

## Voorzitter

hangende met de Najaarsnota) (25777);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25778);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Nationale Schuld (IXA) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25779);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25780);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25781);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25782);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25783);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (XIV) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25784);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25785);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25786);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvang-

sten van het Gemeentefonds voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25787);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Provinciefonds voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25788);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Landbouw-Egalisatiefonds, Afdeling A, voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25789);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25790);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25791);

- Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25793);

- Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet, strekkende tot opnemering van bepalingen inzake de Nationale ombudsman (25313).

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

---

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 1998 (25600-XII);**

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998 (25600-A).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer

de voorzitter! Vandaag verdedigt minister Jorritsma haar laatste begroting van deze kabinetsperiode. Daardoor moet deze behandeling ook het karakter dragen van "verantwoording van vier jaar paars op Verkeer en Waterstaat". En mevrouw Jorritsma is in mijn ogen zéér paars. Wat is waargemaakt van de verkiezingsbeloften, wat is waargemaakt van het regeerakkoord en, vooral, wat is waargemaakt van de hooggestemde verwachtingen en uitspraken van de bewindsvrouwe zelf? Men zal begrijpen dat er een kritische benadering volgt. Voordat ik daaraan begin, merk ik op dat ik waardering heb voor de werklust en de meestal zeer grote opgewektheid van de minister, al wint volgens sommige media de kribbigheid het de laatste tijd, helaas. Maar "Evita" heeft weer veel goedgeemaakt. Don't cry for me, Argentina. Misschien geldt van de zomer: don't cry for me, o la lila. Wie zal het zeggen? Maar die opgewektheid waarderen wij.

Voorzitter! Het is met name de taak van de oppositie om bloot te leggen wat níet is waargemaakt. Dat is nu eenmaal het noodlot van politici en bestuurders. Zij worden niet afgerekend op wat er allemaal goed ging, maar juist op wat er allemaal niet gelukt is. Welnu, het is dus onze taak om het falen aan te geven. Dat is niet zo moeilijk. Veel is niet waargemaakt, veel is vooruitgeschoven. De volgende kabinetsperiode ligt vrijwel elke paarse minister al voor in de mond: dán wordt het geregeld, dán komt het goed. Veel zaken zijn ook maar half opgelost of zijn onduidelijk. En veel is ook verloren door Verkeer en Waterstaat, met name door het ingrijpen van de rechter. Ik ben de tel kwijtgeraakt, maar ik meen dat er zeven of acht zaken zijn verloren. Dat is misschien een nieuw record voor het ministerie en de minister.

Daarbij moet ik helaas opmerken dat de minister deze Kamer bij de beantwoording van het toch zeer beperkte aantal schriftelijke vragen werkelijk beneden de maat behandelde. Artikel 68 van de Grondwet moest erbij geslept worden om de minister te dwingen, de volksvertegenwoordiging serieus te nemen. Waarom neemt een actief en gerespecteerd oud-parlementariër deze houding aan? Is mevrouw Jorritsma misschien vergeten dat het woord "minister" "dienaar" betekent? Dat hoef ik haar in het

## Eversdijk

Thorbeckejaar toch niet uit te leggen! Verantwoording hier afleggen is van een andere en hogere orde dan een ingezonden stuk in de NRC.

Dinsdag 20 januari meldde De Telegraaf: "Het was gistermorgen weer raak op autowegen." Er werden om half negen 44 files gemeld met een lengte van 300 km. De minister verklaarde bij haar aantreden dat zij de geschiedenis wilde ingaan als de vrouw die de files zou indammen. Niets is minder waar gebleken. De files zijn langer dan ooit en de minister gaat nu de geschiedenis in als – ik citeer nu de NRC – "de minister van stilstaan". Dat zal zij niet prettig vinden en het is natuurlijk voor niemand prettig. De economische schade is enorm, de ergernis groeit, de agressie neemt toe en de verkeersveiligheid zal afnemen. De minister kan dit falen van het beleid van het kabinet en haar zelf niet afdoen door te wijzen naar conceptverkiezingsprogramma's voor de periode 1998-2002. Hier legt de regering verantwoording af. Wat deed de minister zelf om geen minister van stilstand te worden? Wat had zij kunnen doen? Als wordt verwezen naar congressen, herinner ik nog maar eens aan de buitengewoon plezierige uitspraak van defensie-minister Vredeling, toen het congres van de PvdA zich bemoeide met de aanschaf van vliegtuigen. Hij sprak toen de historische woorden: "Congressen kopen geen vliegtuigen."

Ik kom op het openbaar vervoer. Een middel om de file-ellende te verlichten is een goedkoper, maar vooral een beter openbaar vervoer. Het treinkaartje is duurder geworden, de dienstverlening is matig tot slordig, vooral bij de trein, en vertragingen zijn aan de orde van de dag. Kort geleden was er nog een vertraging van anderhalf uur. Bovendien is de marktwerking door de minister op nonactief gezet. Wat is toch de visie van de minister achter die marktwerking in het openbaar vervoer? Het devies moet toch zijn: wel beter, niet duurder. Minister Jorritsma is mijns inziens een van de meest "marktminded" ministers van het kabinet. In het algemeen is daar volgens de CDA-fractie niets mis mee. Maar uitgerekend in het openbaar vervoer werkt het niet en kan het zonder een visie ook niet werken. Ik vraag de minister om die visie hier en nu te ontvouwen en behalve trein, tram en

bus ook de taxi erbij te betrekken. Hoe staat het overigens met Rail 21? Is dit ambitieuze plan, waar al veel in geïnvesteerd is, geruisloos aan het verdwijnen?

Wat het rekeningrijden betreft, blijf ik pleiten voor een systeem met een keuzemogelijkheid. Er moet een hoogwaardig openbaar vervoer zijn, naast filevrije betaalstroken en gratis filestroken. Want je jaagt de automobilist niet in een duur en slecht openbaar vervoer. Dan blijft hij, ondanks de prijs, toch in de auto.

Als rechtgeaarde Friezin zal het de minister aanspreken dat ten plattelande de keuze tussen openbaar vervoer en auto in de praktijk volstrekt afwezig is. De plattelander wordt door het Randstaddeken altijd dubbel gepakt: een duurdere auto en een slecht openbaar vervoer. Ten plattelande bestaat eigenlijk geen sluitend systeem van openbaar vervoer.

Aan het beleid rond Schiphol is naar mijn idee geen touw meer vast te knopen. Wat een gezwabber toch! De ene dag vliegen de dames Jorritsma en De Boer elkaar via de media in de haren, de andere dag, via premier Kok, in de armen. De burger in de buurt van Schiphol kijkt verbijsterd toe. De zakenlieden die zich bij Schiphol gaan vestigen – ik noem Philips en PTT Post (dag Den Haag!) – weten niet meer of zij moeten doorzetten. Eén geluk: de koers van de KLM blijft stijgen. Het is de ene dag forse taal, soms zelfs dreigen met sluiting, maar de andere dag is het "doorgroeien moet kunnen".

Op 28 november 1995 tijdens het Schipholdebat in deze Kamer waarschuwde collega Baarda op basis van hem bekende cijfers voor het feit dat de groei van Schiphol veel sneller zou gaan dan de prognoses van het kabinet aangaven, namelijk 7 à 8% in plaats van 3,6%. Hij bepleitte toen een versnelling van de procedures en een snelle aanleg van de vijfde baan. De minister wimpelde dat af. Nu gaat de minister gelukkig wel tot deze maatregelen over, maar twee kostbare jaren zijn verspeeld. Wanneer komt het wetsvoorstel overigens naar deze Kamer? Hoe gaat de minister nu verder om met de 44 miljoen? Komt er een wijzigingsvoorstel van de PKB? Wanneer komt de discussie over de nationale luchtvaartinfrastructuur? Ik hoop zeer binnenkort. Wil de minister hier haar

visie geven op de nieuwste Schipholplannen die in de pers al breed zijn uitgemeten? Wat is de visie van de minister op luchtvaartgebied op de langere termijn? Nederlanders werken overal in de wereld mee aan buitengewoon gedurfde plannen, zeer grootse plannen soms. Maar wat durven wij thuis? Wij moeten toch ook thuis met een zekere durf naar de verdere toekomst blijven kijken, want de luchtvaart zal blijven groeien, hetzij hier, hetzij in Frankfurt.

De beide megaprojecten HSL en Betuwelijn vergen enorme bedragen. Naar mijn oordeel komt hierdoor de uitvoering van SVV II en SWAB onder druk. Talloze projecten worden vooruitgeschoven, uitgekleeft of afgesteld. Zo voelt elke regio wel de pijn van HSL en Betuwelijn. Wat dat betreft, is de pijn redelijk over het land verdeeld. Ik noem een paar punten, zonder volledig te zijn. Ik hoop dat de minister daarop ingaat.

Ten eerste wil ik nog eens een krachtig pleidooi houden voor de Zuiderzeespoorlijn. Overigens, een stad als Almere lijkt mij zo goed als onbereikbaar met het openbaar vervoer. Dat geldt ook voor veel nieuwbouwlocaties in het land. Dat zou toch niet moeten mogen of moeten kunnen.

Het zal de minister niet verbazen dat ik ook rijksweg 57 op Walcheren noem. De economische en sociale ontwikkeling van Walcheren, met name van Middelburg, stagneert.

Ik noem ook rijksweg 73. Die lijdensweg duurt toch echt te lang.

Ook noodzakelijke omleidingen worden uitgesteld, zoals bij de A7.

Ik noem ook rijksweg 34, rijksweg 50, de ruit Eindhoven.

Aan de aanleg van rijkswegen wordt in 1998 100 mln. minder besteed dan in 1997. Het gaat om respectievelijk 870 en 970 mln. Voor 1998 was echter eerder al 1070 mln. geraamd. Ten opzichte daarvan wordt dus 200 mln. minder besteed. De eerste twee jaar van paars trad bij Verkeer en Waterstaat trouwens een onderuitputting op van 1 mld. per jaar.

Zijn wij op die manier wel verstandig bezig? Of zou een project als "combiroad" van de heer R.M. Lubbers ons uit de brand kunnen halen? Waarom doet de minister zo afhoudend als het waar is dat maar liefst 5 à 6 mld. kan worden bespaard? Wat een verdriet zou dan in de rest van het land kunnen

## Eversdijk

worden vermeden. Je kunt ook aan "combiroad" op een ander tracé denken, bijvoorbeeld Rotterdam-Antwerpen. Het hoeft niet per se het Betuwelijntracé te zijn. Ik breng dit ook in verband met de private financiering, die toch slecht van de grond komt. Dat is mijns inziens vooral ook het geval, omdat er te weinig aandacht is voor nieuwe transportsystemen, zowel technisch als qua beheersvorm. Ik wijs nog maar eens op Randstadrail. Een plan als "combiroad" zou een stap in de goede richting van private financiering kunnen zijn. Ik krijg trouwens ook graag een onderbouwde visie van de minister op de mogelijkheden van meer private financiering. Wellicht kan zij daarbij ingaan op de recente publicaties van een aantal Leidse juristen over het juridisch eigendom van tunnels.

Voorzitter! Nu ik toch over tunnels spreek, wil ik de minister vanaf deze plaats graag complimenteren met het feit dat zij gisteren met een enorme machine de eerste schop in de grond heeft gezet voor de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding. Hier is meer dan 40 jaar over gepraat. De minister meldde gisteren wel dat het prijskaartje voor de aanleg van die tunnel 155 mln. hoger is geworden in verband met veiligheidsmaatregelen. Ik prijs de minister daar echter voor. De schop is nu in de grond en gelukkig kunnen wij niet meer terug, zo zeg ik uit de grond van mijn hart na 40 jaar discussie, waarvan ik zelf een groot deel heb mogen beleven.

Ik kom op vervoer over water. Omwille van de tijd stel ik slechts enkele vragen. Kan de minister concreet aangeven hoe zij vervoer over water daadwerkelijk heeft gestimuleerd en wat de resultaten zijn? De 20 miljoen ton van de weg naar het water is niet gehaald, zo heb ik gelezen. Waarom is dat niet gelukt? Wat doet de minister extra om het Waalproject – dit betreft toch een hoofdtransportas – met de deelprojecten juist niet te laten stagneren? Vooral uit milieu-overwegingen, maar ook uit andere overwegingen is vervoer over water de juiste weg. Het is per ton/kilometer bijvoorbeeld veel goedkoper.

Voorzitter! Ik ga over tot twee onderwerpen ten aanzien van de natte waterstaat. De versterking van de primaire zeeweringen is in volle gang. De minister heeft dit voortva-

rend aangepakt. Ik spreek daar graag mijn erkentelijkheid voor uit, al waarschuw ik nog eens voor te veel "learning by doing". Dat heeft namelijk al handen vol geld gekost. Achteraf bezien, was het wel nodig, maar wij moeten hier toch mee oppassen. Al doende leert men, maar ik ben nog uit de school van Jan Ligthart. Hij zei: denk aler bij doende zijt en doende denk dan nog. En dat is toch iets beter dan alleen maar learning by doing.

Helaas is er nog steeds geen duidelijkheid over de financiering van dit wellicht meer dan 1,5 mld. kostende project om de primaire zeeweringen te versterken. De CDA-fractie stelt nadrukkelijk dat alleen de kwalificatie "goed" goed genoeg is en kan geen genoegen nemen met "voldoende". Zelfs bij de reeds gereed gekomen werken van onvoldoende naar goed spreekt de minister nog over voorfinanciering. Uit boekhoudkundige overwegingen kan ik dat best begrijpen, maar het is natuurlijk uitgesloten dat de waterschappen achteraf nog de rekening zouden gaan bezighouden, terwijl hun beslissingsbevoegdheid in feite vrij sterk ingeperkt is. De minister sprak in deze Kamer de historische woorden: wie betaalt, bepaalt. Verder zei zij: ik betaal, dus ik bepaal. Ik kan daar wel mee leven, maar je kunt dan niet achteraf zeggen: ik heb bepaald en jij moet betalen. Bovendien wijs ik erop dat er reeds zeer forse bijdragen in menskracht, kennis, kunde en niet te vergeten in huisvesting op tafel zijn gelegd. Er was oorspronkelijk op gerekend dat vijf of zes mensen zich met dit project zouden gaan bezighouden, maar op dit moment ligt het aantal personeelsleden al boven de 40. Het zal wel nodig zijn – daar gaat het natuurlijk niet om – maar het vergt natuurlijk wel forse bedragen. Kortom, ik vraag de minister om nu snel duidelijkheid te geven en om zich garant te stellen voor goede dijken die door het Rijk worden gefinancierd. Voor alle duidelijkheid: waar sprake is van forse besparingen op onderhoud, mogen die natuurlijk ingecalculereerd worden; maar waar sprake is van grove nalatigheid, ligt het natuurlijk anders; daar moet je op de blaren zitten. Wat doet de minister overigens met de motie-Van den Berg/Biesheuvel die vlak voor het kerstreces in de Tweede Kamer op dit terrein is ingediend?

Over de Westerschelde is al een aantal schriftelijke vragen gesteld. De CDA-fractie is blij met het rapport van de commissie van drie – het is een goede zaak dat de minister die commissie heeft ingesteld – en met de brede bestuurlijke overeenstemming ten aanzien van de plannen tot compensatie. Die liggen voor een groot deel binnendijks, terwijl wij liever buitendijkse oplossingen hadden gezien. Maar wij kunnen akkoord gaan met deze voorstellen, omdat daardoor voor ons dat zotte idee van ontpoldering van de baan is. De langetermijnstudie, waar de Hertogin Hedwigepolder mede bij betrokken is, staat ons inziens los van de huidige verdieplingsplannen, maar wordt uitgevoerd om te bezien hoe op langere termijn met deze zeearm moet worden omgegaan. Om maar een schot voor de boeg te geven: ontpoldering, ook van de Hertogin Hedwigepolder, ten behoeve van natuurontwikkeling is daarbij voor ons niet in beeld! Ontpoldering is ons inziens door het rapport van de commissie van drie een afgesloten hoofdstuk voor wat de natuurcompensatie betreft. Over komberging en andere zaken zullen wij later spreken, met een goede wetenschappelijke onderbouwing, en natuurlijk ook, dat spreekt vanzelf, met een goede samenwerking met onze zuiderburen.

Van de veiligheid ten opzichte van de aartsvijand naar de verkeersveiligheid, die in dit land belangrijk blijft en almaar belangrijker zal worden. Want nogmaals, de mobiliteit zal niet afnemen. Hierbij is de hamvraag: "leidde de decentralisatie tot verbetering of alleen tot hogere kosten en langere beslislijnen?" Als decentralisatie tot verbetering, lagere kosten en meer verkeersveiligheid leidt is dat uitstekend. Maar ik heb hier en daar het gevoel dat het omgekeerd zou kunnen zijn. Als dat zo is, zijn wij verkeerd bezig.

Terugkerend naar de mobiliteit: de ongehinderde doorstroming van het economisch verkeer komt steeds meer op de tocht te staan en is alleen maar erger geworden. Ik zei al aan het begin van mijn betoog dat minister Jorritsma bijna vier jaar geleden zei: "U kunt mij aan het einde van deze periode afrekenen op het feit dat ik het fileprobleem heb aangepakt." Dat was een goed voornemen. Welnu: het afrekenmoment is gekomen en het toverwoord of -antwoord is:

## Eversdijk

“volgende kabinet”. Uit de toelichtende grafiek bij het MIT blijkt immers, dat de minister tot 2010 27 mld. extra nodig heeft voor realisatie van infraprojecten waarover het besluit is gevallen, en 40 mld. aan investeringsambities. De realisatie in relatie tot de missiebrief is uitgesteld naar het nieuwe kabinet. Dat is toch wel een toestand. Ik denk dat de minister daar graag op in wil gaan. Regeren mag toch geen vooruitschuiven zijn? Beleid ten aanzien van de files mag toch geen vooruitschuiven zijn? Regeren is vooruitzien, wat met name geldt voor de infrastructuur, de verkeersveiligheid en andere belangrijke zaken.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik zal het in mijn betoog speciaal hebben over de infrastructuur. Om geen misverstanden te krijgen: ik versta daaronder in dit verband alleen de fysieke infrastructuur, dus de onderwerpen vallend onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat: wegen, spoorwegen, vaarwegen en luchthavens. Er wordt ook wel gesproken over kennisinfrastructuur op allerlei terreinen. Dat is misschien taalkundig ook mogelijk, maar daar heb ik het uitdrukkelijk niet over. Ik probeer hier zo concreet mogelijk te zijn en ook de financiële kanten in mijn beschouwingen te betrekken.

Wij zijn het er allemaal over eens dat er veel te weinig geld is voor infrastructuur. De regering zegt het zelf terecht. Het bedrijfsleven in allerlei vormen merkt het op, evenals belangengroeperingen. Dat is een gegeven waarvoor wij op dit moment staan. De heer Eversdijk vond daarin, misschien niet helemaal ten onrechte, aanleiding voor kritiek. Ik wil toch meer proberen naar de directe toekomst te kijken, waarbij ik ervan uitga dat in deze kabinetsperiode de bedragen zijn vastgesteld zoals zij daar liggen. Wij zijn het erover eens dat die bedragen in de toekomst groter zullen moeten zijn. Juist daarom vind ik het nuttig om daaraan nu alvast aandacht te besteden.

Voorzitter! Aan de autosnelwegen wordt al heel veel gedaan. De filebestrijding is geen eenvoudige zaak, alleen al omdat de auto's in aantal steeds toenemen. Maar er wordt al wat gedaan aan de ernstigste knelpunten. Ik begrijp dat het rapport Samenwerken aan

bereikbaarheid (SWAB) nu al 2,5 mld. extra voorziet voor de ergste knelpunten, wat ik toch wel een redelijk bedrag vind.

Ik mis in dit geheel een duidelijk masterplan met een duidelijk omschreven einddoel waar naar toe wordt gewerkt. Dat hoeft financieel niet direct helemaal onderbouwd te zijn, maar je moet wel weten waar je naar toe wilt. Dat einddoel zou kunnen zijn – ik heb dit al eens eerder gezegd, maar ik doe dat nog eens –: op het gebied van de snelwegen in de Randstad, ruwweg het gebied ten westen van de lijn Amersfoort-Utrecht-Den Bosch, twee maal vier rijstroken en in het overige deel van het land twee keer drie rijstroken. Ik wil niet zeggen dat dit allemaal binnen zoveel jaar moet zijn gerealiseerd, maar er moet wel worden aangegeven waar men al of niet naar toe wil.

Het is van belang om dat nu al vast te stellen. Als voorbeeld wijs ik op het plan, pas gepubliceerd, om de rijksweg tussen Burgerveen, ten zuiden van Schiphol, en Leiden, Leiderdorp, te verbreden van twee maal twee naar twee maal drie rijstroken. Dit is een heel ingewikkeld en kostbaar plan, in verband met allerlei aangrenzende belangen van geluidshinder. Het kost maar liefst 1,4 mld. Dat is een ontzettend bedrag voor 44 km weg, maar daar zitten tunnels, tunnelbakken en allerlei andere voorzieningen in. Wat mij betreft wordt er echter gestreefd naar twee keer vier rijstroken. Als dat niet direct kan worden betaald, akkoord, maar de tunnels, die bakken en de andere voorzieningen moeten niet worden ingericht op twee maal drie rijstroken, maar op twee maal vier. Als dat niet gebeurt, dan bestaat de kans dat een en ander later weer moet worden afgebroken en uitgebreid naar twee maal vier. Tot nog toe is het vaak op die manier gegaan. Ik kan dat overigens wel enigszins begrijpen. Als Rijkswaterstaat niet meer dan zoveel geld heeft, dan wordt er gezegd: “Laten wij dat geld maar gauw besteden. Wat er later gebeurt, dat zien wij dan wel weer.” In dit geval ben ik echter van mening – dat geldt in het algemeen – dat het einddoelplan overal in aanmerking moet worden genomen. Ik meen te hebben begrepen dat dit nog niet helemaal het geval is bij het plan Burgerveen-Leiderdorp. Ik dring er bij de minister

op aan dat zij dat plan alsnog verandert.

Bij de opstelling van de einddoelpunten kan wel worden gesplitst in wat er dringend nodig is, wat er op korte termijn nodig is en wat er op veel langere termijn nodig is. Het laatste hoeft bepaald niet in de eerste vijf of tien jaar al aan de orde te komen. Als voorbeeld noem ik de autosnelwegen in het Noorden, Friesland en Groningen. Die zijn nu twee maal twee. Op dit moment is daar nog geen sprake van congestie. Ik stel dus niet voor om daar binnenkort al twee maal drie wegen van te maken. Dat zijn wegen die in de derde categorie vallen, maar ze moeten wel in het plan worden opgenomen.

Er is al 2,5 mld. uitgetrokken. Als men mij zou vragen om welk bedrag het in totaal gaat voor de eerste en de tweede groep, dan denk ik dat je gauw moet spreken over ongeveer 10 mld. Dat zullen wij in de investeringsplannen op niet al te lange termijn moeten meenemen.

Dan kom ik op de spoorwegen. Aanvankelijk gold het plan “Rail 21” uit 1988. Dat voorzag in intercitytreinen met een snelheid van 200 km/uur, de opheffing van gelijkvloerse kruisingen, enkele bochtafsnijdingen en een nieuw stroomstelsysteem. Dat plan is jarenlang sukkelend geweest. Er was geen geld, terwijl de geraamde kosten voortdurend hoger werden – dat was zo – en er moesten vele studies worden verricht. Ik was het niet zo eens met al dat studeren. De minister heeft haar eindoordeel steeds uitgesteld. Ik vind het jammer dat ons dat niet rechtstreeks heeft bereikt, maar uit een zeer recent artikel in het blad Binnenlands Bestuur van 23 januari jongstleden, een gezaghebbend blad, getiteld “Ambitieuze spoorwegplan Rail 21 gaat niet door” begrijp ik dat dit plan min of meer definitief is geschrapt. Er wordt zelfs in gesteld dat het veel minder verstrekkende plan om van 140 km naar 160 km te gaan, ook niet doorgaat. Bij dit artikel is een beroep gedaan op drie personen met gezag: de ontwerper – de geestelijke vader van het plan – een functionaris van het ministerie van de minister en een functionaris van het bureau Railned, dat zich onder andere bezighoudt met de planning van toekomstige infrastructurele voorzieningen.

## Talsma

Ik ga nu verder niet in op het enige naar mijn mening goede, ver vooruitziende plan van het eerste Rail 21. De minister heeft onlangs in een discussie over de marktwerking in het openbaar vervoer en de Spoorwegwet gezegd dat zij in het voorjaar een uitgewerkt plan zal uitbrengen op het gebied van de spoorwegen. Deze Kamer heeft toen besloten, de discussie op dat moment te stoppen en om die verder te voeren op basis van hetgeen de minister dan gaat voorleggen.

Voorzitter! Ik dring er bijzonder op aan dat de minister haar uiterste best doet om dit niet veel later dan de maand maart in ons midden te brengen. Normaal gesproken, wordt zo'n nota eerst in de Tweede Kamer besproken. Ik wil in die procedure ook geen verandering brengen, maar er zijn in dit geval twee redenen om het plan wel onmiddellijk in deze Kamer te bespreken. Het betreft een verlengstuk van de discussie uit oktober, en voorts: als er nu niet over gesproken wordt, breekt de verkiezingstijd aan, met de kabinetsformatie en nog vele andere zaken. Het lijkt mij goed om dit plan nog op hoofdlijnen zo spoedig mogelijk te bespreken.

Voorzitter! Ervan uitgaande dat de goede plannen van Rail 21 voorlopig niet doorgaan, dring ik er toch op aan dat bij de besluiten over toekomstige investeringen zowel in de infrastructuur als in rollend materieel nu al volledig de mogelijkheid van een eventuele toepassing van 200 km/uur en van een nieuw stroomstelsel wordt opgehouden. Deze mogelijkheid moet nu reeds in het materieel ingebouwd worden. Minister Maij-Weggen heeft dit al toegezegd en ook deze minister heeft dat gedaan. Ik zeg niet dat dit niet te goeder trouw is gebeurd, maar ik moet wel vaststellen dat er bij alles wat er in de laatste vier, vijf jaar aan rollend materieel bij is gekomen, nog op geen enkele manier met die toekomstige mogelijkheden bij de bouw rekening is gehouden, zodat er straks – helaas – verbouwingen van grotere omvang nodig zullen zijn.

De voorziening met elektrische energie op het elektrisch bovenleidingnet moet in ieder geval gerealiseerd worden. Zij staat ook min of meer los van de omvangrijke plannen van Rail 21. Het is nodig voor de hogesnelheidslijn en voor de Betuwelijn. Wij lezen bij wijze van

spreken iedere week dat het huidige, totaal verouderde, zeventig jaar oude stelsel van gelijkstroom op 1500 volt vastloopt en tekortschiet. Ik moet tot mijn grote spijt iedere keer lezen dat er nog weer 100 mln. per jaar wordt uitgetrokken voor het bijhouden van het oude systeem. Als onmiddellijk was besloten om het nieuwe einddoel 2500 volt wisselstroom te doen zijn, hadden wij waarschijnlijk veel minder tijdelijke en kostbare maatregelen te nemen.

De minister heeft helaas meegedeeld dat het nemen van een beslissing hierover wordt uitgesteld, omdat een en ander gecompliceerd is en met vele andere factoren samenhangt. Ik ben zo vrij om dat niet met haar eens te zijn. Ik ben geen elektrotechnicus, ook al heb ik mij er enigszins in verdiept, maar een leek kan zien dat, als je met een verouderd systeem vastloopt – in Zwitserland heeft men al vijftig jaar een ander systeem – het modernere wisselstroomstelsel met een veel hogere netspanning de toekomst heeft. Die beslissing is in vijf minuten te nemen. Ik ontraad de minister om hierop door te studeren, want daardoor ontstaat slechts meer verwarring. Het wordt hoog tijd – ik zeg dit met enige kritiek in mijn stem – dat dit besluit nu eindelijk valt en dat de minister mij straks meedeelt dat haar plan om een en ander opnieuw in brede kring te bestuderen, vervangen zal worden door een besluit.

Voorzitter! Ik draai er niet omheen dat dit geld kost. In het gezaghebbend tijdschrift *De Ingenieur* van juli 1996 staat een nuttig artikel van kennelijk een vakman, die de kosten van ombouw en nieuwbouw van rollend materieel schat op 890 mln. en de veranderingen aan de infrastructuur, inclusief de nieuwe onderstations, op 870 mln., samen 1760 mln. Tot nog toe doen wij dat niet, maar hij berekent al de kosten voor het jaar 2005. Het totaal zou dan zijn 2,5 mld. Dat is een reusachtig bedrag, maar het is absoluut noodzakelijk, zelfs als je niet dat mooie plan van 200 km, enz. omarmt. Het is totaal verkeerd en doodzonde dat wij in dat 70 jaar oude systeem nog elk jaar 100 mln. pompen om dan toch nog met vallen en opstaan de treinen aan het rijden te houden. Het komt de laatste tijd vaak voor – ik heb het zelf ook meegemaakt – dat treinen moeten uitvallen omdat het net overbelast is.

Dat geeft de passagiers een nauwelijks redelijke toekomstige verbinding.

Dan kom ik op de waterstaat. Hierbij gaat het voornamelijk om drie dingen. Aan de verhoging en verbetering van de rivierdijken wordt al voortvarend gewerkt. Mijn complimenten aan de minister. Bij de verbetering en uitdieping van de Maas heeft de minister moeten zeggen: sorry, mijn aanvankelijke plan kan niet doorgaan, want ik heb geen geld. Dat moet in de toekomst anders worden. Daar kom ik aan het slot van mijn betoog nog op terug. Verder noem ik het op diepte brengen van die vele ondieper geworden vaarwegen. Zo langzamerhand zijn er vrij veel vaarwegen waar de binnenvaart met minder lading kan varen dat zij eigenlijk zou willen doen. Een extra moeilijkheid is dat de bodem veelal uit vervuilde en soms zelfs buitengewoon ernstig vervuilde grond bestaat. Ik geef als voorbeeld de Hollandse IJssel.

Ik zou willen dat er voor dit alles een masterplan werd opgesteld. Daarin kan naar voren komen wat er al aan de gang is, wat er al gevoteerd is en wat er in de toekomst moet komen, verdeeld over een aantal jaren. Kortom, dat plan is niks bijzonders. Die systematiek is overbekend. Dan kunnen de minister en de haren, maar ook de Kamerleden dit min of meer volgen. Dat wordt dan van jaar tot jaar bijgesteld. Dan kunnen wij daar ook veel zinniger over praten. Voor de minister is dat een duidelijker steun. Het gebeurt nu ontzettend vaak – ik begrijp het heel goed, maar het is systematisch toch niet juist – dat een bepaalde begroting wordt voorgesteld en dat later blijkt dat er allerlei knelpunten zijn. Dan komen uit de beide Kamers, in de eerste plaats uit de Tweede Kamer, steeds meer verzoeken aan de minister om toch meer dit of dat te doen. Dat is dan in strijd met hetgeen eerder is besloten of goedgekeurd. Dat hoeft in mijn voorstel minder ver te gaan.

Tot nog toe hebben wij die cijfers nooit zo gedetailleerd gekregen. De commissie voor Verkeer en Waterstaat in dit huis heeft er nu met aandrang om gevraagd en ze wel gekregen. Ik vond ze buitengewoon instructief. Wij kregen ze pas op vrijdag, in de loop van de dag. Ik heb geen gelegenheid gehad om de gegevens om te werken om een voorbeeld aan te dragen. Zover kon

## Talsma

ik zeker niet gaan. Dat is tenslotte ook niet mijn taak, maar het is buitengewoon nuttig om uit de wereld te stappen van teksten en verhalen. Vaak zijn deze dan ook nog geschreven door tekstschrijvers. Het plan Transport in balans en nog zo'n plan zijn verzorgd door een vormgevingsbureau en voorzien van foto's, waar dan ook nog weer auteursrecht op wordt voorbehouden in een staatsstuk. Kortom: laten wij daar uit stappen en gewoon nuchter, zwart op wit, de cijfers opschrijven. Ik hoop dat de minister mij wil toezeggen dat zij daarna zal streven.

Waar moet het geld dan vandaan komen? Om te beginnen zal bij de kabinetsformatie meer aandacht moeten worden besteed aan investering in de fysieke infrastructuur. Daarom lijkt het mij zo goed om dit nu uit te spreken. Tot nog toe is helaas, met alle waardering voor het beleid van dit kabinet en de minister van Financiën, nog altijd weer de oude gang van zaken gehandhaafd: je moet eerst de consumptieve uitgaven dekken en als daar tekorten op zijn – dit jaar was dat iets van 15 mld. – dan gaat dat helaas ten koste van de investering. Die stellen wij dan maar uit, want de consumptieve uitgaven gaan voor.

Dat systeem is verkeerd. Het is aan allerlei kanten, maar zeker ook door de VVD, gezegd. Wij willen een splitsing in de gewone dienst en de kapitaaldiensten, zoals de gemeenten en provincies dat al hebben. Dat het allemaal niet een, twee, drie kan, vind ik begrijpelijk, maar het moet wel een keer gebeuren. Naar mijn mening, moet dat bovenaan het lijstje van de voornemens van het nieuwe kabinet prijken.

Intussen bekijkt de minister wat zij op allerlei manieren met het bedrijfsleven kan doen. Ik wil haar daarvoor prijzen. Ik heb in een onlangs verschenen nota van haar gelezen dat er gedacht wordt aan participatie en het meer betrekken van de bedrijven bij de plannen, eventueel zelfs in adviserende zin. Ik juich dat buitengewoon toe en wens de minister daarbij veel succes.

Verwacht wordt dat binnen enkele jaren het tekort op de lopende rekening – dat zijn de consumptieve uitgaven – zal verdwijnen. Dan bestaat de mogelijkheid van invoering van een kapitaaldienst, maar ook om uitgaven voor infrastructurele doeleinden weer met

leningen te financieren. Ik hoop dat dit niet te lang meer moet duren. De hoofdstrekking van mijn betoog is, dat los van deze financiële mogelijkheden, de minister nu al die masterplannen opstelt en publiceert.

Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over de Zuiderzeelijn. De heer Eversdijk bracht mij daarop. De Zuiderzeelijn is een voorbeeld van vragen om meer, overigens met de beste bedoelingen. Ik ben zelf in Leeuwarden geboren en heb er zeven jaar gewoond. Het noorden ligt mij na aan het hart. Daar gaat het dus niet om, maar wij moeten het nuchter bekijken. De Zuiderzeelijn zou een nieuwe spoorlijn zijn van Groningen over Drachten naar Lelystad, precies 100 km lang. Als je de lijn langs de autosnelwegen legt, bedraagt de lengte 106 km. De hogesnelheidslijn is ruwweg 95 km nieuw spoor, kosten 8,5 mld. zonder de Belgische bijdrage.

Deze Zuiderzeelijn met compleet nieuw spoor en alles wat eraan vastzit, zal misschien wat goedkoper zijn. Ik vrees echter dat het niet veel goedkoper zal zijn. Voor 5 mld. is het misschien mogelijk. Ik zit dan aan de lage kant. Maar 5 mld. is een onvoorstelbaar groot bedrag als het niet rendeert. Ik ga er dan al van uit dat die lijn à fonds perdu voor kosten van het Rijk wordt aangelegd. De NS hebben al met de grootste nadruk gezegd dat deze lijn niet zal renderen. Het is geen verwijt, maar omdat de bevolkingsdichtheid in het noorden wat minder is dan in de Randstad zullen er belangrijk minder passagiers zijn. Bovendien wordt de bestaande lijn over Zwolle en de Veluwe concurrentie aangedaan.

Kortom, als kort na de aanleg de lijn niet rendabel blijkt te zijn, zou deze peperdure nieuwe lijn weer gesloten moeten worden, of anders moet de minister jarenlang subsidiëren. Dat laatste moeten wij niet als een al te grote mogelijkheid zien. Ik zeg het met spijt voor alle voorstanders van de Zuiderzeespoorlijn. Ik heb over dit facet van het hele plan nooit iets gelezen. Daarom leg ik het nu maar eens op tafel.

Ik heb een voorstel om toch veel voor dat noorden te doen. Ik moet daar kort over zijn, want mijn spreektijd loopt door. In de Tweede Kamer is in een of twee moties aan de minister gevraagd, op korte termijn met een visie te komen over een verbetering van de spoorverbin-

dingen met het noorden op het gebied van de snelheid. De motie was erg ruim geformuleerd. Er zijn ook plannen geweest om er een echte hogesnelheidslijn van te maken, maar dat is naar mijn mening te hoog gegrepen.

Wij hebben het bestaande spoor waar veel aan gedaan kan worden. Zowel in Friesland als in Groningen zijn het lange, kaarsrechte stukken spoor. Die noden uit tot hogere snelheden. Op een betrekkelijk eenvoudige wijze kan daaraan wat gedaan worden om 160 en zelfs nu al 200 km/uur te gaan rijden. Ik denk dat de oude stroomvoorziening in die delen van het land dat nog net kan trekken. Als het geen 200 km/uur kan zijn, laat het dan 180 km/uur zijn. De tijdwinst is zeer belangrijk en dat heeft het grote voordeel – die Zuiderzeelijn loopt alleen naar Amsterdam en pas met ommetjes naar andere steden – dat de oude lijn via Utrecht ook Den Haag, Rotterdam en Brabant kan bedienen. Wij beconcurreren op die manier niet onszelf. Die lijn is nu al rendabel en zal dat zeker ook blijven.

Ik noem in dit verband ook nog even de Hanzelijn. De urgentie van die lijn zie ik niet zozeer, maar goed, tot de aanleg daarvan is inmiddels besloten. Dat is altijd nuttig. Onlangs is door vragen aan de minister aan het licht gekomen – ik was blij dat dit zo duidelijk werd gezegd – dat de Hanzelijn wel voor een bepaalde versnelling zorgt en ook wel een aantal passagiers zal aantrekken, maar wel ten koste van de oude lijn over de Veluwe, zodat het totale aantal passagiers niet zal stijgen, aldus de minister. Dat zie ik dan toch met grote angst tegemoet. Ik kijk erg naar de rentabiliteit. Het Hanzelijnverhaal kan men in versterkte vorm houden voor de Zuiderzeelijn.

Ik schat de kosten van mijn voorstel, inclusief de belangrijke verbetering van het seinstelsel, op iets van 0,5 mld. De minister noemt hierbij met mijn grote instemming een systeem van beveiliging en beheersing, BB. Als men Amsterdam nog sneller wil bereiken, ligt een verbindingsboog Nijkerk-Baarn voor de hand. Dan kost het hele plan ruim 1 mld. Het Noorden wordt dan precies zo bediend als met de Zuiderzeelijn en bovendien met een bredere spreiding. Ik hoor graag de mening van de minister over deze suggestie.

## Talsma

Ten slotte kom ik toe aan Schiphol. Daar moeten wij ook nu bij stilstaan. De VVD is altijd een voorstander geweest van het handhaven en in de toekomst uitbreiden van Schiphol. Schiphol ligt ideaal, zo centraal tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Het ligt ook rechtstreeks aan de hogesnelheidslijn. Er moet natuurlijk wel het een en ander gebeuren. Het is echter een welhaast ideale plaats. Opheffen ervan, zoals sommigen in een overdreven ijver stellen, zodat er weer gras kan groeien en bloeien en er weer koeien kunnen grazen, zie ik niet zitten. Wij moeten daar niet eens over denken. Voor andere luchthavens zijn de mogelijkheden aanwezig. Financieel zijn deze echter onvoorstelbaar duur. Van serieuze bronnen hoor ik dat een luchthaven in zee 50 mld. of meer zal kosten. Bovendien duurt de bouw daarvan lang. Wij kunnen er dus niet al te direct mee voort.

Bij dit alles moet het duidelijk zijn dat de VVD-fractie en de VVD als partij uitdrukkelijk de milieunormen inzake geluidshinder en luchtverontreiniging willen handhaven. Ik zeg dat via deze minister ook tegen minister De Boer, die anders misschien denkt hier sowieso niet aan mee te kunnen doen. De normen worden uitgewerkt in allerlei systemen. Die uitwerking lijkt voor verbetering en voor verfijning vatbaar. De minister heeft, zo begrijp ik, een studie hierover aangevraagd. Er blijkt duidelijk uit de theoretisch becijferde gegevens die men aan de normen ontleent dat op 173 plaatsen geen overschrijding van de normen plaatsvindt en op 6 meetpunten wel. Dat zijn dan ook nog 6 meetpunten op plaatsen waar alleen weiland of akkerland aanwezig is en dus geen woningen of bewoning. Het is dan ook de vraag of de uitwerking van de normen die ertoe komt dat Schiphol niet mag uitbreiden wel op een juiste basis stoelt. Ik vind het niet alleen goed, maar zelfs absoluut noodzakelijk dat onmiddellijk wordt uitgezocht of het niet anders kan. Ik prijs de minister hiervoor. Ik kan ook nog zeggen dat er in de uitgewerkte normen wordt gesproken van niet meer dan 15.000 woningen die hinder mogen hebben. Het zijn nu nog maar 9000 woningen. Er zijn dus ook woningen die onder de norm blijven. Ik sta, kortom, geweldig achter een herziening van de regelingen. Het is de vraag of een theoretisch berekend gemiddelde, de

huidige uitwerking dus, nog langer leidend kan zijn voor ons beleid.

Er wordt gezegd, ook door de minister zelf, dat het nog wel een jaar duurt voordat het veranderd kan zijn. Men komt dan op de moeilijke vraag of wij een jaar lang zeer streng moeten zijn met alle bijna fatale gevolgen voor de luchtvaart van dien of dat wij een zekere uitbreiding een jaar lang moeten gedogen. Gedogen willen wij en ook de VVD in het algemeen niet. Het moet toch mogelijk zijn om op korte termijn, binnen een paar weken of een of twee maanden, tot een voorlopige conclusie te komen als men rond de tafel gaat zitten en de uitgewerkte theoretische en praktische modellen, meetsystemen en meetpunten goed en grondig bekijkt? Het lijkt mij zeer goed mogelijk dat de minister die voorlopige conclusie, als zij die overneemt, in de Tweede Kamer eventueel ook in de Eerste Kamer neerlegt en daar een soort goedkeuring voor krijgt om er voorlopig vast van uit te gaan. Ik zie verder ook nog mogelijkheden om de echte wijzigingen op een kortere termijn dan een jaar tot stand te brengen. Daar zouden wij ontzettend veel mee bereiken. Ook degenen die zo vreselijk hebben gesproken over de milieukwestie schrikken, nu zij worden geconfronteerd met wat dit allemaal voor Schiphol en omgeving, de luchtvaart en de werkgelegenheid in Nederland betekent. Laten wij nu proberen om iets meer in de realiteit terug te keren met het uitwerken van die norm.

Ten slotte maak ik nog één opmerking. Ik dring er bij de minister op aan dat zij met de grootst mogelijke spoed de aanleg van de vijfde baan ter harte neemt. Ik weet dat zij er al mee bezig is, maar het kan niet snel genoeg gaan, want dat geeft een reusachtige verlichting.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De fractie van de VVD dankt de regering voor de gegeven antwoorden en ook voor de snelheid die daarbij is betracht. Dat heeft de minister ook al van de heer Talsma gehoord. Toch zijn de vragen door die snelheid wellicht wat onvolledig beantwoord en hier en daar wat onduidelijk. In ieder geval is dat voor de VVD aanleiding om op enkele antwoorden nader in te gaan.

Allereerst de beantwoording van onze vraag over de vertraging bij de uitvoering van rijksweg 73. Natuurlijk is het zo, versta mij niet verkeerd, dat er meer wegen zijn waar vertraging is opgelopen. De heer Eversdijk heeft er ook al aantal genoemd. Ik denk dat uit het vervolg van mijn betoog duidelijk blijkt dat rijksweg 73 heel urgent zou moeten zijn. Twee jaar vertraging hierbij betekent dat de huidige verbinding, te weten de Napoleonsbaan, ook nog twee jaar langer het alsmaar toenemende verkeer zal moeten verwerken, zo lang er nog geen vervangende rijksweg is. Op dit moment is deze weg al zeer onveilig, getuige de vele ongelukken die daar plaatsvinden. Zo registreerde de politie de laatste drie jaar 760 ongelukken, waarbij 140 keer één of meer gewonden vielen. In werkelijkheid zijn er natuurlijk meer aanradingen geweest, want de politie komt er vaak niet meer aan te pas bij lichte aanradingen zonder gewonden. In die drie jaar waren bij vijftien ongevallen 22 doden te betreuren, waarvan de helft, elf, vorig jaar en dit jaar zijn er al weer twee doden gevallen!

Sinds de opening van de rijksweg 73 tot Venlo, want dat is de grote "feeder", is het verkeer alsmaar toegenomen tot nu al gemiddeld 18.000 voertuigen dagelijks. Het hele traject van Zaarderheiken, bij Venlo, tot de aansluiting op de A2 – de weg Eindhoven-Maastricht – belooft ongeveer 30 à 35 km. In het antwoord gaat de regering alleen in op de omleiding bij Haelen en die zal, als alles voorspoedig verloopt, in 2001 voor het verkeer kunnen worden opengesteld. Dat is inderdaad een verbetering, maar die enkele kilometers lossen de onveiligheid zeker niet op. Uit persberichten heb ik begrepen dat nu onder leiding van de provincie met Rijkswaterstaat en de aanliggende gemeenten een plan van aanpak wordt opgemaakt om met tijdelijke maatregelen de veiligheidssituatie te verbeteren. Hier moeten echt drastische maatregelen worden genomen en wel op zo kort mogelijke termijn! Ook het Tweede-Kamerlid, mevrouw Verbugt, heeft hier recentelijk vragen over gesteld. Het zou toch plezierig zijn als de minister hier nadere mededelingen over kon doen. De onveilige situatie op de Napoleonsbaan dient dus verbeterd te worden. Ideaal wordt

## Lodewijks

het echter pas als rijksweg 73 tussen Venlo en Maasbracht gereed is. De grote onveiligheid op de Napoleonsbaan zou voldoende reden moeten zijn om de uitvoering van rijksweg 73 te versnellen en niet, zoals in het MIT 1998 is voorzien, met twee jaar te vertragen. Zou de veiligheidssituatie in deze regio niet de katalysator moeten zijn om een hoge prioriteit toe te kennen aan de uitvoering van rijksweg 73 en de uitvoering van deze weg juist te versnellen in plaats van te vertragen? Ik verneem in dezen graag het antwoord van de minister.

Onze vraag naar de resultaten van de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid wordt beantwoord met verwijzingen naar de tussentijdse onafhankelijke evaluatie, de door Berenschot in dat rapport getrokken conclusies en de brief aan de Tweede Kamer van 11 december 1997 over de afspraken die door IPO, V&W en VNG zijn gemaakt naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie.

Bij nadere bestudering van deze afspraken stellen wij vast dat deze zeer gedetailleerd zijn. De diverse partners in het verkeersveiligheidsbeleid zijn heel analytisch in overlegsituaties bijeengebracht. Zij passen in het programma "Duurzaam veilig" en kunnen dienen om de voortgang van het decentralisatieakkoord te bewaken. Toch zijn naar onze inschatting veel van die afspraken te vrijblijvend. Ik wijs in dit verband op de participatie van de gemeenten en op de rol van de ROV's in relatie tot de provincies. Hoe kan men inzicht krijgen in de uitvoering van het beleid door de diverse partners? Als men werkelijk tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid wil komen, vraagt dat ons inziens om duidelijke directieven; om duidelijkheid over de vraag wie de regie voert en om een sterk en goed geoutilleerd secretariaat dat agenda's voorbereidt en de uitvoering controleert. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het nu wel erg chaotisch is. Wij staan daarin niet alleen, getuige de uitspraken van de heer Eversdijk. Wij vragen ons dan ook af, of het allemaal wel zo verbeterd is. De evaluatierapporten zijn er, maar halverwege deze verkeersveiligheidsperiode is daarover niet méér te zeggen dan dat de praatcircuits geweldig goed zijn ingevuld. Wat is de mening van de minister hierover?

Voorzitter! In de Vierde nota wordt hoge prioriteit gelegd bij de veiligheid tegen overstroming. Dat is begrijpelijk en zal door niemand bestreden worden. Het ministerie merkt in het desbetreffende antwoord op dat de consequentie van die keuze is, dat aan de problematiek van de verontreinigde waterbodems en herstel- en inrichtingsprojecten doorgewerkt moet worden met de huidige – vaak te lage – budgetten. Dit heeft weer tot gevolg dat de realisering van voldoende bergingscapaciteit voor vervuilde baggerspecie nog lange tijd zal vergen. Er zijn schattingen dat dit 25 tot 40 jaar zal duren.

Maar dat niet alleen. Wij maken ons zorgen dat ook nieuwe ontwikkelingen door gebrek aan geld niet van de grond zullen komen. Zijn die nieuwe ontwikkelingen niet veel belangrijker dan het opbergen van die vervuilde baggerspecie? Wij weten allen dat verdroging in ons land een majeur probleem is en juist op dit gebied dienen zich nieuwe initiatieven aan zoals waterconservering en stedelijk waterbeheer. Deze zaken zijn allemaal van belang. Nu verdwijnt immers al het water dat op verharde oppervlakten valt zo snel mogelijk naar de rivieren. Het vasthouden van het water is een belangrijke component om de verdroging te helpen oplossen. Onze zorg is nu dat zonder geld deze projecten niet en zeker niet structureel van de grond zullen komen. Ik heb de indruk dat gemeentebesturen en waterschappen best bereid zijn om nieuwe initiatieven te nemen. Men is ervan overtuigd dat dit een geweldige bijdrage is, ook lokaal, aan de oplossing van het probleem van de verdroging. Maar dan moeten er voor die projecten wel stimuleringsubsidies zijn. Het moet immers niet bij plannen blijven. Het is één van de belangrijke maatregelen ter bestrijding van de verdroging. Als het initiatief van de goedwillende waterschappen en wethouders in de kiem wordt gesmoord, wordt het paard achter de wagen gespannen.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de Westerschelde. Uit de memorie van antwoord blijkt dat de bestuurs-overeenkomst over het pakket compensatiemaatregelen door de partijen met een positief advies aan de betrokken gemeenten, de waterschappen en provinciale staten van Zeeland zal worden voorgelegd. De verwachting wordt uitgesproken

dat begin februari 1998, dus over een week, van de meeste betrokkenen bekend zal zijn of zij akkoord gaan met de bestuursovereenkomst. Is er al iets mee te delen over de stand van zaken? De minister heeft voorts een beroep op de gemeente Borssele gedaan om ook de overeenkomst met een positief advies aan de raad voor te leggen. Als de gemeente echter medewerking blijft weigeren, wat is dan het effect op de compensatiemaatregelen? Moet dan elders in het gebied nieuwe compensatie worden gezocht of kan de gemeente gedwongen worden?

De door de commissie van drie voorgestelde maatregelen gelden voor de korte termijn, zo blijkt uit het antwoord. Er wordt een schatting gemaakt van vijf jaar. Wat betekent dit voor de uitvoering? Is er een tijdschema afgesproken voor die uitvoering, bijvoorbeeld afgestemd op de uitvoering van de baggerwerkzaamheden? Dat zou ik niet onlogisch vinden. Ik verneem hierop graag de visie van de minister.

Dan kom ik bij de langetermijnvisie. De minister heeft voor de langetermijnvisie voor het hele Westerschelde-estuarium de medewerking gevraagd van haar collega, minister Baldewijns, van het Vlaamse gewest. De VVD-fractie juicht dit toe. Immers, bij de behandeling van het Westerschelde Verdrag in oktober 1996 is door de VVD al om zo'n grens overschrijdende visie gevraagd. Het Scheldebekken houdt immers niet op bij de grens. En dus ligt het voor de hand om voor compensatie niet alleen in het Nederlandse deel van de Westerschelde te zoeken, te meer daar de verdieping van de vaarweg hoofdzakelijk het belang dient van de Antwerpse haven, dus voor het Vlaamse gewest. Heeft de Vlaamse minister inmiddels zijn medewerking toegezegd? Kan bij de langetermijnvisie ook het onderzoek naar de Hertogin Hedwigepolder worden betrokken? En dan kom je automatisch te spreken over de vraag: al of niet ontpolderen?

Tot slot wil ik nog een opmerking maken over het dammenproject in Walcheren. Aan dit project hangen veel infrastructuurmaatregelen voor de rest van het eiland vast. Er is een verdraging opgetreden en wel met dezelfde motivering: er is geld nodig voor de HSL en voor het Betuweproject. Vraag is of die verdraging ongedaan kan worden gemaakt. Dit



## Lodewijks

is een goed project in het kader van het beleid "duurzaam en veilig". Willen wij daar iets van maken, dan is juist dit specimen geweldig aantrekkelijk. Het is reclame voor het nagestreefde beleid inzake "Duurzaam veilig".

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is de laatste begroting van Verkeer en Waterstaat van Paars 1. Daarom lijkt het mij nodig, de balans op te maken van vier jaar minister Jorritsma op dit departement. Toen ik een paar jaar geleden hetzelfde deed bij haar voorgangster, mevrouw Maij, maakte ik een politiek testament voor haar opvolger op. Mijn belangrijkste boodschap was: het is me allemaal niet gelukt om de mensen uit de auto te halen, het openbaar vervoer krachtig te stimuleren, vrachtauto's van de weg te halen en milieudoelstellingen te halen, en zelfs de schamele SVV II-doelstellingen kon ik op mijn buik schrijven. Ik meldde dat mevrouw Maij in het europarlement nauw met de Groene fractie zou gaan samenwerken, want die had ten minste een visie en politieke moed om voor noodzakelijke trendbreuken te zorgen. Dat laatste heeft mevrouw Maij trouwens nog gedaan ook. Ik noem het dierenwelzijn en de aanpak van de junta in Birma.

Waarschijnlijk heeft de huidige minister dat politiek testament van mij nooit gelezen. Dat is begrijpelijk, want ministers worden niet ingewerkt via de Handelingen van de Senaat. Als ik opnieuw een balans opmaak, kom ik eigenlijk tot dezelfde conclusie. Er wordt voortgemodderd op de doodlopende weg van Nederland distributieland en de economische doelstellingen om via Verkeer en Waterstaat de mainports te bedienen staan centraal. Eigenlijk is Verkeer en Waterstaat een soort dienstmaagd voor gevestigde economische belangen. Leefbaarheids- en milieudoelstellingen zijn hieraan uiteindelijk ondergeschikt. GroenLinks wijst dat dure en weinig opleverende concept van Nederland distributieland van de hand.

Ik wil het vandaag niet uitgebreid over Schiphol hebben. Onze positie is bekend. Over de economische betekenis van de luchthaven wil ik wel een enkel woord spreken. Door nota bene het CPB is uitgerekend dat

als Schiphol niet wordt uitgebreid en verdubbeld, dit uiteindelijk slechts 2% economische groei en 20.000 banen scheelt in 2010, terwijl Nederland nu per jaar al meer dan 3% groeit. Die zeer beperkte groei van, zeg maar, 0,15% per jaar door Schiphol moet tientallen miljarden kosten en veroorzaakt veel milieuoverlast en dan niet alleen geluidshinder. Elke kip kan zien dat deze vele miljarden op andere manieren veel zinvoller kunnen worden ingezet, met meer werkgelegenheidseffecten en minder milieuschade. Maar tot de Jehova's van Nederland distributieland, tot het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de zangeres van "Don't cry for me Argentina" wil dit kennelijk niet doordringen. Net als met de verkopers van "De Wachtoren", heb ik geleerd dat sommige discussies niet zo vruchtbaar zijn. Laat de kiezers er dan maar over oordelen.

Ik wil nog wel een poging wagen, het over een andere heilige koe te hebben. In vorige debatten heb ik het over de keuzen en oplossingen van GroenLinks inzake de auto gehad: geen stuiver extra uittrekken voor nieuwe autowegen, het verlagen van de maximumsnelheid, een hard parkeerbeleid en het ontwikkelen van een systeem van verhandelbare quota voor autokilometers. De minister voelt hier allemaal niet voor, zij heeft niet de politieke moed en wil. Laat ik het andersom doen. Ik stel haar de vraag hoe zij de mensen wél uit de auto denkt te krijgen, de fiets op en het openbaar vervoer in. Zij kent toch al die psychologische onderzoeken waaruit blijkt dat mensen aan hun auto verslaafd zijn? Zij kent toch alle onderzoeken waaruit blijkt dat sprake is van een sociaal dilemma met individuele, persoonlijke voordelen en veel maatschappelijke nadelen? Slechts een krachtig, sturend overheidsbeleid kan het dilemma doorbreken.

Of heeft zij het in haar hart en hoofd eigenlijk allang opgegeven, weet zij dat het met het huidige beleid niet lukt en durft zij nog niet te breken met de vrome gebeden uit het SVV II? Het verhaal in de NRC van vorige week wijst in deze richting. Onbekommerd pleit zij voor miljarden extra tot 2005 om de files weg te werken. Alsof die files het grootste probleem zijn. Misschien zijn ze zelfs een bijdrage aan de oplossing van het probleem.

Er wordt vaak gesproken over de economische schade van files. Laat ik eens met heel andere cijfers komen, cijfers die aangeven wat het huidige verkeerssysteem kost. Door Odessey, een veelbelovend vervoerssysteem met nog te weinig klanten, is eens uitgerekend wat het kost dat werkend Nederland onproductief achter het stuur zit. Het gaat om 50 mld., zo stond laatst in het blad van het MKB. Door de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid is uitgerekend wat de vele verkeersongelukken maatschappelijk kosten. Behalve dat het opmerkelijk is dat het nauwelijks indruk op de publieke opinie maakt dat er jaarlijks meer dan duizend doden aan dit verkeerssysteem worden opgeofferd en iedereen wel iemand kent uit zijn naaste omgeving, blijkt het systeem jaarlijks 12,3 mld. te kosten. Het zijn bedragen waarbij de economische schade van files, 1,5 tot 3 mld., verbleekt. Als je dit optelt bij de vele miljarden die de komende jaren worden uitgetrokken om meer en bredere autowegen aan te leggen, moet je toch de conclusie trekken dat niet GroenLinks en de milieubeweging, maar autominnend Nederland de grote verspiller is. Nederland en ook de Nederlanders liggen krom om deze milieuverwoestende en verslavende activiteit te financieren. Velen betalen meer voor hun dure auto dan voor hun hypotheek. En de paarse overheid blijft meer geld voor autoasfalt uittrekken, terwijl iedereen weet dat meer autowegen tot meer auto's leiden, zoals meer eten zonder Montignac en te weinig lichaamsbeweging tot meer kilo's leiden.

Behalve over het vliegverkeer, Schiphol en auto's, hebben wij met de regering en deze minister ook stevige meningsverschillen over de verzelfstandiging van de NS, de marktwerking en de concurrentie. Bij de Spoorwettenwet hebben wij hierover een stevige discussie gehad; ik zal die niet overdoen. Toch kan ik het niet nalaten om te wijzen op een artikelenserie in de Staatscourant van Maurits van de Toorn. Het ging om vier artikelen. Uit een beschrijving van Engeland blijkt dat het er daar voor de reiziger niet beter op is geworden. Het beoogde medicijn, de marktwerking en concurrentie, blijkt de kwaal te verergeren. De marktwerking leidt tot een slechter product en meer subsidie, omdat winst maken door particulieren nu eenmaal

## Pitstra

geld kost. Het zoveel bejubelde voorbeeld van Zweden blijkt ook niet zo positief uit te werken. De samenhang in het net is weg, ten noorden van Stockholm zijn veel lijnen verdwenen en het is maar zeer de vraag wat dit jaar gaat gebeuren als de bijdragen uit Stockholm worden gestopt. De minister kent ongetwijfeld deze artikelen. Ik vraag naar haar reactie hierop, hoewel ik vrees dat ook hier de discussie, net als bij Nederland Distributieland en Schiphol, door het Jehovakaracter van haar politieke uitgangspunten weinig vruchtbaar zal zijn. Te veel autobeleid, te veel markt, te veel Nederland distributieland; dat is onze hoofdkritiek op de hoofdlijnen van haar beleid.

Wat zijn dan de alternatieven van GroenLinks? Laat ik eens niet beginnen met het openbaar vervoer, maar voor de achtste keer in deze Kamer met de fiets. Op afstanden onder de 5 tot 7,5 km is de fiets al een schitterend alternatief voor de auto en kan zij 40 tot 60% van de autoritjes vervangen. Je zou dan denken dat elke minister van Verkeer en Waterstaat zwaar gaat inzetten op dit belangrijke alternatief, maar dat blijkt vies tegen te vallen. Onze fractie heeft herhaaldelijk in de Eerste Kamer voorgesteld om het fietsbeleid krachtig te stimuleren, ook vanuit de rijksoverheid. Vorig jaar deed de fractie van D66 dit ook, maar met bitter weinig resultaat. Het dogma, alweer, luidt: decentralisatie, dit moeten de gemeenten doen. Het masterplan fiets, dat zeven jaar tijdelijk wat mocht stimuleren, is ten grave gedragen. Natuurlijk kunnen en moeten gemeenten veel op dit terrein doen, maar een krachtig en sturend rijksbeleid is hierbij onmisbaar. Met een fractie van de vele miljarden voor autowegen en openbaar vervoer is in vijf tot tien jaar een fietsinfrastructuur in Nederland aan te leggen die er *pico bello* bijligt, zodat fietsers zoevend over rood asfalt, nieuwe verbindingen, tunneltjes en bruggetjes, met voorrang op kruispunten en bij verkeerslichten snel naar hun plaats van bestemming zoeven, waar douches voor fietsers even normaal zijn als toiletten. Ook hier blijkt keer op keer dat deze minister niet vooruit te branden is voor een sturend en krachtig fietsbeleid. Toch waag ik het om haar nog een paar concrete vragen te stellen.

Wat is haar reactie op de kritiek van de ENFB, dat op veel Vinex-locaties niet gekozen wordt voor een optimale fietsstructuur? Gaat zij daar wat aan doen? Gaat zij stimuleren dat het op de in te zetten lightrailssystemen en de nieuwe tramverbindingen in Vinex-gebieden normaal wordt dat je je fiets mee kunt nemen, even normaal als op dat pontje van Amsterdam-Noord naar het station. Hoe staat het met het systeem van de niet-verwijderbare chip in de fiets om zo fietsendiefstal te voorkomen, wat nu een van de belangrijke belemmeringen voor het fietsverkeer is?

Nu ik toch over die Vinex-locaties heb gesproken, vraag ik de minister: wat is de stand van zaken bij de vertraging van de OV-investeringen in die Vinex-locaties? In al die stukken las ik dat dit kennelijk de hoogste prioriteit heeft van de minister. Maar wanneer wordt dat dan geregeld? Wanneer worden de afspraken met met name Amsterdam en Utrecht nagekomen?

Behalve de fiets, is natuurlijk een goed openbaar vervoer een belangrijk alternatief, hoewel mensen hiervan helaas vaak geen gebruik maken, zelfs als het openbaar vervoer goed of redelijk is. GroenLinks wil een deltaplan voor het openbaar vervoer en wil de investeringen hierin krachtig opvoeren. De duidelijke politieke keuzes die ik net noemde, maken dit ook financieel mogelijk. Als wij erin slagen om mensen uit de auto te halen, dan wordt het openbaar vervoer in één klap weer rendabel, zoals de spoorwegen dat in de jaren dertig in Nederland ook waren. Vele nieuwe en gewenste investeringen kunnen uit de sterk gestegen opbrengsten gehaald worden. Er ontstaat dan ruimte voor de door ons gewenste prijsverlaging. Gratis openbaar vervoer wordt door GroenLinks en ook door mij niet meer nagestreefd, omdat dit mobiliteitsbevorderend is. De studenten hebben ons dat geleerd. Prijsverhogingen, zoals nu door de NS – mede gedwongen door de situatie van marktwerking, concurrentie en verminderde exploitatieverliezen en geen aanpak van de echte concurrent, de auto – en zeker exorbitante prijsverhogingen zijn, wat ons betreft, uit den boze. Wij voorspelden het echter al in het vorige debat: de politiek huilt krokodillentranen, maar laat de NS

uiteindelijk hun gang gaan. Nergens is het bestaanbaar om slechte dienstverlening te combineren met prijsverhogingen, maar bij de spoorwegen wordt dit gepresteerd, met toestemming van de minister en uiteindelijk ook met toestemming van de Tweede Kamer.

In dat deltaplan voor het openbaar vervoer kiest GroenLinks, net als CDA en VVD, voor eerherstel van Rail 21 – het blijkt dat Binnenlands Bestuur in onze kringen goed wordt gelezen – en voor een versnelde aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Het gedoe met die drie verschillende moties hierover in de Tweede Kamer waarbij de PvdA-fractie wat zat te manoeuvreren om uitspraken van haar fractievoorzitter recht te breien, laat zien dat steeds meer partijen dan alleen het CDA en GroenLinks vóór deze investering zijn en zich niet met de Hanzelijn laten afscheppen. Voor de ontwikkeling van het Noorden van het land is zo'n snelle verbinding met de Randstad cruciaal. Zo'n investering mag niet alleen door de beperkte bril van het bedrijfsbelang van de NS afgewogen worden. Ik raad de heer Talsma dan ook aan om hier nog eens avondje diepgaand van gedachten over te wisselen met zijn partijgenoot Vonhoff. Het gaat niet alleen om een verbinding met het Noorden; wij willen die lijn doortrekken naar Hamburg en Bremen. Ik heb begrepen dat er in 1998 een keuzenotitie komt. En dan zal de strijd opnieuw ontbranden.

Ook ik wil een vraag stellen over de investeringen in het 25 kV-net, waar de heer Talsma net over sprak. Dit betrof zelfs zijn hoofdpunt van kritiek vandaag. Is het rapport van Railned al openbaar en wat is de reactie van de minister hierop? Wanneer kunnen wij die stukken ontvangen?

Voor een viersporige tunnel in Delft geldt een identiek verhaal. Zo'n investering moet niet slechts op puur capaciteitsberekeningen voor het bestaande spoor gedaan worden – daarbij zijn trouwens ook de ontwikkelingen van Randstadrail van belang – maar daar moet ook bij betrokken worden dat dit voor de ontwikkeling van een compacte stad in Delft van groot belang is. Daardoor wordt dubbel ruimtegebruik, een na te streven doel van de minister van VROM, mogelijk. Kan dit project niet versneld worden?

## Pitstra

In ons alternatief past naast de fiets en het openbaar vervoer ook de auto, maar dan wel in het systeem van auto delen, omdat dit systeem het autobezit kan tegengaan. De zonde begint bij het bezit. Als dat blik eenmaal voor de deur staat en de vaste lasten toch al betaald zijn... In de nota Milieu en economie is terecht zwaar ingezet op dit systeem: op naar de 1 miljoen gebruikers tegen de 25.000 nu. Steeds duidelijker wordt echter dat de markt dit zelf niet trekt en dat er dus alweer een krachtig sturend en stimulerend rijksbeleid noodzakelijk is. Daarom wil ik ook vragen op welke wijze, met welke maatregelen en met welk budget de minister ervoor gaat zorgen dat die 1 miljoen echt wordt gehaald.

Een vergelijkbaar en veelbelovend verhaal is dat van de Zeppelin. Ook hier heb ik vorig jaar over gesproken. Toen zat het vast op zoiets als de certificering. Rotterdam schijnt inmiddels te zijn afgehaakt. Wat is de stand van zaken? Op welke wijze gaat de minister dit veelbelovende alternatief van de grond trekken?

Voorzitter! Over veel onderwerpen in de zeer omvangrijke portefeuille van deze minister – elk jaar verkijk ik mij weer op die stapel leesvoer – en met name het natte gedeelte hebben wij niet gesproken, hoewel veel onderwerpen daarin ons ook na aan het hart liggen. Ik noem de Westerschelde, de nota Waterhuishouding, de verdroging – de heer Lodewijks heeft dit onderwerp gelukkig aangesneden – en de vervuiling van Maas, Schelde en Rijn. Ook de Telecom hebben wij nu laten rusten. Hoe staat het trouwens met de veiling en de opbrengsten daarvan? Don't cry for me, mevrouw de minister. Want ondanks de heftige, bittere en diepgaande meningsverschillen ben ik toch weer benieuwd naar haar reactie op onze kritiek en de gestelde vragen. Met de vorige minister kwam het in Brussel uiteindelijk ook nog redelijk goed, toen zij zich aan de cultuur van Verkeer en Waterstaat wist te onttrekken.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA):  
Voorzitter! Het beleidsterrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is complex. Er komen een groot aantal tegenstrijdige belangen samen, die niet makkelijk tegen

elkaar af te wegen zijn: economische groei en dus werkgelegenheid met de daarbij behorende groeiende mobiliteitsbehoefte, tegenover het behoud van de schaarse ruimte en de zorg voor de veiligheid. Bovendien is Verkeer en Waterstaat een terrein waar individuele keuzes vérgaande collectieve gevolgen hebben. Op individueel niveau is de auto een ideaal vervoermiddel, maar als iedereen die keuze maakt, blijft er weinig van de voordelen over. Als automobilist staat de burger in de file, in zijn vrije tijd wordt hij geconfronteerd met een slechter milieu en minder vrije ruimte. Gevolgen die niemand eigenlijk wil, maar waar op individueel niveau geen oplossing voor is. De enige oplossing zou zijn dat anderen hun auto laten staan, maar die doen dat natuurlijk niet. Verkeer en Waterstaat is dus bij uitstek een terrein waar de overheid moet sturen.

Daar komt nog iets bij. De richting waarin de overheid stuurt, is op het terrein van Verkeer en Waterstaat, waar de investeringskosten hoog zijn, moeilijker omkeerbaar dan bij de meeste andere departementen. Dat vraagt een gedegen afweging van alternatieven. De wijze waarop de problematiek van vandaag wordt opgelost, bepaalt immers niet alleen het leef- en werkklimaat van dit moment, maar ook dat van de toekomst. Om die reden wil mijn fractie deze begrotingsbehandeling graag aangrijpen om met de minister mee te denken over het meest wenselijke beleid voor de komende jaren. Ik verwacht daar eerlijk gezegd meer dan mijn collega Pitstra een vruchtbare gedachtewisseling van.

De afwegingen en dilemma's waarvoor het departement staat, worden in de memorie van toelichting bij de begroting het meest helder verwoord in de luchtvaartparagraaf: "De overheidszorg voor verantwoord vliegen komt tot stand op basis van continue afwegingen tussen economie, veiligheid en milieu. De realisatie van de dubbel doelstelling (mainportdoelstelling en vasthouden aan grenzen die vanuit milieu- en veiligheidsoverwegingen zijn gesteld) staat onder druk als gevolg van het snelle verkeer en vervoer op Schiphol." Deze afwegingen en dilemma's komen weliswaar het meest pregnant naar voren bij de luchtvaart, maar volgens mijn fractie gelden zij in feite op vergelijkbare

wijze voor het vervoersvraagstuk in het algemeen. Op beide terreinen is sprake van dezelfde afwegingen en een vergelijkbare dubbel doelstelling, die op een vergelijkbare wijze onder druk staat. Het lijkt ons verhelderend om de ontwikkelingen en beleidsvoornemens van de minister in het algemeen te bezien in het licht van de ontwikkelingen en beleidsvoornemens in de luchtvaart.

Het gebruiksplan voor Schiphol gaat uit van bijna 400.000 vliegbewegingen in 1998. In de door ons in november 1995 behandelde PKB Schiphol werd nog uitgegaan van een aantal van 300.000 vliegbewegingen in 2003. Ook het maximumaantal van 44 miljoen passagiers, voorzien voor 2015, wordt veel eerder bereikt. Ik moet zeggen dat deze ontwikkeling mijn fractie niet verrast: bij de behandeling van de PKB Schiphol in november 1995 hebben wij, op basis van de eigen prognoses van de luchthaven, voorspeld dat de voor 2015 verwachte groei al in 2003 gerealiseerd zou worden, en dat het voor 2003 voorziene aantal van 300.000 vliegbewegingen al eind 1995 of begin 1996 gerealiseerd zou worden.

In de discussie is er vooral aandacht voor de gevolgen voor de afgesproken geluidscontour. Volgens de commissie-In 't Veld wordt de dreigende overschrijding mede veroorzaakt door absurditeiten in het meetsysteem. Als dat inderdaad het geval is, valt daarover met ons te praten. Maar is de minister dan bereid alle absurditeiten in beschouwing te nemen, zoals bijvoorbeeld het feit dat alleen de overvluchten die het meest lawaai maken worden meegeteld en niet alle hinderlijke overvluchten; de zogenaamde afkap? Is de minister bereid om de berekeningsvoorschriften en de controle te baseren op de werkelijke plaats waar wordt gevlogen en op het werkelijke hoogteprofiel?

Het valt ons overigens op dat de discussie over de milieubelasting zich niet alleen toespitst op de geluidsoverlast, maar zich daar ook toe lijkt te beperken. In de PKB staan echter ook nog andere milieudoelstellingen. Op een aantal criteria, waaronder stank, emissies en veiligheid, zou de situatie niet mogen verslechteren ten opzichte van 1990. Is er over 1996 en 1997 berekend wat de uitstoot is geweest van koolmonoxide, koolwaterstoffen, PAK-

## Linthorst

verbindingen, NO<sub>x</sub> en roetdeeltjes? Zijn deze berekeningen getoetst aan de in de PKB aangegeven waarden? Welke resultaten heeft dit opgeleverd? En dan de veiligheid. Hoe meer vluchten er worden uitgevoerd, hoe hoger het zogeheten groepsrisico, het risico op een "Bijlmer-ramp". Zijn hier wat betreft 1996 en 1997 gegevens over bekend?

De snelle groei van Schiphol heeft niet alleen gevolgen voor de geluidscontour. Het ziet er naar uit dat het maximum aantal van 44 miljoen passagiers binnen afzienbare tijd wordt bereikt, wellicht nog vóór de vijfde baan in gebruik wordt genomen. Deze grens is onder druk van de Tweede Kamer vastgesteld om een al te ongebreidelde groei van de luchthaven, en dus van stank, uitstoot en onveiligheid, te kunnen tegengaan. Het is mogelijk dat het aantal passagiers daar geen goed middel voor is. Wat ons betreft is het aantal passagiers niet heilig. Het gaat per slot van rekening om het doel en niet om het middel. Maar die grens kan volgens mijn fractie alleen worden losgelaten als er andere instrumenten worden ingezet om binnen de vastgestelde milieugrenzen te blijven. Welke mogelijkheden ziet de minister hiervoor?

Dat wij met betrekking tot de ontwikkeling van Schiphol gelijk hebben gekregen, geeft ons weinig reden tot vreugde. Wij hadden liever gezien dat de beoogde beperkte en gerichte groei tot stand was gekomen. "Een beperkte groei", zeiden wij in november 1995, "betekent dat de overheid de markt niet zonder meer zijn gang kan laten gaan." Kan de minister ons zeggen welk concreet pakket maatregelen zij gaat nemen om daadwerkelijk invulling te geven aan deze doelstelling?

Niet alleen het vliegverkeer, ook het verkeer op de weg loopt tegen grenzen aan. In het televisieprogramma NOVA van vorige week dinsdag werd voorgerekend dat er in 1990 ruim 6000 km file stond en dat dit in 1995 was opgelopen tot ruim 14.000 km. Volgens een vertegenwoordiger van Transport en Logistiek Nederland zou dat in het jaar 2000 zijn verdubbeld als het wegennet niet snel zou worden uitgebreid. Mijn fractie heeft grote twijfels of de uitbreiding van het wegennet een oplossing biedt. Volgens de begroting is het rijkswegennet in de afgelopen 20 jaar verdubbeld. Toch

zijn de files er niet door opgelost. Wij durven zelfs de stelling aan dat nog een verdubbeling, als wij dat uit het oogpunt van schaarse ruimte zouden willen en kunnen, het probleem op termijn niet zal oplossen. Doodeenvoudig omdat de auto, in vergelijking met het openbaar vervoer, voor veel mensen het aantrekkelijkste vervoermiddel blijft. Dat roept de vraag op of de definitie van bereikbaarheid, zoals die wordt gegeven in de beleidsnota Samen werken aan bereikbaarheid nog wel houdbaar is. Onder "bereikbaarheid" wordt in die nota verstaan: de moeite die nodig is om met een gewenste vervoerswijze op een gewenst tijdstip en via een gewenste route van de ene naar de andere plaats te komen. Kunnen wij het ons als samenleving nog wel permitteren dat iedereen zich op de door hem of haar gewenste wijze verplaatst?

Het beleid van de minister is niet alleen gericht op de uitbreiding van het aanbod, maar ook op het terugdringen van de automobiliteit. Het belangrijkste middel voor het laatste is het invoeren van rekeningrijden. In de toekomst moet er tussen 7.00 uur en 9.00 uur 's ochtends f 5 worden betaald om de stad in te mogen. Mijn fractie erkent dat het prijsmechanisme soms een goed middel is om schaarse goederen te verdelen. Wij vragen ons echter af of rekeningrijden wel een adequaat middel is om de beperkte wegcapaciteit toe te delen aan degenen die het meest op het gebruik van de weg zijn aangewezen. Bij de behandeling van deze begroting in de Tweede Kamer zei de minister te verwachten dat de invoering van rekeningrijden zou leiden tot een verschuiving in de automobiliteit. Er zou bijvoorbeeld een grotere druk kunnen ontstaan om vergaderingen na de spits te laten beginnen. Mijn fractie twijfelt aan dit door de minister verwachte effect. Degenen die daartoe de mogelijkheid hebben, dringen er ook nu al op aan om vergaderingen na de spits te laten beginnen, niet omdat zij in de spits een toeslag moeten betalen, maar omdat het zeer waarschijnlijk is dat zij in de file staan. Is het niet eerder zo dat het invoeren van rekeningrijden voor sommige mensen geen verschil zal maken, omdat hun baas de toelage betaalt of omdat zij het bedrag zonder problemen zelf op tafel kunnen leggen, terwijl anderen genooddaakt zijn, een toeslag te

betalen omdat zij geen alternatief hebben? Leerkrachten bijvoorbeeld kunnen het zich niet permitteren om na 9.00 uur op school te verschijnen. De enige manier voor hen om de spitstoelage te vermijden, als zij zijn aangewezen op de auto, is als zij voor 7.00 uur aanwezig zijn. Dat lijkt ons geen reële keuze. Wij vragen ons af of het invoeren van rekeningrijden niet leidt tot een soort tweedeling in de mobiliteit. Een alternatief kan zijn om iedereen een bepaald aantal mobiliteitsbonnen toe te kennen, die vrij verhandelbaar zijn. Hoe denkt de minister hierover?

Een deel van het mobiliteitsprobleem wordt veroorzaakt door het feit dat het openbaar vervoer voor veel mensen geen aantrekkelijk alternatief is. Dat ligt aan het comfort van de auto, maar het ligt óók aan het ontbrekende comfort in het openbaar vervoer. Mensen staan liever in de file dan dat zij moeten wachten op een station. Stations zijn koud, vaak vuil en slecht toegankelijk voor mindervaliden. Naar het oordeel van mijn fractie ligt de enige duurzame oplossing in het verbeteren van het openbaar vervoer. Zou de uitbreiding van het openbaar vervoer, met name in de stadsgebieden en in de Vinex-locaties, niet absolute prioriteit moeten hebben? Ik kom op het bijna beruchte artikel in Binnenlands Bestuur, waarin wordt gesteld dat het ambitieuze Rail 21-project feitelijk is opgegeven. Deelt de minister die conclusie? Als dat het geval is, is het dan achteraf wel verstandig geweest om het openbaar vervoer over te leveren aan de marktwerking?

Mijnheer de voorzitter! Ik rond af. Bij de algemene beschouwingen zei onze fractievoorzitter: "Wat de overheid moet doen en wat kan worden overgelaten aan het particulier initiatief is geen statisch gegeven en moet telkens opnieuw bekeken worden." Nu de mobiliteitsbehoefte blijft groeien, kunnen wij niet anders dan concluderen dat met betrekking tot vervoer de verantwoordelijkheid zal moeten verschuiven in de richting van de overheid. Mobiliteit is in ons dichtbevolkte land ten principale een verdelingsvraagstuk geworden en daarmee een overheidstaak.

Misschien moeten wij daarbij ook eens op een andere manier naar de problematiek kijken. Tot nu toe zijn wij vooral bezig geweest met het oplossen van knelpunten waar ze

## Linthorst

zich voordoen. Maar er zijn ook andere denkrichtingen mogelijk. Als een goed aanbod aan infrastructuur bedrijven aantrekt, waarom investeren wij dan niet in het noorden en het oosten van het land, waar de werkloosheid hoger is dan in het westen? Meer in het algemeen, als mensen wegen nodig hebben om naar hun werk te komen, kunnen wij dan niet beter het werk bij de mensen brengen? En waarom maken wij van het openbaar vervoer niet een echt aantrekkelijk alternatief? De maatschappelijke baten van een intensief gebruikt openbaar vervoer zouden wel eens ruimschoots op kunnen wegen tegen de maatschappelijke kosten van een niet-dekkende exploitatie.

Ten aanzien van het wegverkeer constateren wij dat het huidige beleid erg gericht is op de Randstad. Het beleid ten aanzien van het vliegverkeer is erg nationaal gericht. Nu Schiphol volloopt, worden nut en noodzaak van een tweede luchthaven besproken. Is de minister bekend met het gegeven dat het vliegveld Weeze Lahrbruch, op de grens van Nederland en Duitsland, in 1999 gesloten wordt? Het vliegveld ligt in een dunbevolkt gebied en beschikt al over luchtcorridors. Het is geschikt om een deel van de vrachtluchten op te vangen die nu nog Schiphol aandoen en het kan voor een relatief klein bedrag geschikt gemaakt worden voor passagiersvluchten. Zou er op dit punt nu niet, in het licht van de toenemende Europese integratie, een mooi Nederlands-Duits samenwerkingsproject kunnen ontstaan?

Wij wachten het antwoord van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik voer het woord namens de fracties van de SGP, de RPF en het GPV.

Mijnheer de voorzitter! Onze fracties willen in onze bijdrage aan dit beleidsdebat beginnen met wat inhoudelijke opmerkingen. Wij hebben de indruk dat de beleidsaccenten nogal worden gelegd op het faciliteren van economische activiteiten. Dat is uit de begroting op te maken. Onze fracties staan op het standpunt dat de economie, ook ten aanzien van mobiliteit, zich verantwoord moet ontwikkelen. Het Bijbelse begrip "rentmeesterschap"

moet op dit punt een concrete invulling krijgen. Deze begroting ademt echter veel meer de sfeer van het ten dienste staan aan de economie. Bij het bestuderen ervan lijkt het af en toe een uitvoeringsnota van het ministerie van Economische Zaken te zijn. Voor milieu, ruimtelijke kwaliteit en de eigenwaarde van mobiliteit zonder dat deze economisch gekwalificeerd wordt, lijkt weinig aandacht te zijn. In de nota Milieu en economie wordt nog gesteld dat er een spanning is tussen milieu en economie. En dit missen wij in deze begroting. Wij vragen ons dan ook af of deze begroting wel in lijn is met de uitgangspunten die in de nota Milieu en economie worden voorgestaan. Wil de Minister hier een reactie op geven?

### Voorzitter: Postma

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het voorgestane beleid is vooral meer van hetzelfde, zo constateren wij. Maatregel hier, stimulans daar, proefpolder elders. Allemaal op zichzelf goede dingen, maar wij zoeken altijd naar de visie die erachter zit. En die wordt ons niet geheel helder. Wij geven wat voorbeelden. Parkeerbeleid is een gemeentelijke aangelegenheid, terwijl bekend is dat parkeerbeleid minimaal regionale afstemming behoeft. In de begroting wordt echter met geen woord gerept over een maatregel in die richting. Onze fracties zijn juist van mening dat parkeerbeleid een van de meest effectieve maatregelen is om een verandering van vervoerskeuze te bewerkstelligen. Een ander voorbeeld. Gedeeld autogebruik wordt gestimuleerd. Tegelijkertijd wordt het variabel maken van de autokosten ter hand genomen. Dit kan zover gaan dat een groot deel van het voordeel van gedeeld autogebruik, namelijk gedeelde vaste kosten, verdwijnt. Het is overigens de vraag of het variabel maken van autokosten tot daling van het autogebruik leidt. Wij hebben er twijfels over. De maatregel kan ook leiden tot meer autobezit en daarmee per saldo tot hoger autogebruik. Ik geef nog een laatste voorbeeld. Veel maatregelen zoals ketenmobiliteit, vervoersmanagement en modelsplit in het goederenvervoer zijn nastrevenswaardig. Als wij echter kijken naar de begroting, zien wij dat er vooral geld wordt uitgegeven aan uitbreiding

van de infrastructuur en relatief weinig aan dit soort maatregelen. Onze zorg is dat wij over enkele jaren moeten constateren dat dit soort maatregelen onvoldoende effect hebben gesorteerd. Dit is dan naar onze mening vooral te wijten aan het tegelijkertijd uitvoeren van maatregelen die het autogebruik stimuleren zoals de uitbreiding van het wegennet en het achterblijven van kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Ik sluit mij aan bij de vraag over het al of niet doorgaan van Rail 21.

Voor de marktwerking in het personenvervoer geldt zowel voor stads- en streekvervoer, spoorvervoer als taxivervoer dat wij nog steeds geen duidelijke visie hebben gevonden op de vraag hoe meer marktwerking bepaalde zaken realiseert. Wij denken daarbij aan zaken zoals kostenefficiënte exploitatie, klantvriendelijke exploitatie, optimalisering van beleidsdoelstellingen in verkeer en vervoer, het reduceren van auto-gebruik en het realiseren van een goede bereikbaarheid, het optimaliseren van de afstemming met andere vervoerssystemen, prikkels tot innovatie en de optimalisering van de totale vervoersketen.

Als wij alleen de mogelijkheid geven tot concurrentie, geeft dit uitsluitend prikkels tot kostenefficiëntie en klantvriendelijkheid. De andere genoemde prikkels zitten hier niet in. Optimalisering hiervan zal ook niet automatisch plaatsvinden. Het is onterecht als de overheid deze verwachting wel wekt, maar geen poging doet deze prikkels te geven dan wel optimalisering af te dwingen. Om misverstanden te voorkomen: wij zijn op zichzelf niet tegen meer marktwerking, maar wij zijn wel tegen meer marktwerking als niet duidelijk is hoe bovenstaande doelen worden gerealiseerd. Graag horen wij de visie van de minister hierop.

Nederland transportland is een concept dat niet zomaar kan worden verlaten. En dat is natuurlijk ook niet de bedoeling van onze fracties. Onze hele economie wordt immers steeds meer afhankelijk van transport en logistiek. Producten worden opgebouwd uit onderdelen die overal vandaan moeten komen. Goede bereikbaarheid van belangrijke economische centra van en naar het Europese achterland is noodzakelijk voor het Nederlandse bedrijfsle-

## Van den Berg

ven. Dit geldt vooral voor de internationaal geïntendeerde transportsector, maar ook voor de handel, de industrie en de agrarische sector is een snelle, efficiënte afwikkeling van de goederenstroom uiterst belangrijk voor het behouden van een gezonde marktpositie. Jaar in jaar uit kunnen wij constateren dat in grote delen van ons land waar veel bedrijvigheid plaatsvindt de bereikbaarheid van goederen en personen steeds meer te wensen overlaat. Juist bij een economische groei van zo'n 3% en hoger zal het capaciteitsprobleem in de infrastructuur sterker worden.

In ons land zetten wij ons sterk in voor de continuering van de economische groei. Maar dan zullen wij ons moeten haasten, de randvoorwaarden te bieden die nodig zijn voor de oplossing van de congestieproblemen. Want bij elke procent economische groei is het tot nu toe zo dat dit gemiddeld leidt tot 1,5% groei in de mobiliteit. Daarom vinden wij het verontrustend dat er veel te weinig geld is voor de realisatie van projecten voor de infrastructuur waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het gaat om een bedrag van 27 mld. extra tot 2010.

De toelichtende grafiek van het MIT laat 40 mld. aan investeringsambities zien waarover de beslissing is uitgesteld totdat er een nieuw kabinet is aangetreden. Uit de toelichting bij het MIT is te zien dat er heel veel projecten uit de planstudiefase en de verkenningsfase komen waarvoor nog geen financiering beschikbaar is en dat er binnen korte tijd voldoende projecten van de planfase naar de realisatiefase moeten gaan om na 2000 niet weer onderuitputting te krijgen.

Naar aanleiding van het gespecificeerde overzicht van kleine projecten vragen wij ons af hoeveel geld er nodig is om de planstudieprojecten van het hoofdwegennet nu uit te voeren indien dat technisch mogelijk is in plaats van na 2002. Verder valt het ons op dat de uitbreiding van Schiphol niet wordt genoemd in het verschil exercitie 1996-1997. Wij vragen ons af wat ons nog staat te wachten.

Bij het tweede streepje onder het kopje algemeen van de toelichting bij de grafiek over investering in MIT-infrastructuren wij dat het een raming betreft volgens de minimum-variant. Ervaring zal ons ook in dit

opzicht wijs moeten maken. Wij constateren echter telkens dat de uiteindelijke kosten hoger uitpakken. Kan de minister ons mededelen hoe de inventarisatie eruit ziet volgens de maximumvariant?

Ook ten aanzien van het verschil tussen exercitie 1996-1997 merken wij op dat de Betuweroute niet opgenomen is in die inventarisatie 1996, terwijl later in de tekst onder railgoederenvervoer opgenomen staat dat rekening is gehouden met een noordelijke railverbinding naar Twente waarvoor destijds zo'n 4 mld. was uitgetrokken. Kan de minister ons hierover ook iets mededelen?

Voorzitter! De Betuweroute dreigt een blok aan ons been te worden. Telkens worden wij geconfronteerd met veronderstellingen die later boterzacht blijken te zijn. Zo werd in het rapport van de commissie-Betuweroute op basis van berekeningen uitgegaan van de veronderstelling dat er in het jaar 2015 480 miljoen ton op de oost-west-as vervoerd zou worden. Als het beleid niet gewijzigd wordt, neemt de binnenvaart hiervan 241 miljoen ton voor haar rekening, het wegvervoer 219 miljoen ton en het spoor ruim 18 miljoen ton. Door efficiencyverbetering zou, zo verwacht het rapport, het vervoersaanbod over het spoor 23 miljoen ton kunnen zijn.

De basis waarop de politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden, is een volume over het spoor van ten minste 30 miljoen ton. Er is hierbij van uitgegaan dat er heffingen op het wegvervoer worden ingesteld. Nu er naar onze mening geen enkel zicht is op het invoeren van heffingen betekent dit dat er voor de Betuwespoorlijn maximaal 23 miljoen ton lading zal worden aangeboden. Doordat deze pijler niet deugdzzaam blijkt te zijn, is het de vraag of de deelname voor private partijen in de investering nog reëel is.

Wij hebben vernomen – ook de heer Eversdijk wees daarop – dat er een ander initiatief is om een investering te doen. Combiroad BV is bereid, haar ontwikkelde vervoerssysteem bij acceptatie daarvan voor haar rekening te nemen. Dat geeft een enorme besparing. Ons lijkt het de moeite waard, hierover met genoemde initiatiefnemers van gedachten te wisselen. Is de minister hiertoe bereid?

Voorzitter! Vanwege de financiële problemen zijn er weer initiatieven

voor private financiering van de infrastructuur. De vraag die daarbij altijd weer aan de orde is, is wie de kosten daarvan voor zijn rekening moet nemen. Als wij naar het goederenwegvervoer kijken, kunnen wij constateren dat de vaste en de variabele kosten die aan de overheid worden afgedragen voor het gebruik van de infrastructuur behoorlijk zijn. Verschillende studies wijzen uit dat de dekkingsgraad voor het wegvervoer zelfs ruim 200% bedraagt. Met andere woorden, het draagt dus meer af dan het terugkrijgt in de vorm van infrastructuur. Heeft de minister andere ideeën over het gebruik van private financiering en de dekking hiervan?

Het is bekend dat onze fracties zeer hechten aan vervoer per schip. Daarom vragen wij de aandacht van de minister voor het feit dat er bij het MIT nog steeds sprake is van onderuitputting bij diverse projecten. Het verhogen van de bruggen en andere modernisering in de Maasroute lopen ernstige vertragingen op. De verhoging van de bruggen is van groot belang voor de containervaart, die juist in deze regio veel mogelijkheden geeft. Voor de projecten is wel geld beschikbaar, maar wordt de vertraging veroorzaakt door procedures. Kan de minister hierover iets mededelen en is het mogelijk om druk op de ketel te zetten?

Graag willen wij de aandacht van de minister vragen voor het vraagstuk van de reservecapaciteit. Een flink percentage schepen is inmiddels gesloopt. Vooral voor de markt van kleine en middelgrote schepen is hiervan het effect goed merkbaar, maar bij het volledig ontbreken van reservecapaciteit is er telkens een terugkerende kans dat lading toch via het spoor of de weg zal worden vervoerd. Dit zouden wij ongewenst vinden. Heeft de minister een visie op dit vraagstuk?

Voorzitter! Met heel veel ambities zijn de Vinex-locaties van start gegaan. Hierbij is gekozen voor het compacte stadmodel, waarbij het succes afhankelijk is van de ontsluiting van de locaties door een goede infrastructuur en goede mogelijkheden voor het openbaar vervoer. Er is onderhandeld tussen de partijen die bij de ontwikkeling betrokken zijn. Nu blijkt er grote onvrede te zijn over het zetten van een vervolgstap omdat naar de mening van betrokkenen het

## Van den Berg

ministerie van Verkeer en Waterstaat de getekende contracten niet nakomt. Dit gebeurt in verband met het niet beschikbaar zijn van de daarvoor benodigde financiële middelen. Onze fracties maken zich hierover grote zorgen. De overheid moet betrouwbaarheid uitstralen: afspraak is afspraak. Het blijkt nu dat de minister de afspraken die in de Vinex-contracten zijn vastgelegd volgens de pers niet als bindend beschouwt, maar dat deze als een bestuurlijke inspanningsverplichting moeten worden beschouwd.

De andere partijen zijn de overtuiging toegedaan dat de Staat der Nederlanden enerzijds en de kaderwetgebieden en -provincies anderzijds heldere rechten en plichten zijn overeengekomen. Inmiddels is duidelijk geworden dat de andere partijen voor vervolgspraken niet meer in zijn als gevolg van de gerezen problematiek.

Voorzitter! In het belang van het slagen van het Vinex-beleid zal op korte termijn tot een oplossing moeten worden gekomen. Wil de minister haar visie op het gerezen conflict geven en kan zij ons meedelen of op korte termijn uit de impasse kan worden gekomen?

Voorzitter! Ik stap over op een ander beleidsterrein. De Waterschapswet die op 1 januari 1992 in werking is getreden, heeft bij de implementatie een aantal problemen te zien gegeven. Voor een deel zijn deze opgelost, met name op het vlak van de fiscale bepalingen. Inmiddels hebben de waterschappen ervaring op kunnen doen. Vragen waren er met betrekking tot, bijvoorbeeld, de ingezetenenomslag en de nieuwe kostentoedeling. In 1996 heeft de commissie van de Unie van waterschappen de Waterschapswet geëvalueerd. Het desbetreffende rapport is door de minister begin 1997 ontvangen. Graag vernemen wij wat de minister met de aanbevelingen heeft gedaan. Zal dit ook leiden tot aanpassing van de Waterschapswet? Wat is hiervoor het tijdspad?

Bij de behandeling van de vorige begroting is door onze fracties en ook door anderen de problematiek van de blokbekledingen aan de orde gesteld. Het stemt ons tot grote tevredenheid dat de minister tot nu toe voortvarend bezig is met het herstel hiervan. Wij hebben vorig jaar geconstateerd dat er verschil van mening bestond over een

rijksbijdrage bij de aanpassing van de dijkvakken die op dat moment als voldoende werden gekwalificeerd. De minister heeft toen toegezegd dat hierover overleg zou worden gevoerd. Mede in het licht van de onlangs in de Tweede Kamer aangenomen motie-Van den Berg en Biesheuvel vragen wij de minister of een oplossing hiervoor in zicht is.

Voorzitter! Voor de totstandkoming van de Vierde nota waterhuishouding is gekozen voor de aanpak door middel van een openplanprocedure. Onze fracties hebben veel waardeering voor deze wijze van werken. Hierdoor ontstaat niet alleen een groot draagvlak, maar ook staat deze samenwerking tijdens de planvormingsfase naar onze mening borg voor een goede inhoudelijk bijdrage aan de nota. Wij hopen dat deze nota samenhang zal hebben met andere beleidsterreinen. Wij denken dan aan ruimtelijke ordening en milieubeheer. Ook op provinciaal terrein wordt steeds duidelijker dat zo'n aanpak belangrijk is voor bijvoorbeeld het integrale waterbeheer.

Over de verdrogingsproblematiek maken wij ons zorgen. Tot nu toe zijn gebieden aangepakt waar de problematiek vrij eenvoudig was. Om de doelstelling te kunnen realiseren, zullen de grotere projecten waar de problematiek heel wat ingewikkelder is in uitvoering moeten worden genomen. Een breed inzetbare stimuleringsregeling is van groot belang om dergelijke projecten tot uitvoering te brengen. Er is al door de VVD-woordvoerder op gewezen.

Wij vragen ons af of de voor dit jaar begrote beschikbare middelen voldoende zijn. Voorts vragen wij de minister of voortzetting van de regeling gewaarborgd wordt. Ook vragen wij de aandacht van de minister voor de grensoverschrijdende watersystemen. Wij vinden het noodzakelijk dat ook hier tot integrale planvorming en maatregelen per internationaal watersysteem wordt overgegaan. Kan de minister al iets meedelen over de in voorbereiding zijnde EU-kaderrichtlijn water en is die voor de totstandkoming van integrale planvorming het aangewezen instrument?

Voorzitter! Ik kom tot een afronding. Wij worden de laatste tijd in ons land geconfronteerd met steeds grotere aantallen beverratten. De beverrat tast, net als de muskusrat, waterschapswerken en oevers aan. Zij zouden volgens ons zoals

waterschimmen kunnen figureren op de Internetpagina van het ministerie, ware het niet dat wij als fracties deze normloze soap niet kunnen waarden. Het versterkt onze visie dat deze aantasting van het normbesef moet worden bestreden. Wij vinden hetgeen het ministerie biedt met strip, geweld en allerlei zaken niet zo boeiend. Dit heb ik uit een pagina uit de Haagsche Courant gehaald. Mocht het anders zijn, dan hoor ik het graag van de minister.

Kan de minister zeggen hoe de verantwoordelijkheden voor de bestrijding van de beverrat geregeld zijn? Ik hoor daar heel verschillende dingen over in het land. Deskundigen vergelijken de situatie van de beverrat met die van de beginsituatie van muskusratten in ons land. Als de bestrijding van de beverrat niet goed wordt aangepakt, dan is het niet uitgesloten dat het probleem zich net als bij de muskusrat gaat ontwikkelen en de beverrat zich verder over Nederland zal verspreiden.

Mijnheer de voorzitter! Met grote belangstelling wachten wij de beantwoording van de minister af.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! De behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat wil ik gebruiken om de problematiek rondom het openbaar vervoer onder de aandacht van de minister te brengen. Ik maak er een gewoonte van om mij te beperken tot één onderwerp bij begrotingsbehandelingen.

In het afgelopen jaar heeft het openbaar vervoer veel kritiek te verduren gehad. Er is veel geklaagd over het gestegen aantal reizigerskilometers, waardoor er minder plek in de treinen is ontstaan, en er is geklaagd over de maximale bezetting van het spoor. Volgens de NS kunnen er gewoonweg niet meer treinen ingezet worden dan op dit moment al gebeurt. Geklaagd is er ook over kostenstijgingen, die overigens bij de NS over 1997 gemiddeld geringer zijn geweest dan over de afgelopen vijf jaar toen de rijksoverheid hier nog verantwoordelijk voor was. Er is geklaagd over de stiptheid waarmee gereden werd, of liever gezegd juist het ontbreken daarvan. En ook waren er klachten over het feit dat in sommige delen van het land het openbaar vervoer grotendeels afwezig was. Het land

## Vriesekoop

slibt dicht. De herrie komt ons de oren uit en de luchtverontreiniging hangt ons de keel uit. Het creëert een weinig aantrekkelijk toekomstbeeld voor burgers en een weinig wervend vestigingsklimaat voor bedrijven.

Het mag voor eenieder duidelijk zijn dat het openbaar vervoer in toenemende mate een rol zal moeten vervullen in de mobiliteit van Nederland. Het is duidelijk dat het openbaar vervoer vooral in het verstedelijkte gebied van Nederland een belangrijk deel van de stijging van de mobiliteit voor zijn rekening moet nemen. Waar de automobiliteit het hoogst is, liggen kansen voor het openbaar vervoer. Dat vindt ook de rijksoverheid.

Wat kunnen Rijk en andere overheden doen om de overgang van automobiliteit naar openbaar vervoer te versterken? Allereerst een aantrekkelijk alternatief presenteren voor de auto. Dat betekent kortweg een fatsoenlijke zitplaats in een voertuig dat regelmatig en op tijd daar komt waar jij wilt zijn en dit ook nog voor een concurrerende prijs.

Een deel van deze doelstellingen denkt de minister te kunnen bereiken door meer marktwerking in het openbaar vervoer te introduceren. Ik meen dat de minister daarmee op het juiste spoor zit. Het dwingt de openbaarvervoersbedrijven klantgericht te werken en zich rekenschap te geven van de alternatieven die een reiziger heeft, zowel in het openbaar vervoer als daarbuiten.

Met het overdragen van streekvervoerstaken aan de provincies en aan de BOV/BOS-gemeenten is een eerste stap gezet in dit proces. Wij wachten met belangstelling en interesse het wetsvoorstel "marktwerking in het openbaar vervoer" af, maar kunnen op voorhand zeggen tevreden te zijn over de in de Tweede Kamer gemaakte afspraak dat uiterlijk in het jaar 2003 35% van het regionaal openbaar vervoer aanbesteed zal worden.

De laatste maanden hebben wij de eerste weerstanden gezien tegen eventuele gevolgen van de aanstaande marktwerking in het openbaar vervoer. Dat heeft geresulteerd in een uitspraak van de rechter die de minister wil houden aan de aanbevelingen van de commissie die de marktwerking in het openbaar vervoer heeft bestudeerd. Wat betekent deze

uitspraak volgens de minister voor de aanstaande marktwerking in het openbaar vervoer? Hoe staat het met de bereidheid van de provincies om de aanbevelingen en aanbestedingen daadwerkelijk tot uitvoer te laten komen?

Welke taken blijven er dan nog over voor de overheid? Naar onze mening zijn die te vinden in de sfeer van de ruimtelijke ordening en in het investeren in infrastructuur. Daarnaast is er het flankerend beleid.

De Vinex-locaties zijn gebaseerd op de gedachte van de compacte stadsregio, waarbij mensen zich betrekkelijk gemakkelijk moeten kunnen vervoeren door middel van openbaar vervoer. Tot onze teleurstelling blijkt echter dat het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer maar moeizaam van de grond komt. Dit ondanks de verdubbeling van de investeringen voor het regionaal openbaar vervoer ten opzichte van de jaren tachtig. Vele projecten zijn recentelijk verder vertraagd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Ik doel bijvoorbeeld op IJburg.

Met de bouw van de meeste projecten kan vermoedelijk pas in 2005 begonnen worden, terwijl volgens de Vinex-contracten alle huizen dan al opgeleverd moeten zijn. Wij hebben dan ook gehoord dat de provincies dreigen nieuwe Vinex-contracten niet eerder te ondertekenen voordat de gelijktijdige realisering van het openbaar vervoer zeker gesteld is. Kan de minister aangeven of dit juist is en wat kan zij daaraan doen?

Hoe het ook zij, het realiseren van hoogwaardig vervoer in nieuwe grote woonwijken is van het allergrootste belang om het succes van het openbaar vervoer te kunnen garanderen. Een eventuele keuze voor het openbaar vervoer door potentiële klanten wordt gemaakt in de eerste periode dat zij ergens gaan wonen. Het is bekend dat de manier waarop mensen zich verplaatsen niet gemakkelijk verandert. Als het openbaar vervoer dus niet vanaf het eerste moment optimaal gefunctioneerd heeft, wordt het heel moeilijk om mensen later nog te verlokken hiervan gebruik te maken.

Creatieve oplossingen zijn derhalve geboden. Een voorbeeld van zo'n oplossing is geïnitieerd door Mobis, de brancheorganisatie van het collectief openbaar vervoer. Mobis heeft vastgesteld dat een

hogere grondprijs van f 10.000 per woning in een Vinex-locatie in ruil voor een 30 jaar durende korting van 60% op een abonnement op het openbaar vervoer, voor beide partijen aantrekkelijk kan zijn. Met dit geld kan een nieuwe wijk vanaf het begin een goed openbaar vervoer krijgen. Hoe gaat de minister om met dat soort ideeën?

De afgelopen periode heeft vooral gestaan in het teken van internationale infrastructuur. De komende periode verdient vooral de regionale infrastructuur aandacht. Aangezien het in de Vinex-locaties gaat om investeringen in de zogenaamde meest kansrijke vervoersrelaties – gebieden waar grote groepen mensen zich van A naar B moeten bewegen – zou dat een prioriteit kunnen zijn voor het komende jaar of voor de volgende kabinetsperiode.

Het zit echter niet alleen in investeringen, maar ook in aanloopverliezen van de exploitatie. Iedere openbaarvervoerslijn in een nog niet geheel bewoonde wijk zal natuurlijk in eerste instantie een lager kostendeckingspercentage kennen dan de gestelde norm. De fractie van D66 is gelukkig met het besluit van het kabinet om de bezuinigingstaak met 50 mln. per jaar terug te brengen. Toch blijft het voor ons de vraag of het nieuwe bekostigingssysteem op basis van vervoersopbrengsten niet in het nadeel is van het opzetten van lijnen in nieuwe wijken. Wij vragen de minister daarop in te gaan.

Ook in het flankerend beleid blijft de overheid een belangrijke taak houden bij het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer. Bij flankerend beleid valt te denken aan maatregelen om het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken, zoals het parkeerbeleid: een beproefd en doeltreffend middel als het gaat om het beperken van autogebruik. Er is in de grote steden voor gekozen om de vaststelling van de parkeertarieven decentraal te regelen. Ieder stadsdeel is derhalve bevoegd z'n eigen tarieven vast te stellen. Hierdoor ontstaan er binnen een stad verschillende tarieven. Vindt de minister zo'n situatie wenselijk?

Ook rekeningrijden is een belangrijk instrument om de automobiliteit te verlagen en zo het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Het rekeningrijden als middel om een prijs in rekening te brengen voor de schaarse wegruimte



## Vriesekoop

past binnen marktdenken over mobiliteit, zeker in die gebieden waar gelijktijdig alternatieven in de vorm van goed openbaar vervoer worden geboden. De minister wil komend jaar enige experimenten op kleine schaal houden om de praktijk van het rekeningrijden te beproeven. Voor het creëren van een draagvlak vindt ook de fractie van D66 het van belang het systeem eerst te beproeven – ik verwijs ook naar kritiek daarover van de PvdA – voordat het op grote schaal wordt ingevoerd. Toch hecht D66 ook aan een spoedige ingebruikneming van dit systeem. Kan de minister aangeven voor wanneer dit te voorzien is?

Bij flankerend beleid valt natuurlijk ook te denken aan maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Een goede regeling van voor- en natransport is daarbij noodzakelijk. Over de fiets heb ik vorig jaar bij de begrotingsbehandeling al uitvoerig gesproken. Toen bleek uit een onderzoek in Noord-Brabant dat uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij haltes kan leiden tot een forse toename in het gebruik van het openbaar vervoer. Ook uit onderzoek in opdracht van het ministerie zelf bleek dit. Uit hetzelfde onderzoek bleek ook dat nog steeds slechts 19% van de haltes over stallingsfaciliteiten beschikken. Het lijkt mij dat met een betrekkelijk geringe investering, in ieder geval een lager bedrag dan een investering in de aanleg van nieuwe lijnen kost, het stallingsprobleem kan worden opgelost. Onze fractie was dan ook blij verrast te vernemen dat er een afspraak is gemaakt tussen Rijk en NS over fietsenstallingen bij stations. Voortaan is ieders verantwoordelijkheid duidelijk. Het Rijk bepaalt waar de stallingen komen en betaalt deze en de NS bouwt en beheert ze. De doelstelling om bij ieder station een stalling te krijgen valt bij D66 in goede aarde. Naast stalling bij de NS verdient ook stalling bij het regionaal openbaar vervoer aandacht. Wij vragen ons echter af hoe 10 mln. per jaar hiervoor uit het Infrastructuurfonds zich verhoudt tot de investeringsnood. Kortom, hoe lang duurt het volgens de minister voordat alle stations van een dergelijke stalling zijn voorzien?

Ook de taxi speelt een grote rol in een goed voor- en natransport. D66 verwacht van de liberalisering van de

taxibranche een kwalitatieve verbetering van het taxivervoer, gepaard gaande met een lagere prijs. In Leiden, waar sinds 1 januari een experiment van start is gegaan met het vrijlaten van prijzen, is de prijs bij veel ondernemers al gedaald met gemiddeld 15%. Zo wordt de taxi natuurlijk aantrekkelijker; niet alleen bij gebruik in combinatie met het openbaar vervoer. Wij wachten het voorstel voor liberalisering van deze branche met belangstelling af.

De privatisering van het taxi- vervoer als onderdeel van het openbaar vervoer heeft op dit moment ook als consequentie dat concessies worden verleend die zo groot zijn, dat er geen sprake meer is van gewone concurrentie. Alleen de grote jongens en het buitenland kunnen dan nog meedoen. Dit is het gevolg van een bundeling van geldstromen. Naar de mening van de fractie van D66 is te gemakkelijk eerst daarvoor gekozen, terwijl wellicht veel beter eerst de belangen van het openbaar vervoer – en dan bedoel ik de combinatie van trein, bus en collectief vervoer per taxi – in kaart gebracht had moeten worden, waarbij een goed bestek zou ontstaan met eisen. Gemeenten die recht hebben op een deel van het openbaarvervoergeld zouden dat beter kunnen afstemmen op de plaatselijke situatie en individueel daarop kunnen inspringen. Sommige gemeenten hebben in verband met het bezoek aan uitgaansgelegenheden voor jongeren veel meer behoefte aan openbaar vervoer in de nacht, terwijl andere gemeenten juist veel meer gericht zijn op het openbaar vervoer naar werkplekken overdag of op andere momenten van de dag van en naar de binnenstad. Wanneer, zoals thans, wordt gekozen voor grote bundeling, moeten voor alle gemeenten dezelfde eisen gelden. En dat leidt soms tot een onhandige en ongewenste situatie. Er kan worden gekozen voor een fijnmaziger OV-netwerk, waarbij meer individuele kleine taxi- ondernemers zich kunnen inschrijven en zich kunnen richten naar de wensen van individuele gemeenten. Het privatiseren van het openbaar vervoer en het bundelen van geldstromen leidt er nu toe dat niet wordt gekozen voor lightrail, terwijl dat wel goedkoper is, echter niet op dit moment vanwege de hoge afschrijvingsproblemen van de NS. Ik ben overigens van mening dat de

hier al eerder geuite wens van een geactualiseerde Rail 21, dus niet een uitgeholde vorm daarvan, ons aller steun verdient. Met belangstelling zien wij de antwoorden van de minister tegemoet.

□

De heer **Bierman**: Mijnheer de voorzitter! Mijn groepering van regionalen en groenen regeert nog niet. Maar dat betekent niet dat wij meteen in de oppositie zitten. Ik heb de minister wel vaker verteld dat ik probeer, constructief mee te denken. Ik wil dat volhouden. Dat is niet zonder reden.

Als wij niet in staat zijn, het bereikbaarheidsprobleem onder de knie te krijgen en onder controle te houden, dan zijn er alleen maar verliezers, of je nu in de regering zit of niet. De minister heeft een kordaat beleid gevoerd, geprobeerd te voeren. Zij heeft het natuurlijk niet makkelijk gehad, want de problematiek is weerbarstig. Zij heeft ook het weer niet mee gehad. Dat is een punt dat door de plannen heen steeds meer zijn weerslag vindt. Doordat het zachte winters zijn geweest, hebben wij te weinig aardgas verstoekt, zijn er te weinig aardgasbaten en is er dus te weinig geld voor infrastructuurplannen van de minister. Wij kunnen niet alleen hopen dat het beter weer wordt, dus dat het strengere winters worden zodat er meer aardgas wordt verstoekt. Kortom, als gevolg daarvan hebben wij er een extra financieringsprobleem bij. Wordt de aarde verder opgewarmd, dan loopt het financieringsstekort verder op en komt van veel plannen steeds minder terecht.

Voorzitter! Te land, te water en in de lucht; ik wil een aantal elementen bij de kop nemen. De minister is vooral opgevallen door de zaken die met het blote oog waarneembaar waren. Daar waren de files de belangrijkste van. Het kan geen kwaad om hier nog even bij stil te staan: waar gaat het precies om? Vervolgens zal ik ingaan op de vraag: wat kan eraan worden gedaan? Moet je er eigenlijk wel iets aan doen? Uit de onderzoeken blijkt dat niet steeds dezelfde mensen in files staan. Ook blijkt dat sommige mensen het een rustpunt vinden, op weg naar de baas of naar huis. Met andere woorden, is het probleem zo ernstig als wordt verondersteld? Bovendien

## Bierman

merken wij er weinig van en worden de prijzen gewoon aangepast en doorberekend. Degenen die niet in de file kunnen staan, staan er natuurlijk ook niet in. Zij gaan al lang veel eerder weg of rijden anders. Zij hebben hun prioriteiten al verlegd.

Maar goed, ik begin dus met de files. Ik ben geen voorstander van autoverkeer. Maar als ik er wel voorstander van zou zijn geweest of als ik minister zou zijn geweest, dan was ik begonnen met het opvoeren van de capaciteit op het bestaande wegennet door langzamer te gaan rijden. De afstanden tussen de auto's worden korter. De hele rijkaracteristiek verandert. Met andere woorden, je kunt met een snelheid van 80 km/uur, of 70 km/uur waar veel invoegers zijn, de capaciteit enorm opvoeren zonder extra te hoeven asfalteren. Ik vind dat van deze mogelijkheid veel te weinig gebruik is gemaakt. Er is wel overgegaan tot toeritdosering. Maar ik vind dat op de weg nog het nodige kan worden gedaan. Kortom, de snelheidsverlaging betekent minder asfalt.

Het tweede element dat ik wil noemen, is de homogenisering. Wij hebben zeer veel verschillende auto's. Als wij in staat zijn ze allemaal even hard te laten rijden, ontstaat er een stuk capaciteitsvermeerdering. Met andere woorden, het inhaalverbod is de volgende suggestie die ik zou hebben gedaan. Dat inhaalverbod zou kunnen gelden op bepaalde tijden, waardoor weer een stuk asfaltering naar de toekomst kan worden verschoven.

Dan is er nog de kern van de zaak: waarom staan er eigenlijk files? Die staan er, omdat veel mensen op hetzelfde moment hetzelfde traject moeten afleggen. De files staan dus daar waar de streektram had moeten rijden. Die heeft er ooit gereden, zoals ik vaker heb gezegd. Maar die zou terug moeten komen.

Daarmee ben ik bij het belangrijkste element van het openbaar vervoer: het gewestelijke, het regionale transport dient prioriteit te krijgen. De vervoersverbindingen tussen de grote steden zijn al heel behoorlijk. Er is wel sprake van een verslechtering. De prijzen worden verhoogd en de dienstverlening is nog steeds op een vroeg vooroorlogs niveau. Is de minister met mij van mening dat er nu maatschappelijke contracten gesloten moeten worden met de NS? Immers, de NS is een verzelfstandigd bedrijf. In

Kyoto hebben wij afgesproken dat onze CO<sub>2</sub>-uitstoot moet dalen dus dat wanneer daaruit zich nieuwe randvoorwaarden aandienen, er maatschappelijke consequenties aan moeten worden verbonden. Met de NS moeten dan afspraken worden gemaakt als met een gewoon bedrijf. Kunnen jullie voor ons niet een aantal maatschappelijke doelen met jullie vervoer bereiken en, zo ja, wat zou dat kosten?

Er is op het rijksrailnet nog geen serieuze concurrentie. Tot waar laat de overheid haar verantwoordelijkheden gelden? En waar laat je concurrentie toe? In mijn ogen moet infrastructuur plus tractie worden gerekend tot de overheidsverantwoordelijkheid. De modulaire opbouw op de "rijder" moet vrijgelaten worden. Wie dat verder doet, zal mij een zorg zijn. Je bent dan ook meteen af van het probleem van het materieel. Iedere keer wanneer men niet in de prijzen is gevallen, wanneer de offerte niet is geaccepteerd, zit men met personeel en zwaar duur materieel dat men moet opslaan of in een pool moet onderbrengen.

Dat brengt mij op de concurrentie in het streekvervoer. Ook daar zitten wij met een aantal problemen. Is het niet een heel dure manier om van directie te wisselen en van kleur van bussen als de arbeidsvoorwaarden niet veranderen en het personeel gewoon mee moet worden overgenomen? Ik ben overigens voorstander van dat laatste; het is een kwestie van beschaving. Als de concurrentie alleen moet komen uit lagere lonen en slechtere arbeidsomstandigheden voor het personeel, kan ik overal mee concurreren. Dan krijgen wij een land met aan de bovenkant zakkenvullers en aan de onderkant vakkenvullers, die voor een paar gulden per uur opgeroepen kunnen worden om een prestatie te leveren. Ik denk niet dat dat een bestel is dat de minister voor ogen staat. Laten wij die kant niet opgaan.

De HSL en de Betuweroute zuigen erg veel intellect en geld weg van wat eigenlijk veel meer aandacht moet krijgen. De heer Talsma zei daarnet al dat de Zuiderzeelijn naar het noorden van het land niet zo rendabel zal zijn. Als je dat als uitgangspunt neemt, moet je ook denken aan de Betuweroute, die voorlopig (?) ook helemaal niet rendabel zal zijn. De rails liggen daar straks leeg. Wij hebben straks ook de

ijzeren Rijn, wij gaan veel meer met binnenvaart doen en het loopt allemaal zo'n vaart niet in de prognoses. Waarom daar zo'n haast en er niet voor gekozen om op papier verder te gaan, maar in de praktijk te temporiseren en dat geld in het gewestelijk railvervoer te stoppen?

Er is nog een hardnekkig misverstand, namelijk dat tijdswinst alleen met snelheidsverhoging bereikt kan worden. Tijdswinst is niet altijd heilig; het kan ook vervoer genereren. Je kunt het ook op een andere manier doen. Je kunt tijdswinst daar realiseren, waar de meeste tijd verloren wordt: in het voor- en natransport. Met andere woorden, moeten wij met die HSL wel zo hard rijden? Moeten wij daar nog wel zoveel in blijven investeren? Kan door lightrail en andere fijnmazige netwerken niet veel meer tijdswinst worden bereikt? Per saldo ben je vanaf je huisdeur dan net zo snel in Parijs als met een zeer snelle HSL zonder goed voor- en natransport.

Kortom, dit zijn zo wat zaken die een heroverweging nodig maken. Het zou allemaal theorie zijn als al het geld er was en alle plannen die de minister wil uitvoeren, al werden gerealiseerd. Dat is gelukkig niet waar, dus wij kunnen nog een heleboel kanten op. Ik hoop dat de komende kabinetsperiode een beetje in de door mij verkende richting zal worden gewerkt. Die marktwerking zie ik graag terug in een totale beoordeling van de Betuweroute. Ik zie dan marktpartijen graag het enorme rendement dat anderen zien, maar ik niet, omzetten in zachte leningen, omdat zij enorme winsten zullen gaan maken bij de exploitatie. Het geldt dat de Staat nu nog erin wil steken, kan dan worden gebruikt voor dingen die wij op kortere termijn harder nodig hebben. Kortom, ik pleit voor zoveel mogelijk marktwerking bij zowel de bouw als de exploitatie van de Betuweroute en ook bij de HSL. De NS participeren namelijk wel in de HSL, maar het is niet werkelijk van de NS. Het is gewoon een bedrijf dat probeert om daar een snelle trein te laten rijden. Als wij dat nodig vinden, kunnen wij daarbij misschien ook een maatschappelijk contract sluiten, maar voorlopig zie ik, zoals gezegd, andere prioriteiten.

Met de heer In 't Veld vind ik dat er ten aanzien van de luchtvaart veel

## Bierman

absurditeiten zijn. Ik heb nooit begrepen hoe het mogelijk is om te meten dat huizen hinder van het geluid van vliegtuigen hebben. De doelstelling moet niet zijn om huizen van geluidhinder te vrijwaren, maar om mensen hiervan te vrijwaren. Dat is de eerste merkwaardigheid op dit punt. Verder is het meetsysteem vrij theoretisch. Nu wordt berekend wat er gemeten zou zijn als wij zouden meten op plaatsen waar gevlogen wordt. Ik zou graag zien dat wordt gemeten waar mensen wonen. Als je dat doet, komen er bijvoorbeeld ook meetpunten op mijn huis te staan, omdat ik weliswaar ver van maar toch onder de aanvliegroete naar Schiphol woon. Ik kan mij niet voorstellen dat de geluidhinder die wij de laatste tijd moeten meemaken, niet in de wet zou zijn ingecalculleerd als er een goed reken- en meet-systeem zou zijn. Ondertussen wordt er passant over mij en de Amsterdamse binnenstad met zijn 80.000 overige inwoners gevlogen. De veiligheid neemt af naarmate er meer gevlogen wordt. Ik zie het veiligheidsrisico ook graag meer in werkelijkheidstermen omgesmeed; dat kan dan meteen met de geluidhinder worden meegenomen.

En waarom doen wij het allemaal? Het werkgelegenheidsargument staat daarbij in hoge mate voorop. Wij moeten dit allemaal voortzetten teneinde onze welvaart te behouden. Maar het mainportconcept is er natuurlijk wel op gebaseerd, dat Schiphol de thuishaven blijft van de KLM. Dat kunnen wij echter niet garanderen. Wat gebeurt er als de KLM activiteiten naar het buitenland overhevelt als dat veel goedkoper is, zoals al het geval is met bijvoorbeeld boordpersoneel? Dan zal het met die werkgelegenheid niet meezitten. Op die manier blijft eigenlijk weinig meer over dan de goedkoopste witte pomp van Europa. Met andere woorden: als dit soort activiteiten verschuift, komen er nieuwe risico's die de minister niet onder controle heeft. De minister heeft als een van de grootste aandeelhouders nog wel een zekere controle maar meer risico. Dan kun je op dit moment maar beter zo snel mogelijk privatiseren. Ik wil graag horen hoe het daarmee staat en wat wij hierbij in de toekomst mogen verwachten.

Voorzitter! Waar water staat, is waterstaat. Dat is, wat de kustverdediging betreft, wel geregeld. Wat de vaarwegen betreft, is het beleid de

afgelopen jaren onder de maat geweest. Ik wil de minister nog eens wijzen op de grote voordelen van de binnenvaart, waarbij per ton-kilometer minder wordt uitgestoten. Vaarwegen moeten bevaarbaar blijven.

Ik heb al gezegd dat veel is verschoven naar de toekomst, vooral uit financiële motieven. Ik sta hier toch een beetje als een gelukkig man, want daardoor is het beleid van de minister de afgelopen jaren toch een stuk groener geworden, zij het onbedoeld. Allerlei milieu aantastende dingen zijn nog niet uitgevoerd, en daar ben ik buitengewoon blij om. Ik sta hier dus wel een beetje juichend. Ik hoop ook dat dit in de toekomst wordt voortgezet, want wij leren er natuurlijk wel van. Om te beginnen is het zo mogelijk om te bezinnen voor wij beginnen. Zo zijn er Vinex-locaties waarvan de betrokken wethouders zeggen: als ik geen garantie krijg dat deze locatie goed ontsloten wordt met het openbaar vervoer, begin ik er niet aan. Dat is een schot voor open doel om de minister te laten zeggen: nou, dan beginnen jullie er maar niet aan. Het is namelijk maar zeer de vraag of wij al die Vinex-locaties wel nodig hebben. Volgens de PRIMOS-prognose van VROM is het woningtekort in 2001 0,3%. Er is dan al evenwicht. Een langetermijn-investering in een infrastructuur vind ik nu een risico, omdat je nu al ziet aankomen dat er een verzadiging komt. Daarom zeg ik: schuif dat maar even voor je uit.

Het beleid is dus groener dan was voorgenomen. Dat biedt ook de mogelijkheid tot herijking. Er is een aantal afspraken gemaakt waarvan de bindendheid misschien de komende jaren tot ons doordringt. Ik heb de afspraken van Kyoto al meermalen genoemd. Je zou in dat kader een herijking kunnen krijgen naar topprioriteit voor het stads- en streekvervoer, de fiets, de binnenvaart en de luchtschepen. Met infrastructuur leg je de toekomst namelijk op een bepaalde manier vast. Als je probeert om de risicofactoren hun schaduwen terug te laten werpen op de beslissingen nu, dan heb je daar, zakelijk gezien, voordeel van.

Het volgende element dat ik nog wil aanreiken, heb ik net al even genoemd in samenhang met de Vinex-locaties. Het gaat straks niet alleen meer om een woningtekort.

Als dat is opgeheven, heb je van alles niet meer nodig en moet je in de bestaande voorraad gaan investeren met je infrastructuur. Op termijn krijgen wij echter ook te maken met een bevolkingsdaling. Tussen 2020 en 2030 zullen wij op enig moment een bevolkingsomvang aantreffen, zoals wij die nu in 1998 al hebben. In de tussentijd hebben wij dan echter wel gigantisch veel geïnvesteerd. De mensen van de geboortegolf zijn voor hun heengaan al met pensioen. Daar hoeven wij geen extra welvaart scheppende voorzieningen meer voor te treffen, omdat zij uitgesteld loon krijgen dat reeds verdiend is. Ook verdampt hun woon-werkverkeer en daarmee veel file. Met andere woorden: allerlei zaken waarvoor wij nu extra infrastructuur nodig menen te hebben door de groei van de bevolking, zullen wij in werkelijkheid helemaal niet nodig hebben. Ook uit die overwegingen van risicospreiding vind ik een pas op de plaats belangrijk. Kortom, ik roep de minister op om te handelen naar een oud Chinees spreekwoord, namelijk: sommige zaken lossen zich het beste op door er met je rug naar toe te gaan staan.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.40 uur tot 13.45 uur geschorst.

**Voorzitter: Korthals Altes**

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee, dat door mij zijn benoemd tot leden van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrief van het benoemde lid der Kamer, mevrouw J.L.E.M.W.R.R. Tiesinga-Autsema: de heer Heijne Makkreel (voorzitter), de heer Wöltgens en mevrouw Zwerver.

Ik deel verder mee, dat de reeds ingekomen missives van de voorzitter van het Centraal Stembureau en de geloofsbrief van mevrouw Tiesinga-Autsema inmiddels in handen zijn gesteld van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrief. Mij is gebleken, dat de commissie haar taak reeds heeft verricht. Ik geef derhalve het woord aan de heer Heijne Makkreel, voorzitter van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrief van

## Voorzitter

mevrouw Tiesinga-Autsema, tot het uitbrengen van het rapport.

De heer **Heijne Makkreel**, voorzitter van de commissie: Mijnheer de voorzitter! De commissie, benoemd tot onderzoek van de geloofsbrief van mevrouw Tiesinga-Autsema, heeft de eer, het volgende te rapporteren.

In handen van de commissie zijn gesteld de volgende missives van de voorzitter van het Centraal Stembureau voor de verkiezing van de leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal:

- a. een, ter voldoening aan het bepaalde in artikel V1, derde lid van de Kieswet, ten geleide van zijn besluit van 13 januari 1998, nr. KR 97/142, waarbij mevrouw Tiesinga-Autsema te Almere-Buiten wordt benoemd verklaard tot lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, in de vacature ontstaan door het ontslag van de heer B. Staal te Maarsse;
- b. een, ter voldoening aan het bepaalde in artikel V2, eerste lid der Kieswet, houdende mededeling dat mevrouw Tiesinga-Autsema haar benoeming aanneemt.

Het benoemde lid heeft overgelegd:

- a. de kennisgeving van de voorzitter van het Centraal Stembureau dat zij is benoemd;
- b. een uittreksel uit het persoonsregister;
- c. een verklaring betreffende de openbare betrekkingen welke zij bekleedt.

Uit deze stukken blijkt dat het benoemde lid de bij de wet gevorderde leeftijd heeft bereikt en dat zij geen betrekking bekleedt, welke onverenigbaar is met het lidmaatschap van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De commissie heft derhalve de eer, voor te stellen mevrouw Tiesinga-Autsema als lid van de Kamer toe te laten.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Heijne Makkreel voor het uitbrengen van het rapport en de commissie voor het verrichten van haar taak.

Ik stel aan de Kamer voor, het advies van de commissie te volgen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Tiesinga-Autsema is in het gebouw aanwezig.

Ik verzoek de griffier, haar binnen de leiden.

Nadat mevrouw Tiesinga-Autsema door de griffier is binnengeleid, legt zij in handen van de voorzitter de bij de wet voorgeschreven eden af.

De **voorzitter**: Ik wens u van harte geluk met uw benoeming en verzoek u, opnieuw uw plaats in deze Kamer in te nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van 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 1998 (25600-XII);**
- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998 (25600-A).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Gelukkig wordt er de laatste tijd veel gezegd en geschreven over de bereikbaarheid in Nederland. Dat werd tijd. Ook in dit huis is die problematiek vanmorgen in volle omvang voor het voetlicht gebracht. Een enkeling is er blij mee dat het allemaal wat langer duurt, maar de meesten maken zich, met mij, redelijk ongerust. Ik ben blij dat ook de heer Eversdijk positief meedenkt. Het slechtste dat er kan gebeuren, is dat de aandacht verslapt en dat de bereikbaarheid van onze economische centra niet langer belangrijk wordt gevonden. Het zij nogmaals gesteld: een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor het functioneren van onze maatschappij en van het grootst mogelijke belang voor onze economie. Wij moeten er dus voor zorgen dat die bereikbaarheid op peil blijft.

Onze economie groeit. De werkgelegenheid neemt toe. Daar profiteren wij van, maar een groeiende economie brengt ook een groeiende mobiliteit met zich. Het gaat er dus om, de uitdagingen van nu en die van de toekomst op

adequate wijze het hoofd te bieden. Helaas kijken wij aan tegen een achterstand in investeringen in de infrastructuur. Dat baart mij zorgen. Om onze concurrentiepositie veilig te stellen, is het zaak die achterstand zo spoedig mogelijk in te lopen. Ik heb mij er de afgelopen jaren hard voor ingezet om ervoor te zorgen dat onze plannen panklaar zijn, zodat wij, als er geld is, de spa in de grond kunnen zetten; klaar voor daadwerkelijke uitvoering. Onderuitputting, waar de begroting van Verkeer en Waterstaat jaren mee te kampen heeft gehad, kennen wij inmiddels niet meer. Sterker nog, ik heb het afgelopen jaar voor het eerst iets meer uitgegeven dan eigenlijk via het Infrastructuurfonds had mogen. Maar het is een fonds. Dat mag dus. Ik heb de wet daarmee niet overschreden.

Voortbordurend op het SVV II heb ik in september 1996 de nota Samen werken aan bereikbaarheid uitgebracht. Samen met de nota Transport in balans geeft die een integraal pakket aan maatregelen om onze bereikbaarheid en vanzelfsprekend onze leefbaarheid te waarborgen. Er is dus sprake van een aanscherping van het beleid. Dat was nodig, omdat de omstandigheden in de samenleving zich deels anders hebben ontwikkeld dan tijdens het schrijven van het structuurschema was voorspeld. Het was ook nodig, omdat wij niet zozeer behoefte hadden aan nieuwe ideeën en nieuwe plannen, maar aan zicht op de vraag hoe wij een en ander eindelijk uitgevoerd krijgen.

Voor de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans is brede steun, niet alleen in de Tweede en de Eerste Kamer, maar ook bij het publiek, het bedrijfsleven en allerlei maatschappelijke organisaties. Uitgaande van een gedeelde verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van onze economische centra is als het ware een deal gesloten om in 2005 te komen tot achterlandverbindingen met een goede doorstroming en een verbeterde bereikbaarheid van de vier grote stadsgewesten. De heer Talsma sprak over een masterplan, maar dat hebben wij eigenlijk in Samen werken aan bereikbaarheid al uitgezet, zowel wat betreft het wegennet als wat betreft het onderdeel openbaar vervoer. De heer Talsma pleit voor twee keer drie rijbanen buiten de Randstad en twee