? Is zij bereid om de nieuwbouwwijken en met name de Vinex-locaties te toetsen op optimalisatie van het fietsgebruik, zowel stedenbouwkundig als op het vervoerssysteem. Wil zij hierbij ook ons idee betrekken om al die nieuwbouwwijken te voorzien van een "call a car"-systeem, het systeem om autobezit te ontmoedigen.

GroenLinks wil in het fietsbeleid veel verder gaan. Bij de discussie over het Fonds economische structuurversterking in de Eerste Kamer dienden wij een motie in om ook de fietsinfrastructuur te laten profiteren. De senaat op de bres voor de fiets; dat leek ons wel wat. Eigenaardig, aan het probleem, de auto, wordt miljarden besteed en aan de oplossing, de fiets, slechts tientallen miljoenen en nu ook nog eens zonder bestedingsgarantie. Uit een onderzoek van de ENFB blijkt dat, als wij het fietsplan van Delft op nationale schaal invoeren, er zo'n 11 mld. nodig zou zijn. Over 20 jaar is

dat zo'n 500 mln. per jaar. Andere berekeningen op basis van het Masterplan fiets laten 1 mld. per jaar zien, terwijl er nu al 300 mln. per jaar door lokale en regionale overheden wordt uitgegeven. Er zou dan een gat van 700 mln. bestaan. Het na-onderzoek in Delft laat trouwens zien dat door ontbreken van structurele landelijke subsidies de zaak verslonst en slechts eenderde van de plannen is uitgevoerd. Als de minister nu al deze bedragen en de berekeningen van de ENFB niet wil geloven, is zij dan bereid om zelf een studie te verrichten naar de kosten van een adequate fietsinfrastructuur in Nederland op basis van het Masterplan fiets, waar iedereen het toch zo over eens is?

GroenLinks zou de keuze willen maken om geen geld meer uit te trekken voor nieuwe autowegen, maar deze bedragen in fietsvoorzieningen en openbaarvervoervoorzieningen te investeren. Voor de autowegen gaat het nog steeds om enorme bedragen. Uit het MIT blijkt dat tot 2000 voor 14 mld. wordt gepland, terwijl in het realisatieprogramma 4 tot 6 mld. wordt uitgetrokken. Echter, iedereen weet en kan zien dat meer asfalt tot meer auto's leidt, ook die drie banen van de heer Baarda. Ik heb mij dan ook zeer verbaasd over die enorme euforie bij de nieuwe brug bij Zaltbommel, die de files slechts doet verplaatsen.

Maar goed, ik blijf nog even bij de fiets. Ik heb het idee dat de motie-Rosenmüller ± fietsers van rechts krijgen voorrang ± niet echt van harte wordt uitgevoerd. Met vijf gemeenten en de VNG wordt nu overlegd over noodzakelijke aanpassingen per situatie. Ik vraag de minister hoe snel en enthousiast zij met dit onderzoek aan de slag gaat.

Ten slotte noem ik de fietsregistratie. Ik heb het rapport ontvangen van de werkgroep fietsregistratie. Over de techniek ± een op afstand afleesbare chip ± is men het nu eens. De RAI heeft toegezegd het voortouw te nemen, maar vraagt aan de regering en met name aan politie en OM om fietsendiefstal prioriteit te geven bij opsporing en vervolging. Is de minister bereid, deze redelijke en begrijpelijke eis aan haar collega van Justitie over te brengen? De minister beseft toch wel dat het massale gejat van fietsen ± het gaat om 900.000

per jaar! ± een belemmering vormt voor fietsgebruik?

Na de fiets kom ik bij de andere oplossing: het openbaar vervoer. Het zal duidelijk zijn dat veel discussies over de noodzaak van bezuinigingen en het idee om bij de NS de exploitatiesubsidies van 500 mln. af te schaffen en deze bij het stads- en streekvervoer ook verder terug te dringen, door ons autoreductieverhaal niet meer nodig zijn. Het openbaar vervoer kan verdrievoudigen. Omdat het dan goed bezet is, wordt de exploitatie vanzelf veel goedkoper. Dat is natuurlijk de oplossing. Stel dat wij het autoverkeer als eerste stap kunnen halveren, dan ontstaat er een enorme behoefte aan openbaar vervoer. Je laat het wel uit je hoofd om je quotum op te gebruiken voor bijvoorbeeld lange afstanden, als er een goede intercityverbinding bestaat. Die moet het dan trouwens wel doen.

Door sommigen is wel eens beweerd dat de privatisering/verzelfstandiging van de NS ± het zij er wat tussenin ± is uitgevonden om de NS de zwarte piet te kunnen geven, als zij hard moeten bezuinigen en dus onrendabele lijnen moeten sluiten, loketten moeten laten verdwijnen en in de dienstregeling onpopulaire maatregelen moeten nemen, zoals geen intercity in Hilversum. De politiek kan dan haar handen in onschuld kan wassen. Via de bezuinigingen op de exploitatiesubsidie van 500 mln., die naar nul moet, worden de NS natuurlijk ook gedwongen tot maatregelen die bedrijfs- en vervoerstechnisch optimaal zijn, maar die voor de hele maatschappij negatief kunnen uitwerken. Ik noem een extreem voorbeeld: meer spitsreizigers is goed voor het milieu- en verkeersbeleid, het mobiliteitsbeleid, omdat het woon-werkverkeer wordt teruggedrongen en onleefbaarheid in de steden wordt voorkomen. Voor de NS is dit echter hoogst onrendabel, omdat hoge spitscapaciteit duur is.

Ook de discussie over de onrendabele lijnen laat zien dat de maatschappij ± het volk van de heer Talsma ± het niet pikt dat deze voorzieningen verdwijnen. Zij zijn voor het platteland van wezenlijke betekenis, maar worden door de NS te duur gevonden. Nu lijkt het erop dat de Tweede Kamer hier een stokje voor gestoken heeft en dat de NS via



## Pitstra

een apart contract betaald wordt voor de onrendabele lijnen. Kan de minister echter garanderen dat dit voor elke lijn geldt en ook voor de komende tien tot twintig jaar of liggen daar toch weer allerlei openingen?

Een ander goed voorbeeld van de spanning tussen beperkt bedrijfsbelang en breed maatschappelijk belang is de discussie over de Zuiderzeespoorlijn. Door de NS is die altijd afgewezen, omdat andere investeringen vervoer technisch een hoger rendement hadden. Maar de maatschappelijke en economische betekenis voor het Noorden van het land werd natuurlijk niet in hun beschouwingen betrokken. Daar zijn de NS ook niet voor. Daarom is het goed dat de politiek, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer, dit wel doen. In de Tweede Kamer is nu eindelijk een motie aanvaard waarin staat dat de Zuiderzeespoorlijn na de aanleg van de Hanzelijn aan snee kan komen. Voor GroenLinks is de aangenomen motie trouwens wat laat en vaag. Opmerkelijk vond ik wel dat de economische betekenis voor Flevoland bij de Hanzelijn wel in het MIT werd genoemd, terwijl die van de Zuiderzeespoorlijn tot nu toe systematisch is ontkend. Hoe kijkt de minister aan tegen de aangenomen motie van de VVD? Komt die Zuiderzeespoorlijn er nu zeker na 2005? Wordt het SVV hiervoor gewijzigd? Wanneer komt het in het planstudieprogramma?

De hele discussie en besluitvorming over de privatisering/verzelfstandiging van de NS kan niet op onze instemming rekenen. Waarom zou dit trouwens in het belang van de reiziger zijn? Wij vonden het wel nuttig en gewenst om ook de minister te kunnen aanspreken op loketten, mogelijkheden om de fiets op de trein te krijgen en de straftarieven daarvoor, de storingen, de vertragingen en het gebrek aan reizigersinformatie. Is het nu echt verstandig om dit allemaal uit handen te geven? Een zekere mate van verzelfstandiging had de NS toch al. Het spoorboekje werd toch niet helemaal op het departement samengesteld? De hele privatisering van de NS komt voort uit een liberale utopie, een dogmatische ideologie, die de overheid wil laten terugtreden, terwijl er altijd heel verstandige en zakelijke argumenten zijn geweest om dit type nutsbedrijven onder overheidsbeheer

te hebben. De heer Talsma zei het al: de openbare taken zijn een zaak van het volk. Voor die terugtredende overheid hebben wij trouwens wel een goede suggestie: pas dat maar toe op de regionale vliegvelden. Voor het realiseren van politieke doelstellingen, zeker op het gebied van milieu en verkeer, is een actief optredende overheid noodzakelijk.

Naar aanleiding van het verhaal van de heer Talsma wil ik nog een vraag stellen over de stroom. Als wij daartoe besluiten en als daar dan in geïnvesteed wordt, kan dan ook het aantal stroomstoringen drastisch verminderd worden?

Voorzitter! Wij hebben heel veel onderwerpen, zoals de Betuwelijn, de HSL, Schiphol, de regionale vliegvelden, de vaarwegen en de waterkwaliteit ± dat is het derde probleem waar de minister indirect verantwoordelijk voor is ± niet kunnen behandelen. Wij hebben ons vooral gericht op het hoofdprobleem, de auto, en de oplossingen, de fiets en het openbaar vervoer. Ik wil nog wel een vraag stellen over de Zuid-Willemsvaart en de brief van het COV. Ik kan mij gemakshalve aansluiten bij de vraag van de heer Baarda. Als hier vandaag geen positief antwoord op komt, is dat volgens mij een bewijs van mijn stelling dat er lippendienst wordt bewezen aan de binnenvaart.

Voorzitter! Wij zijn, optimistisch als altijd, benieuwd naar de antwoorden en de reactie van de minister.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Er is waarschijnlijk geen enkel departement dat zozeer met tegenstrijdige belangen geconfronteerd wordt als het departement van Verkeer en Waterstaat. Groei van de bedrijvigheid is goed voor de economie, maar belastend voor het milieu. Veiligheid rond de rivierdijken staat op gespannen voet met het streven naar landschapsbehoud. Grote investeringen in de infrastructuur zijn niet zonder meer verenigbaar met het behoud van de weinige natuur die nog rest. De manier waarop met deze tegenstrijdige belangen wordt omgegaan, is bepalend voor hoe Nederland er in de volgende eeuw uit zal zien. Dat geldt vooral op het terrein van de mobiliteit.

Uitgangspunt voor Verkeer en Waterstaat is dat de bereikbaarheid verbeterd moet worden binnen de randvoorwaarden die daar uit het oogpunt van leefbaarheid aan gesteld moeten worden. Door een benadering waarbij alle vervoerswijzen een rol spelen, streeft Verkeer en Waterstaat naar een efficiënt, veilig en duurzaam personen- en goederenvervoer. Tegelijkertijd constateert de begroting dat de congestie toeneemt. De aderen van Nederland distributieland worden afgekneld, zo heet het. Om deze problematiek op te lossen, kiest de minister voor een meersporenbeleid: uitbreiding van de infrastructuur, betere benutting van de bestaande infrastructuur en stimulering van de vervanging van wegvervoer door vervoer over spoor en water. Het lijkt de verstandigste oplossing om alle problemen tegelijk aan te pakken. Is dat echter wel een begaanbare weg?

De groei van het verkeer over de weg is de belangrijkste oorzaak van het vastlopen van Nederland. Terwijl de mobiliteit tussen 1986 en 1994 groeide met 12%, steeg het aantal autokilometers met 16%. Die percentages zijn vorig jaar alleen maar toegenomen. Toen steeg de mobiliteit met 1% en het aantal autokilometers met 1,6%. Volgens de begroting is de problematiek in de Randstad dusdanig dat, ook als de capaciteit van de wegen maximaal is uitgebreid, het oplossen van de fileproblematiek niet tot de mogelijkheden behoort. Rond het jaar 2000 is de rek eruit. Tegelijkertijd zullen er in de Randstad rond het jaar 2000 meer woningen zijn en zal, volgens plan, de bedrijvigheid zijn toegenomen. Het is immers de bedoeling dat de stedelijke centra versterkt worden. Dat betekent onherroepelijk een toename van de mobiliteit. Al die mensen gaan bewegen. In de huidige situatie betekent het ook of, sterker, vooral een toename van de automobiliteit. Meer autosnelwegen lossen dat probleem niet op. De minister erkent dat ook. Zou zij echter niet een stap verder moeten gaan en moeten erkennen dat meer autosnelwegen het probleem misschien wel verergeren en dat, zolang de file nog rijdt, mensen de file verkiezen boven het openbaar vervoer?

Ik moet toegeven dat daar iets voor te zeggen is. Weliswaar roepen de billboards ons toe dat de auto best een dagje zonder ons kan, maar

## Linthorst

in de huidige situatie is het omgekeerde niet zonder meer waar. De auto is sneller, comfortabeler en in ieder geval optisch goedkoper dan het openbaar vervoer. Ik teken hier wel bij aan dat ik zelf een overtuigd, fervent en frequent gebruiker ben van dat openbaar vervoer. Het vereist wel erg veel altruïsme om in die situatie het algemeen belang van een schoner milieu en een grotere veiligheid te laten prevaleren boven het eigen belang. Als de minister wil dat meer mensen de auto laten staan, zal zij die mensen iets te bieden moeten hebben, want uit zichzelf zal dat onvoldoende gebeuren. Het lijkt dringend gewenst dat die gedragsverandering ook plaatsvindt, want niet alleen het aantal files is in 1994 gestegen, maar ook het aantal doden en gewonden in het verkeer nam toe, evenals de uitstoot van kooldioxide.

In de plannen van de minister moet de privatisering van de spoorwegen ervoor zorgen dat de trein een aantrekkelijk alternatief wordt. Geprivatiseerd zal de NS zich meer op de klant richten en een aantrekkelijk produkt gaan leveren. Het zou op zich een verademing zijn als de NS weer gewoon zou zorgen voor een goede, op tijd lopende dienstverlening, maar een aantrekkelijk produkt is niet genoeg om de slag met de hoogst aantrekkelijke auto aan te kunnen. Dat betekent dat de ontwikkelingen niet gevolgd moeten worden, maar gestuurd. Wij zouden daarbij twee maatregelen in overweging willen geven.

De eerste is een beperking van de toegankelijkheid van bestemmingen voor autoverkeer. In tegenstelling tot het uitbreiden van de snelwegen lijkt belemmering van de toegankelijkheid wel soelaas te bieden. In het MIT staat een opmerkelijke zin: in 1993 werd een extra hoog aandeel van het OV in het totale vervoer van en naar Schiphol gerealiseerd, omdat het aantal parkeerplaatsen tijdelijk beperkt was door werkzaamheden aan Schiphol-Centrum en de toeleidende infrastructuur. Conclusies worden aan deze constatering niet verbonden. In 1994 nam het aandeel van het openbaar vervoer in het verkeer van en naar Schiphol dus weer af.

De tweede maatregel is het belonen van mensen die de onvermijdelijke vermindering in comfort van het openbaar vervoer voor lief nemen, met name door de

tarieven van het openbaar vervoer te verlagen. Dat kost geld. Op het eerste gezicht is dat geen voor de hand liggende stap in een tijdperk van bezuinigingen, maar tegenover de kosten staan grote maatschappelijke opbrengsten: meer veiligheid, minder vervuiling, minder noodzakelijke weginfrastructuur. Die voordelen zouden best ten goede mogen komen aan degenen die in de ogen van het gros van de automobilisten kennelijk een offer brengen.

In onze ogen is het niet alleen van belang dat Verkeer en Waterstaat een grote rol speelt, maar ook hoe het departement het doet. Hier ligt opnieuw een spanningsveld. Of het nu om stijgend rivierwater gaat of om het groeiend aantal files, van Verkeer en Waterstaat wordt een daadkrachtig optreden verwacht. Tegelijkertijd moet er een maatschappelijk draagvlak zijn voor de te nemen maatregelen, terwijl de belangen van de betrokkenen vaak tegenstrijdig zijn. Zakelijke belangen staan dan tegenover het behoud van een natuurgebied, zoals bij de Betuwelijn of de Corridor. Vaak kunnen deze belangen met elkaar verenigd worden, maar, alweer, dat kost geld. Het is verleidelijk, zeker met een krappe begroting, om de inzet van degenen die opkomen voor natuur- en landschapsbehoud af te doen als NIMBY-gedrag. Wij zouden ervoor willen pleiten dat Verkeer en Waterstaat deze groepen juist zeer serieus neemt. Niet alleen omdat het behoud van natuur en landschap op lange termijn zeer waardevol zal blijken, maar ook omdat burgers alleen in de overheid kunnen blijven geloven als zij zich door die overheid serieus genomen weten. Dat raakt de essentie van de democratie, want waarom zou je je nog over grote, verder weg liggende vraagstukken druk maken als betrokkenheid bij de eigen omgeving wordt weggewuifd als niet terzake eigenbelang?

Mijnheer de voorzitter! Ik rond af. Het zal duidelijk zijn dat mijn fractie van mening is dat de keuzes die op het ministerie van Verkeer en Waterstaat gemaakt worden, in hoge mate bepalend zijn voor de manier waarop Nederland er de volgende eeuw uitziet. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat de overheid op dit zo belangrijke beleidsterrein, dat aan zoveel verschillende aspecten raakt, niet kan, zelfs niet mag terugtreden. Bij mijn weten zijn het juist het soort dilemma's dat zich op het terrein van

Verkeer en Waterstaat voordoet ± korte termijn tegenover lange termijn, vrijheid tegenover maatschappelijk belang, economische groei tegenover natuurbehoud ± die vroegere generaties ertoe hebben gebracht een overheid in het leven te roepen. Individuen en organisaties kan niet verweten worden dat zij hun eigen belang nastreven. De overheid moet zorgen dat aan de verschillende belangen wordt recht gedaan, zodat het geheel nog een beetje leefbaar blijft.

Wij realiseren ons dat hier een probleem ligt. In onze ogen vraagt de toenemende problematiek om meer sturing, waar het kabinetsbeleid uitgaat van een terugtrekkende overheid, decentralisatie van verantwoordelijkheden en meer marktwerking. Wij realiseren ons ook dat de begroting van de minister van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk toch klein is. Gedeeltelijk zal door herschikking een oplossing gevonden kunnen worden. Als nu al vast staat dat uitbreiding van de wegcapaciteit over vier jaar geen oplossing meer biedt, is het dan wel zinvol om de wegen tot 2000 toch uit te breiden? Zou het niet van wijsheid getuigen om het beleid in een andere richting te sturen?

Gedeeltelijk zullen andere departementen een steentje bij moeten dragen aan het gewenste integrale beleid. Ik noem hier twee voorbeelden, maar er zijn vele andere denkbaar. Zoals het er nu naar uitziet, zal de loketfunctie op een aantal kleinere NS-stations worden opgeheven. Personeel vloeit af en de sociale onveiligheid zal waarschijnlijk toenemen. Het is niet ondenkbaar dat de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid na enige tijd voorstelt om de sociale veiligheid op deze stations te vergroten door het aanstellen van mensen in een of andere vorm van een Melkert-baan. Misschien zou de minister een dergelijk scenario nu reeds bij haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de orde kunnen stellen. Of misschien is samenwerking met het ministerie van Economische Zaken een mogelijkheid. Om infrastructuur en milieubehoud met elkaar in overeenstemming te brengen, kunnen nieuwe technieken, zoals ondertunneling van het spoor, een oplossing bieden. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat alleen is dit een redelijk grote uitgave. Het zou

## Linthorst

natuurlijk anders liggen als de minister van Economische Zaken hierin ook een taak voor zichzelf zou zien weggelegd. Het is toch niet zo ver gezocht om het stimuleren van nieuwe technieken, die mogelijk ook nog exportabel zijn, te zien als een onderdeel van het innovatiebeleid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kent mevrouw Linthorst de omvang van de begroting van Economische Zaken?

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Neen, maar het gaat mij ook niet zozeer om de exacte bedragen, maar meer om de gedeelde verantwoordelijkheid voor dit soort problematieken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het is toch allemaal kabinetsbeleid? Er komt hier niet één beleid naartoe dat uitsluitend door één ministerie wordt gedragen.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Neen, maar ik zie wel vaak dat, als het om de financiële middelen gaat, de verantwoordelijkheid toch wordt doorgeschoven naar het departement waar het het meest onder valt. Dat vind ik jammer. Ik zou willen dat er een totaal kabinetsbeleid was, zonder schotten. Uit de Volkskrant van jongstleden vrijdag maakte ik echter op dat de ministers van het paarse kabinet in ieder geval met elkaar praten. Dat werd door een ambtenaar op VWS geconstateerd als zijnde echt vernieuwend. Er is dus nog hoop.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ten gevolge van de verkeersonveiligheid zijn er jaarlijks veel doden te betreuren. Dit heeft heel veel, vaak blijvend menselijk leed tot gevolg. Dit betekent daarnaast ook een behoorlijke economische schadepost. Heel nadrukkelijk stellen wij, de fracties van de SGP, de RPF en het GPV, dit in deze volgorde. Onze fracties zijn het geheel eens met het kabinet dat onverminderd moet worden gestreefd naar realisering van de verkeersveiligheidsdoelen uit het Derde meerjarenplan verkeersveiligheid en het Tweede structuurschema verkeer en vervoer. Onze fracties zijn van mening dat de overheid ook op dit beleidsterrein de

plicht heeft, het door God geschapen menselijk leven te beschermen.

De verkeersveiligheid vormt een speerpunt in het beleid van de overheid. Een van de beleidsdoelstellingen is dat in 2010 ten opzichte van 1986 het aantal verkeersdoden met 50% en het aantal gewonden met 40% zal zijn gedaald. Helaas moeten we constateren, op basis van de slachtoffercijfers, dat dit met het huidige speerpuntenbeleid niet zal worden gehaald, althans zo lijkt het. Het blijft echter moeilijk om goed te analyseren wat hiervan de oorzaken zijn. Bovendien zal het programma met de huidige, beperkte, financieringsruimte waarschijnlijk niet voor 2020 gerealiseerd zijn. Dit terwijl de mobiliteit, de auto-mobiliteit de komende jaren aanzienlijk sneller zal toenemen dan in het SVV 2 werd aangenomen.

Wij hebben het gevoel dat het gevoerde beleid in de jaren 1989-1993 ± ik doe maar een greep ± op dit terrein te vrijblijvend en te weinig samenhangend was. Begin 1989 werden er bijvoorbeeld afspraken gemaakt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake de regionalisatie van de verkeersveiligheid. Zo ontstonden de regionale organen voor de verkeersveiligheid. Naar onze mening functioneren deze platforms te vrijblijvend. Als taak kregen zij het bevorderen en coördineren van een geïntegreerde, systematische en planmatige aanpak van de verkeersonveiligheid in de provincie.

Als voorbeeld van die te grote vrijblijvendheid noem ik de realisering van de minirotondes. Zij ontstonden om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Prima, zo constateren velen. Maar door onvoldoende afstemming werden er ook minirotondes gerealiseerd waarbij onvoldoende rekening werd gehouden met een goede scheiding van de verschillende verkeerscategorieën, zoals snelverkeer en langzaam verkeer. Fietsers zijn vaak juist op een minirotonde bijzonder kwetsbaar. Ook wordt veelal onvoldoende rekening gehouden met vrachtauto's en met het openbaar vervoer. Bussen komen nogal eens in de problemen. Mobiele kranen komen vast te zitten en veroorzaken beschadigingen. Dit veroorzaakt problemen voor een vlotte verkeersafwikkeling. De verkeersveiligheid, waar het allemaal

om begonnen was, wordt er niet door bevorderd. Bovendien zou er naar onze mening voor alle rotondes uniformiteit moeten komen voor de voorrangregeling. Nu heeft de ene keer de auto van rechts voorrang en de andere keer de auto die zich op de rotonde bevindt. Dit creëert onduidelijkheid en onduidelijkheid is per definitie verkeersonveilig.

Voorzitter! Onze fracties zijn positief over de decentralisatie-impuls van de verkeersveiligheid die in 1994 zijn beslag kreeg. Hierbij hebben de drie overheidslagen een eigen verantwoordelijkheid voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Zo komt de noodzakelijke verticale afstemming tot stand. Dat is goed. Voor de terugdringing van de verkeersonveiligheid is de versterking van de aanpak in de regio een noodzakelijke voorwaarde. Dit is door het ministerie, het Interprovinciaal overleg en de Vereniging van Nederlandse gemeenten ook onderkend.

Het gevolg is dat de provinciale bestuurders nu verantwoordelijk zijn voor de beleidscoördinatie op het gebied van de verkeersveiligheid in hun provincie. Zo is er periodiek overleg op bestuurlijk niveau in de regio. De provincie zorgt voor het functioneren van de regionale organen voor verkeersveiligheid. In deze overlegplatforms waarin het Rijk, de provincies, de gemeenten, de verkeersveiligheidsorganisaties, de beroepsorganisaties, het openbaar ministerie en de politie gezamenlijk functioneren, wisselt men de noodzakelijke gegevens uit, worden er gezamenlijk plannen voorbereid en zo mogelijk uitgevoerd. Hierdoor voorkomen wij versnippering van het beleid. De uniformiteit wordt erdoor bevorderd zodat een belangrijke en noodzakelijke bijdrage kan worden geleverd aan de bevordering van de verkeersveiligheid.

Onze fracties hebben nog enkele vragen aan de minister. Kan de minister al iets meedelen over het functioneren van deze doorgevoerde decentralisatie? Ik weet dat het nog maar kort geleden gebeurd is, maar zijn er al resultaten zichtbaar?

"Duurzaam veilig" kan alleen succesvol zijn als er voldoende draagvlak is bij alle partijen. Kan de minister ons iets meedelen over dat draagvlak?

Onze fracties zijn van mening dat particuliere organisaties en het bedrijfsleven voor een verdere

## Van den Berg

uitwerking van het model "duurzaam veilig" en voor het realiseren van de doelstellingen onmisbare partners zijn. Zal een andere bekostigingsmethodiek die in bewerking is voor de betrokken particuliere organisaties niet contraproductief werken? Kan de minister onze ongerustheid hierover wegnemen?

Voorzitter! De reorganisatie van de politie lijkt voor de noodzakelijke verkeershandhaving niet goed uit te pakken. Zijn deze signalen juist? Zo ja, welke maatregelen kan de coördinerende minister voor verkeersveiligheid dan nemen om dit te verbeteren?

Voor de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid is een goede ongevalregistratie een belangrijke basis. Deze is zo belangrijk omdat je anders geen goed beleid kunt voeren. Wij weten dat aan de huidige registratie nogal wat bezwaren kleven. Voor zo'n belangrijk beleidsterrein als verkeersveiligheid vinden wij dat onacceptabel. Wat is hiervan de oorzaak? Wanneer zal dit op orde zijn?

Kan de minister meedelen wanneer het Vierde meerjarenprogramma verkeersveiligheid verschijnt, zodat wij wat nieuwere inkijkjes krijgen naar de toekomst?

Voorzitter! Wij hebben uitvoerig stilgestaan bij de verkeersveiligheid omdat wij dat een belangrijk thema vinden. Wij willen ook nog iets zeggen over de bereikbaarheid. De bereikbaarheid van onze Nederlandse economische centra wordt steeds slechter. Anderen hebben dat ook al gezegd. Dit wordt onder andere veroorzaakt door het toenemende aantal files, zelfs buiten de spits. Dit veroorzaakt extra economische kosten, extra milieu-kosten. Ook de positie van Nederland als doorvoerland komt daardoor naar onze mening ernstig in gevaar. Onze fracties vinden dat de bereikbaarheid gediend zou zijn met een samenhangend pakket van maatregelen. Op de korte termijn zouden naar onze mening al veel verbeteringen ingevoerd kunnen worden. Er worden daarmee al proeven gedaan, zo lazen wij.

Een mogelijke maatregel is het invoeren van een selectief inhaalverbod voor vrachtauto's op een aantal autosnelwegen, mits dit gekoppeld is aan het aanleggen van speciale inhaalstroken voor het vrachtverkeer.

Dit zal positieve effecten kunnen hebben.

In samenhang hiermee zal een veel actiever rijstrokenbeleid voor doelgroepen moeten worden gestimuleerd. Aan het bevorderen van collectief personenvervoer wordt al het een en ander gedaan, maar het kan veel beter. Een veel betere kwaliteit van het openbaar vervoer is hiervoor absoluut noodzakelijk.

Aan de kwaliteit van dat openbaar vervoer zal nog veel verbeterd moeten worden. Ik zal niet een enkele casus als voorbeeld noemen vanmiddag. Ik ben een principieel treinreiziger, als ik ten minste 's avonds nog thuis kan komen. Als het niet lukt, ligt dat aan de kamervoorzitter. Je moet helaas constateren dat het met de kwaliteit van het openbaar vervoer in de loop der jaren niet goed gaat. Ik weet het ook uit gesprekken die ik voer met de mensen aan de basis bij de spoorwegen. Zij erkennen dat ook. Ik heb al gezegd dat verbetering van het rendement van de spoorwegen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit. Willen wij mensen uit de auto krijgen en houden, dan zullen wij ons erg moeten inspannen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Voorzitter! Ik wil nog iets zeggen over het goederenvervoer. Hoewel de infrastructuur van het Nederlandse wegverkeer zal moeten worden verstevigd, moet tegelijkertijd gewerkt worden aan de vergroting van de mogelijkheden van andere vervoertechnieken landinwaarts, zoals railvervoer en binnenscheepvaart of gecombineerde vormen daarvan. Hiertoe is ook een verbetering van de infrastructuur van deze vervoertechnieken absoluut noodzakelijk. Ik bedoel daarmee de samenhang. Anderen hebben dat ook gezegd. Je kunt niet het een los van het ander zien. Dat betekent dat er heel veel aandacht moet zijn voor onze vaarwegen. De brief van het Centraal overleg vaarwegen is door de heer Baarda reeds aan de orde gesteld. Ik wil mij daarbij aansluiten. Bezuinigen op deze gebieden getuigt naar onze mening van inconsistent beleid. Dat zou niet moeten worden doorgevoerd. Wij zullen hoe dan ook middelen voor de ontwikkeling hiervan moeten vinden.

Hoewel de spoorwegen met betrekking tot het goederenvervoer niet in staat zijn om de grote massa

van het wegvervoer over te nemen ± daarom ook die drieslag ± moet naar onze mening sneller worden gewerkt aan een uitbreiding, waardoor de spoorwegen ook bij de verwachte vervoersgroei hun relatieve aandeel kunnen behouden. Dat betekent meer goederenvervoer voor de spoorwegen. Maar ook hier weer geldt de voorwaarde dat de spoorwegen efficiënter, commerciëler en klantvriendelijker gaan werken.

Voorzitter! Om de bereikbaarheid van de Nederlandse economische centra te verbeteren, moet niet alleen de hoofdinfrastructuur worden verbeterd, maar ook de bereikbaarheid van de binnensteden en van het achterland. Mede daarom zijn wij blij met het concept-convenant over de decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid. Dat vergde een aantal jaren overleg, maar het ligt er nu. Volgens onze fracties kan dit een belangrijke stap in de goede richting zijn. Taken en bevoegdheden behoren expliciet bij de daarvoor geëigende bestuursniveaus. Goed beleid op dit zo belangrijke terrein kan alleen tot stand komen als er een geregisseerd gezamenlijk optreden is. Na de totstandkoming van het definitieve convenant zal een en ander een vervolg krijgen in een planwet. Kan de minister iets zeggen over het tijdstip van de totstandkoming van het definitieve convenant en de planwet?

Voor het publieksvriendelijker maken van het openbaar vervoer in de regio's is de afstemming tussen stads- en streekvervoer uitermate belangrijk. Hierover is ook overeenstemming bereikt. Onze fracties vinden het daarom zo jammer dat het regionaal spoorvervoer hier niet bij betrokken is. Wij hebben er begrip voor dat dit nu niet kan worden geregeld door de minister, omdat zij onderhandelt met de spoorwegen over de verzelfstandiging, de privatisering of hoe wij het ook willen noemen.

Er zijn echter wel concept-afspraken gemaakt, waardoor de provincie de regie krijgt over het provinciale integrale verkeers- en vervoersbeleid. Het lijkt ons dan ook wenselijk, de desbetreffende openbaar-vervoerlijnen inclusief de regionale spoorwegverbindingen bij de bestuursorganen onder te brengen. Hierdoor kunnen vormen van vraagafhankelijk vervoer, zoals stadsvervoer, streekvervoer, spoorvervoer en taxivervoer

## Van den Berg

optimaal op elkaar worden afgestemd. Dan alleen kan een afgewogen vervoersprodukt worden ontwikkeld. Ik heb het dan over een kwalitatief goed vervoersprodukt, goed voor de reiziger en de toekomstige reiziger. Dit leidt tot een verhoging van de kosteneffectiviteit voor de reiziger en uiteindelijk voor ons allemaal. En het geeft dan voor al die mensen die er gebruik van maken, een goede, onderling aansluitende dienstverlening. Dat is belangrijk, omdat lange wachttijden bepaald ontmoedigend zijn.

Voorzitter! Wij verzoeken de minister deze integratie op provinciaal niveau krachtig te bevorderen. Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de minister af.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! Het nadeel van laat aan het woord komen in eerste termijn is dat iedereen al een beetje het gras voor je voeten heeft weggemaaid. Ik zal proberen om de onderwerpen die ik aan de orde stel, in ieder geval te voorzien van een eigen D66-geluid.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een departement dat traditioneel vaak en veel in de belangstelling staat. Beslissingen die bij V en W genomen worden, zijn vaak snel zichtbaar voor de burger. Ook zijn het beslissingen waar men snel mee geconfronteerd wordt. Iedereen heeft wel eens, op wat voor manier dan ook, te maken met de middelen van verkeer en vervoer. De PKB's over de hoge-snelheidslijn, de Betuwelijn en Schiphol zijn voorbeelden van zaken die zich in een grote belangstelling van het publiek mogen verheugen en waarbij het ministerie en de minister vaak doelwit van ernstige kritiek zijn. Maar het zijn in elk geval politieke zaken die de publieke discussie beheersen.

Voorts hoef ik maar de overstromingen van begin vorig jaar in herinnering te brengen, en de daaropvolgende discussie over de lange duur van de inspraakprocedures, die de voortgang van de versterking van de rivier- en zeedijken leken te frustreren. Over die zaken spreek ik vandaag echter niet. Die krijgen ieder voor zich voldoende belangstelling en aandacht in deze Kamer bij de behandeling van de verschillende wetsvoorstellen.

Het laatste wapenfeit van Verkeer en Waterstaat, de Waalbrug bij Zaltbommel, is een project dat zich van meet af aan mocht verheugen in een grote publieke belangstelling. De discussie over files in het algemeen en meer in het bijzonder de vraag, of het fileprobleem met deze nieuwe brug op dit deel van de overvolle wegen in de Randstad verleden tijd wordt, of dat de problemen zich alleen maar zullen verplaatsen, zijn onderwerp geweest van veel speculaties. Maar het feit is daar en het mag gezegd worden dat een indrukwekkende brug de oevers van de Waal overspant. Er waren trouwens nog nooit zoveel files rond die brug als op de dag van de opening. Maar ja, de minister vraagt ook om moeilijkheden als zij zich per koets verplaatst. Kortom, ook ik wil de minister vanaf deze plek van harte feliciteren met die nieuwe brug.

### Voorzitter: Heijne Makkreel

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Ik wil mijn betoog ook beginnen met die nieuwe brug of, beter gezegd, met de problematiek waar die voor staat. Deze brug zou een van de oplossingen moeten zijn. De tijd zal het leren. Het gaat om de mobiliteit of specifiek de automobilititeit. Als wij de verkeersbewegingen volgen, zien wij dat de mobiliteit ondanks het ongemak van files verder toeneemt. Ondanks of dankzij de inspanningen van het ministerie en de maatregelen die zijn genomen, is het aantal personenkilometers gestegen met 1,6%. Ik ga nog maar even uit van de juistheid van die cijfers. En als wij naar de toename van de mobiliteit kijken over de afgelopen tien jaar, dan is die met 16% gestegen. Kijken wij daarentegen naar de mobiliteit per trein, dan is die helaas afgenomen.

Dit zijn allemaal cijfers waar beleidsmakers mee uit de voeten kunnen. Zoveel meer mobiliteit betekent zoveel meer wegen, bruggen of spoorwegen, alhoewel dat laatste tegenwoordig grotendeels een taak van de NS is geworden. Wij kunnen proberen de mobiliteit in kaart te brengen en wij kunnen proberen de doorstroming te vergroten. Dit is echter maar op een manier om het probleem te lijf te gaan. Er zal op een andere manier met de automobilititeit moeten worden omgegaan. De nadruk moet niet alleen liggen op een snellere

doorstroming van verkeer, maar ook op maatregelen die de automobilititeit afremmen. De verschillende aspecten die daarbij aan de orde komen, dienen de hoogste prioriteit te krijgen en pas daarna de uitbreiding van de infrastructuur.

Een van de doelstellingen van D66 is  $\pm$  buiten een beter openbaar vervoer, kwaliteitsgerichtheid en een beleid dat is gericht op het centraal staan van de consument  $\pm$  de afname van de automobilititeit. Uiteraard deelt mijn fractie die mening en ziet zij er in deze Kamer op toe dat die doelstellingen ook worden verwezenlijkt. Met dit betoog zullen een paar ideeën en gedachten van de D66-fractie aangedragen worden ter ondersteuning van het beleid van deze minister.

Als de automobilititeit daalt, dan kunnen wij misschien toe met minder drastische ingrepen. Dan kunnen wij gaan investeren in een betere kwaliteit van het wegennet, waardoor een grotere verkeersveiligheid kan ontstaan. Om nog maar niet te spreken van de daarmee samenhangende milieuvordelen! Er zal dus getracht moeten worden om: of de mensen uit hun auto te krijgen, of door carpooling meer mensen in één auto te krijgen, of minder auto's op hetzelfde moment over dezelfde wegen te laten rijden.

Hiervoor is het openbaar vervoer een van de oplossingen, voornamelijk voor de langere afstanden. Er is voor gekozen om het spoorwagennet te differentiëren in nationaal en regionaal vervoer, om het uit te breiden en om het prijskaartje niet bovenmatig te laten stijgen. Mijn fractie hoopt dat de NS te zijner tijd in staat zullen blijken te zijn, hun klanten aan zich te binden en door een goed kwaliteitsbeleid hun dienstregeling waar te maken. Aan dit laatste ontbreekt het helaas nogal eens. Onlangs kwam in de pers dat de NS'ers zelf ook niet erg tevreden zijn over de service aan het publiek. De minister zal er in haar gesprekken met de NS voor moeten waken, dat er van de zijde van de NS voldoende gedaan wordt om de problemen omtrent de vertragingen te voorkomen.

De grootste groep die zich dagelijks verplaatst van woon- naar werkadres, blijft binnen de eigen regio, dat wil zeggen reist 10 tot 40 km. Binnen het regionale openbaar vervoer zijn er dan verschillende vervoerstechnieken: trein, sneltram,

## Vriesekoop

metro, tram, bus en taxi. Kan de minister ons informeren over de samenhang van deze vervoerstechnieken en over de wijze waarop in de toekomst voor een nog verdere verbetering van de aansluitingen kan worden zorggedragen? Hoe zijn bijvoorbeeld de ervaringen met de treintaxi? Welke delen van Nederland beschikken nog niet over die faciliteit, en waarom niet? Kan dit systeem nog uitgebreid worden met een bustaxi voor meer dan drie personen die naar dezelfde plek moeten, daar waar de vraag groot is? Is ook gedacht aan een bus/taxi-aansluitmogelijkheid bij busstations?

Het overgrote deel van het autoverkeer in de dichtbevolkte agglomeraties heeft een regionale herkomst en bestemming. Dit betekent dat er relatief kleine afstanden worden afgelegd; afstanden die, in plaats van met het openbaar vervoer, ook per fiets kunnen worden afgelegd. Het gaat erom dat de burger een alternatief voor de auto geboden kan worden. Zowel het openbaar vervoer als het gebruik van de fiets dient op zoveel mogelijk manieren gestimuleerd te worden. Over het algemeen valt het de fractie van D66 ± evenals andere fracties, trouwens ± op dat de fiets in het beleid een ondergeschoven kindje dreigt te worden. Een land als Nederland, dat internationaal als een fietsminnend land te boek staat, heeft niet eens een echt beleidsplan voor het gebruik van de fiets. Plannen die hierover ook in het verleden zijn gelanceerd, hebben de daadwerkelijke uitvoering vaak niet mee mogen maken. Nog niet lang geleden is er een uitgebreid fietsplan aan de minister aangeboden, waar tot op heden geen gevolg aan is gegeven. Kan de minister uiteenzetten wat er aan plannen ligt voor de verbetering van de mogelijkheden per fiets?

Men kan zien dat er langzamerhand in kleine en grote steden initiatieven ontstaan, bijvoorbeeld ter verbetering van fietswegen, verlichting etcetera. Het fenomeen fietskoerier doet zich voor. Doordat de wegen met auto's verstopt raken, kunnen deze fietskoeriers concurreren tegen koeriersdiensten die gebruik maken van auto's. In de binnenstad van Den Haag doet Van Gend en Loos weer de ronde met paard en wagen. Bedrijven stimuleren fietsgebruik door stallingsfaciliteiten aan te bieden of door

fietsen om niet of tegen geringe vergoeding ter beschikking te stellen. Er is zelfs sprake van het leasen van fietsen. Ook in Parijs heeft men de fiets herontdekt, toen tijdens de laatste grote staking van de metro noodgedwongen werd teruggegrepen naar de fiets, die nu het stadsbeeld van Parijs mede bepaalt, omdat de voordelen van het fietsgebruik in de binnenstad ook na de staking zijn gebleven.

In de binnensteden van Nederland kan de fiets nog meer gebruikt worden om het woon-werkverkeer in de dicht bebouwde agglomeraties te ontlasten. Hier zijn de grote knelpunten te constateren met betrekking tot het gebruik van de auto. Er zou meer nagedacht moeten worden over het opzetten van grote, professionele fietsgarages op belangrijke infrastructurele concentratiepunten in de stad. Zoiets zou ook nog werkgelegenheid opleveren. Er is al een voorbeeld van in het noorden des lands. Het voorkomt diefstal, een van de grootste problemen van fietsgebruikers in grote steden. Bovendien is er in de grote steden eigenlijk geen behoorlijke plaats voor het stallen van fietsen. In Leeuwarden is onlangs een experiment gestart met een roestvrij stalen, anti-fietsdiefstalpaal; het is een onmogelijk woord. Zulke initiatieven dienen enthousiast begroet te worden. Wil de minister haar licht hierover laten schijnen?

In hoeverre is het beleid van de minister erop gericht om de mobiliteit per fiets te vergroten? Hoe zit het met de aanleg van fietspaden, waardoor het gebruik van de fiets aantrekkelijker wordt? Verdere suggesties zijn: windpanelen om uit de wind te fietsen, fietsenstallingen, preventie van fietsdiefstal, het gebruik van schone motoren en schone brandstof door automobilisten ± opdat fietsers die noodgedwongen naast die auto's fietsen, niet te veel vuile lucht binnenkrijgen ± het weren van bromfietzers op fietspaden en het beveiligen van kruisingen. Kan er geen samenwerkingsverband ontstaan met bijvoorbeeld het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport? Ook dat heeft immers belang bij een groter gebruik van de fiets?

Daarnaast zouden er met het ministerie van Justitie afspraken gemaakt kunnen worden over de fietsveiligheid en over het aanpakken

van overtredingen door snel en duidelijk politie-optreden bij door rood licht rijden, het gebruik van fietslicht, wegslepen van auto's die op fietspaden geparkeerd staan enzovoorts. Maar ook los van de fiets zou Justitie in overleg met Verkeer en Waterstaat meer moeten doen aan de handhaving; die is echt onvoldoende. Is de gedachte van het puntensysteem bij recidive nu helemaal verlaten? Juist het te hard rijden is een van de oorzaken van het ontstaan van files. Te denken valt ook aan een cursus filegedrag. Het invoegen door ritsen of weven zou na een gewenningsperiode verplicht moeten zijn. Over de vluchtstrook rijden dient hardhandig aangepakt te worden. Vrachtovervoer zou de spits moeten vermijden, niet te hard mogen rijden en niet mogen inhalen.

De veranderingen in mobiliteit waarmee Verkeer en Waterstaat zich geconfronteerd ziet, zijn onderdeel van een grotere maatschappelijke ontwikkeling. Een ontwikkeling die naar mijn inzicht het beste aangepakt kan worden door een intensievere samenwerking met de andere ministeries.

Ik noem als ander voorbeeld het telewerken. Het wetsvoorstel betreffende de elektronische snelwegen is hiervan een voorbeeld. Bedrijven zouden meer gestimuleerd moeten worden om medewerkers een deel van hun werkzaamheden thuis te laten uitvoeren. Hierdoor creëert er de mogelijkheid om de ochtend- en de avondspits over een langere periode uit te smeren, waardoor files korter kunnen worden en doorstroming sneller plaats zal vinden. Door de ontwikkeling van het Internet en een groter gebruik van modems behoort het telewerken sneller tot de mogelijkheden dan wij in voorgaande jaren hadden durven hopen. Overigens dient dan ook bij de nieuwbouw van woningen daar rekening mee gehouden te worden.

Ik begrijp dat het werk zoals het op de werkvloer wordt uitgevoerd, nooit in z'n geheel overgenomen kan worden door thuiswerkers. Dit zijn misschien ook veranderingen die vergaande invloeden hebben in het sociale leven. Het voert te ver om deze invloeden hier te bespreken, maar het zijn wel degelijk veranderingen in de samenleving die hun invloed hebben op de mobiliteit.

Ik zou de minister willen vragen naar haar ideeën met betrekking tot de telecommunicatie. Hoe staat het

## Vriesekoop

met de echte concurrentie van de PTT? Hoe staat het met de ontwikkelingen met betrekking tot de tweede aanbieder op het vaste net? Ik denk dat, wil je telewerken bevorderen, ervoor gewaakt moet worden de prijs van de communicatiemiddelen in ieder geval zo laag mogelijk te houden. De burgers dienen toegang te hebben en te houden tot hoogwaardige en betrouwbare faciliteiten tegen aanvaardbare tarieven.

Ook andere mogelijkheden om de werktijden anders in te richten, zijn van invloed op de mobiliteit. Ik wijs op de mogelijkheden die de Arbeidstijdenwet biedt om de werkdagen anders in te richten. Zo is het bij sommige werkgevers mogelijk om in plaats van vijf dagen vier dagen per week te werken. Dat levert in ieder geval voor een deel van werkend Nederland al een reductie in mobiliteit op van 20%.

De nieuwe Winkelsluitingswet is niet door Verkeer en Waterstaat opgesteld, maar kan voor de mobiliteit van belang zijn. Als het namelijk voor winkels en bedrijven mogelijk is om langer open te blijven, kan de bevoorrading van die winkels ook op andere tijdstippen plaatsvinden en wordt er op andere momenten gewinkeld. Gisteren stond er al een stuk in de krant waaruit blijkt dat een en ander meteen resultaat oplevert. Wordt er op dit moment nog nader onderzoek gedaan naar deze veranderende maatschappelijke omstandigheden die de mobiliteit beïnvloeden?

Initiatieven met betrekking tot de bouw van andersoortige kantoren behoren tot de mogelijkheden om de mobiliteit in te perken. De zogenaamde "satelietkantoren" of "hotelkantoren" zijn mogelijkheden om het werk dichterbij de mens te brengen en zo de mobiliteit te beperken. Deze benadering impliceert ook de mogelijkheid om mensen dichterbij hun werk te laten wonen. Op het moment dat er geen goede of betaalbare woningen in de omgeving van het werk te krijgen zijn, zal men verder weg gaan wonen.

Hier raken wij een punt waarbij Verkeer en Waterstaat niet met andere ministeries maar met stedelijke of regionale beleidsmakers zal moeten samenwerken. Aangezien een groot deel van de mobiliteitsproblemen zich in enkele regio's concentreert, is er voor hen ook een

taak weggelegd. Zoals er bij de grote Vinex-projecten een milieueffectrapportage wordt voorgeschreven, zo zou er ook een mobiliteits-effectrapportage voorgeschreven kunnen worden bij nieuwe woonconcentraties, zoals dat nu ook gebeurt bij bedrijfsconcentraties. Op die manier ontstaat er een beter inzicht in hoe bepaalde grote projecten hun uitwerking hebben op het mobiliteitsvraagstuk. In hoeverre heeft het ministerie invloed of een coördinerende functie op het gebied van de regionale stedelijke ontwikkeling en mobiliteit?

De fractie van D66 vraagt zich af hoe er met dit soort creatieve oplossingen wordt omgesprongen, oplossingen met als doelstelling het terugdringen van de mobiliteit of, in ieder geval, de mobiliteit terug te dringen op momenten dat ze problemen oplevert. Want het gebruik van het wegenverkeersnet is op zichzelf geen probleem, mits men gebruik maakt van milieuvriendelijke auto's; die wegen liggen er toch en ze liggen er niet voor niets. Het probleem is veeleer dat men gelijktijdig gebruik maakt van dezelfde wegen tijdens de ochtenden en de avondspits op de werkdagen. De fractie van D66 meent dat het toch niet de bedoeling kan zijn om een verkeersnet te ontwikkelen dat op piekbelasting is ingericht, waardoor je het grootste deel van de tijd met een overcapaciteit komt te zitten. De congestie neemt toe en de naam die wij als distributieland hebben hoog te houden komt onder druk te staan. De druk van de steeds maar toenemende mobiliteit op ons vervoersnet moet afgewend worden. Daarom moet er op verschillende manieren met de mobiliteitsproblematiek worden omgegaan. Niet alleen knelpunten opheffen door met man en macht te bouwen, maar ook andere oplossingsrichtingen onderzoeken! In hoeverre wordt er bij het ministerie gebruik gemaakt van creatieve ideeën en niet slechts van het principe "meer van hetzelfde"?

Uit de begroting blijkt dat de financiën beperkt zijn. En dus moet er voortdurend op creatieve wijze gekeken worden welke maatregelen zouden kunnen werken om de mobiliteitsproblematiek te vermindere. Ook de technische ontwikkelingen dienen daarbij serieuze aandacht te krijgen. Zo heeft Renault een hybridevoertuig ontwikkeld, Next

geheten, dat vandaag in Parijs aan de pers gepresenteerd wordt. Het betreft hier een auto uitgerust met een benzinemotor en twee elektromotoren, die tot 40 km/u automatisch de aandrijving regelen. Bij een hogere snelheid neemt de verbrandingsmotor de aandrijving over. Op deze wijze kan in de stad tot 40 km/u heel schoon gereden worden. Uit de praktijk blijkt, dat bij autogebruik in stedelijke gebieden in 80% van de gevallen slechts 40% van het maximummotorgehalte wordt benut. Het blijkt ook dat 80% van de uitlaatgassen worden uitgestoten gedurende de eerste kilometers bij een ritje van 4 km. Wanneer de uitlaatgassen juist in die gevallen zo schoon mogelijk kunnen zijn, is dat een ontwikkeling die de aandacht verdient van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, mogelijk in samenhang met het ministerie van Economische Zaken.

Mijnheer de voorzitter! Daarnaast vraagt D66 aandacht voor de investeringen in verbeteringen en een voldoende hoog onderhoudsbudget voor vaarwegen, teneinde het vrachtvervoer over water te stimuleren. Van het Centraal overleg vaarwegen ± u hebt het vandaag al eerder gehoord ± vernamen wij echter, dat het project Zuid-Willemsvaart tot nader order wordt stopgezet. Het betreft de verruiming van het gedeelte Veghel-Berlicum alsmede het gedeelte Berlicum-Maas. Juist in deze periode is een onderzoek gedaan door de gemeente Veghel en het bedrijfsleven om het goederenvervoer te water via dit kanaal te laten lopen, hetgeen een positief resultaat zou kunnen opleveren, mogelijk leidende tot een verdubbeling van het vrachtvervoer te water. Stopzetting van dit soort projecten kan als gevolg hebben dat dit soort initiatieven z'n geloofwaardigheid verliest, met als resultaat dat vervoer weer wordt overgeheveld naar de weg, in strijd met het beleid ter stimulering van vrachtvervoer over water. Wil de minister de beweegredenen voor deze beslissing toelichten en zo mogelijk alles in het werk stellen om de werkzaamheden aan de verruiming van de Zuid-Willemsvaart te doen hervatten?

Ik wil met mijn pleidooi een lans breken om alle mogelijke wegen te bewandelen om de mobiliteit te optimaliseren. Het lijkt erop dat de traditionele werkwijzen van Verkeer en Waterstaat, het bouwen van

## Vriesekoop

bruggen en het verbreden van wegen, niet de enige mogelijkheden zijn om de doorstroming beter plaats te laten plaatsvinden. Mogelijkerwijs nodigen deze juist uit tot een groter gebruik van de auto en daardoor tot wellicht nog grotere verkeersproblemen.

De overheid dient in het geval van de mobiliteitsproblematiek voorwaardenscheppend te zijn. De burger zal uiteindelijk tussen de mogelijkheden die hem geboden worden zijn of haar weg weten te vinden. De burger heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid, en ook het bedrijfsleven; de taken zijn verdeeld.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! De minister is naar Bommel geweest om de brug te zien. Daarmee bedoel ik dan de eerste brug, die uit 1933. Wie zijn klassieken kent weet, dat die brug niet is voorgefinancierd door de automobilisten, wat de bedoeling was, want die waren er te weinig. Dat is gedaan door de fietsers, die toen nog belasting betaalden. Ik moest daaraan denken toen ik las, dat de financieringsgrondslag voor het Masterplan fiets nu weer is ondergeschoven in een grote pot. Daarnaast waren er nog wat leningen, die wij ongeveer in 1958 zouden hebben afbetaald, als er geen wereldoorlog en Marshallplan-hulp tussen hadden gezeten. Wij hebben er dus niks meer van gemerkt, maar de les die ik eruit heb getrokken is, dat de automobilist niet vanzelf automobilist geworden is, maar dat hij is gekweekt en niet geboren.

Dat houdt meteen in dat het anders kan. Als het anders kan, moet je daarvoor beleid ontwikkelen. In dit geval is het nog gemakkelijker. In mijn ogen zouden er geen automobilisten zijn gekweekt als de overheid dat niet had gedaan. Met andere woorden, het gaat nu om reparatiebeleid.

Moeten wij nu bang zijn dat er chaos ontstaat als wij de duim-schroeven aandraaien? Ik denk het niet. Ik denk dat de chaos reeds voldoende compleet is. Eigenlijk is het nodig om creatief en kordaat op te treden. Hoe zal de samenleving daarop reageren? Ik denk dat dit even creatief en kordaat zal zijn. Dat bewijst toch ook weer de manier waarop de sluitingstijden voor het verkeer bij de distributie aan winkels in Den Haag zijn ontlopen, door de

hele dag paard en wagen te gebruiken. Dat is toch een veel betere werkwijze dan het oprekken van tijden via de Winkelsluitingswet, zodat het de hele nacht gromt en broemt in alle compacte steden? Wat dat betreft hebben wij nog een hele weg te gaan, waarbij essentieel is dat wij ingrijpen.

Er is een calamiteit nodig om in te grijpen. Parijs leert weer, dat ineens de fiets ontdekt wordt als er een calamiteit is, een staking. Nu roep ik op dit moment niet op tot staking, maar ik zou de minister wel willen vragen, een calamiteit te bedenken. Die calamiteit is er in feite: de verkeersslachtoffers, de CO<sub>2</sub>-maatstaven die wij niet halen en die ons op langere termijn het leven zuur maken, het ruimtegebruik dat almaar toeneemt. Wij hebben zo'n beetje de grootste infrastructuur-dichtheid ter wereld. Als het dan toch al niet meer lukt, moet het toch liggen aan het gebruik ervan? Laten wij daarop dan verder voortborduren.

Bekijk ik de drie pijlers van het ministerie, kennis, beleid en uitvoering, dan is het bij de uitvoering toch meer van hetzelfde. Bij de 4,5 miljoen m<sup>2</sup> asfalt komt de komende zes jaar nog eens 10%. Ik zie in het beleid nog onvoldoende samenhang. Ik zie een heleboel dingen tegelijkertijd aangepakt worden, waarbij ik het gevoel krijg dat zij elkaar in de weg gaan zitten. De alternatieven worden niet echt bevorderd.

Daar wil ik nog even bij stilstaan. Als het openbaar vervoer een alternatief zou moeten zijn, moet je er niet op het moment dat de automobiliteit zo uit de hand loopt dat je naar openbaar vervoer moet overstappen een privatiseringsoperatie op loslaten. Van die privatiseringsoperatie begin ik overigens steeds meer te begrijpen, dat het een loonkostenbesparing is en veel meer eigenlijk niet. Daar moeten wij het succes van verwachten. Ik zeg niet dat het niet nodig is, maar ik vind het allemaal te vroeg. Op dit moment moeten wij, ook weer naar de klassieken kijkend, vaststellen dat wij de 3000 km spoor- en tramlijn die zo rond de jaren twintig zijn opgeheven eerst weer eens terug zouden moeten hebben. Er was toen een samenleving met minder dynamiek, met veel minder mensen. Dat draaide toen net. Wij zitten met een tekort van 3000 km. Eerder is al

gezegd, dat wij het eigenlijk zullen moeten hebben van het optimaliseren van het gebruik. Er moet een beter gebruik worden gemaakt van de vierkante kilometers infrastructuur die wij hebben. Dat moet wel haast met een flinke wijziging van de modal split.

Kan dat wel? Het is natuurlijk gemakkelijk om te roepen dat er een gebrek aan inzicht is. Ik vind het dan toch moeilijk dat de minister wil bezuinigen op het vergaren van kennis. Ik denk dat wij niet zo maar slim en creatief worden, maar dat wij daarvoor veel meer moeten inzetten. Maar laten wij eens kijken waar wij uitkomen als wij slim en creatief willen zijn en tegelijkertijd de bestaande infra-kilometers beter willen gebruiken.

Ik neem de HSL als voorbeeld. Daar kan het nog net goed mee komen, want wij hebben nog net geen beslissing genomen over de diverse varianten die er weer bij zijn gekomen. De grootste tijdverliezen worden geleden in het voor- en natransport. Dat betekent dat je als je het voor- en natransport weet uit te bouwen ± dat is ook een doelstelling ±, dus het regionet uitbouwt, essentieel tijdverlies dat je anders hebt voordat je met een hogesnelheidstrein verder gaat, opheft. Dat betekent dat de HST niet meer zo hard hoeft te rijden als hij anders zou moeten rijden voor een zelfde tijdswinst. Bovendien investeer je in je eigen land voor binnenlandse passagiers. Dat kan geen kwaad en het zou ook nog in het belang van de doelstelling die men had zijn.

Het gaat verder. Als het net is uitgebouwd, kunnen de stoptreinen, die ons brengen van waar wij niet zijn naar waar wij niet willen wezen, worden opgeheven. Die zijn dan overbodig geworden. Laten nu juist de stoptreinen de belangrijkste belemmering zijn om de capaciteit op het bestaande net zodanig te maken, dat er met snelle treinen kan worden gereden. Als je het op die manier aanpakt en ook nog de inmiddels door Siemens ontwikkelde gyroscopische snuffjes in de trein inbouwt, kun je een glaasje wijn dringen terwijl je met 200 km/u of meer over bestaand spoor rijdt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb altijd begrepen, dat de stoptreinen er waren om de mensen in en uit te laten stappen. Kiest u ervoor om alleen nog op intercitystations in te



## Bierman

stappen en verder op een andere manier te reizen?

De heer **Bierman**: Dat heeft u goed begrepen. In deze korte tijd kan ik dat niet allemaal tegelijk uitleggen. Het komt erop neer dat ik het regionale net, het stadsgewestelijke net, wil verbeteren ten koste van de stoptreinen. De stoptreinen zijn niet meer dan vanuit de NS een compensatiemaatregel voor het opheffen van die 3000 km in 1920 of daaromtrent.

Ik heb met dit voorbeeldje willen aangeven dat creatief en zonder noodmaatregelen heel goed een ander beleid te voeren zou zijn. Ik vraag de minister, juist in die richting beleid te ontwikkelen. Ik vraag haar om meer denktankactiviteiten te ontplooiën, waarbij dan systemen als het openbaar vervoer individueel moeten worden gemaakt en de auto collectiever. Kortom, je moet veel meer komen tot drempelverlagende situaties waarin het gemakkelijker wordt om mensen als vanzelf bepaalde overstappen te laten maken. Auto delen is daar een goede tussenoplossing voor: de auto wordt collectiever.

Ik wil toch ook proberen de integrale beleidsvisie nog een beetje naar voren te halen. Als de minister deze projecten gaat herschikken omdat zij ook vindt dat er een calamiteit is, moet dit natuurlijk in de tijd naar voren worden gehaald. Daar moeten de grote projecten opnieuw aan getoetst worden. Misschien komen wij er dan ook eens achter wat een mainport-concept precies is. Kortom, niet kletsen, maar toetsen. Maar dan moet je wel weten waaraan en hoe. Het oplossend vermogen zit hem dan niet in het asfalt, niet in het zand, cement of water, maar veel meer in het ontschotten. Bij wijze van voorbeeld daarvan zou ik onder de aandacht willen brengen dat het afschaffen van bijvoorbeeld de overdrachtsbelasting, waardoor het gemakkelijker zou kunnen worden om te verhuizen, het eenvoudiger maakt om in het centrum van het web van dagelijkse verplaatsingen te gaan zitten, zodat de overstap naar een ander vervoermiddel, de fiets of een paar schoenen, veel meer mogelijk wordt.

Als groene zou ik kunnen zeggen dat de aardbol mijn back-yard is. Wat dat betreft ben ik dus eigenlijk een wereld-NIMBY. Ik wil toch even tegen

mijnheer Talsma zeggen dat ik het iets ruimer zie. Wat dat betreft maak ik mij ook veel grotere zorgen dan hij over al die niet samenhangende ingrepen die op dit moment op ons afkomen. Ik hoop dat kennis en inzicht bij de minister hoogste prioriteit krijgen, want anders blijft het rommelen in het beleid en meer van hetzelfde in de uitvoering.

□

De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! Nog niet zo lang geleden stond Nederland wijd en zijd te boek als een proper land, met een voorbeeldig sociaal klimaat, betrouwbare en beleefde inwoners, voorkomend in hun verkeersgedrag. Wij hadden in ons land een goed wegnnet en redelijk openbaar vervoer, de treinen en bussen reden aardig op tijd en de mensen waren over het algemeen beleefd tegen elkaar, zowel in de trein als op de weg. Ik denk dat nog vele leden van deze Kamer zich de tijd kunnen herinneren dat er in trein en bus voor dames en bejaarden werd opgestaan. En aansluitend op een opmerking van de heer Pitstra, in die tijd werd ook de fiets nog niet onder je zitvlak vandaan gejat.

En wat zien wij nu? Onze snelwegen zijn verworpen tot stortplaats, onze sociale voorzieningen worden onderworpen aan een gestaag afslankingsproces, het wegnnet is veranderd in een filenet, het openbaar vervoer wordt geprivatiseerd, met alle gevolgen van dien, en een half uur vertraging met de trein wordt al lang "normaal" gevonden. Een zitplaats afstaan aan een medepassagier die deze hard nodig heeft? Vergeet het maar! In trein en bus staan de mensen elkaar en de conducteur naar het leven en op de autowegen begint wegpiraterij een veel beoefende hobby te worden. "Wegpiraat", wie kende dat woord twintig jaar geleden?

Nu ben ik absoluut niet van zins om al deze zaken met "de goeie ouwe tijd" te gaan vergelijken. Maar toch, wat kan er in zo'n korte tijd in negatieve zin veel veranderen. Inmiddels hebben wij aardgas aangeboden, de voornaamste bron van onze huidige rijkdom. En hoewel het onmiskenbaar is dat wij er als land economisch beter voor staan dan vroeger, toch zijn ontevredenheid, onverschilligheid en egoïsme in

de dagelijkse praktijk normale verschijnselen geworden.

Mijn partij, Senioren 2000, en ik zijn van oordeel dat het hard nodig is dat er wat dit betreft orde op zaken wordt gesteld. En dat hoeft lang niet altijd af te stuiten op geldgebrek, want in de eerste plaats is het gebruik en de verdeling van onze nationale rijkdom vooral een kwestie van prioriteitsstelling. Maar voorts heeft de abominabele wijze waarop wij onze infrastructuur gebruiken en de manier waarop wij ons ten opzichte van elkaar gedragen, vooral te maken met instelling en mentaliteit.

Mijn fractie is van oordeel dat de politie strenger zou moeten en kunnen optreden tegen milieucriminelen en verkeersovertreders. Hoe komt het dat in Singapore en in Canada zo weinig rommel op straat en langs de wegen voorkomt? Omdat daar de politie het weggooiën van afval langs de wegen streng in de gaten houdt. En wat is de reden dat je er vroeger wel voor zorgde dat je fietsverlichting in orde was? Gewoon, omdat je anders een bekeuring riskeerde. In 1994 voerde de Stichting Nederland schoon met ANWB en Rijkswaterstaat een campagne tegen de groeiende hoeveelheid zwerfvuil. Bij wegrestaurants en tankstations werden toen gratis afvalzakken uitgedeeld. Veel effect heeft deze actie echter niet gehad. Volgens Rijkswaterstaat zijn vooral benzinstations en drive-ins plaatsen van enorme vervuiling. Maar ook op parkeerplaatsen wordt van alles "gedumpt": autowrakken, koelkasten en tonnen afgewerkte olie. Verder hoopt het zwerfvuil zich op onderaan afritten en langs weggedeelten waar veel files voorkomen. Over dit probleem wordt wel voorlichting gegeven, bijvoorbeeld via de zogenaamde Postbus 51-spotjes en via het onderwijs, maar als dat niet wordt gecombineerd met strenger optreden van de overheid, dan is dit naar mijn mening verspilde tijd en weggegooid geld. Ik zou daarom de minister willen vragen of zij haar collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken tot een strengere aanpak van dit probleem wil proberen te brengen.

Door de minister zijn voorstellen ingediend met betrekking tot het stads- en streekvervoer. Mijn fractie is enerzijds blij met deze plannen, maar anderzijds stemmen zij haar tot bezorgdheid. Terugdringing van het

## Hendriks

autogebruik door introductie van marktwerking in het stads- en streekvervoer klinkt logisch, maar gaat voorbij aan de tegenstrijdige behoeften van de te onderscheiden groepen passagiers. Passagiers uit het woon-werkverkeer zijn gebaat bij snelheid, terwijl ouderen, gehandicapten en moeders met kleine kinderen belang hebben bij meer haltes, meer tijd voor in- en uitstappen en, vooral, bij betaalbaarheid.

Mijn fractie hoopt dat het niet zo zal zijn dat het beleid van de vervoersmaatschappijen zich uit winst oogmerk alleen op de woon-werkpassagiers zal richten. Daarom wil ik de minister vragen hoe zij de belangen van de minder-valide passagiers denkt zeker te stellen bij de decentralisatie van taken en verantwoordelijkheden van het stads- en streekvervoer.

Met betrekking tot het treinvervoer wil ik de aandacht vestigen op de plannen van de NS om op termijn de lokettisten op de stations af te schaffen. Ik neem niet aan, gezien de manier waarop deze minister zich laat vervoeren, dat het de minister al eens is overkomen dat zij problemen had met een kaartjesautomaat. Ik kan haar echter verzekeren dat deze instrumenten maar al te vaak uitermate weerbarstig zijn. Vooral voor senioren en gehandicapten is het dikwijls hachelijk of onmogelijk om met dergelijke machines te communiceren. Een ander verschijnsel is het in toenemende mate afsluiten van wachtkamers, vooral op de kleinere stations, ter voorkoming van vandalisme. Ook dit is een van de bezuinigingsmaatregelen die uitstekend werken om ouderen uoat de trein te houden.

Voorzitter! Een opmerking over het belang van de auto, niet alleen voor de minister van Verkeer en Waterstaat ± zelfs als dit uitdraait op een stilstand op de Afsluitdijk ± maar met name voor gehandicapten en senioren. Maar al te vaak wordt vergeten dat een belangrijk deel van de mantelzorg bestaat uit diensten die door vele mensen, ouderen en jongeren, worden verleend voor het vervoer van minder valide burens en kennissen. Hoewel hiervoor vroeger veelal enige subsidie beschikbaar was, werd door vele gemeenten de subsidiekraan dichtgedraaid met het van kracht worden van de WVG. Toch blijft dit vervoer belangrijk, zo niet onmisbaar.

Ook uit andere overwegingen, zoals het na 1998 mogelijk opheffen van onrendabele spoorlijnen, is het ter beschikking hebben van een auto voor vele senioren onmisbaar. Familiebezoek, boodschappen doen, recreatie, communicatie en vele andere activiteiten zijn met openbaar vervoer veelal praktisch niet te doen of onbetaalbaar. Het ligt trouwens voor de hand dat deze vorm van automobilititeit nauwelijks een belasting vormt uit het oogpunt van verkeersbelasting; de ouderen zullen immers, als dat qua route en tijd maar even mogelijk is, trachten, opstoppingen te vermijden. Ik verzoek de minister daarom met klem om de senioren te ontzien in haar plannen voor het verminderen van de automobilititeit door kostenverhogingen.

Voorzitter! Tot slot nog enige opmerkingen over de toenemende verkeersonveiligheid. De veiligheid van kwetsbare groepen als jeugd, ouderen en fietsers baart ons grote zorgen. In de steden en vooral op de provinciale wegen neemt het aantal ongelukken, veelal met dodelijke afloop, op zorgwekkende wijze toe. Een van de hoofdpunten van beleid van dit kabinet is het creëren van een duurzame verkeersveiligheid. Daarom wordt voor de komende vier jaar een bedrag van 94 mln. uitgetrokken voor demonstratieprojecten die moeten leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid. Mijn fractie juicht dit toe. Dergelijke projecten, gecombineerd met een straffer toezicht en strengere straffen voor onverantwoordelijk weggedrag, kunnen resulteren in verbetering van de discipline in het verkeer en van de mentaliteit van de verkeersdeelnemers.

Voorzitter! Laat ik eindigen met de hoop dat deze minister erin zal slagen, een aanzet te geven om op een creatieve en betaalbare manier de verkeersproblemen in ons land te verminderen. Dat daarbij offers moeten worden gebracht, is duidelijk, maar ik verzoek de minister met klem, in haar plannen de meest kwetsbare groepen zoveel mogelijk te sparen.

De **voorzitter**: Alvorens de vergadering te schorsen voor een theepauze doe ik de Kamer een voorstel over de orde van de vergadering van volgende week. Inmiddels is gebleken dat de minister-president volgende week

dinsdag beschikbaar is, zodat de interpellatie van de heer De Boer volgende week om tien uur 's morgens direct bij de aanvang van de vergadering gehouden kan worden. In verband met de extra belasting die dat op de agenda van de Kamer legt, kan de toch al overwogen beslissing om het wetsvoorstel tot wijziging van de Grondwet van de agenda af te voeren, inmiddels definitief worden. De behandeling van dat wetsvoorstel zal worden aangehouden tot een nader te bepalen datum.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 15.48 uur tot 16.20 uur geschorst.

□

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

Mijnheer de voorzitter! Ik dank de leden van deze Kamer voor de uitvoerige inbreng in eerste termijn ter ere, mag ik wel zeggen, van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik ben ook blij met de ruime tijd die u hiervoor hebt genomen, waaruit blijkt dat Verkeer en Waterstaat ook van uw Kamer de nodige aandacht krijgt. Dit is van groot belang. Ik heb uit de bijdragen van de leden heel goed begrepen dat de zorgen van de Kamer zich ongeveer over dezelfde terreinen uitstrekken als mijn zorgen.

Laat ik maar beginnen met verkeer en vervoer in het algemeen, waar alle sprekers over gesproken hebben, natuurlijk vanuit verschillende invalshoeken en zelfs met verschillende opvattingen over bijdragen aan oplossingen. Ik zeg met de nodige voorzichtigheid "bijdragen aan oplossingen", omdat ik denk dat er voor het verkeers- en vervoersprobleem, voor zover het een probleem is, niet de oplossing voor het probleem bestaat.

Wij moeten gewoon constateren dat de verminderde bereikbaarheid van onze economische centra een belangrijk probleem is. De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van die bereikbaarheid ligt niet alleen bij de rijksoverheid. Ik moet hier natuurlijk verdedigen wat de rijksoverheid eraan doet, maar niet alleen de rijksoverheid kan hiervoor verantwoordelijk gesteld worden en verantwoordelijk zijn. Het is minstens een gedeelde verantwoordelijkheid van overheden, rijksoverheid,

provinciale overheid en gemeentelijke overheid, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de burgers zelf. Misschien mag ik onmiddellijk de hartekreet uiten dat ik hoop dat er wat duidelijkheid over het bestuur in de toekomst gaat ontstaan. Zeker voor verkeer en vervoer in de stedelijke regio's heb ik graag duidelijkheid over de bestuurlijke organisatie.

Het beleid van Verkeer en Waterstaat, mijn beleid, gericht op het beheersen van de files, die de bereikbaarheid van vooral onze economische centra sterk verstoren, kent drie sporen. Het eerste is het optimaal benutten van de bestaande en de nieuwe infrastructuur. Verkeer en Waterstaat als beheerder van het hoofdwegennet is hiervoor primair verantwoordelijk. Omdat heel veel congestieproblemen ontstaan op de grens tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, namelijk in en rondom de steden, moet dat beleid in zeer nauw overleg en in samenwerking met de regionale en de stedelijke bestuurders tot stand komen. Hierbij is het overigens van groot belang dat wij goed communiceren met de weggebruikers, omdat zij juist in die gebieden een heel belangrijke eigen rol te spelen hebben.

Het tweede spoor is het stimuleren van het verminderen van het gebruik van de auto in de spitsperiodes. Hiervoor moet de overheid een aantal zaken doen, zoals maatregelen in de sfeer van rekeningrijden. De Kamer weet dat wij druk bezig zijn met de voorbereidingen om dat werkelijk mogelijk te maken, rond en vlak na het jaar 2000. Accijnsverhogingen kunnen hierbij ondersteunend werken; variabilisatie noemen wij dat. Het parkeerbeleid is typisch iets wat niet door de rijksoverheid, maar door gemeentelijke overheden moet worden aangepakt. Tot mijn grote genoegen doen de grote steden dit al volop en de grotere gemeenten in toenemende mate ook. Locatiebeleid is een zaak van gedeelde verantwoordelijkheid tussen Rijk en andere overheden. Verder noem ik het stimuleren van carpooling, fietsbeleid, flexibilisering, ruimtelijke ordening, verbetering van het openbaar vervoer en fiscale maatregelen die het gebruik van alternatieven voor de auto bevorderen.

De beleidsontwikkeling en de uitvoering van die maatregelen gebeuren door verschillende actoren. Accijnsverhogingen horen typisch bij de rijksoverheid. Ik dank de heer Van den Berg voor zijn vriendelijke woorden over de regionalisatie en het maken van betere afspraken in de verdeling van taken tussen Rijk, provincies en gemeenten, waarmee ik volop bezig ben. De provincies zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een integraal regionaal verkeers- en vervoersbeleid en beleid voor de ruimtelijke ordening. Zij zien ook toe op de uitvoering. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de stedelijke inrichting en de uitvoering van het beleid, zoals het parkeerbeleid, het locatiebeleid, het fietsbeleid, een deel van het openbaar-vervoersbeleid en het stimuleren van vervoersmanagement. Ik kom op het fietsbeleid, waarover bijna alle sprekers gesproken hebben, separaat terug.

Het bedrijfsleven is overigens ook zelf verantwoordelijk. Het is verantwoordelijk voor de invoering van vervoersmanagement. Wij zijn dit zeer aan het stimuleren en gelukkig zien wij dat er enig draagvlak bij het bedrijfsleven begint te ontstaan voor het stimuleren van het invoeren van vervoersmanagement in de bedrijven, maar ook voor maatregelen in de arbeidsvoorwaardelijke sfeer zoals flexibilisering van de arbeidstijden of, liever gezegd, spreiding van de arbeidstijden en reiskostenvergoedingen, waaronder ook het gebruik van de auto van de zaak verstaan mag worden.

Uiteindelijk zullen ook burgers zelf moeten beseffen dat zij door de aanpassing van hun vervoerskeuze en hun gedrag op de weg kunnen helpen om het bereikbaarheidsprobleem te verkleinen. Het is ook van belang dat ik met alle genoemde actoren regelmatig overleg voer, voor een maximale inzet en dus ook maximaal effect van alle maatregelen die wij maar kunnen bedenken.

Het derde spoor waarlangs wij werken, is een selectieve uitbreiding van de weginfrastructuur. Verkeer en Waterstaat is als wegbeheerder primair verantwoordelijk voor de uitbreiding van het hoofdwegennet, provincies van het eigen wegennet en gemeenten ook. In verband met de bereikbaarheid op de middellange termijn zal het duidelijk zijn dat het echt niet mogelijk is, in deze

kabinetsperiode het fileprobleem totaal op te lossen. Met een gezamenlijke inspanning kunnen wij mijns inziens wel bereiken dat het probleem hanteerbaarder wordt, zonder dat het tot een werkelijk verkeersinfarct komt. Ik beseef goed dat ook ik af en toe waarschuw voor dat verkeersinfarct, maar dat is ook wel nodig.

Wij moeten alle hens aan dek zetten. Als wij alles realiseren wat er in de pijplijn zit, ook de plannen van de gemeenten en provincies, en er eindelijk in slagen, tussen de oren van de automobilist eens wat beter op een rij te krijgen hoe het zit met de keuzes die hij zelf moet maken in de spits, kunnen wij de schade door files in termen van voertuigverliesuren wel degelijk beperken. In de periode rondom 2010 zal het fileprobleem op het grootste deel van het snelwegennet, door alle maatregelen die in de pijplijn zitten, en op grote delen van de dag vrijwel beperkt blijven tot incidentele files. De structurele files rond de grote-stadsgebieden zullen echter blijven bestaan. Wij zitten nu een keer met het gegeven dat er heel veel verkeer van en naar de belangrijke economische centra gaat. Door het gevoerde beleid kan wel voorkomen worden dat alles stil staat. De gevolgen van de incidentele files worden sterk teruggedrongen, waardoor de betrouwbaarheid van het hoofdwegennet kan toenemen. De capaciteit van het spoornet neemt sterk toe, de vertragingen zullen afnemen en de betrouwbaarheid van het treinverkeer zal dus ook toenemen naarmate er meer geïnvesteerd wordt. Hierdoor zal de trein op de zware verbindingen een goed en aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn.

Ook voor de middellange termijn geldt dat wij echt alles uit de kast moeten halen om de huidige wegen en spoorwegen maximaal te gebruiken. Hierbij is overigens het beeld niet juist dat door het voorgestane beleid de auto aantrekkelijker wordt en zo in een betere positie komt dan het openbaar vervoer. De benuttingsmaatregelen lossen de files op weg en rail niet op, maar kunnen enkel bewerkstelligen dat de zaak niet al op heel korte termijn echt vastloopt.

Verder zijn creatieve, nieuwe ideeën noodzakelijk om ook na 2010 onze mainports en economische centra bereikbaar te houden. Ik ben

er blij om dat ook vanuit deze Kamer opmerkingen hierover gemaakt zijn. Ik benadruk nog eens dat de oplossing van de files niet bestaat. Voor het bereikbaarheidsprobleem rond de grote steden geldt dat wij alle mogelijke maatregelen moeten inzetten om het fileprobleem beheersbaar te houden, dus een rekeningrijden en het SVV-bouwprogramma en flankerend beleid en technologische en innovatieve ontwikkelingen. Bovendien moet de inzet van het totale pakket aan maatregelen aangepast worden aan de regionale of lokale omstandigheden. Iets wat in Rotterdam werkt, werkt niet noodzakelijkerwijs ook in Maastricht. Creatieve oplossingen zijn dus van groot belang. Niet alleen het ministerie, maar iedereen moet eraan meewerken. Mevrouw Vrisekoop noemde in haar bijdrage een aantal creatieve oplossingen. Ik meende hieruit te begrijpen dat zij denkt dat wij op het ministerie alleen nog maar bezig zijn met aanleg, bouw en onderhoud, maar ook daar wordt natuurlijk driftig nagedacht over heel creatieve oplossingen en vernieuwing daarin. Als ik naar de heer Bierman luister, ben ik het altijd met 90% van zijn verhaal eens, maar op enig moment scheiden onze wegen. Ik kom er in mijn bijdrage nog op terug. De verdere uitwerking van het beleid en het zoeken naar die creatieve oplossingen zullen, evenals op dit moment, ook in de komende tijd weer in samenspraak met externe partijen gebeuren. Daarbij moeten wij denken aan een veel betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, zodat ook in het personenvervoer in een aantal corridors een echt multimodaal vervoerssysteem ontstaat. De heer Bierman zei dat het autoverkeer meer collectief zal moeten worden en het openbaar vervoer meer individueel. Ik ben het daar geheel mee eens. Daar groeien wij ook echt naar toe.

Met elkaar kunnen we bereiken dat de bereikbaarheid van Nederland kwalitatief voldoende zal zijn. Dat alles is echter alleen mogelijk, als ieder van de betrokkenen ook zijn of haar verantwoordelijkheid neemt. Ik doe dat in mijn verantwoordelijkheid en ik zal dat blijven doen. Ik denk niet dat ik de voorbeelden nog hoef te noemen: rekeningrijden, investering in rail en weg, de De Boergelden die nodig zijn voor de

kwaliteitsslag in het openbaar vervoer en het verder gaan met de Randstad-railontwikkeling. Daarbij vind ik het van het allergrootste belang dat de Kamer in het verdere implementatietraject van het filebeleid vasthoudt aan de uitgangspunten die wij met elkaar hebben vastgesteld.

Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd, in hoeverre het ministerie invloed heeft op een coördinerende functie op het gebied van de regionale stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Ik kan haar melden dat Verkeer en Waterstaat zeer intensief betrokken is bij het formuleren van het ruimtelijk beleid, zoals het actualiseren van de Vinex. In eerste instantie is VROM, en de RPD daarin, het regisserende ministerie, maar in de ruimtelijke afwegingen die gemaakt worden, wordt het mobiliteitsbeleid als belangrijk thema meegewogen. De noodzaak om het belang van het mobiliteitsbeleid, gezien de toenemende bereikbaarheid en leefbaarheidsvraagstukken, zwaarder mee te laten wegen, neemt gelukkig sterk toe. In vorige periodes werd, als wij aan het einde van de rit zaten en de keuze voor een locatie al was gedaan, nog eens bedacht dat er misschien problemen inzake de mobiliteit waren. Nu wordt zowel bij VROM als bij de RPD vanaf het begin de mobiliteitsproblematiek meegenomen. De gedachte van een mobiliteitseffectrapportage vind ik aardig. Ik denk overigens dat dit veel meer integraal, bij het nadenken over het actualiseren van de Vinex, moet gebeuren. Maar ook de voorbereidingen van de Randstad-visie en de vijfde nota Ruimtelijke ordening zullen doordrenkt moeten zijn van het nadenken over de gevolgen van al die ontwikkelingen voor de mobiliteit.

De heer Baarda vroeg welke initiatieven er in Europees verband worden genomen om de file te bestrijden en beheersbaar te maken. Ik kan hem zeggen dat ook in Europees verband initiatieven worden genomen in verband met de fileproblematiek. Zoals bekend zal zijn, komt er binnenkort een groenboek terzake. Voorts proberen wij, met de ons omringende landen te komen tot bijvoorbeeld verhogingen van de minimumaccijns op benzine. Helaas moet ik bekennen dat dit nog niet tot heel grote gevolgen heeft geleid. Inmiddels is er wel een groenboek van de

Europese Commissie verschenen over externe kosten. De discussie daarover gaan wij binnenkort met elkaar in de Transportraad voeren. Ik hoop dat ook daar resultaten geboekt zullen worden. Bovendien vindt er in Europees verband afstemming plaats over bijvoorbeeld tolsystemen, waaronder het rekeningrijden en er wordt vooral gewerkt aan de interoperationaliteit. Ik denk dat dit laatste in Europa voor deze problematiek het belangrijkste is, want het betekent dat je systemen introduceert waarmee je niet in elk land tegen verschillende problemen en verschillende technologieën oploopt. In heel veel landen is road pricing nog steeds een instrument dat alleen maar op de financiering is gericht en veel minder op de sturing. Gelukkig wordt ook in andere landen gezien dat dit in de toekomst als sturingsinstrument niet alleen goed maar ook noodzakelijk kan zijn.

De heer Baarda sprak in het verlengde van de discussie in de Tweede Kamer zijn zorg uit in verband met de vraag, hoe snel wij alles kunnen uitvoeren en hoe snel wij investeringen kunnen plegen. Hij sprak zijn treurnis uit over het feit dat er bij het regeerakkoord 1 mld. bezuinigd is en wat dat betreft volgde hij keurig zijn broeders en zusters in de Tweede Kamer. Ik moet zeggen, dat ik naderhand eigenlijk wel blij ben en ik zeg dat met enig cynisme in mijn stem dat het miljard eraf is gegaan, want anders had ik waarschijnlijk met nog meer onderuitputting gezeten dan waar ik nu, tot mijn grote spijt, al mee word geconfronteerd. Ik heb, sinds ik op dit ministerie zit, geconstateerd dat het enorm plezierig is dat ik een van de weinige ministers ben die voor investeringen een olopemde begroting heeft. Maar wanneer dat gepaard gaat met bezuinigingen op de personeelsbegroting wordt het ontzettend lastig. Immers, de werken die je wilt uitvoeren, moeten toevallig ook nog voorbereid worden. Gelukkig hebben wij inmiddels via het heroverwegingsrapport rondom Rijkswaterstaat enig zicht op wat meer structurele oplossingen voor dat probleem, maar het is toch een vreemde gewaarwording, als je op een ministerie aantreedt, dat er aan de ene kant wordt geworsteld met personeelsproblemen en dat men aan de andere kant een probleem heeft om het geld uit te geven dat

## Jorritsma-Lebbink

beschikbaar is. Daar zit wel een relatie tussen en ik doe nu mijn uiterste best om met alle middelen te proberen, dit probleem weg te werken. Ik kan ook garanderen dat het aan het einde van dit jaar nog niet zal zijn opgelost.

Dit heeft overigens niet alleen met het personeelsprobleem op het ministerie te maken maar ook met de moeilijkheden waar je elke keer weer in de procedures tegenaan loopt. Ik wil me daar absoluut niet achter verschuilen maar dikwijls moeten onze projecten samen met andere overheden uitgevoerd worden. Wij proberen nu met onconventionele middelen door de bureaucratie heen te prikken, maar wij hebben ons wel te houden aan de normale wettelijke procedures die er zijn. Ik vind die ook belangrijk omdat er altijd een afweging tussen individueel en algemeen belang gemaakt moet worden.

Voor de komende jaren zit er in de begroting een evenwichtig pakket aan maatregelen, passend binnen de strategie van het tweede structuurschema en gericht op een, ook voor de toekomst, adequaat verkeers- en vervoerssysteem. Het komt er nu op aan, dat wij dit pakket werkelijk uitgevoerd krijgen en dat wij daarmee de SVV-doelen een stap dichterbij brengen. In dat pakket zit een groot aantal infrastructurele maatregelen, zowel voor het openbaar vervoer als voor de knelpunten op de rijkswegen. Er zijn heel veel maatregelen in opgenomen die leiden tot een betere benutting van die infrastructuur. Ik meen ook dat mevrouw Vrisekoop daarop doelde toen zij zei dat het toch te gek is dat wij ons alleen maar richten op het gebruik in de spits en dat de capaciteit daarop wordt aangepast, terwijl de rest van de dag of nacht de zaak leeg is. Ik ben het daar volstrekt mee eens. Wij kunnen de mensen stimuleren om ze uit de spits te krijgen en soms kunnen wij het verkeer verplaatsen naar het onderliggende wegennet. Ik moet er wel aan toevoegen dat wij daar niet alleen verantwoordelijk voor zijn. Het is erg plezierig om met werkgevers te spreken over bijvoorbeeld flexibele werktijden, maar ik heb tot nu toe geconstateerd dat dit ertoe leidt dat iedereen om 08.00 uur begint. Misschien moeten wij dan wel eens praten over wat minder vrijheid in de keuze van begintijden. Overigens ben ik wel weer heel blij

met de Winkeltijdenwet, want die helpt ons zeker. Ik hoop ook dat het onderzoek tot werkelijkheid wordt. Ik ben er alleen een beetje bezorgd over of al die winkels in de stad wel tot 22.00 uur open blijven. Dat zou inderdaad in het kader van de filebestrijding zeer helpen. Ik zei zojuist al dat het belangrijk is voor de uitvoering dat die maatregel door iedereen wordt toegepast. Naast de steun van de Eerste Kamer heb ik ook maximale steun nodig voor zowel de voorbereiding als de uitvoering, van de provincies en de gemeenten, maatschappelijke groeperingen, het bedrijfsleven en ten slotte natuurlijk gewoon van de burgers. Het gaat er echt om dat alle partijen zich medeverantwoordelijk voelen voor het aanpakken van het verkeers- en vervoersprobleem. De in het MIT en in de realisatieprogramma's opgenomen projecten zijn allemaal direct uitvoerbaar. De heer Baarda vroeg daarnaar. Wij hebben het MIT nu zodanig ingericht dat in het realisatieprogramma niets meer hoort te staan  $\pm$  ik zeg het met enige slagen om de arm  $\pm$  dat niet direct uitvoerbaar is.

Ik wil nu een paar opmerkingen maken over de fiets, want vele woordvoerders hebben daarover gesproken. Het valt mij elke keer weer op, dat de gedachte leeft dat het Rijk zich zeer zou moeten bemoeien met het fietsbeleid. Ik vind het altijd knap van belangenbehartigers dat zij dat voortdurend bij ons allen weten in te prenten. Ik zeg met nadruk "ons", want ook mij wordt dat voortdurend verteld. Ik vind de fiets een belangrijk instrument en ik vind ook dat het Rijk een stuk verantwoordelijkheid draagt voor het bevorderen van het fietsgebruik. Maar dat heeft voor mij wel grenzen. Het beperkt zich namelijk tot innovatie op dat terrein en het stimuleren van andere overheden om zich ermee te bemoeien, ook als het gaat om die zaken die niet op het lokale vlak geregeld kunnen worden, zoals wetgeving en handhaving in den brede. De gemeenten horen daarbij natuurlijk de belangrijkste rol te spelen, maar echte infrastructuur is naar mijn mening een zaak van de lokale en de regionale overheid. Ik hoor ook niemand spreken over de rijksverantwoordelijkheid voor stoepen, terwijl de voetganger misschien nog wel een belangrijker verkeersdeelnemer is dan de fietser. Toch vinden we het volstrekt

normaal, dat dit bij de gemeente thuishoort. Bovendien worden de meeste fietstochten of -ritten gemaakt binnen de gemeente of in de regio.

Voorzitter! In het verleden was er een apart potje voor de provinciale fietspaden, omdat er een grote achterstand bij de provincies was. Pas is er weer zo'n potje geweest en ik moet bekennen, dat ik er niet ontevreden over ben dat dat potje gewoon gedecentraliseerd is naar die overheden die er ook de eerste verantwoordelijkheid voor dragen. We hebben nu de gebundelde doeluitkering ingevoerd, die overigens uitsluitend door gemeenten en provincies gebruikt mag worden om verkeersinfrastructuur aan te leggen. Daarbij worden gemeenten en provincies in staat gesteld om zelf prioriteiten te stellen. Overigens zijn dat niet de enige middelen, die gemeenten en provincies beschikbaar hebben voor fietsinfrastructuur. Sinds 1990 is in de Wet uitkeringen wegen het onderhoud en het aanlegbudget van gemeentelijke en provinciale wegen gedecentraliseerd geregeld. Daarbij is een groot budget naar Gemeenten en Provinciefonds overgeheveld en ik ga ervan uit, dat gemeenten en provincies daar ook hun fietsinfrastructuur van betalen. Ik ben het overigens wel eens met de opmerking, dat vele gemeentes er verstandig aan zouden doen om meer aan fietsbeleid te doen. Daar kunnen we inderdaad nog wel iets aan doen. De vraag is of je voortdurend naar de rijksoverheid mag wijzen voor de grootste verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid. Overigens is het mij een raadsel waar de kwalificatie "ondergeschoven kindje" vandaan komt. Dat is namelijk zeker niet het geval.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Op rijksniveau zijn er toch doelstellingen inzake het fietsverkeer! Het Masterplan fiets is niet door de gemeenteraad van Sexbierum vastgesteld maar door het parlement aan de overzijde. Daarin staan harde doelstellingen. Als de minister dat geheel uit handen geeft zonder plannen te toetsen aan het masterplan, is het op rijksniveau een ondergeschoven kindje. Zij wil alleen nog maar wat stimuleren en wat wetgeving. Maar dan wordt door het Rijk niet meer gecontroleerd of het beleid wordt geëffectueerd. En dat is

## Jorritsma-Lebbink

dom, want dan haalt de minister haar mobiliteitsdoelstellingen niet!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het Masterplan fiets is geen plan waaraan wij kunnen toetsen. Het is overigens gebaseerd op het Tweede structuurschema verkeer en vervoer. Wij hebben zojuist een akkoord gesloten met provincies en gemeenten waarin de verantwoordelijkheden van iedere overheid zeer duidelijk zijn vastgelegd. Dat betekent, dat de provincies de plannen van gemeenten en wij op onze beurt de plannen van de provincies kunnen toetsen en kunnen bezien of zij het SVV-beleid voldoende uitvoeren. Ik vind dat een veel betere manier dan dat het Rijk fietspaden aanlegt. Iedere overheid hoort haar eigen verantwoordelijkheid te nemen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voor alle duidelijkheid: ik heb op geen enkele manier gezegd, dat het Rijk gemeentelijke fietspaden moet aanleggen. Het Rijk moet zorgen voor voldoende geld om daarin te kunnen investeren. Ik heb het voorbeeld van Delft genoemd: op het moment dat de subsidieregeling verdween, is het hele ambitieuze fietspadenplan verslonsd. Dat verdwijnt nu in de gebundelde doeluitkering. Het was al te weinig en het verdwijnt nu nog zonder enige controle. Dat is toch stom!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Delft was een pilotproject waarin de rijksoverheid geld heeft ingestoken. Wij hebben er prachtige boeken van gemaakt, die naar alle gemeentes zijn gegaan. De heer Pitstra moet dergelijke pleidooien in de gemeenteraden houden. Ik vind dit typisch een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Ik zie gelukkig ook in steeds meer grote gemeenten de aandacht voor de fiets toenemen. Jarenlang heeft een aantal gemeenten zich wel bemoeid met vrije busbanen, vrije trambanen en grote stoepen, maar de fiets werd overal als een overbodig ding gezien. Ik zie gelukkig, dat de fiets een steeds belangrijker plaats begint te krijgen en dat Delft nu pas bij sommige grote gemeenten doordringt. Dat spijt mij natuurlijk ook, maar dat mag mijns inziens niet een reden zijn dat het Rijk dan maar van alles moet blijven doen.

De heer **Bierman:** Begrijp ik uit de

woorden van de minister goed, dat zij de fiets van de zaak van harte zal ondersteunen en dat zij de verkeersregels zo zou willen wijzigen, dat de fietser absolute voorrang heeft, zoals ook de schuldvraag steeds meer naar de sterke weggebruikers is gelegd? Dat zijn de elementen waarvoor zij wel de verantwoordelijkheid heeft.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kan daar een paar dingen over zeggen. Men weet, dat wij zelfs een fiscale maatregel hebben genomen in verband met een fiets van de zaak. Dat vind ik nu typisch rijksbeleid en dat hoort het Rijk natuurlijk ook te blijven doen. Ik ben het overigens niet eens met de heer Bierman over de voorrangsregels. We moeten inderdaad streven naar voorrang van rechts voor fietsers, maar dat doe ik niet zolang er meer doden vallen in het verkeer. Het is heel simpel; ik weiger om het op een zodanige manier in te voeren, dat ik zeker weet dat het jaar daarna op mijn conto meer overleden fietsers zijn te betreuren. Wij zijn het land met de meeste fietsers en met de langste historie met niet voorrang van rechts voor fietsers.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): U kent toch wel de geschiedenis? De Duitsers hebben dat in de Tweede Wereldoorlog afgeschaft, omdat ze niet wilden dat fietsers voorrang kregen op hun militaire voertuigen! VÅr de Duitse bezetting hadden fietsers van rechts gewoon voorrang. Dus een heel lange historie?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** 55 jaar! Dat vind ik knap lang! Ik geloof niet, dat er veel mensen zijn die nu nog op de fiets zitten en die zich nog kunnen herinneren, dat de situatie anders was. Ik ken ook geen ander land met zoveel fietsers op de weg, waar het omdraaien van een voorrangsregel dus ook heel grote gevolgen kan hebben. Inderdaad is in de Tweede Kamer daarover een motie aangenomen en wij zijn druk bezig, overigens weer in overleg met de gemeenten die het uiteindelijk toch allemaal moeten uitvoeren, om te bezien hoe wij dit kunnen oplossen. De enige echte oplossing is naar mijn mening, ervoor zorgen dat de infrastructuur zodanig is dat het volstrekt logisch is dat ze gewoon voorrang krijgen. Dan is er niets aan de hand. Maar ik pas ervoor om het van de ene op de

andere dag in te voeren met veel publiciteit. Zo werkt het dus niet. Helaas is dan de sterkere weggebruiker ± de auto ± er waarschijnlijk de oorzaak van dat niet die automobilist omkomt maar wel vele fietsers. En daar pas ik voor!

De heer **Bierman:** Misschien moeten allemaal cursussen ingevoerd worden bij de verving van de rijbewijzen, opdat rekening wordt gehouden met fietsers. Om te beginnen zou elke automobilist eens een rotonde moeten nemen per fiets. Dat zou al een heel stuk bijdragen aan de perceptie van hoe het eigenlijk in het verkeer toegaat. Ik wil het niet in de links-rechts tegenstellingen plaatsen; ik wil de totale voorrang voor fietsers. Dat is duidelijker dan alleen voorrang van rechts.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wij denken altijd, dat automobilisten andere mensen zijn dan fietsers. Het zijn meestal dezelfde mensen!

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Als ze eenmaal in de auto zitten niet meer!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik weet, dat u nooit in de auto zit! Er zijn echter heel veel mensen die heel regelmatig fietsen maar ook in de auto zitten. Ik denk zelfs, dat dit voor de meesten geldt!

De heer **Hendriks:** Voorzitter! Ik wil toch nog even pleiten voor de automobilist, wanneer wij de relatie tussen de automobilist en de fietser bekijken en het wederzijdse verkeersgedrag. Als wij ervoor pleiten om de fietser wat meer bescherming te geven in het verkeer, ben ik daar helemaal voor. Maar laten de fietsers dan eens beginnen met zich aan te passen aan het verkeer en zich te houden aan de verkeersregels. Wanneer er opleidingen, cursussen, examens en dergelijke voor automobilisten verzorgd moeten worden om hun te leren, zich aan te passen in hun relatie tot de fietsers, wil ik ervoor pleiten dat ook fietsers dergelijke opleidingen en cursussen volgen en examens doen. Het accent wordt naar mijn mening toch te veel bij de automobilist gelegd. Er moet wat beter op het gedrag van de fietsers worden gelet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben

## Jorritsma-Lebbink

blij dat u dat zegt, want daar ben ik het dus ook weer niet mee eens. We mogen niet eerst iets van de fietsers vragen en dan pas van de automobilist. We mogen eerst wel wat aan de automobilist vragen. Er zijn vele fietsers, zowel jongeren als volwassenen, in het stedelijke gebied die zich niet aan de regels houden. Het goede voorbeeld van de ouders is daarbij kennelijk ook niet aan de orde, want in de stad rijdt pa net zo hard door het rode licht als de kinderen. Wat dit betreft, mag er ook wel iets gebeuren. Overigens, soms kun je je ook afvragen: hoe goed zijn in het stedelijk gebied de verkeerslichten ingesteld? Die verkeerslichten leiden er vaak toe dat men bijna gedwongen is door te rijden, want soms moet men zolang wachten dat het erop lijkt dat men nooit de weg op kan. Met andere woorden: het gaat hierbij om een samenspel van factoren en er kan nog een heleboel gebeuren om tot verbetering te komen. Ik ben ook van mening dat fietsers zich beter zouden moeten gedragen. Overigens, het is niet voor niets, dat verkeeraars, maar ook de rechters inmiddels via jurisprudentie de fietser in vrijwel alle gevallen ontzien als het gaat om aansprakelijkheid en dat zij daarbij de auto in heel veel gevallen aansprakelijk stellen. Terecht, want de auto is altijd een gevaarlijk ding en de auto veroorzaakt veel meer ellende dan een fietser. Ik heb nog weinig fietsers iemand zien doodrijden.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Ik wil in dit verband toch nog een opmerking maken. Mijn ervaringen die ik op dit punt heb zal ik overigens niet vermelden, maar ik wil wel op het volgende wijzen. Ik weet van een paar ongevallen, waarbij fietsers om het leven kwamen doordat zij zonder verlichting reden. Ik wil de minister vragen zich eens af te vragen hoe een automobilist zich voelt wanneer iets dergelijks gebeurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is vreselijk. Nogmaals, ik zeg niet dat de fietser zich niet beter moet gaan gedragen. Wij moeten echter oppassen zijn gedrag als een excuus-Truus voor slecht gedrag van automobilisten te gebruiken. Dat kan net zo min. Overigens, ik vind dat je als automobilist er altijd aan moet denken dat er andere en ook zwakkere verkeersdeelnemers zijn.

De kunst van het autorijden is volgens mij: zorgen dat je uit de buurt van een ander blijft. Dat is het allerbelangrijkste. Ik heb onlangs twee kinderen opgeleid nadat zij hun rijbewijs hadden gehaald. Zo werkt dat dus.

Voorzitter! Ik wil nog een paar opmerkingen maken over het Masterplan fiets. Het misverstand bestaat namelijk dat wij daaraan niets meer zouden doen. Op Verkeer en Waterstaat hebben wij via het Masterplan fiets heel veel gedaan. Sinds 1990 is daarmee een projectgroep aan de slag geweest. Er is een beleidsplan opgesteld en dat is in 1992 in de Tweede Kamer behandeld. Het kreeg kamerbreed instemming. Het plan, maar ook de produkten die daaruit zijn voortgekomen, zijn in vakkringen en wereldwijd bekend en worden zeer gewaardeerd. Dat is zeer interessant. Het Nederlandse fietsbeleid geldt in heel veel landen en op alle continenten als het schoolvoorbeeld voor fietsbeleid.

Boeiend is het volgende. Ik ben onlangs in een land geweest waar bijna nog meer fietsers zijn dan in Nederland, te weten China. Zelfs daar was men geïnteresseerd in wat wij hier presteren. Dat is verstandig, want daar komen de auto's er ook aan.

In de periode 1990-1995 is 240 mln. aan subsidies uitgekeerd voor de aanleg en verbetering van infrastructurele voorzieningen. Er is afgesproken dat daarnaast een groot aantal innovatieve activiteiten en voorbeeld- en proefprojecten gefinancierd zal worden en dat zij financieel ondersteund worden. Bovendien heeft de projectgroep gefungeerd als een motor voor kennisontwikkeling en kennisverspreiding in binnen- en buitenland. Van een mij aangeboden uitgebreid fietsplan is mij overigens niets bekend. Dat houdt tegelijkertijd in dat daaraan geen gevolg is gegeven.

Mevrouw Vrisekoop vroeg mij welke plannen er zijn voor de verbetering van de mogelijkheden om van de fiets gebruik te maken. Ik moet verwijzen naar datgene wat ik daarover zojuist heb gezegd. Ik doel hierbij op het proces van decentralisatie. Ik moet er overigens voor oppassen dergelijke mogelijkheden elke keer onder het hoofdstuk decentralisatie te laten vallen. Er worden nu middelen gedecentrali-

seerd. Ik vind zelf dat dit niet betekent, dat er sprake is van decentralisatie van beleid. Dat beleid was allang een decentraal beleid. In feite is het altijd al zo geweest, dat gemeenten verantwoordelijk waren voor hun eigen infrastructuur, provincies voor hun infrastructuur en het Rijk voor de rijkswegen. Waar dat nuttig en nodig is, liggen langs de rijkswegen fietspaden. Inmiddels liggen die ook langs de meeste provinciale wegen. Gelukkig liggen die er ook in heel veel gemeenten, maar er kan op dat punt natuurlijk nog wel iets verbeterd worden. De budgetten zijn inmiddels goed verdeeld over de verschillende overheden. Ik zie het als een blijvende taak van de rijksoverheid om zorg te dragen voor regelgeving, kennisontwikkeling, verspreiding en stimulering van de innovatieve activiteiten. Daarnaast dienen wij erop toe te zien, dat het beleid waarover een afspraak is gemaakt, ook werkelijk wordt uitgevoerd. Dat zullen wij ook doen.

Voorzitter! Mevrouw Vrisekoop heeft vervolgens een vraag gesteld over de handhaving van verkeersmaatregelen, met name in verband met het gebruik van de fiets, maar ook in verband met de overige verkeershandhaving. Het puntensysteem hebben wij inderdaad verlaten. Daarover is een brief naar de Tweede Kamer gestuurd. Vooral het advies van de Raad van State daaromtrent is aanleiding geweest om het wetsontwerp in te trekken. Dat had ook iets te maken met de invoering van de lex Mulder. Daardoor was de omvang van de overtredingen waarbij het puntensysteem gehanteerd zou kunnen worden, veel te klein geworden en de kans dat men ervoor in aanmerking kwam, enigszins gering. Ik voer al enige tijd overleg met mevrouw Sorgdrager om te bezien hoe wij de politie ertoe kunnen overhalen meer te doen aan het handhaven van verkeersregels en het tegengaan van verkeersovertredingen. Mijn indruk is dat in toenemende mate ook de regionale politiekorpsen meer belangstelling krijgen voor de handhaving van de verkeersregels. Wij zullen proberen dat proces te stimuleren en te ondersteunen. Het boeiende is dat ik in dit verband Amsterdam als een goed voorbeeld kan noemen. Dat heeft iets te maken met het feit dat Amsterdam nog altijd een verkeerspolitiekorps kent. Dat korps

## Jorritsma-Lebbink

is zeer behulpzaam bij het stimuleren van andere korpsen om meer aan handhaving van verkeersregels te doen. Dit is uitermate belangrijk, al was het maar dat daarmee de verkeersveiligheid zeer gediend wordt.

Voorzitter! Ik wil vervolgens overgaan tot de beantwoording van vragen ter zake van de verkeersveiligheid. De heer Van den Berg vroeg: hoe zit het met het realiseren van de taakstelling? De fracties die ik vertegenwoordig, zouden het gevoel hebben dat het gevoerde beleid enigszins te vrijblijvend is geweest. Als een van de voorbeelden noemde de heer Van den Berg de regionale organen voor de verkeersveiligheid, hun positie in het verleden en de realisering van minirotondes. Ik ben het niet eens met de heer Van den Berg, dat een vrijblijvend beleid de oorzaak is voor het onder druk staan van de beleidsdoelstellingen. Ook de voorbeelden die daarbij zouden horen, lijken mij niet juist. Juist het succes van de regionale organen en dus niet het veronderstelde gebrek daaraan, was de reden voor de decentralisatie in 1994.

Wat het tweede voorbeeld betreft, het voorbeeld van de minirotondes en de te grote vrijblijvendheid daarbij, merk ik op dat men een succesvol instrument als minirotondes zo uniform mogelijk moet toepassen. Helaas weten we tot nu toe niet voldoende van de ideale vormgeving om die in overleg met betrokkenen in en richtlijn te kunnen opnemen. Soms is er gewoon plaatsgebrek en daardoor word je weleens gedwongen iets in te leveren op het meest ideale. Er wordt echter hard gewerkt om de kennislacunes op korte termijn op te vullen. Wellicht is de leden bekend, dat onlangs door SWOV een rapport over dit onderwerp is uitgebracht. In dat rapport wordt vooral gepleit voor separate fietsstroken op een minirotonde. Ik zie dat de heer Baarda knikt. Ik weet dat in Friesland ooit een uitspraak van een rechter is geweest en de gemeente daardoor bij de kwestie betrokken was.

De heer Van den Berg vroeg of ik al iets kon zeggen over het functioneren en de resultaten van de doorgevoerde decentralisatie. Ik ben er blij mee, dat hij het juist vindt dat er gedecentraliseerd is. Ook hier geldt, dat er minder sprake was van echte decentralisatie van beleid. Gemeenten en provincies waren

namelijk allang verantwoordelijk voor de veiligheid op hun eigen infrastructuur. Inmiddels hebben wij de instrumenten die wij op rijksniveau hadden overgedragen, zodat zij daarvan volop kunnen profiteren.

Het baart mij zorgen dat er door die veranderde aanpak nog niet veel resultaten zijn in de zin van vermindering van het aantal slachtoffers, maar ik hoop dat die er wel komen. 90% van de slachtoffers valt namelijk op de regionale en lokale wegen. Daarom moet het probleem worden aangepakt. In de regio zal heel veel moeten gebeuren om de slachtofferreductie van 25% in het jaar 2000 daadwerkelijk binnen bereik te brengen. Daarom hoop ik ook dat provincies, gemeenten en wegbeheerders waterschappen het vierde meerjarenprogramma aangrijpen om hun regionale en lokale beleid in samenhang en in wisselwerking met het landelijk beleid gestalte te geven. Wij proberen zoveel mogelijk samen met de andere overheden de ideeën daarvoor te genereren.

Er zijn nog geen gegevens over de resultaten van het akkoord van 1994. De afgesproken evaluatie zal in 1997 beschikbaar zijn, dus volgend jaar. Ik kan nu alleen zeggen wat mijn indrukken zijn. Toch zie ik wel, hoewel ik er bezorgd over ben, dat er regionaal en lokaal zaken worden aangepakt. Bijvoorbeeld de "duurzaam veilig"-aanpak stimuleert geweldig. In steeds meer provinciale staten en gemeenteraden wordt er meer aandacht gegeven aan de verkeersonveiligheid. Dat kan naar mijn mening overigens nooit genoeg gebeuren. Ook de uitwerking van het beoogde convenant over het regionale verkeers- en vervoersbeleid biedt provincies en gemeenten goede mogelijkheden. Daarmee kan men vervolgens zelf prioriteiten stellen. Men kan er zelf voor kiezen om de gedecentraliseerde gelden in te zetten voor verbetering van de verkeersveiligheid.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de bekostigings-systematiek voor de particuliere organisaties. Ik ben op dit moment in overleg met de particuliere organisaties om te bezien hoe hun functioneren verder gestroomlijnd en efficiënter kan worden. Dat doen wij in onderling overleg met als uitgangspunt de kerntaken waar wij het gezamenlijk over eens zijn. Dat staat mijns inziens garant voor een

kwalitatief goed eindresultaat. Daarbij wil ik opgemerkt hebben dat ik de versnippering in dat veld te groot vind.

De heer Van den Berg heeft zijn zorgen uitgesproken over de reorganisatie van de politie, die slecht heeft uitgepakt voor zover het de noodzakelijke verkeershandhaving betreft. Wij zijn op dit moment samen met Justitie bezig met een inventarisatie van de wijze waarop aan de verkeerstak door de politie gestalte is gegeven. Dat rapport zullen wij binnenkort gezamenlijk aan de Tweede Kamer aanbieden. Ik kan er nu dan ook niet op vooruitlopen. Overigens zijn mijn rechtstreekse mogelijkheden als coördinerend minister voor de verkeersveiligheid tamelijk beperkt. Maar als de signalen aantoonbaar juist zijn ± ze zijn mij niet onbekend ± dan zal ik natuurlijk alles doen om zowel in de richting van Justitie en Binnenlandse Zaken als rechtstreeks in de richting van de politie zoveel mogelijk actie te ondernemen, opdat er meer aandacht aan wordt geschonken.

De heer Van den Berg heeft nog een opmerking gemaakt over de ongevallenregistratie. Het is een boeiend onderwerp. Ik meen dat wij er al vanaf het moment dat ik in de Tweede Kamer ben gekomen daarover praten. Het is een heel hardnekkig, moeilijk op te lossen probleem. De kwaliteit daarvan is nog steeds een punt van zorg. De belangrijkste oorzaak is toch de kwetsbaarheid van het huidige registratiesysteem, waarbij de druk wat betreft het beschikbaar krijgen van gegevens over ongevallen eenzijdig rust op de schouders van een instantie, te weten de politie. Op dit moment wordt in samenwerking met de meest betrokken ministeries en instanties gewerkt aan de beschrijving van een heel nieuw registratieconcept, waarbij ook andere bronnen dan de politie zullen worden benut. Daarbij moeten wij bijvoorbeeld denken aan de medische wereld. Het registratieconcept zal medio dit jaar in de praktijk op zijn haalbaarheid en betrouwbaarheid worden getoetst. Het streven is om vanaf 1997 de officiële cijfers te baseren op de nieuwe wijze van gegevensverzameling. U zult begrijpen dat wij nogal wat risico's lopen van dubbele registratie of non-registratie als je uit meerdere hoeken je informatie moet



halen. Dat moet dan ook heel goed in elkaar worden gezet.

Het vierde meerjarenprogramma zal nog voor het zomerreces verschijnen, naar ik hoop in het late voorjaar. De behandeling in de ministerraad is tot nu toe eind mei gepland. Sinds ik op deze plek zit, weet ik dat ik altijd iets voorzichtiger moet zijn met toezeggingen van exacte behandelingen. Ik ga er evenwel van uit dat wij erin slagen om het voor de zomer bij de Kamer te doen aankomen.

De heer Van den Berg heeft nog gesproken over "duurzaam veilig". Hij sprak zijn zorg uit dat het eigenlijk alleen iets kan worden als er voldoende draagvlak voor is. Ik ben zeer tevreden over de weerklank die ik krijg uit de provincies en de gemeenten over "duurzaam veilig". De vier demonstratieprojecten ± ik had er natuurlijk graag meer gefinancierd, maar er zijn financiële marges ± worden echt heel breed gedragen in de regio's waar ze uitgevoerd worden. Ik weet overigens ook dat alle andere regio's, die wij hebben moeten teleurstellen, toch heel enthousiast aan de gang gaan, zelfs zonder rijksbijdrage. Ik ken geen enkele organisatie die niet enthousiast is over de ideeën. Iedereen is erbij betrokken, inclusief werkgevers en werknemers. Hoeveel dat enthousiasme straks in de praktijk werkelijk waard is, zal nu moeten blijken. Daarom doen wij die pilotprojecten. Vooral als de Stuurgroep duurzaam veilig, waarin het Rijk, de provincies en de gemeenten vertegenwoordigd zijn, eind 1996 een plan voor de implementatie in heel Nederland op tafel brengt, moet iedereen zijn verantwoordelijkheid oppakken. Wij zullen daar zeker aan werken. Financiering van de daarin opgenomen activiteiten is overigens een onderwerp van overleg tussen de betrokken partijen. De inspanning zal niet alleen van de wegbeheerders moeten komen, maar ook van belangenorganisaties en het bedrijfsleven.

Ik wil een enkele opmerking maken over het goederenvervoer. De heer Talsma sprak over het spoorvervoer. Hij is teruggekomen op datgene waarbij wij even hebben stilgestaan tijdens de behandeling van de noordtak Betuweroute, te weten de mogelijke sluiting van een aantal terminals op voorspraak van McKinsey. Ik heb de vorige keer al

aangegeven dat om tot een rendabele exploitatie te komen McKinsey aan NS Cargo heeft geadviseerd het bedrijf te saneren om in de toekomst als een zelfstandig financierbaar marktgericht goederenvervoerbedrijf te kunnen functioneren. Dat kan toch betekenen dat sommige activiteiten moeten worden beëindigd. Vanuit dat beeld ligt een sanering van een deel van de voorzieningen voor de hand, zodat dikkere commercieel te exploiteren vervoersstromen ontstaan. Tegelijkertijd is sprake van een tiental nieuwe regionale terminal-initiatieven. Een aantal daarvan lijkt commercieel gezien zeer kansrijk. Gelet op die problematiek hebben wij in het MIT gesteld dat op dit moment wordt bekeken in hoeverre het beleid rond de zogenaamde "derdelijns-knooppunten" aangescherpt moet worden. Ik zal de Tweede Kamer na overleg met mijn ambtgenoten van Economische Zaken en VROM naar verwachting in dit voorjaar informeren over het te voeren beleid. Ik wil opgemerkt hebben dat ik ervan uitga dat ook de heer Talsma vindt dat zeker het goederenvervoer over het spoor, hoewel wij dat maatschappelijk belangrijk vinden, toch uiteindelijk gewoon commercieel georganiseerd moet worden en dat wij niet zaken met bijvoorbeeld rijksmiddelen in stand proberen te houden. Wij moeten stimuleren, voorwaarden scheppen en een goede infrastructuur maken. Dat is een taak van de overheid. Ik ben echter niet van plan ± dat is ook niet de intentie van de heer Talsma ± om structurele subsidies daarop los te laten. Wij proberen shuttles te stimuleren via startsubsidies, maar dan moeten die shuttles wel zicht hebben op een normale commerciële exploitatie.

Ik kom bij de Nederlandse Spoorwegen. De heer Baarda heeft gevraagd hoe uitvoering wordt gegeven aan een maatschappelijk verantwoorde omgang met onrendabele vervoersdiensten en aan een kwalitatief verantwoord openbaar vervoer in de regio's en de stadsgewesten. Hij heeft terecht opgemerkt dat er in de Tweede Kamer inmiddels uitgebreid over gediscussieerd is. Ik had met de Nederlandse Spoorwegen al eerder en ook nadat de voorbereiding voor het debat in de Tweede Kamer had plaatsgevonden overeenstemming bereikt over het handhaven van

bestaande treinseries tot het moment dat de dienstregeling 1997-1998 afloopt. Net als de Nederlandse Spoorwegen zal ik mij maximaal inspannen om voor 1 juni 1996 nadere afspraken te maken over de periode daarna. Die nadere afspraken zullen aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal worden aangeboden.

Ik kan overigens in de richting van de heer Van den Berg zeggen dat ik ernaar streef dat wij uiteindelijk komen tot integrale afwegingen, waarbij ook de provincie wordt betrokken als het streekvervoer in haar richting wordt gedecentraliseerd. Wij gaan overigens bij de implementatienota-De Boer/Broekx nader daarop in; daarbij zal ook dit onderdeel worden meegenomen. Het lijkt mij van groot belang dat de regionale overheid zich dan werkelijk met het regionale openbaar vervoer kan bemoeien en wel heel integraal.

De heer Pitstra is teruggekomen op de principiële vraag over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Ik mag erop wijzen dat het doel van de verzelfstandiging van de NS niet de verzelfstandiging op zichzelf was, maar een beter spoorbedrijf, namelijk een bedrijf dat erop uit is om zoveel mogelijk klanten in de trein te krijgen. Alle onderzoeken die wij hebben laten doen, zowel via de commissie-Wijffels als daarna, ook ten behoeve van het verzelfstandigingsproces, wijzen erop dat het belang van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen exact hetzelfde belang is als dat van de rijksoverheid. De NS kunnen alleen maar geld verdienen, als zij heel veel treinen laten lopen ± zij hebben heel veel treinen ± met heel veel mensen erin. Het liefste moet dat op alle uren van de dag gebeuren. Met andere woorden: ik denk dat er zeer weinig verschil is tussen het doel dat de rijksoverheid heeft met het verkeers- en vervoersbeleid, en het doel van de NS. Natuurlijk is het zo dat de overheid soms geld zal moeten betalen voor lijnen die niet rendabel kunnen worden geëxploiteerd. Uit alles wat ik hier nu over weet, en wat ik middels onderzoek heb laten uitvoeren, blijkt gewoon dat de NS er een groot belang bij hebben om zo min mogelijk onrendabel te laten zijn. Daarmee bedoel ik niet ophouden met rijden, maar ervoor zorgen dat wat nu onrendabel is, op een rendabele manier kan rijden. Wij

zullen nog wat stukjes contractvervoer overhouden. In eerste instantie staat de rijksoverheid hiervoor en in een later stadium wellicht een andere overheid. Ik vind het van groot belang dat daar een goede afspraak over gemaakt wordt.

De NS worden overigens inderdaad primair verantwoordelijk voor de voorzieningen, de tarieven en de investeringen. Dat dwingt de NS ook om zich op de reiziger te richten in plaats van, zoals het in het verleden maar al te vaak was, op de subsidies van de rijksoverheid.

De heer Talsma heeft gezegd dat de rendementseisen niet zonder meer mogen leiden tot het sluiten van lijnen. Dat is ook nooit de bedoeling geweest. Het feit dat wij aan het einde van de rit altijd nog een contractsector hebben, betekent dat, zodra er sprake is van onrendabele zaken, daar een discussie over moet plaatsvinden. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer heb ik al aangegeven dat ik heel zorgvuldig zal omgaan met die problematiek. Voor mij spelen naast financiële de natuurlijk ook vervoerskundige aspecten een rol. Overigens zal de Tweede Kamer tijdig bij die discussie betrokken worden.

De heer Baarda heeft gevraagd of ik kan garanderen dat alle lijnen de komende tien à twintig jaar gehandhaafd blijven. Neen, dat kan ik niet. De afgelopen tien à twintig jaar zijn er onder regie van de overheid echter ook wijzigingen in het lijnennet opgetreden. Op sommige plekken zijn diensten beëindigd en op andere plekken zijn nieuwe diensten begonnen. Ik moet er niet aan denken dat de komende jaren gezegd wordt: alles wat er al was, moet blijven bestaan en liefst moet er nog iets meer gedaan worden. Ik denk dat je elke keer weer moet bekijken wat de vervoerskundige aspecten zijn. In samenhang met de financiële aspecten die er natuurlijk wel degelijk bij horen, moet je beslissen wat je voor de toekomst moet doen. Er behoort toch minstens ook een afweging van kosten en baten plaats te vinden.

De heer Baarda heeft ook nog gevraagd hoe het zit met de wettelijke goedkeuring. De vraag is of voor het contract met de NS wettelijke goedkeuring vereist is en, zo neen, wat er dan wordt verstaan onder uitwerking in wet- en regelgeving. Wij hebben nu een privaatrechtelijke overeenkomst met

de spoorwegen gesloten. De Tweede Kamer heeft zich daar akkoord mee verklaard. Dat contract als zodanig behoeft geen wettelijke goedkeuring. Wij moeten nu een aantal van die overeenkomsten en de nadere uitwerking daarvan omzetten in een samenhangend pakket aan wet- en regelgeving. Het behoeft geen toelichting dat bijvoorbeeld taakbeschrijving en aansturing van die organisatiedelen van de NS die in opdracht van de rijksoverheid werken, bijvoorbeeld Rail infra-beheer, Railned en de verkeersleiding, publiek recht noodzakelijk. Voor de eindfase valt natuurlijk ook nog een aantal zaken te regelen in de spoorwegwetgeving.

De heer Baarda heeft gevraagd of meer marktgericht denken ook iets te maken heeft met de consumentenbescherming. Het antwoord is ja en neen. Het expliciet kijken naar de reiziger in plaats van naar de overheid was volgens mij een belangrijke reden voor de ingeslagen weg van verzelfstandiging. De NS worden primair verantwoordelijk voor de voorzieningen, de tarieven en de investeringen. De terugtredende rol van de overheid maakt het echter wel noodzakelijk dat wij het onderwerp consumentenbescherming herzien. Tot nu toe deed de overheid dat rechtstreeks. In principe heeft het overigens mijn voorkeur dat producenten en consumenten in overleg vorm geven aan de consumentenbescherming. Dat gaan zij de komende tijd ook doen. Voor 1996 is een startbedrag beschikbaar gesteld. Aan het eind van dit jaar zullen wij bezien of een wettelijke grondslag nodig is en, zo ja, hoe die dan gerealiseerd kan worden.

Ik kom op de 25 kilovolt en de extra railinvesteringen die nodig zijn om de snelheid van 200 km/u en andere toetreders op het net te realiseren. De heer Talsma en de heer Pitstra hebben hier vragen over gesteld. Gegeven de beperkte financiële kaders die er nu eenmaal in dit land zijn, en de keuzes die dus gemaakt moeten worden, ga ik zeer gedifferentieerd om met investeringen in echte snelheidsvergroting en 25 kilovolt. Wij onderzoeken op dit moment waar de baten van de mogelijkheid om 200 km/u te rijden, opwegen tegen de investeringen. Daarbij bestaat natuurlijk speciale aandacht voor de HSL-oost. Het doel van 25 kilovolt is overigens vooral om meer, maar ook zwaardere

treinen over het bestaande spoor te kunnen laten rijden. Op dit moment vindt een onderzoek plaats naar de effectiviteit van die investering.

Ten aanzien van de extra investeringen voor toetreders op het gehele railnet merk ik nog het volgende op. Bij de beoordeling en samenstelling wordt gelet op de toekomstvastheid van projecten. Dat betekent dat investeringen niet mogen leiden tot een monopoliepositie voor één vervoerder. Uiteraard kan dat betekenen dat via het capaciteitsmanagement toedeling van beperkte capaciteit geregeld moet worden. Volgens mij is het overigens niet zo dat puur en alleen ten behoeve van andere toetreders zulke hoge investeringen nodig zijn. Het kan alleen zijn dat er door het introduceren van zo'n nieuw stroomsysteem meer capaciteit op het net komt en dat je de zaak dan ook gemakkelijker kunt verdelen. Overigens moeten wij ons niet alleen op de infrastructuur concentreren. Als je 25 kilovolt introduceert, kan het materieel eigenlijk wel weggegooid worden en moet er nieuw aangeschaft worden. Het vraagt dus nogal wat. Je zult dat dus zeer genuanceerd en in stappen moeten doen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb in dit verband gevraagd of wij, als wij in die 25 kilovolt investeren, dan ook van de stroomstoringen af zijn. Dat lijkt mij een heel belangrijk voordeel. Voor vertragingen hoor je allerlei redenen noemen; stroomstoring hoor je echter permanent.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij zijn wij daar dan niet helemaal vanaf. Ik denk wel dat het minder kwetsbaar is. De capaciteit van het huidige net zit echt op z'n top, ook qua stroomvoorziening. Het is natuurlijk een tamelijk ouderwets systeem. Met andere woorden: wij vinden wel dat wij er iets aan moeten doen, maar men moet zich realiseren dat het een gigantische operatie zal zijn. Wij zullen het dus in eerste instantie doen op die plekken waar het ook werkelijk een bijdrage levert. En dat zijn in elk geval de HSL-tracks. De HSL-oost gaat voor een deel over bestaande tracks; voor die plekken moet je er zeker over nadenken. Het heeft echter, zoals ik al zei, niet alleen gevolgen voor de infrastructuur, maar ook voor het

## Jorritsma-Lebbink

materieel. Het is dus niet iets wat je zo maar eventjes kunt regelen. Binnenkort komt hier meer duidelijkheid over. Wij zijn aan het bekijken hoe wij dat moeten gaan doen. Daarover zal vervolgens gerapporteerd worden, in elk geval aan de Tweede Kamer.

Vrijwel alle leden hebben gesproken over de Zuid-Willemsvaart. Ik zou zeggen dat het COV zijn werk goed heeft gedaan. Ik heb hier in de Tweede Kamer overigens al op gereageerd middels mijn antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Van Heemst bij de behandeling van het MIT. De resterende investeringen in het gedeelte Berlicum-Veghel zullen betrokken worden bij de besluitvorming over de aansluiting van de Zuid-Willemsvaart vanaf Berlicum op de Maas. De keuze die voorligt, betreft, grofweg, een omleiding om Den Bosch of de traverse handhaven en die verruimen tot klasse 4 of de huidige status van klasse 2 op die plek handhaven, de zogenaamde nulvariant. In het laatste geval is verruiming tot klasse 4 van de rest van het traject niet meer zinnig. Naar verwachting komt in de tweede helft van 1996 de trajectnota gereed. Helaas is ook in de procedure vertraging opgetreden ten opzichte van de behandeling in de Tweede Kamer. In de Zuid-Willemsvaart tussen Maas en Veghel is de laatste jaren al 90 mln. uitgegeven aan de renovatie van een sluis in combinatie met verruimingswerken tot een "klasse 4"-vaarweg. De reden om de resterende investeringen in het gedeelte Berlicum-Veghel te betrekken bij de besluitvorming over het gedeelte Maas-Berlicum, is gelegen in de kosten van de resterende werken in het gedeelte Berlicum-Veghel. Met name door vervuilde baggerspecie zijn die kosten gestegen van 25 mln. naar 60 mln. Dat in relatie tot de budgettaire problematiek in 1997 en in 1998 op het artikel aanleg vaarwegen, maakt dat ik heel kritisch moet zijn op het nut van zo'n investering. Die afweging komt onder andere in de Tracé nota aan de orde. Afstemming in de uitvoering is mogelijk tussen de werken in het gedeelte Berlicum-Veghel en het gedeelte Maas-Berlicum. Dat weten wij nadat het desbetreffende tracé besluit is genomen. Dat betekent dat het uitvoeren van de aangegeven verplichtingen ± dat is zo'n 10 mln. in

1996 en 2 mln. in 1997 ± aan de orde is. Met de provincie is overigens een gemeenschappelijke verklaring getekend, waarbij de stimulering van het vervoer te water ook op andere wijze dan via investeren in vaarwegen wordt ingezet. Het is namelijk heel interessant om te zien ± soms ook in negatieve zin ± dat het nogal eens voorkomt dat bedrijfsterreinen die aan het water zouden kunnen komen, daar desalniettemin niet worden aangelegd. Wij proberen ook dat te stimuleren. Het is niet zo dat je vervoer over water alleen maar kunt stimuleren door de aanleg van nieuwe infrastructuur. Heel dikwijls kan het ook door het stimuleren van het vestigen van bedrijven aan het water.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De minister kijkt dus ook naar het nut. In de brief aan het COV staat dat het gaat om 5 miljoen ton vervoer dat daarmee naar de weg zou gaan. Als dat waar is, is dat toch een belangrijk nut, lijkt mij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het ligt eraan hoe groot de afstand is. Als die 5 miljoen ton voor 5 km naar de weg gaat, weet ik niet of het een nuttige investering is. Als het om een lange afstand gaat, heeft de heer Pitstra gelijk, maar dat is typisch iets dat bekeken en afgewogen moet worden en ten finale besloten moet worden in het kader van de tracé studie. Daar maken wij namelijk dit soort afwegingen.

Ik wil nog een paar opmerkingen maken over de luchtvaart en het verschijnen van Relus. Ik zeg daar niets meer over, althans ik doe geen toezeggingen meer over dat onderwerp. Mijn voorgangster had daar al slechte ervaringen mee. Als zij een maandje sneller was geweest, had ik daar nu misschien niet meer mee geworsteld. Het is een heel moeilijk onderwerp. Het lastige is dat Relus gaat over alle regionale luchthavens in dit land. Als je het probleem rond het ene hebt opgelost, is het volgende weer een probleem geworden. Men herinnert zich dat in de eerste fase de vertraging vooral werd veroorzaakt door het feit dat wij de zaak rond Lelystad moesten aanpassen op basis van het regeerakkoord. Daarna moest er nog iets herschreven worden vanwege de problemen rond Zestienhoven. Daar staat nu ook iets over in. Toen moest er nog een

probleempje opgelost worden in het Limburgse. Daarover ben ik in druk overleg. Zoals het nu staat, als de agendaproblemen niet veranderen, spreken wij 1 februari met gedeputeerde staten van Limburg over dit onderwerp. Ik hoop dat wij dan ook zo snel mogelijk tot een standpunt kunnen komen, maar vraag mij niet wat "zo snel mogelijk" is. Men weet ± ik wil daar niet geheimzinnig over doen ± dat in de Tweede Kamer bij de behandeling van de aanwijzing verleden jaar is gevraagd of wij na wilden gaan of het mogelijk is om tot een rendabele exploitatie te komen, ook als er geen nachtvluchten plaats zouden vinden. Tot nu toe wijzen de onderzoeken erop dat er geen rendabele exploitatie mogelijk is zonder nachtvluchten en ook het bedrijfsplan van de luchthaven zelf wijst in die richting. Dat is iets waar wij met Limburg verder over willen praten.

De heer Baarda heeft ook nog gevraagd wanneer de aanwijzing voor de oost-westbaan gereed is. De aanwijzing voor de oost-westbaan voor de dagvluchten is klaar. Op dit moment lopen er een paar beroeps- en bezwaarprocedures bij de Raad van State. De aanwijzing voor de nachtvluchten wordt ambtelijk voorbereid. De voortgang daarvan hangt natuurlijk af van het overleg met de regio en de besluitvorming in het kabinet over die nachtvluchten. Als de besluitvorming in het kabinet is afgerond, kan de aanwijzingsprocedure verder in gang worden gezet, inclusief de bijbehorende MER-procedure, inspraak en advisering. De ervaring leert dat zo'n procedure minstens anderhalf jaar vergt.

De heer Baarda heeft ook nog een vraag gesteld over de door mij toegezegde informatie over de groei-ontwikkeling van Schiphol. De brief met die informatie is bijna klaar. Hij ligt in concept klaar en zal de Kamer een dezer dagen bereiken. In de notitie die bij die brief zal zijn gevoegd, is evenwel nog niet alle informatie die is toegezegd opgenomen. In de notitie wordt ingegaan op de prognosemethodiek, die voor de PKB Schiphol is gehanteerd. Wat nog ontbreekt, is een analyse van de feitelijke groei in de afgelopen vijf jaar en de verwachtingen op korte termijn in verhouding tot het gehanteerde Europese renaissance-scenario. Die notitie kan de Kamer bereiken als

onderdeel van de eerstkomende grote projectenrapportage in mei 1996. Wij hebben voor deze gefaseerde informatieverstrekking gekozen, omdat de analyse van de feitelijke groeicijfers ten opzichte van het gehanteerde scenario een gedegen afstemming behoeft met andere ministeries, maar ook met de NVLS en de KLM. Die afstemming vindt de komende weken plaats.

Over de infralabmethode het volgende. De heer Baarda heeft gevraagd hoe het gaat met het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak door een meer open planproces. Men weet dat wij daar nu al een aantal jaren mee aan het experimenteren zijn, niet in de laatste plaats door slechte ervaringen uit het verleden. Daar moeten wij gewoon helder over zijn. In het verleden was het natuurlijk zo dat veel minder mensen zich maatschappelijk betrokken voelden bij dit soort beslissingen. Door de veranderingen in de maatschappij moest ook onze werkwijze aangepast worden. De resultaten van de experimenten van de afgelopen jaren waren van dien aard, dat het moment daar is dat wij echt van de experimentele fase af kunnen stappen en meer regulier de infralabmethode kunnen gaan hanteren. Daarbij rijst wel het probleem dat de methodiek in botsing kan komen met de wetgeving. De wetgeving opent immers voor iedere burger de mogelijkheid om in beroep te gaan. In de komende periode zullen wij dan ook moeten bekijken in hoeverre de huidige wetgeving en de infralabmethode meer met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht. Er is gevraagd hoe je zo'n proces handen en voeten kunt geven. Op die vraag zijn wij ook gestuit. Ik heb daar nog geen passend antwoord op. Gelukkig is infralab een buitengewoon creatieve club. Wij zullen proberen een passend antwoord te vinden.

Ik heb al de nodige opmerkingen gemaakt over de decentralisatie. De heer Pitstra en mevrouw Vrisekoop twijfelden aan de noodzaak van decentralisatie en zagen er wat gevaren in. Zij vonden dat het stuur uit handen wordt gegeven. Ik denk dat dat niet waar is. Ik denk dat wij in het proces waar wij nu in zitten niet zo zeer het stuur uit handen geven, maar meer de verantwoordelijkheden neerzetten. Pas als helder is wie verantwoordelijk is voor wat, kun

je elkaar aanspreken op die verantwoordelijkheid. Het is bepaald niet zo dat de manier waarop wij er nu mee omgaan, leidt tot het loslaten van de verschillende overheden. Sterker nog, wij gaan zelfs een planwet introduceren, waarin heel nadrukkelijk wordt vastgelegd wat de provinciale verantwoordelijkheid, maar ook de gemeentelijke verantwoordelijkheid wordt en waarop een ieder elkaar kan aanspreken. Ik denk dat dat van groot belang is, zij het dat ik hoop dat wij dat op zo'n manier weten te realiseren dat de andere overheden inhoudelijk veel beleidsvrijheid krijgen, maar de doelstellingen toetsbaar zijn. Daar moet het om gaan.

De heer Van den Berg heeft nog gevraagd wanneer het convenant definitief tot stand komt. Het concept-convenant is eind 1995 naar de Staten-Generaal gestuurd. Het duurt altijd even, maar VNG en IPO moeten kun achterbannen natuurlijk ook raadplegen. Ik zal het eind maart met de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bespreken en op basis van de huidige inzichten zullen wij dan in april het definitieve convenant kunnen ondertekenen. Overigens zitten wij natuurlijk niet stil. Bij het convenant hoort namelijk ook wetgeving en dat bereiden wij ondertussen gewoon verder voor. Je kunt het echter niet afronden als je niet zeker weet of de inhoud werkelijk gesteund wordt door de partijen.

De heer Pitstra heeft gevraagd of het proefschrift, het onderzoek van dr. Tertoolen serieus neem en welke conclusies ik daaruit trek. Ik heb het buitengewoon serieus genomen. Ik ken het onderzoek ook heel goed. Wij hebben het zelfs zo serieus genomen dat de betrokkene inmiddels al enige tijd in dienst is van mijn ministerie.

De heer Baarda heeft nog een vraag gesteld over de kustlocatie. Het spijt mij zeer als ik daaruit moet opmaken dat hij aarzelt of hij er zelfs wel over na wil denken. Dit overigens in tegenstelling tot zijn maten in de Tweede Kamer, want daar proefde ik een redelijk positieve gedachtenvorming over dat onderwerp.

Het plan is overigens bepaald nog niet in een fase waarin wij zeggen: wij moeten het absoluut doen of wij moeten het absoluut niet doen. Het zit nog niet in welke prioriteitstelling

dan ook. Bovendien worden alle kosten bepaald niet door de rijksoverheid gedragen. Het is typisch een project waarin heel veel particuliere investeringen gedaan zullen moeten worden. Ik zie de kustlocatie overigens ook niet als iets voor de korte termijn. Het is een groot project voor de lange termijn. De komende jaren zal een maatschappelijke discussie nodig zijn over de voors en tegens in brede zin. Uiteraard zal de mobiliteit daarin een belangrijk element zijn. Bij de presentatie heb ik daarover enkele woorden gezegd. Zoals het er nu uitziet, is dat nog onvoldoende gebeurd. Mijn collega van VROM zal bij die discussie het voortouw nemen.

Mevrouw Linthorst heeft een aantal opmerkingen gemaakt over inspraak. Wij moeten inspraak serieus nemen. Juist omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat inspraak serieus wil nemen, hebben wij binnen het ministerie het rapport Recht op inspraak opgesteld. De daarin geconstateerde gebreken in de inspraak zoals die tot nu toe door de burger worden gevoeld, proberen wij in volgende inspraakprocedures zoveel mogelijk te voorkomen. In feite zijn wij daarmee al druk bezig. Als je ziet hoe de inspraak op dit moment verloopt, bijvoorbeeld bij het HSL-project, dan is die inspraak al weer veel beter dan daarvoor. Wij nemen de inspraak dus serieus.

Er mag echter nooit, maar dan ook nooit het misverstand ontstaan dat inspraak medebeslissingsrecht is. Als ik alle projecten bezie die ik de afgelopen periode tot besluitvorming heb mogen leiden, dan is de inspraak altijd serieus genomen. Inspraak is altijd onderwerp van gesprek geweest in het debat dat wordt gevoerd zowel met de Eerste als met de Tweede Kamer. Ideeën die door inspraak op tafel zijn gekomen, hebben altijd een rol gespeeld. Het kan niet zo zijn dat je daarmee iedereen tevreden gesteld zult krijgen. Zo werkt het helaas niet. Wij zullen dat de burgers iedere keer weer moeten vertellen. Zij moeten goed weten dat inspraak niet betekent dat zij altijd gelijk zullen krijgen. Inspraak behoort een afwegingsmechanisme in werking te brengen.

De heer Hendriks heeft een vraag gesteld over het schoonhouden van de parkeerterreinen en over het vuil op de rijkswegen. Hij noemde daarbij

## Jorritsma-Lebbink

de campagnes die wij hebben gehouden om wegen en parkeerterreinen schoon te houden. Het is een van mijn kleine ergernissen. Ik hoop dat hij het niet erg vindt dat ik het een kleine ergernis noem. Als ik kijk naar de toestand op 's Rijks wegen dan herinner ik mij nog een periode waarin het veel erger was. Er is toen een vrij forse actie ingezet door politie en justitie, maar ook door Rijkswaterstaat om dat te verbeteren. Dat is 20, 25 jaar geleden. Het is een tijd goed gegaan, nu is het weer niet goed. Inderdaad worden er enkele publieksacties gehouden. Ik wil dit punt graag nog eens onder de aandacht van de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken brengen. Ik moet daarbij wel zeggen dat ik echt niet hoop dat zij verkeershandhaving minder prioriteit zouden geven dan bijvoorbeeld het schoon houden van de parkeerhavens. Als er een prioriteit gesteld moet worden, gaat het mij in eerste instantie om de veiligheid van mensen. Als zij toch bezig zijn, is het handig als zij burgers af en toe erop wijzen dat zij niet hun rotzooi op straat moeten gooien.

De heer Hendriks heeft gevraagd of wij bij de kostenverhoging van de auto's de ouderen kunnen ontzien. In algemene zin is het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat erop gericht, de model split te beïnvloeden. Wij hebben wel frequent overleg met koepelorganisaties om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Dat wordt ook besproken met gehandicapten en ouderen. Er is in het openbaar vervoer wel degelijk sprake van een reductietarief voor senioren. Dat is destijds met het ministerie van VWS afgesproken. Ik ben er geen voorstander van, een gedifferentieerd beleid te voeren, bijvoorbeeld in het kader van de accijnzen. Ik ben voor variabilisatie. Dat betekent dat als de accijnzen omhoog gaan de motorrijtuigenbelasting omlaag gaat. Per saldo betekent dat voor ouderen die veel rijden meer kosten, maar voor ouderen die weinig rijden minder. De meeste ouderen rijden weinig. Zij zullen er dus meestal beter van worden.

De heer Baarda heeft in het verlengde van de discussie over de noordtak van de Betuweroute een vraag gesteld over de financiering van grote infrastructurele projecten. Hij heeft zijn zorgen daarover uitgesproken. Hij weet dat het FES

een aantal inkomstenbronnen heeft: extra export aardgas, common-areabaten, die helaas nog niet gerealiseerd zijn. De omvang daarvan is nog onbekend. Zij hebben te maken met de overbeleving van aardgas aan Duitsland. Het is wel iets wat eraan komt. Verder noem ik andere voor het FES te bestemmen opbrengsten uit de winning van aardgas en de opbrengsten uit de verkoop van staatsdeelnemingen.

Het is nog steeds zo dat uit het FES alleen maar investeringen van nationaal belang kunnen worden gefinancierd die beogen de economische structuur te versterken. Het FES is bedoeld voor grootschalige, additionele projecten. Daarvoor komen projecten in aanmerking op het gebied van verkeer en vervoer, technologie, telecom, kennisinfrastructuur, bodemsanering ± maar dan wel in verband met verkeer en vervoer of noodzakelijk voor de voortgang van bouwprojecten in de binnensteden ± stedelijke hoofdstructuur in verband met verkeer en vervoer en projecten die bijdragen aan de totstandkoming van de ecologische hoofdstructuur, maar weer voor zover er een functioneel verband is met FES-verkeers- en vervoersprojecten.

Het is bepaald niet zo dat het FES bedoeld is als structurele financieringsbron voor alle infrastructurale projecten. Er is sprake van een prioriteitenstelling op basis van voortschrijdende inzichten over uitgaven en inkomsten. Dat blijft nog steeds nodig. Zij vinden vervolgens hun weerslag in het jaarlijkse MIT.

Tot nu toe zijn bijdragen vanuit het FES toegekend ten behoeve van de Betuweroute, de HSL-zuid en de investeringsimpuls. Ik zeg daarmee niet dat voor elk "nieuw" project tot in de verre toekomst de financiering geregeld is. Ik geef alleen aan dat er een aanzienlijk hoeveelheid extra middelen voor infrastructuur beschikbaar is gesteld. Voor die projecten waarvoor gelden beschikbaar zijn gesteld, blijft dat geld ook beschikbaar na het jaar 2000.

De heer Baarda heeft ook nog een vraag gesteld over het MDW-project. Ik kan hem melden dat wij twee projecten tot nu toe daarin hebben. Dat betreft de taxi's en de rij- en rusttijdenwetgeving. Wij zijn voor de taxi's in overleg met het bedrijfsleven. Men zal begrijpen dat het geen eenvoudige zaak is dit probleem tot een goede oplossing te brengen. Ik

hoop wel dat wij er zeer binnenkort uitkomen. Het zal in overleg met de bedrijven en de gemeenten moeten gebeuren.

De SER is inmiddels gekomen met een advies over de rij- en rusttijden. Helaas is dat advies verdeeld. Dat betekent dat het kabinet zich nader zal moeten beraden over de vraag hoe wij daarmee omgaan. Ik ben met de heer Baarda en de leden van de Tweede Kamer van mening dat de Zuiderzeespoorlijn er op de middellange termijn moet komen. Je begint echter pas iets planologisch voor te bereiden als je zicht hebt op de uitvoering. Dat is de systematiek in dit land. Dat betekent dat ik gemeenten en provincies heb gevraagd een ruimtelijke reservering voor dit project in stand te houden. Het stadium is nog te vroeg om al over te gaan tot een tracé- of MER-studie. Daarvoor moet de verdere besluitvorming geregeld zijn. Wij zullen bezien hoe wij een en ander verder kunnen concretiseren. Ik weet namelijk dat een aantal gemeenten in het noorden van het land iets meer helderheid wenst over mogelijke tracés. Ik wil daar graag verder over praten met hen. Ik pas er een beetje voor, de suggestie te wekken dat dit project al heel snel kan worden uitgevoerd als daarop in werkelijkheid nog geen zicht is omdat de financiële middelen ook nog ontbreken.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat begrijp ik allemaal. Wat is een middellange termijn? Is dat na 2000 of na 2005?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is na 2005.

Voorzitter! Hiermede ben ik aan het einde van mijn beantwoording in eerste termijn.

De **voorzitter**: Alvorens de repliek aan de orde te stellen, heb ik nog een mededeling voor de Kamer. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 100, eerste lid, juncto 140, vierde lid, van het Reglement van Orde, stel ik de spreektijden bij de interpellatie volgende week als volgt vast: voor de interpellant in eerste termijn 10 minuten en zowel voor de interpellant in tweede termijn als voor eventueel tussenkomende sprekers in tweede termijn 5 minuten. Gaat de Kamer daarmee akkoord?

## Voorzitter

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen die namens de CDA-fractie door mij in eerste termijn zijn gesteld. De minister is begonnen met het nog eens uiteenzetten van de problematiek van het verkeer en vervoer. Zij heeft ook een oproep aan allen gedaan om creatief mee te denken. Dat is ook een van de redenen geweest waarom de CDA-fractie aan de overkant met het plan "Van 2x2 naar 2x3" is gekomen. De minister is daar overigens niet op ingegaan, maar ik vraag bij haar nog wel aandacht voor dat plan, mede in het kader van haar opmerking dat creatieve nieuwe ideeën nodig zijn.

De minister is duidelijk geweest over het Europees verband, maar ik vraag mij toch nog iets af: wanneer je tot overleg komt in Europees verband en je spreekt maatregelen af, hoe kun je daar dan een sturingsinstrument aan geven? Gaat dat via Europese richtlijnen, is dat mogelijk? Misschien kan de minister daar nog iets over zeggen.

Voorzitter! Ik heb in deze Kamer ± en dat is toch sinds 1987 ± nog geen minister horen zeggen, blij te zijn met een opgelegde bezuiniging. Deze minister heeft dat wel gezegd. Zij heeft ook nog gewezen op de onderuitputting. Ik vind dat dat niet het geval had mogen zijn. Dat is niet alleen de verantwoordelijkheid van dit kabinet maar ook die van het vorige kabinet. Laten wij daar helder over zijn, natuurlijk is dat zo! Gezien de gehele problematiek waar wij mee zitten, waar wij jaren voor pleiten, op het terrein van de spoorwegen, de vaarwegen en de weginfrastructuur, had dat natuurlijk niet mogen gebeuren.

Een volgend punt is de kwestie van de procedures. De minister is daarop ingegaan. Zij is echter niet ingegaan op mijn woorden over grote en kleine projecten. Ik heb gesproken over al die studies die worden verricht, ook ten behoeve van kleinere projecten, waarvan je eigenlijk de uitkomst al weet. Ik wijs bijvoorbeeld op de havens in Amsterdam. Voorts noem ik de rondweg in Sneek. De minister kent die situatie. Het is jaren geleden al vastgelegd in bestemmingsplannen, er zijn ook al afspraken gemaakt over

de financiering, maar er moet dan toch nog een procedure worden gevolgd die een aantal jaren zal vergen. Daardoor zal ook de uitvoering worden vertraagd.

De minister heeft gezegd dat de Winkelsluitingswet een bijdrage zal leveren aan een spreiding van de automobiliteit. Zij is daar enthousiast over. Zij weet dat mijn partij een ander oordeel heeft over die Winkelsluitingswet. Ik zal mij er niet toe laten verleiden om daar nu uitvoerig over te spreken, maar ik betwijfel zeer of een opening van een winkel tot tien uur een spreiding van de automobiliteit tot gevolg heeft. Ik geloof daar niet in.

Voorzitter! De fiets is genoemd. Ik wil dat graag onderschrijven. Natuurlijk hebben lokale en provinciale overheden daar een taak in, maar ik wil nog wel eens een pleidooi houden voor het gebruik van die fiets. Inmiddels hebben wij in dit goede land veel fietspaden, maar het gebruik van de fiets dient gestimuleerd te worden. Ik denk ook dat de overheid op nationaal niveau daar een taak in heeft.

Er is voorts gesproken over de onrendabele lijnen. De minister heeft gezegd dat die tot en met de dienstregeling van 1998 veilig zijn gesteld. Ik wil van harte onderschrijven wat collega Talsma gezegd heeft. Hij zei: een openbare taak gaat voor het rendement; dat geldt zeker ook voor onrendabele lijnen. Ik wil daar een heel dikke streep onder zetten.

Ik heb niet begrepen wat de minister over consumentenbescherming gezegd heeft. Zij heeft gezegd dat overleg tussen producenten en consumenten mogelijk moet zijn. Moet ik dat zien op dezelfde manier als bij de huurwetgeving, waar huurverhogingen mede tot stand komen op basis van overleg tussen huurders en verhuurders? Geldt het niet alleen voor de tarieven, maar bijvoorbeeld ook voor de vaststelling van een dienstregeling?

Voorzitter! Ik kom te spreken over de Zuid-Willemsvaart. Het COV heeft zijn werk goed gedaan. De heer Pitstra heeft bij interruptie al op het mogelijke gevolg daarvan gewezen: 5 miljoen ton goederenvervoer via de weg. De minister heeft gewezen op vertraging mede ten gevolge van vervuilde baggerspecie. Mag ik het zo vertalen dat, wanneer die problematiek is opgelost, dit project dan weer tot uitvoering wordt gebracht? De Hoofdingenieur-

directeur van de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat heeft in een brief gesproken over het stopzetten van de uitvoering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet gesproken over vertraging in verband met de baggerspecie. Het vervolg van het project is in kosten van 25 mln. naar 60 mln. gegaan door de baggerspecieproblematiek. Dat is de reden waarom wij hebben gezegd: dan vinden wij dat je het toch ook in relatie moet brengen met het vervolg van het tracé. Dat is de vraag: wat doe je bij Den Bosch, ga je dwars door Den Bosch of ga je eromheen en vijzel je 'm daar ook tot klasse IV op. Als je dat daar niet doet, dan heeft het weinig zin om het op het eerdere stuk wel te doen. Dat is de afweging waar wij nu voor staan.

De heer **Baarda** (CDA): Ik dank de minister voor haar toelichting.

Voorzitter! Ik wil nog even kort ingaan op de luchtvaart. Ik heb gesproken over de nota Relus. De minister wil geen toezeggingen doen, maar men zal er nu toch eindelijk een keer uit moeten komen. Ik heb de problematiek in Limburg genoemd. De minister zal daarover praten. Ik kan uit publikaties wel ongeveer raden wat haar standpunt zal zijn, namelijk dat het in het kabinet moeilijk ligt. Maar voor de regio is het erg belangrijk dat er spoedig duidelijkheid komt.

Ten slotte wil ik nog iets zeggen over de kustlocatie. De minister heeft terecht in mijn woorden wat aarzeling gehoord. Het is niet zo dat ik er niet over na wil denken. Vanuit mijn vakgebied, waarin ik de overige dagen van de week mijn brood verdien, is dit een heel interessant project. Het is bijzonder interessant om dit vanuit onze civiele techniek tot stand te brengen. Ik vind echter wel dat hier een afweging en een prioriteitsstelling moeten worden gemaakt. Ons land heeft immers nog ruimte genoeg. Er zijn elders, bijvoorbeeld in het noorden en in Flevoland, nog voldoende mogelijkheden voor bedrijfsvestiging. Ik zou juist willen dat die afweging daarbij wordt gemaakt. Zo kwam ik ook op de Zuiderzeespoorlijn. De minister weet dat, als de infrastructuur goed is, dan ook de bedrijven zullen kunnen volgen.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording van mijn opmerkingen. Ik zal niet op alles ingaan. Sommige dingen blijven misschien een herhaling van zetten, maar enkele punten wil ik toch nog iets nader verduidelijken.

De minister zegt dat zij niet van plan is om blijvend te subsidiëren als het rendement er niet is. In die vorm ben ik het met haar eens. Aan de andere kant zeg ik: wij moeten dat niet te gauw concluderen. Toen NS Cargo opgericht werd, had zij te maken met de situatie dat veertig jaar lang alles wat niet rendeerd in het goederenvervoer was geschrapt. Dat moest nu toch iets anders, want wij hadden inmiddels niets meer. Nu zullen wij dus op z'n minst 13,5 mld. gaan voteren voor het goederenvervoer. Dan vind ik het veel en veel te snel als men na een of twee jaar op grond van McKinsey-rapporten pas ingerichte containeromslagplaatsen al weer gaat schrappen. Ik heb in het blad Transport met betrekking tot de containersector in onder andere Leeuwarden, Almelo en Heerlen het volgende gelezen: "de klanten hebben te horen gekregen dat de diensten over 1996 niet zijn gegarandeerd". Het artikel gaat dan verder met de conclusie dat de overstap naar het wegvervoer zal worden gemaakt. Ik vind dat een onjuiste benadering.

Voorts wijs ik op de Betuwelijn. Er is geen enkele garantie, er is zelfs ook niets in het zicht, dat het goederenvervoer zoals het maximaal berekend was ± acht treinen per uur, dus 192 treinen per dag ± op die lijn zal worden gerealiseerd. Op die 192 treinen per dag hebben wij die 8,3 mld. gevoteerd. De hele bevolking was immers dodelijk ongerust, hoewel niemand het echte lawaai ooit had gehoord. Dan moeten wij toch een klein beetje kijken of dat geld er ook uitkomt. Ik kan mij toch niet voorstellen dat deze minister of haar opvolger over vijf jaar zegt: het rendeert niet, weg met die handel!

Kortom, het is iets ingewikkelder dan alleen maar dat rendement. Als men bij die heel lange discussie in de Tweede Kamer over al die perifere lijnen, wat de bedragen per jaar betreft, varieert van de 60 mln. die de minister wilde bieden tot de 200 mln. die de spoorwegen vroegen, dan zeg ik: als het in die

orde van grootte ligt ± gemiddeld 150 mln., terwijl het Rijk toch al 2 mld. op andere manieren financieel bijdraagt ± dan gaat daar een goede vervulling van de openbare taak boven die 150 mln. per jaar. Ik zou het als liberaal, en trouwens ook in het algemeen, niet toejuichen maar als ik de keuze heb, ben ik niet alleen op rendement uit.

Ik ben erg blij dat de minister is ingegaan op de beperkte financiële mogelijkheden, want daar wilde ik het juist over hebben. De minister zei ongeveer: de heer Talsma moet wel bedenken dat bij alle plannen de beperkte financiële mogelijkheden voor mij ook een gegeven zijn.

Natuurlijk zijn die belangrijk, maar bij het maken van plannen mogen ze nu juist gegeven zijn. Het uitgangspunt moet zijn: de 21ste eeuw breekt aan; aan welk minimumvereiste moeten de spoorwegen voldoen om te kunnen voortbestaan? Zwart-wit gesteld: als dat afgezwakte plan "Rail 20½" doorgaat, mislukt het al in de komende 15 à 30 jaar. Het minimale dat er moet gebeuren, is het echte "Rail 21" als toekomstig doel stellen, los van de financiële mogelijkheden. De spoorwegen hebben dat plan zelf bedacht en het wordt nu in heel West-Europa als streven gehanteerd. Financiële mogelijkheden zijn er voor een minister van Verkeer en Waterstaat nooit. Dat weet deze minister beter dan ik; zij moet alles bevechten bij de minister van Financiën en bij collega's. Als je al begint zonder een heldere doelstelling die toekomstbestendig is, krijg je het nooit echt goed voor elkaar.

Ik hoor met genoegen dat de kwestie van de 200 km zal worden onderzocht op de baten. Als de minister niet alleen de financiële baten maar ook de psychologische baten bedoelt, zijn wij het eens. Overigens acht ik zulk onderzoek niet meer nodig, want overal in Europa blijkt het grandioze succes van de 200 km. Wat Nederlandse onderzoekers daar nog aan kunnen toevoegen, weet ik niet. In elk geval noem ik als argument om dat grote plan althans als mogelijkheid te aanvaarden en te behouden, dat men de investering daarop reeds nu afstemt. En ik ben er niet van overtuigd dat het rollende materieel van de laatste tien jaar ook maar enigszins ingericht is op een eenvoudige manier van ombouwen. Het zal drastisch en grondig moeten worden vernieuwd.

Ik heb dit al enkele jaren gevraagd en er is mij verzekerd dat het zou gebeuren, maar volgens mij is het tot dusver niet gebeurd.

Voorzitter! Ik zou graag zien dat de Zuiderzeelijn wordt aangelegd, maar rendement zie ik daaruit nog niet ontstaan. In elk geval doet het mij reuze veel plezier dat de minister al aan de gemeenten heeft gevraagd om de eventueel benodigde ruimtelijke voorzieningen voor te bereiden, planologisch of in schetsvorm. Prachtig! Maar waarom doet de minister dat dan niet met de zaken die met "Rail 21" samenhangen? Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het afsnijden van de bochten bij Hoogeveen en Meppel en, die hobby van mij, de binnenverbinding in Utrecht, waar de gekste dingen over gezegd zijn. Nu is de mogelijkheid daartoe nog aanwezig, maar men is er bezig het betreffende stadsdeel te vernieuwen. Laat de minister met die gemeenten ook gaan praten over de toekomstmogelijkheden en reserveringen daarvoor in de terreinen.

Kortom: als je die doelstelling hebt, kan het mij niet schelen of het vijf of tien jaar later wordt gerealiseerd dan was voorzien, maar dan gebeurt het tenminste.

Voorzitter! Van harte ondersteun ik de opmerking of misschien wel de hartekreet van de minister: inspraak betekent nooit medebeslissingsrecht. Daar ben ik het helemaal mee eens. Inspraak is absoluut noodzakelijk, maar af en toe moeten er knopen worden doorgesneden. Ik hoop dat de minister de hoge-snelheidsknoop niet in april voorbereidt en pas in het najaar in de Kamer brengt, maar dat zij die in de komende weken doorhakt.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb mijzelf opgelegd om binnen de vijf minuten te blijven. Ik ga eerst in op de vragen die niet zijn beantwoord. Het zijn er niet zo heel veel.

Heel belangrijk is de quotering van het autoverkeer. Ik heb meegedeeld dat VROM daarmee aan de slag gaat. De minister van V en W is daarvan niet geschrokken en dat vat ik maar op als passieve ondersteuning. Ik heb haar verzocht om het bureautje Creatief op hetzelfde idee te zetten met betrekking tot vliegtrajecten. Daar heb ik niets op gehoord. Ik heb begrepen dat de heer Tertoolen

## Pitstra

inmiddels ambtenaar is geworden. Het is natuurlijk goed om talenten binnen te halen, maar ik hoop dat hij niet "kaltgesteld" is en dat hij bij V en W de inzichten in zijn proefschrift ten volle kan realiseren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kan u melden dat wij mensen niet binnen plegen te halen om ze vervolgens niets te laten doen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is mooi.

Verder is er geen antwoord gekomen op mijn vraag naar de cijfers inzake het SVV: 16% of 28%, CBS-cijfers of de cijfers van de minister. Ik wil daarover absolute helderheid hebben. Geen geknoei met cijfers! Ik hoop dus dat er binnenkort een stuk komt dat hierover helderheid biedt.

Verder heb ik de minister verzocht om er bij het ministerie van Justitie op aan te dringen dat het tegengaan van fietsendiefstal prioriteit krijgt, opdat het fietsregistratiesysteem, waar wij nu eindelijk zo'n prachtig rapportje over hebben, werkelijkheid kan worden. Anders gaat de RAI er niet mee aan de slag.

De conclusie die kan worden getrokken uit de bijdragen van de meeste woordvoerders in dit debat, is toch wel dat, als de Eerste Kamer een besluit had mogen nemen over de privatisering van de NS, die geen instemming zou hebben gekregen, en dat vind ik positief. Helaas is het desbetreffende besluit kennelijk geen wet. Het blijkt heel duidelijk dat bijna alle woordvoerders een actieve rol van de overheid voorstaan en dat het terugtreden van de overheid en het hele gedoe van de marktfilosofie in deze sector hier niet op hun warme applaus kan rekenen. Dat doet mij deugd. Alleen kunnen wij de privatisering niet terugdraaien, omdat die niet in een wet is vervat.

Laat ik inzake de fiets positief beginnen; ik ben het niet met de minister eens, maar het is niet helemaal zwart-wit. De minister zegt dat doelstellingen toetsbaar moeten zijn. Zij wil het beleid kennelijk wel realiseren ± dat is tenminste iets ± en dat houdt in: 30% meer mensen op de fiets in 2010. Ik heb gevraagd of de minister bereid is om de plannen van de gemeenten en de provincies met meetbare indicatoren te toetsen aan de doelstelling van het Masterplan fiets: 30% meer. Ik heb haar verzocht om in te grijpen als die

doelstelling niet wordt gehaald. Is zij bereid om ook nieuwbouwwijken op Vinex-locaties te toetsen op optimalisatie van het fietsgebruik en om de collocatiesystemen in de Vinex-wijken op te zetten. Op die vragen ontvang ik graag een antwoord.

Het is niet zo dat vragen bij ons worden ingestoken door de ENFB. Ik heb de bond zelf opgebeld. Ik neem aan dat de Raad voor verkeer en waterstaat ook niet wordt ingestoken door de ENFB. Dat is toch een serieuze club, neem ik aan, en de minister heeft die toch niet voor niets? Als zelfs die raad constateert dat decentralisatie van het fietsbeleid problemen zou kunnen geven, moet de minister dat niet hautain naast zich neerleggen.

Ik kom toe aan de voorrang voor fietsers die van rechts komen. De minister wil geen toename van het aantal doden. Dat wil natuurlijk niemand. Ik leg haar een anekdote voor. Toen wij in Groningen het tegengestelde fietsverkeer in de stad introduceerden, riep de politie: "Levensgevaarlijk! Al die vegende auto's van de kant, terwijl de fietsers van twee kanten komen. Hartstikke veel meer doden!" Maar er is geen enkele dode maar gevallen en voor fietsers is het leven een stuk aangenamer geworden. De minister moet dus geen koudwatervrees op dit gebied hebben. Zij gaat aan de slag met vijf gemeenten en wij zullen zien wat eruit rolt. Ik ga ervan uit dat de minister dat met een positieve instelling doet. Natuurlijk mag een en ander niet leiden tot meer doden; dat hebben mijn fractie en de ENFB nooit gewild. Mijn stelling en ook die van andere deskundigen is, dat dit ook niet het geval zal zijn.

Over de NS heeft mijn fractie principiële meningsverschillen met de minister. Zij zegt dat het doel van de NS is: zo veel mogelijk klanten en een beter bedrijf, en dat daar de privatisering noodzakelijk voor is. Dat is natuurlijk grote onzin. Je had ook een overheidsnutsbedrijf kunnen houden, met dezelfde doelstellingen. Waarom is optimalisatie niet mogelijk in overheidsbeheer? Wat is dat voor fatalisme inzake overheidsbedrijven? Het doel van een geprivatiseerde NS is natuurlijk niet hetzelfde als het doel van ons brede verkeersbeleid en als onze maatschappelijke doelstellingen. Het voorbeeld van de loketten is hartstikke helder. Een en ander kan

de sociale veiligheid verminderen, maar het dient wel het beperkte, bedrijfseconomische doel van de NS. Er wordt bezuinigd op de exploitatiesubsidie, dus NS moet ook wel. Er kunnen dus allerlei fricties ontstaan tussen de verschillende doelstellingen van de politiek, die het maatschappelijke rendement analyseert, en die van de NS, die een beperkte analyse maakt. Het is niet voor niets dat de minister contracten over de onrendabele lijnen moet sluiten.

Voor realisatie van de Zuiderzeespoorlijn vind ik 2005 of daarna laat, maar goed, er is nu eindelijk uitgesproken dat de lijn er op de middellange termijn moet komen. Na 2000 moet ze er komen; dat is tenminste een duidelijke politieke uitspraak.

Inzake de Zuid-Willemsvaart heeft het COV goed werk gedaan, ja, maar ook omdat wij bezorgd zijn dat de minister alleen lippendienst bewijst aan de binnenvaart. Ik kan haar op dit moment niet tegenspreken, want de kwestie wordt mij te ingewikkeld. Ik ga ervan uit dat, als haar antwoorden niet kloppen, ik wel reacties zal krijgen. Dan is er altijd nog de mogelijkheid om daar, gezamenlijk met alle andere woordvoerders, vragen over te stellen.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Ik ben blij dat de minister nog eens nadrukkelijk heeft gemeld dat zij inspraak zeer serieus neemt.

Er is een indrukwekkende reeks maatregelen om het autogebruik terug te dringen genoemd, variërend van parkeerbeleid en het rekeningrijden tot fiscale maatregelen, door allerlei participanten te nemen. Ik heb een opmerking gemaakt waarop niet is ingegaan. Het was geen vraag, dus er had niet echt een antwoord behoeven te komen. Ik ben er toch nieuwsgierig naar. Kan de overheid wel terugtreden op een terrein waar zoveel belangen spelen waarbij zoveel mensen betrokken zijn? In antwoord op een aantal vragen zei de minister, dat het autogebruik alleen kan worden teruggedrongen als iedereen daarin zijn of haar eigen verantwoordelijkheid neemt. Ik ben het met haar eens, dat de meeste mensen een automobilist en fietser en voetganger en treinreiziger zijn. De meeste



## Linthorst

automobilisten vinden het natuurlijk prima als het autogebruik wordt teruggedrongen, door andere automobilisten. Ik kan mij zo voorstellen, dat toch enige rol van de overheid noodzakelijk blijft. Een punt waaraan de heer Pitstra zojuist refereerde en waarop ik ook graag een reactie had is, dat bij de spoorwegen meer belangen zijn betrokken. Wat in het belang is van de reiziger is soms niet direct in het belang van de spoorwegen als bedrijfsmatig werkende organisatie. Ik kan mij heel goed voorstellen, dat het voor reizigers prettig is om een kaartje te kunnen kopen bij een levende persoon, die nog eens geld kan wisselen, iets wat een automaat nooit kan. Als je daar met papiergeld komt, krijg je geen kaartje. De sociale veiligheid wordt vergroot en de leefbaarheid van de stations wordt veraangenaamd. Het is echter in het belang van de NS om daarop te bezuinigen, terwijl er straks misschien weer Melkert 1-, 2-, 3- of zelfs variant-4-banen voor terugkomen. Blijft de overheid daar toch niet een bepaalde taak houden?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister hartelijk voor de grondige beantwoording, ook voor onze fracties. Ik ben blij met haar visie dat verkeers- en vervoersbeleid voor de regio inclusief regionale spoorlijnen is en dat zij zich daarvoor wil inzetten. Dat lijkt mij een heel goede zaak.

Wij hebben geconstateerd, dat het draagvlak er is. Je moet dit beleidsterrein gezamenlijk bewerken, met betrokken organisaties, overheden en bedrijfsleven. Je kunt dan gezamenlijk heel wat bereiken. Wij hebben er goede nota van genomen dat het draagvlak daarvoor er is.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat met heel veel inspanningen ± die zijn wel nodig ± op de kortere en de langere termijn de nodige resultaten worden bereikt. Vooral rond de grote centra moet het fileprobleem beheersbaar worden gemaakt. Als wij zover zijn, zullen wij heel veel bereikt hebben. Wij hebben er vertrouwen in dat wij op schema en op een goede koers zijn. Dat zal wel weer andere problemen geven, maar voor een ander ministerie. Ik las onlangs dat er allerlei onderzoek wordt gedaan. "Ergens geweest te

zijn, maakt mensen gelukkiger dan er te zijn". Als variatie daarop: Ergens op tijd arriveren maakt menigeen gelukkiger dan er te zijn. Voor veel mensen schijnt het overigens weer een probleem te zijn als het fileprobleem beheersbaar is gemaakt, want dan is er voor hen kennelijk een soort sport verdwenen. Zij komen dan wellicht bij de volksgezondheid terecht. Dat is dan wel een zorg voor het kabinet, maar niet een directe zorg voor deze minister.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar uitvoerige beantwoording van de verschillende punten. Je moet nooit proberen de hele begroting hier even door te nemen. Wij hebben echter een aantal punten aangevoerd. Het verheugt mij zeer, dat de minister serieus aandacht heeft besteed aan een groot aantal daarvan. Het verheugt mij ook, dat verschillende kamerleden en ook de minister van mening zijn, dat creativiteit heel belangrijk is bij het zoeken naar oplossingen, vooral waar er een beperkt budget is. Het is heel plezierig, te merken dat die creativiteit ertoe kan leiden dat tamelijk onbegaanbare paden onderzocht worden. Dat lijkt mij nuttig en nodig bij de problematiek waar het hier om gaat.

Ik ben mij bewust van de positie van de minister ten opzichte van de fietsers. Het was zeker niet de bedoeling, haar te stimuleren om actief een aantal fietspaden aan te leggen. Wel heeft zij een taak in het kader van de innovatie en van de wettelijke ondersteuning van het fietsen. Ook ik doel daarbij op de preventie en op mogelijkheden om de diefstal, het grootste probleem in het gebruik van de fiets, aan te pakken. Ik wacht met belangstelling af wat zij daaraan denkt te doen. De registratie is een element, de handhaving in samenwerking met Justitie een ander. Ik heb het stallingenbeleid genoemd. Door de projectgroep zijn in het Masterplan fiets een aantal suggesties gedaan. In het laatste document dat wij daarover gekregen hebben, staan een aantal modellen voor mogelijke oplossingen. Die lijken mij ook buitengewoon belangrijk.

Ik woon in Amsterdam. Vrijwel iedereen in mijn omgeving heeft ten

minste tien fietsen gehad, die allemaal gewoon gestolen zijn. De neiging om tijdelijk even de fiets van iemand anders mee te nemen wordt steeds groter, hoewel ik die tot nu toe heb weten te onderdrukken. Ik pak dan gewoon de auto!

Over een tweetal punten heb ik helemaal niets gehoord. Ik kan ook niet van de minister verwachten dat zij mij letterlijk volgt. Toch ben ik wel benieuwd naar haar visie op de ontwikkelingen rond de uitbreiding van de treintaxi en de stand van zaken van dit moment. Ik heb begrepen dat dit een succesvolle oplossing is, voor een probleem dat zich voordeed waar mensen zich in nogal grote groepen ophouden bij stations en verplaatst moeten worden. Dat is nu juist een van de problemen bij het verdere vervoer.

Ik heb ook een vraag gesteld over telecommunicatie en de tweede gebruiker van het netwerk, de echte concurrent van de PTT.

In mijn eerste termijn heb ik niets gezegd over de Zuiderzeelijn, maar daarover zeg ik nu graag, dat mijn fractie de wens om die lijn te ontwikkelen van harte ondersteunt. Ook ik vind het jammer, dat zij in de voorlopige visie van de minister pas na 2005 kan worden gerealiseerd. Dan komt zij er wellicht. Wij hebben dan in ieder geval iets om naar uit te kijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik moet beginnen met mijn excuses aan te bieden aan de heer Baarda en overigens ook aan mevrouw Vrisekoop, want ik heb een klein stapeltje onderwerpen laten liggen. Daardoor ben ik op een paar onderwerpen niet ingegaan.

Een van de onderwerpen die de heer Baarda noemde was het plan van zijn collega's uit de Tweede Kamer om van tweemaal twee naar tweemaal drie rijstroken te gaan en daarvoor extra middelen, naar ik meen na 2000, uit te trekken, om een versnelling van vijf jaar te genereren. Tijdens de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer heb ik tegen de heer Leers daarover gezegd, dat het opwaarderen van alle achterlandverbindingen en hoofdtransportassen van twee keer twee naar twee keer drie niet nodig en dus overbodig is. Je moet dat alleen doen waar die capaciteit nodig is.

## Jorritsma-Lebbink

Ik herinner mij overigens een discussie van het vorig jaar met de heer Talsma in deze Kamer, waarop het rapport van de heer Leers gebaseerd kon zijn. Ik herinner mij een discussie tussen GroenLinks en de heer Talsma over dat onderwerp.

De heer **Baarda** (CDA): Een nieuwe coalitie!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik vond het wel interessant. Overigens wordt voor alle trajecten die in het plan worden genoemd de variant van extra stroken voor doelgroepen in de planstudies die worden verricht meegenomen. In die gevallen moet dan nog wel een tracé besluit genomen worden. Dat wil zeggen dat het niet alleen een kwestie is van geld, maar soms ook een kwestie van te doorlopen procedures. Het CDA-plan wil ook extra geld voor de achterlandverbindingen. Ook daar moeten wij niet te ongenueanceerd te werk gaan. Ook ik vind dat er meer geld moet komen voor infrastructuur de komende jaren. Daar mag geen misverstand over bestaan. Dat geldt overigens niet alleen voor de hoofdtransportassen en de achterlandverbindingen, maar zeker ook voor bijvoorbeeld het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Het was jammer dat daaraan in het plan in de Tweede Kamer zo weinig aandacht werd besteed, want ik denk dat juist daar de grote winst mee te behalen is als het gaat om het terugdringen van de files rond de grote steden en het autogebruik in die gebieden. Daar zal zeker na 2000 behoorlijk wat extra geld voor nodig zijn.

De heer Baarda heeft gevraagd of Europese afspraken ook sturende kracht kunnen krijgen. Ik ben er niet zo verschrikkelijk voor om te wachten tot Europa maatregelen neemt op het terrein van verkeer en vervoer. In de meeste gevallen gaat het dan toch over harmonisatie van een aantal zaken, zoals accijnzen en soms interoperabiliteit, waarbij je zegt dat dezelfde systemen moeten worden gebruikt. Maar zij kunnen natuurlijk altijd sturende kracht krijgen. Als het een richtlijn is, is het in feite wetgeving. Dan hebben wij ons eraan te houden. Als het een verordening is, heeft deze zelfs rechtstreekse werking. Soms maken wij aan de hand daarvan een aantal afspraken. Ik moet overigens zeggen dat ik niet echt optimistisch ben dat

via Europa het verkeersprobleem wordt opgelost. Ik vrees toch dat wij dat voor het grootste deel zelf moeten doen en liefst, voor zover mogelijk, samen met onze buurlanden, want daarmee hebben wij natuurlijk wel heel veel zaken te regelen.

De heer Baarda vond het jammer dat ik ongeveer blij was over dat miljard aan bezuinigingen. Daar was ik natuurlijk op zich zelf niet blij mee. Ik heb gezegd dat ik werd geconfronteerd met een zeer sterk stijgende begroting en een dalende personeelsbegroting. Als ik geld uit moet geven, moet ik dat wel kunnen voorbereiden. Ik hoop dat het proces dat wij nu ingaan, dat inderdaad onder dit kabinet tot stand is gekomen en waarbij Rijkswaterstaat meer mogelijkheden krijgt om in de projectvoorbereiding goed geëquipeerd te werk te gaan, ertoe leidt dat ik op de kortst mogelijke termijn de onderuitputting aan kan en geld kan weg zetten. Het geld is namelijk niet verder verloren voor Verkeer en Waterstaat. De onderuitputting van het afgelopen jaar komt in de loop van de jaren er weer bij. Ik wijs erop dat in de begroting voor 1996 1 mld. meer zit dan de realisatie van verleden jaar. Het zal een krachttoer worden om dat geld weggezet te krijgen. En dan heb ik het nog niet eens over de onderuitputting die nu in feite ook nog extra ter beschikking komt. Ik kan niet garanderen dat aan het eind van dit jaar mijn begroting volledig uitgeput is. Ik kan u wel vertellen en ik zeg het nu heel voorzichtig dat dit ongeveer mijn hoogste prioriteit heeft.

De heer **Baarda** (CDA): De minister legt een relatie met de personeelsproblemen. Maar voorbereiding van projecten kun je toch ook uitbesteden aan adviesbureaus?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dan moet je wel mensen hebben om op het ministerie de zaak voor te bereiden en te beoordelen. Je kunt niet zomaar uitbesteden. Verder vind ik dat je ook wel een beetje de kerk in het midden moet houden. Als ik structureel werk heb, als ik een structurele stijging in de begroting heb, vind ik het heel slecht om allerlei incidenteel duur personeel in te huren om dat uit te voeren. Nu er onderuitputting is en ik een tijdelijk berg, zo'n klont, moet wegwerken, proberen wij met

onconventionele middelen die klont zo snel mogelijk weg te werken. Het klinkt enthousiast zoals ik het zeg, maar ik weet zelf dat mijn snelheid van preken groter is dan het tempo om dit ook werkelijk voor elkaar te krijgen. Het is namelijk niet eenvoudig. Wij doen echter onze uiterste best. Ik vind in elk geval dat aan het eind van deze kabinetsperiode de zaak tot een echte oplossing moet zijn gekomen. De eerste aanzet moet dit jaar ook behoorlijk helder zijn. Je moet dus kunnen zien dat er een behoorlijke stijging is in de uitgaven op het terrein van de infrastructuur. Maar garanties dat ik helemaal geen onderuitputting meer heb aan het eind van het jaar, durf ik niet te geven. Ook al omdat ik dit niet helemaal in mijn eentje kan redden. Een aantal zaken moeten samen met anderen geregeld worden.

Wat de studies over de kleine projecten betreft heb ik al in de Tweede Kamer gezegd dat voor zover het kan, wij proberen zo min mogelijk tijd te verspillen door overbodige studies te doen. Overigens moeten wel, voor zover de wet dat voorgeschreven heeft, tracé studies plaatsvinden. Helaas is het bij de rondweg Sneek zo dat dit moet gebeuren. Dit was een van de eerste tracé wetprocedures waarbij wij dit moesten doen. Dit heeft nogal forse vertraging opgelopen doordat in het begin de startnotitie tot wat problemen leidde. Overigens zijn er nu verder geen vertragingen meer. De trajectstudie ligt nu op schema. De vertraging is vooral veroorzaakt door de voorbereiding van de richtlijnen voor de trajectstudie. Wij hebben veel meer overleg moeten voeren omdat het ook de eerste keer was dat wij dit hanteerden. Ik hoop overigens nog steeds dat wij tijdig de zaak rond kunnen hebben. Daar ga ik ook van uit. Overigens werd dit voor een deel ook nog veroorzaakt door het feit dat wij nog een paar andere projecten hadden waarbij ook snelle besluitvorming nodig was. Dat waren bijvoorbeeld rijksweg 73 en de weg Zwolle-Almelo. Deze zaken hebben erg veel tijd gevraagd, omdat ook daarvoor die nieuwe procedures gehanteerd moesten worden.

De heer **Baarda** (CDA): Ik merk dat de minister goed geïnformeerd wordt over de problematiek van de rondweg bij Sneek. Mijn kritische

## Jorritsma-Lebbink

opmerking was dan ook niet bedoeld om kritiek te hebben op bijvoorbeeld een dienst als Rijkswaterstaat. Ik heb daar veel waardering voor. In de dagelijkse praktijk werk ik daar heel plezierig mee samen, ook wat dit traject betreft. Laat dat duidelijk gezegd zijn. Waar ik bij de minister wel op wil aandringen ± ik heb dat in eerste termijn ook gezegd, maar zij is daar niet op ingegaan ± is om dit soort aspecten te betrekken bij de evaluatie van de Tracawet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is volstrekt helder. Dat zal ook zeker moeten gebeuren. Het gaat nog iets verder. Wij kijken op dit moment ook heel kritisch naar onze MER-procedures. Ik vind een MER een heel belangrijk instrument. Ongetwijfeld zal mijn collega van VROM dat in deze Kamer meermalen gezegd hebben. De MER-procedure is heel belangrijk, maar het is wel een instrument. Zo langzamerhand dreigt op een aantal terreinen de MER niet meer een instrument te zijn, maar iets wat wel moet ook als het niet nodig is. Je moet het dus doen als het nodig is. Je moet ook goed bekijken hoe je het doet en of het niet veel sneller kan in een aantal gevallen waarin de problemen heel klein zijn of de afweging niet zo groot is.

De heer Baarda heeft gezegd dat de rijksoverheid toch ook nog wel een taak heeft om het gebruik van de fiets te stimuleren. Dat heeft twee kanten. De ene kant is de recreatieve kant. Dat is overigens niet mijn taak, maar de taak van mijn collega van LNV en misschien voor een klein deel van mijn collega van Economische Zaken voor zover het toerisme betreft. LNV is de recreatieve poot. Aan de andere kant doen wij het via het vervoersmanagement. Bij het stimuleren van vervoersmanagement bij bedrijven stellen wij voortdurend de vraag aan de orde wat men met de fiets doet. Wij zien ook dat een aantal regionale en lokale overheden dat verdraaid goed doen, dat men fietsen stimuleert. Een paar grote bedrijven doen daar zo langzamerhand ook goed aan mee, onder andere mijn eigen "bedrijf". De ministeries doen het in toenemende mate, de grote bedrijven, bijvoorbeeld in Den Haag, ook. In steeds meer grote bedrijven gaat dat ook steeds beter. Ik moet zeggen dat onze zorgkinderen nog een beetje

de kleinere bedrijven zijn, waar het moeilijker is. Ik zie dat best.

De heer Baarda heeft de heer Talsma ondersteunt in zijn opvatting dat de openbare taak voor het rendement gaat. In algemene zin zou ik die stelling wel kunnen steunen, maar het behoort natuurlijk wel een afweging te zijn. Je behoort op enig moment wel de kosten tegen het rendement in de openbare taak af te wegen. Het kan niet zo zijn dat het niet kan schelen hoeveel het kost als het maar een openbare taak is. Wij hebben wel een afweging te maken. Soms zul je, bijvoorbeeld bij de Nederlandse Spoorwegen, voor sommige lijntjes tot de conclusie komen dat je met het geld dat je er eigenlijk in zou moeten stoppen, een veel betere voorziening kunt creëren op een andere manier. Die afweging wil ik ook graag kunnen maken. Overigens zou ik het liefst willen dat ik die afweging niet meer maak, maar dat die op regionaal niveau gemaakt wordt. Ik denk dat men daar veel beter weet wat de wens van de regio is.

De heer Baarda sprak over consumentenbescherming. De NS is verantwoordelijk voor de tarieven en de dienstregeling, overigens binnen de commerciële mogelijkheden. Wat wij proberen is een soort aanpak te laten ontstaan tussen de consumentenorganisaties en de Nederlandse Spoorwegen, waardoor de consumentenbescherming voldoende geregeld is. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat nadat consumentenorganisaties en NS dat gezamenlijk bedacht hebben, wij zullen proberen dat in een wettelijke regeling vast te leggen. Hoe het gedaan moet worden is iets wat ik niet hoeft te bedenken. Wij hebben geld beschikbaar gesteld, met een kleine projectorganisatie, om dat de komende tijd verder te laten ontwikkelen.

Wat Relus betreft dank ik de heer Baarda hartelijk voor zijn hartekreet. Ook ik wil graag duidelijkheid, maar ik wil ook een goed besluit.

De heer Talsma sprak over de berichtgeving in Transport over de containerterminals in Leeuwarden, Almelo en Heerlen. Hij zei dat je in het zicht van groei van het goederenvervoer op de Betuwelijn andere dingen niet moet afstoten. Ik zeg nogmaals dat wij er alles aan moeten doen om ervoor te zorgen dat er heel veel goederen over het spoor vervoerd worden. Ik ben

overigens heel wat minder pessimistisch, maar misschien komt dat ook wel doordat ik weet wat er op het ogenblik zo ondershands aan het gebeuren is ten aanzien van het goederenvervoer over het spoor. Ik hoop dat wij er binnenkort met NS Cargo uit zijn, en wel zodanig dat wij een bedrijf weg kunnen zetten dat op zich financierbaar en rendabel kan worden. Dat zal zich dan overigens wel zoveel mogelijk op nieuwe markten moeten storten. Misschien moet het dan op een enkel terrein wel een bestaande markt afbreken. Als die markt niet rendabel is, kan het niet. Een aantal van de containerterminals die genoemd zijn, kunnen naar mijn mening echter wel degelijk in stand gehouden worden dan wel op een andere plek voortgezet. Het is bekend dat wij op het ogenblik in het Twentse bezig zijn met een andere locatie, omdat die bij Almelo volstrekt onmogelijk ligt. Daar zit dus een probleem bij. Ik hoop overigens dat wij voor het goederenvervoer over het spoor, te weten over de Betuwelijn, niet alleen afhankelijk zullen blijven van NS Cargo. Laat ik het maar zeggen zoals ik het vind; ik vind dat meerdere bedrijven het spoor op moeten. Juist daar zal zich moeten bewijzen dat het goederenvervoer over het spoor een gewone vorm van transport is. Waarom zou dat maar door één bedrijf kunnen gebeuren?

De heer Talsma heeft ook gezegd dat bij plannen het geld niet bepalend moet zijn, maar wel bij de uitvoering. In algemene zin ben ik dat wel met hem eens. Maar Rail 21 ligt er ook nog zoals het er lag. Bij het vaststellen van de investeringen kijken wij naar het budget dat wij de komende jaren beschikbaar hebben. Zoals wij het Tweede tactisch pakket hebben vastgesteld, bezien wij dan welke investeringen binnen Rail 21 het meeste maatschappelijke nut met zich brengen aan het einde van de rit. Wij zoeken dan de in vervoerskundig opzicht meest rendabele investeringen uit. Die voeren wij dan ook uit. De heer Talsma weet dat er wat dat betreft verschillende voorstellen voorlagen. Soms hebben wij daarbij uitsluitend naar het vervoersrendement gekeken. Met andere woorden, wij hebben daarbij bekeken welke bijdrage het bijvoorbeeld in de sfeer van woon-werkverkeer levert. Soms hebben wij ook gezegd dat er een regionale component bij past. Dat is

## Jorritsma-Lebbink

de reden dat wij de Hanzelijn op het lijstje hebben gezet. Die lijn is heel belangrijk om lange-afstandsvervoer uit de regio te kunnen genereren.

De heer **Talsma** (VVD): Ik kan het met deze aanpak van de minister helemaal eens zijn, maar mijn hamvraag is toch wat Rail 21 is. Is dat het oude goede plan of is dat het plan Rail 20½?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vond het oude plan helemaal niet zo goed, moet ik zeggen. Misschien mag ik dat niet hardop zeggen, maar ik herinner mij nog het aanbod dat ons daarmee gedaan werd, namelijk dat het allemaal wel goed zou komen met het aantal passagiers als wij het plan snel uitvoerden. Als u mij diep in mijn ogen kijkt, ziet u dat ik vind dat de groei van het aantal passagiers van veel meer zaken afhankelijk is dan alleen de kwaliteit van de infrastructuur en de vraag of je met een drietreinensysteem moet werken. Het laatste was het hart van Rail 21: stoptreinen, interregiotreinen en intercity's. Ik denk dat je op tal van plekken naar heel andere systemen toe moet. Ik geloof helemaal niet in een drietreinensysteem voor de Randstad. Daar moeten wij naar vormen zoals Randstadrail. Het zware spoor, om het zo uit te drukken, zal zich daarbij veel meer moeten beperken tot interregio- en intercitytreinen. Ik zie ook niet dat wij op alle lange afstanden in het land dit soort heel grote investeringen moeten doen als dat nauwelijks een extra passagier in de trein oplevert. Ik vind dat je die zaken goed tegen elkaar moet afwegen. Het een heeft dus meer prioriteit dan het ander. Wij hebben geprobeerd, dat in het Tweede tactisch pakket tot uitdrukking te brengen.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik voel dat wij deze discussie moeten beëindigen. Ik weet nu niet helemaal waar ik aan toe ben. Begrijp ik het goed dat de minister het drietreinensysteem, dat ik op zichzelf best verstandig vind, weer ter discussie wil stellen? De minister bestudeert nog een en ander, heeft zij gezegd. Ik verwacht wel dat hoe dan ook vóór het volgende jaar over al die studies besloten is. De minister zegt: ik weet niet of ik de mensen in de trein krijg met al die plannen. Ik draai het om: zonder die plannen krijg je de

mensen nog minder in de trein dan nu. Als je in Europa rondreist, merk je dat de echte snelle treinen een heel nieuwe sensatie geven. Dat is het psychologische effect waar je de automobilist mee trekt. Maar nogmaals, met een nietes-wellesdebat komen wij niet verder. Ik verneem graag de uitgewerkte plannen van de minister als zij zover is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover het gaat om het onderzoek naar de baten ten opzichte van de lasten van de 200 km/u op bijvoorbeeld de HSL-Oost, krijgt de Kamer de resultaten. Over het Tweede tactisch pakket is beslist. Wij hebben onze investeringsplannen tot 2005 al bekendgemaakt. Die zijn de Kamer bij de begroting aangeboden. Ik zou niet weten wat ik daar nog aan moet toevoegen. Overigens zijn de investeringen in het spoor gewoon vastgelegd in het Structuurschema verkeer en vervoer. Wel wegen wij elke keer aan de hand van het beschikbare investeringsvolume af in welk jaar wij iets gaan doen. Dan weeg ik het af op basis van vervoerskundige prioriteiten. Dat is ook precies wat de heer Talsma heeft gezegd. Wat dat betreft liggen wij goed op schema. Ik hoop ook dat wij goed op schema blijven, want ook hierbij hadden wij het afgelopen jaar enige onderuitputting. Dat moet niet zo blijven.

De heer Pitstra zei dat ik niet was ingegaan op de quotering. Daar was ik inderdaad niet op ingegaan. Er is een technisch onderzoek gaande. Wij zullen op enig moment wel horen wat ervan komt. Het is een van de middelen die naar mijn idee niet veel zoden aan de dijk zullen zetten. Ik heb namelijk het vermoeden dat dit een van de onderwerpen is waarvoor wij niet direct een maatschappelijk draagvlak zullen vinden. Een ding weten wij zeker bij verkeer en vervoer: je hebt er een maatschappelijk draagvlak voor nodig. Ik herinner mij nog de quotering van de benzine. Ik heb nog nooit zoveel benzine kunnen kopen als in de tijd dat de benzine gequoteerd was. Ik geloof dat dat voor de meeste Nederlanders gold. Ik geloof veel meer in instrumenten als rekeningrijden, waarbij de prijs een invloed heeft, dan in quotering. In het laatste geval krijgt iedere Nederlander toch een quotum. Dan weet ik nog niet of het werkt.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik ben niet tegen beïnvloeding door middel van de prijs. Als ik de minister was, zou ik de discussie over de melkquota er nog eens op naslaan. De argumenten die de minister nu geeft, werden toen tegen de melkquota gegeven. Maar nu wil geen enkele boer er meer van af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die quotering gaat er wel af. Uiteindelijk blijkt het toch niet te werken. Lees de nota over het Europese landbouwbeleid er maar eens op na. De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zal die nota zeer binnenkort aan de Kamer sturen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Nu krijg je de belachelijke situatie dat er een draagvlak in de sector is, maar dat de quotering toch wordt afgeschaft. Ik snap de argumenten nu niet meer. De sector wil het zelf, maar toch wordt het afgeschaft. Het wordt steeds gekker, zou ik willen zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben geen minister van LNV, dus ik hoef de argumenten niet te verdedigen. Overigens denk ik dat het niet iets is waarover wij in Nederland beslissen.

Aan de Tweede Kamer heb ik een brief over de cijfers van de vervoersgroei toegezegd. Die brief gaat binnenkort naar de Tweede Kamer. Dan zal deze Kamer de brief ook krijgen.

Over de fietsendiefstal praat ik zeker serieus met mijn collega van Justitie. Het gaat dan over het registratiesysteem. Mevrouw Vrisekoop heeft er ook over gesproken. Ik ben het met haar eens dat sommige mensen niet meer op de fiets stappen omdat ze geen fiets meer hebben. Die fiets is dan weer gejat. De neiging om zelf de wet te overtreden wordt zeker in de grote steden soms erg groot. Het is echter niet zo eenvoudig om een echt goed registratiesysteem te bedenken. Er liggen nu aardige voorstellen op tafel. Wij bekijken of en, zo ja, hoe wij die kunnen invoeren. Ik kom er zeker op terug.

De heer Pitstra denkt nog steeds dat wij uit de NS stappen. De NS wordt echter absoluut niet geprivatiseerd. De NS wordt verzelfstandigd. Er blijft een actieve rol van de overheid bij de Nederlandse Spoorwegen, omdat wij altijd een contractsector zullen houden. Dat is

## Jorritsma-Lebbink

ook precies het deel waarmee de rijksoverheid zich hoort te bemoeien. Wat door de markt gedaan kan worden, wat de NS zelf kan, moet zij vooral zelf doen. Wat zij niet kan, maar wat wij maatschappelijk toch van belang vinden, daarmee zal de overheid zich moeten blijven bemoeien. Met andere woorden, ik vind helemaal niet dat de overheid buiten spel komt te staan. Ik ben van mening dat de overheid wel in een veel gezondere relatie tot de spoorwegen komt te staan. Het is mijn overtuiging dat een eenzijdige oriëntatie van het bedrijf op de reiziger echt tot de beste dienstverlening leidt. De situatie die tot nu toe bestaat, heeft mij geleerd dat een dubbele oriëntatie, te weten op het optimaliseren van de subsidies en op de klant, niet de beste manier is. Ik ben ervan overtuigd dat het nu beter gaat.

Dan de opmerkingen over de loketten. Ik zie nu plotseling heel creatieve oplossingen in allerlei kleine dorpen waar loketten terecht worden gesloten. Ik vind het waanzin om een loket open te houden waar per dag 170 handelingen worden verricht. Die gekte was er nog. Dat heeft overigens niets met sociale veiligheid te maken, want die loketten zitten op het station meestal helemaal niet op de plek waar men precies kan overzien wat er gebeurt. Mijn ervaring is dat ze op een heel andere plek zitten. Met sociale veiligheid heeft het dus volgens mij niets te maken. Ik zie nu dat je plotseling op allerlei plekken in dorpen treinkaartjes kunt kopen. Dat is veel interessanter en naar mijn mening ook veel aantrekkelijker voor de klant dan dat koude station. Daar sta je het liefst zo kort mogelijk.

Overigens ben ik niet zo pessimistisch over de mogelijkheden ook voor ouderen om de kaartjesautomaten te bedienen. Je moet wel goede automaten hebben. Ik heb in de Tweede Kamer al mijn oude moeder tevoorschijn gehaald; dat zal ik hier niet meer doen. Naar de hoofden hier kijkend heb ik het vermoeden dat de meeste aanwezigen die automaten gewoon kunnen gebruiken.

De SVV-doelstellingen worden zowel bij de provincies als bij de gemeenten getoetst. De Kamer krijgt straks het concept van de planwet. Ik kom nog met een reactie op het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat hierover. Ik heb wel in

globale lijnen aangegeven dat ik in nuances waarschijnlijk wat afwijk van het standpunt van de raad, maar ik denk dat dit wel mag in dit land.

De heer Pitstra heeft eigenlijk al een goed voorbeeld van voorrang voor de fiets van rechts gegeven. In Groningen is daar iets mee gedaan, maar daar is ook de infrastructuur en de hele regelgeving in de stad aangepast. Ik ben de regelgever die moet bepalen of de fiets van rechts voorrang krijgt. Daarom is het voor mij van belang om te weten dat het in alle gemeenten zodanig wordt geregeld dat er niet meer doden vallen. Nogmaals, ook dat is mijn verantwoordelijkheid. Hiervoor moet dus een goede oplossing komen.

Zolang de honderden miljoenen nog op de begroting staan en in de binnenvaart geïnvesteed worden, wij daarnaast het plan van Van Duursen uitvoeren en wij op allerlei terreinen bezig zijn, de binnenvaart te stimuleren, gooi ik de term lippendienst verre van mij. Dat wij het rendement van de investering in de Zuid-Willemsvaart, die inmiddels drie keer zo duur is geworden dan zijn oorspronkelijk was, nog eens goed willen bekijken, ook in samenhang met de besluitvorming over de traverse bij Den Bosch, vind ik heel reëel. Dat heeft niets te maken met lippendienst. Overigens is niet alleen het investeringsniveau bepalend voor de aandacht die de binnenvaart krijgt.

Ik ben het er met mevrouw Linthorst over eens dat de overheid zich niet uit het openbaar vervoer kan terugtrekken. Daar zijn wij ook niet mee bezig. Wij zijn bezig met het scheppen van een heel andere verhouding tussen openbaar vervoer en overheid, waarbij de verhouding eerder is die tussen opdrachtgever en uitvoerder dan die vreemde subsidierelatie. Ik bedoel dan niet alleen de spoorwegen, maar ook het stads- en streekvervoer. De subsidierelatie tussen de gemeentelijke overheid en de stadsvervoersbedrijven heeft er in elk geval niet toe geleid dat de meest efficiënte voorziening voor de passagier eruit gekomen is. Als wij het vanaf het begin op een andere manier hadden gedaan, had met hetzelfde geld een veel mooier openbaarvervoerssysteem tot stand kunnen komen.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijn vraag is niet of de overheid zich niet

uit het openbaar vervoer moet terugtrekken, maar, iets aangescherpter, of de overheid op het terrein van de mobiliteit wel mag terugtreden. Moet er op het terrein van Verkeer en Waterstaat niet in plaats van een terugtrekkende overheid juist een meer sturende overheid zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Daarover ben ik het met u eens. Dat is in feite de reden waarom wij die afspraak over de planwet hebben gemaakt. Als liberaal heb ik hier met droge ogen verdedigd dat er een planwet moet komen. Dan moet er dus iets heel belangrijks aan de hand zijn, en dat is er ook. Ik vind dat er alles voor te zeggen is om het te doen, omdat wij met elkaar die verantwoordelijkheid moeten dragen.

Overigens doen wij nog steeds heel gekke dingen die wij niet meer moeten doen, zonder dat er een wet bij hoort. Ik heb bij de opening van de brug gezegd dat een opening om tien uur idioot is. Dat zullen wij dus niet meer doen. De opening van een beurs in de RAI om negen uur is nog veel gekker. Dat moet je niet meer doen. Ook zouden individuele burgers van buiten de Randstad moeten weigeren als zij weer door een bedrijf of een ministerie om negen uur 's morgens in de Randstad verwacht worden. Dat moet je niet meer willen; dat moet je gewoon weigeren. Dat hoort tussen onze oren te komen. Wij moeten er zelf over nadenken wanneer wij wel op weg kunnen gaan en wanneer niet. Zowel voor het openbaar vervoer als voor de auto geldt dat wij nog steeds een heleboel verkeer uit de spits kunnen halen. Soms helpt de prijs om dat besef tussen de oren te brengen, maar je zou denken dat het ook zonder die prijs moet kunnen.

De heer Van den Berg zei: ergens op tijd te arriveren maakt menigeen gelukkiger dan er te zijn. Ik vind het een mooie uitdrukking. In het verlengde van datgene wat ik net zei, zou ik zeggen: ergens op een andere tijd te arriveren maakt velen heel gelukkig. Dat zou ons zeer helpen.

Ik besef dat ik op een paar vragen van mevrouw Vrisekoop niet ben ingegaan. Ik dank haar voor de vriendelijke woorden over het stimuleren van innovatie en in algemene zin de creativiteit. Ik heb niets gezegd over telewerken en de nieuwe technologieën in de oplossingen voor het verkeers- en

## Jorritsma-Lebbink

vervoersprobleem. Het is weer een deel van de oplossing. Ik zie het telewerken, dat weliswaar nog op heel kleine schaal gebeurt, heel sterk groeien. Dit volgen wij zeer en wij stimuleren het ook zeer. Het ministerie is betrokken bij alle projecten van telewerken, maar je moet ervoor oppassen om het alleen onder de noemer van filebestrijding te verkopen. Er zitten heel veel andere maatschappelijke kanten aan, waardoor het aan de ene kant heel goed kan zijn, maar aan de andere kant wel risico's heeft. Daar moeten wij ons elke keer goed van bewust zijn.

De Tweede Kamer behandelt in de week van 12 februari de interimwet telecommunicatievoorzieningen. Dan zal het duidelijk worden hoe de Tweede Kamer en daarna de Eerste Kamer aankijkt tegen de liberalisatie van de infrastructuur. Wie de schriftelijke voorbereiding heeft gevolgd, weet dat er enige discussie is over de omvang van de concurrentie. Het gaat er niet om dat ik iets wil beperken. Iedereen die mij kent, weet dat ik een groot voorstander ben van zo snel mogelijke liberalisering van telecommunicatievoorzieningen. De vraag is echter wat naar verwachting de markt het snelst op gang brengt. Hierover verschillen de meningen nog enigszins. Deze meningsverschillen bestaan overigens ook tussen deskundigen op dit terrein. Ik zie dan ook met groot genoegen uit naar het debat met de Tweede Kamer. Ik denk dat wij er goed uit komen.

De treintaxi is voor het grootste deel ingevoerd, zeker in de kleinere plaatsen. Ik moet bekennen dat het in de grote steden nogal eens een probleem is. Dit heeft er vooral mee te maken dat de bestaande taxiwereld het systeem bestrijdt tot de dood erop volgt. Als onze voorstellen in het kader van de deregulering van het taxisysteem in uitvoering komen, zullen ook in de grote steden dit soort systemen ontstaan. Ik ben ervan overtuigd dat de taxiwereld juist in de grote steden veel te beperkt werkzaam is en een veel groter deel van het vervoer op zich kan nemen. Je mag een stad als Amsterdam of Rotterdam natuurlijk niet met een stad als Londen vergelijken, maar toch. Als ik het aantal taxi's en het aantal privéauto's in Amsterdam afzet tegen het aantal in Londen, vind ik de verhouding wel heel erg scheef. Een nog veel grotere beïnvloeding van de

modal split in de grote steden, zowel in de richting van het openbaar vervoer als in de richting van de taxi, zou mij een lief ding waard zijn.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik zit nog wel eens in een taxi en dan roept de taxichauffeur altijd dat er veel te veel vergunningen zijn uitgegeven door de provincie. Daarom zijn die chauffeurs zo defensief bij het invoeren van de treintaxi, wat naar mijn mening dom is van hen. Deelt u de analyse dat er te veel vergunningen zijn uitgegeven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik deel die analyse absoluut niet. Ik denk dat er veel te weinig vergunningen zijn. Ik weet dat er in Amsterdam heel veel vergunningen in de la liggen bij de centrales; daar houdt men zelf de markt krap. Het is maar wat je wilt. Ik beseft dat ik het een beetje hard zeg: als je als stadstaxi, met heel veel eigen rijders, geen zin hebt om je echt als ondernemer te gedragen, maar gewoon op de standplaats wilt gaan staan die er toch al ligt en door de overheid is geregeld, en je bij de centrale wilt aansluiten waar geen enkele concurrentie is, dan pleit je ervoor om de markt krap te houden. Een aantal grotere taxibedrijven wil wel met de combitaxi werken en de treintaxi invoeren, en probeert zo meer klanten in dat vervoermiddel te krijgen. Een werkelijke ondernemer stelt zich dus anders op, denk ik. Ik hoop dat wij er ook met de eigen rijders uit komen. Overigens hebben wij al in 1985 afgeschaft dat er voor vergunningen geld betaald mag worden, maar ik constateer niet tot mijn vreugde, maar tot mijn verdriet dat er nog steeds grote sommen over de toonbank gaan. Ik vind niet dat de overheid, althans de rijksoverheid, hiervoor aansprakelijk gesteld kan worden. Dat probleem moet wel opgelost worden en misschien kunnen wij er in de overgangssfeer iets voor bedenken maar dat moet niet via grote dotaties gebeuren wat de belastingbetaler een hoop geld kost. Maar het moet wel opgelost worden en er moet ook een veel beter systeem komen. Daar moet geen misverstand over bestaan.

Voorzitter! Ik meen hiermee de vragen in tweede termijn te hebben beantwoord.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Er zijn toch twee kleine puntjes blijven liggen die niet zijn beantwoord. Ik heb gevraagd of de minister bereid is om nieuwbouwwijken, vooral de Vinex-locaties, te toetsen op optimalisatie van het fietsgebruik, zowel stedenbouwkundig als op het vervoerssysteem. Voorts heb ik haar gevraagd om ons idee van "call a car"-systeem meteen bij die nieuwbouw te betrekken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ik weet, zijn "call a car"-systemen geen overheidsinitiatieven maar particuliere initiatieven.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Er is in de gemeente Amsterdam, in Westerpark, een initiatief van de PvdA geweest. Daar zat een particulier garagebedrijf bij, maar de gemeente was erbij betrokken. Het was een gemeentelijk initiatief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat was een particulier initiatief van het garagebedrijf en dat is vervolgens gemeentelijk ondersteund. Ik ben het daar op zichzelf mee eens. Als het kan en men heeft initiatieven dan moet men dat doen. Maar ik moet er niet aan denken dat de overheid er weer een nieuw systeem op gaat zetten. Wij hebben zojuist afgesproken dat er een nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling is tussen Rijk, provincie en gemeente. Het is dan de taak van de provincie om voor een nieuwe wijk te beoordelen of het integrale verkeers- en vervoersbeleid waar gemeenten aan gehouden zijn, in het bestemmingsplan is terug te vinden. Daar zal men op moeten toetsen, want dat is onze nieuwe afspraak. Ik moet dat niet weer via een omweg gaan doen, want dat is een taak van de provincie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 18.45 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten:

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de openbare behandeling van de