

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1996 (24400-XII);**

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer de voorzitter! "De stremming zit er goed in. Nederland slijbt dicht, niet langzaam of in de volgende eeuw, maar nu en in een angstaanjagend tempo. Nederland als langzaam rijdend en stilstaand distributieland." Dit citaat uit een artikel in Management Team, onder het motto "Drama Driebergen", staat niet op zich. In toenemende mate berichten de media over het fileprobleem of zien zij er juist maar vanaf, omdat het vermelden van alle files in feite onbegonnen werk is. De dag dat op de radio alleen maar filevrije wegen worden genoemd, is niet ver meer.

Vorig jaar telde Nederland bijna 14.000 files. Iets meer dan 50 per werkdag. Dit aantal is groeiende. Tegen het einde van de eeuw verwacht men in Nederland 100 files per dag. Nederland, het nu al langzaam rijdende distributieland, komt dan helemaal tot stilstand. Het is onnodig om te zeggen dat dit fileprobleem om actieve aandacht vraagt. Afgezien van de groeiende ergernis bij de burger, het onnodige tijdverlies en de ongewenste bijdragen aan de milieuproblematiek, leveren de files vooral ook een schadepost op voor de economie en vormen zij een rechtstreekse bedreiging voor de positie van

logistiek Nederland. In deze sector verdienen ruim 300.000 werkenden hun brood. De transportsector is dus van essentieel belang voor de Nederlandse economie en het is vooral in deze sector waar nog volop kansen voor werkgelegenheidsgroei bestaan.

Gelukkig opent ook de begroting met het fileprobleem. Terecht spreekt de minister haar bezorgdheid uit. Zij meldt ons dat op alle fronten strijd zal worden geleverd. Maar of die strijd tot succes zal leiden mag worden betwijfeld. De uitgetrokken financiële middelen zijn bij lange na niet toereikend om alle noodzakelijke projecten te realiseren, wat nog eens een schril licht werpt op de onbegrijpelijke bezuinigingen op infrastructuur van 1 mld. in het regeerakkoord. Zeker, door de grote onderuitputting van dit moment kan met gemak die bezuinigingstaakstelling worden gehaald, zelfs zonder dat het iemand pijn lijkt te doen. Maar vanaf 2000 loopt de voeding van het FES fors terug. Dan is er geld tekort en zal er, zoals de minister ons schrijft, moeten worden overgegaan tot een herprioritering. Niet alles kan dan meer, zeker niet na alle kostenverhogende toezeggingen rond de Betuwelijn. Mogelijk kunnen zelfs gemaakte bestuurlijke afspraken over het huidige MIT niet meer gehouden worden. De gulden is slechts één keer uit te geven, zelfs onder paars. Is dit niet een wel erg ad-hoc-beleid, zo vraag ik de minister. Regeren is toch vooruitzien. Een volgend kabinet krijgt straks de rekening gepresenteerd van de bezuinigingen van nu. En voor de Nederlanders blijft het in de tussentijd maar aantobben. Want veel alternatieven zijn er niet. De mogelijkheden van de Nederlandse Spoorwegen om een wenkend alternatief te zijn voor de vastgelopen automobilist, blijken op dit moment uiterst beperkt. Het bedrijf zelf is in een sterk veranderingsproces verwickeld. Daarnaast maken ingrijpende werkzaamheden aan het spoor het op tijd rijden tot een illusie. Het "We gaan ervoor" is inmiddels getemperd in een "We gaan nog hoor", al wordt het geloof hierin bij veel reizigers danig op de proef gesteld. En ook zit het niet mee met de besluitvaardigheid over andere belangrijke projecten die ontlastend moeten gaan werken, zoals de HSL en de Zuiderzeespoorlijn. Al met al een weinig

hoopgevend beeld wat betreft de aanpak van het fileprobleem.

Het lijkt erop dat de urgentie van dit vervoersprobleem door het kabinet niet echt wordt onderkend. Wij krijgen de indruk dat, zeker bij delen van het kabinet, een berustende houding heeft postgevat en men de files maar voor lief neemt. Hierin staan we niet alleen. Die indruk wordt zeker bevestigd als we kijken naar de financiële ruimte die het kabinet creëert voor verbeteringen. De investeringen in het rijkswegennet zullen voor 1996 zelfs 200 mln. lager uitkomen dan voor het afgelopen jaar. Ook de komende jaren wordt in verbetering van de doorstroming van met name het vrachtvervoer maar matig geïnvesteerd. Ook het vervoer over water lijkt niet bepaald favoriet bij het kabinet. De rijksuitgaven voor investeringen in de vaarwegen in de periode 1996-2000 zullen terugvallen van 300 mln. naar 193 mln., een vermindering met ruim 40%. Toch stelde de minister bij haar toelichting op de begroting dat de investeringen omhoog moeten zowel voor de weg als de railinfrastructuur. Ik haast mij erbij te zeggen: ook het water. Maar waarom gebeurt dat dan niet? Nu lijkt het meer op pappen en nathouden en lijkt het probleem naar de toekomst te worden geschoven.

Voorzitter! De CDA-fractie wil in ieder geval niet berusten in het vervoersprobleem waarmee ons land wordt geconfronteerd en ook niet de ogen sluiten voor de maatschappelijke realiteit. Die realiteit is dat de (auto)mobiliteit de komende jaren verder zal groeien, ondanks de ± ook door ons krachtig ondersteunde ± pogingen om de automobiliteit te beperken en de wervingskracht van het openbaar vervoer zo groot mogelijk te maken. Maar nu al blijkt dat de verwachtingen over de vervanging ± substitutie, zoals dat zo mooi heet ± van de auto door de bus en de trein zoals we die opgeschreven hebben in het SVV maar moeilijk kunnen worden gehaald, ondanks de zeer forse investeringen in het openbaar vervoer. Zeker op dit moment slaagt het openbaar vervoer er niet in een winnend produkt neer te zetten. Bovendien ± ook daar moeten wij reëel in zijn ± zullen er altijd mensen blijven voor wie het openbaar vervoer geen alternatief kan zijn.

Daarnaast zal er toch rekening mee moeten worden gehouden dat



Mevrouw Van 't Riet (D66)

ook het goederenvervoer fors zal groeien. Wij rekenen er echt allemaal op dat Nederland straks economisch kan blijven groeien. Maar groei betekent wel meer vervoer. De verwachting is dat alleen binnen Europa het wegvervoer tot het jaar 2010 met 30% tot 60% zal toenemen. Zonder een gericht beleid zal deze groei met name door het wegvervoer moeten worden opgevangen. Natuurlijk en terecht ligt daarom de prioriteit op meer gebruik maken van allerlei milieuvriendelijke vervoerswijzen, zoals rail en het vervoer per water. Maar ook al slagen wij erin die enorme goederenstroom, die groeiende goederenstroom, via meer milieuvriendelijke vervoerswijzen te vervoeren, er blijft een gigantische druk bestaan op de weg.

De laconieke uitspraak "Ik heb liever dat de mensen in de file staan, dan kiezen zij tenminste voor het openbaar vervoer", zoals minister De Boer verleden jaar nog deed, getuigt niet alleen van bestuurlijke naïviteit, maar gaat wat ons betreft ook voorbij aan het feit dat alleen al het vervoer over de weg voor ruim 8% bijdraagt aan ons nationaal inkomen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Waar heeft minister De Boer dat gezegd en hoe heeft zij dat gezegd? Misschien kan hij de bron vermelden. Wij hebben daar gisteren een discussie over gehad. De heer Reitsma heeft

zijn opmerking toen ingetrokken. Ik weet niet of dat aan u doorgegeven is, maar misschien kunt u met feiten komen.

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk heeft de heer Reitsma dat doorgegeven. En sterker nog, ik denk dat hij zijn uitspraak van gisteren staande kan houden. Ik heb het nog eens opgezocht. Ik heb hier NRC Handelsblad van 22 oktober 1994. Ik lees u voor wat daarin staat: "Ik heb liever dat de mensen in de file staan, dan kiezen zij tenminste voor het openbaar vervoer." Dat is de uitspraak van de minister De Boer geweest. U mag het wat mij betreft hier komen nakijken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Heeft u ook de Handelingen gelezen van het debat dat daarop volgde?

De heer **Leers** (CDA): Misschien is het zo dat ook hier minister De Boer wederom verkeerd is geciteerd. Dat wil ik dan wel aan de krant doorgeven, maar ik mag mij toch wel baseren op een interview dat zij heeft gegeven op 22 oktober 1994 voor die krant.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil nog één correctie aanbrengen op het betoog van de heer Leers. Gisteren gebruikte de heer Reitsma een volstrekt anders en dus verdraaid

citaat. U gebruikt nu het juiste citaat, dat overigens daarna in de Kamer is toegelicht en tot een heel andere uitkomst leidde. Maar blijkbaar wilt u het debat in de Kamer graag vergeten en de kranteberichten aanhouden.

De heer **Leers** (CDA): Nee. Ik wil alleen herinneren aan uitspraken die bewindslieden doen, hetzij buiten de Kamer hetzij in de Kamer. En die uitspraken, ook al wordt erover gesproken, mag ik aanhalen ter onderbouwing van mijn betoog hier. En dat doe ik.

Die uitspraak vinden wij dus naïef. Wij vinden haar bestuurlijk naïef, maar zij gaat ook voorbij aan het feit dat het wegvervoer voor ruim 8% bijdraagt aan het nationaal inkomen.

Het belang van die vervoerssector wordt overigens ook door de minister, de ministers, het gehele kabinet en door het bedrijfsleven onderkend, getuige de bereidheid om te investeren in logistieke voorzieningen, zoals de Betuwelijn, het Rotterdamse havenplan 2010 en ook het masterplan Amsterdam, om er maar eens een paar te noemen. Wij pleiten dan ook voor een coherent beleid, waarbij de economische en logistieke impulsen die dit kabinet terecht wil geven onder de noemer "werk, werk en nog eens werk", worden doorvertaald in de beschikbaarheid van goede verbindingen. Verbindingen die, zoals het kabinet ook zelf terecht stelt, fungeren en moeten fungeren als slagader voor de economische ontwikkeling.

In het tweede structuurschema Verkeer en vervoer is hierop geanticipeerd, is daarmee rekening gehouden en zijn alle belangrijke infrastructuurprojecten opgenomen. In het MIT ± wij hebben er gisteren over gesproken ± zijn die projecten geprogrammeerd en van een bouwprogramma voorzien. Ik verwijs naar tabel 7.1, de tabellen A en B, om de pagina's 91 tot 94 van het MIT. Uitgaande van de in het MIT genoemde kosten van 15 mld. en het onder paars beschikbare budget, hebben wij uitgerekend dat het nog minstens vijftien jaar zal duren om dat project, dat pakket, te realiseren. Dat vinden wij gewoon te lang. Dat duurt veel te lang. Het CDA bepleit daarom een versnelling, zeker voor de achterlandverbindingen en de niet-achterlandverbindingen waarvoor een tracé besluit al

## Leers

genomen is. Wij hebben die versnelling, die in onze ogen echt hartstikke noodzakelijke versnelling, het hoofdpunt van onze inbreng voor de begrotingsbehandeling 1996 gemaakt door met een concreet plan te komen, dat voorziet in een verlenging van de investeringsimpuls, ook na het jaar 2000.

Voorzitter! Dat plan, dat wij onder de titel "Van 2 x 2 naar 2 x 3" hebben gelanceerd en waarvoor wij bij de uitwerking de welwillende medewerking hebben gekregen van het ministerie ± en ik wil de minister daar nog eens echt hartelijk voor danken ± hebben wij voorafgaand aan de begrotingsbehandeling integraal onder de fracties verspreid, zodat de politieke discussie hier volop kan plaatsvinden. Ook al omdat wij het verspreid hebben, lijkt het mij dat ik hier kan volstaan met het weergeven van de hoofdlijnen van ons plan. Het is goed om dan nog eens de uitgangspunten neer te zetten. Ik wil vooral duidelijk zeggen, dat het CDA met kracht de maatregelen van de minister steunt om de bestaande infrastructuur beter te benutten. In ander verband heb ik ook daarvoor de heer Van Gijzel gecompimenteerd. We moeten de mogelijkheden benutten om de bestaande infrastructuur voor zoveel mogelijk verkeer toegankelijk te maken. Dat geldt zowel voor de weg als voor het water en het spoor. Verkeersgeleidingssystemen en andere vormen van telematica bieden zonder meer mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te gebruiken.

Een tweede uitgangspunt is, dat gestreefd moet worden naar een maximum inzet van het openbaar vervoer. Om dat waar te maken zal in de allereerste plaats een verbetering van de performance, de uitstraling van het openbaar vervoer moeten worden bereikt. De klant, de reiziger zal veel meer centraal moeten staan. Uitgangspunt bij het openbaar vervoer zal de vraag moeten zijn waar de behoeften en de wensen van de reiziger liggen. Natuurlijk zijn daarnaast investeringen in de reikwijdte en de snelheid van het openbaar vervoer van groot belang, zoals wij ook bepleit hebben bij de behandeling van het rapport-Brokkx/De Boer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Leers heeft een nogal indrukwekkend plan neergelegd, waarvan vele delen

overigens uit het SVV voortkomen, maar hij verkoopt nogal wat staatsbedrijven en dat levert geld op. Met dat geld wil hij de achterlandverbindingen voorzien van doelgroepenstroken. Hoeveel geld trekt hij in zijn plan uit voor investeringen in het openbaar vervoer?

De heer **Leers** (CDA): Ik wil graag mijn eigen volgorde in het verhaal hanteren, voorzitter. Ik kom op de financiering van het plan nog terug. Maar heel in het kort wil ik wel zeggen, dat voor het openbaar vervoer in dit plan geen geld is opgenomen. Ik heb zojuist ook geprobeerd uit te leggen waarom dat zo is. Ik heb aangegeven dat wij nu inzetten op de achterlandverbindingen, te weten de relatie van de grote stad naar het achterland. Als de heer Van Gijzel mij toestaat om mijn eigen verhaal te houden, zal hij horen dat ik straks bij zijn vragen terechtkom.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat deed ik al, maar ik permitteerde mij om een vraag te stellen omdat ik een paar dingen heb laten lopen. Misschien kunt u aangeven wat in uw ogen de oorzaak is van de files in Nederland?

De heer **Leers** (CDA): Dat is heel simpel. We hebben een grote mobiliteit en een te beperkte infrastructuur.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En hoe denkt u dat in de toekomst te kunnen oplossen? Door de infrastructuur uit te breiden?

De heer **Leers** (CDA): In ieder geval niet door één maatregel uit de mouw te schudden en zeker ook niet door de mensen te verplichten om niet meer in de auto te stappen. Dat zal door een pakket van maatregelen moeten gebeuren en daar ben ik mee bezig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik constateer dat dit pakket van maatregelen eigenlijk alleen maar voorziet in de uitbreiding van de infrastructuur van de weg. Voor zover het gaat om doelgroepen in de achterlandverbindingen vindt u mij aan uw zijde. Als u het daarbij zou laten, zou het niet zo'n probleem zijn maar uw pakket, dat u aan de Kamer heeft toegestuurd, gaat veel verder

en dat wenst u niet iedere keer uit te leggen. Het gaat dus ook om forse investeringen in een nieuwe weginfrastructuur en geen enkele cent voor de alternatieven waarvan u zelf zegt dat ze noodzakelijk zijn.

De heer **Leers** (CDA): U bent wat voorbarig, want ik heb in de eerste plaats nog niet de gelegenheid gehad om mijn hele plan te ontvouwen. Voorts heb ik u zojuist verwezen naar de discussie over het plan-Brokkx/De Boer, waarin het CDA in tegenstelling tot uw eigen inzet, gekozen heeft voor een versterking van 2 mld., terwijl u niet verder komt dan het bedrag dat de minister kiest te steunen. En dat is in ieder geval minder. Misschien mag ik nu mijn eigen verhaal vervolgen en dan komen wij op die punten straks terug.

Het eerste uitgangspunt was, de bestaande infrastructuur beter te benutten en het tweede was een maximum inzet van het openbaar vervoer. Ik ben blij dat de heer Van Gijzen dat ook met mij van mening is.

Het derde uitgangspunt is, dat er een integrale visie moet worden ontwikkeld op de kansen van het goederenvervoer. Wij hebben ooit de motie-Roosen-van Pelt aangenomen, waarmee nog steeds niet echt is gedaan wat de Kamer bedoeld heeft. Zou de minister dat nog eens willen oppakken? Wij hebben nu de kans om onze eigen uitgangspunten te formuleren en over niet al te lange tijd ± ik ben helaas niet met de reis mee geweest maar de heer Van Gijzel wel ± doen Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk dat alles voor ons en zetten zij de voorwaarden neer waar wij ons aan te houden hebben. Laten wij alsjeblieft zelf de hand aan de ploeg slaan.

Het vierde punt gaat over de gemaakte afspraken met betrekking tot de milieubelasting. In de Kamer is er enige weken terug al uitgebreid over gedebatteerd. Ook daar heeft het CDA een inbreng geleverd. Ik herhaal dat de fractie van het CDA verwacht dat veel kan worden opgelost door de vervuiling aan de bron aan te pakken. Door een combinatie van een verhoging van brandstoffefficiency en een verlaging van de toegestane emissie-mogelijkheden moet het mogelijk zijn ambitieuze doelstellingen te halen. Ik wijs nog eens op het convenant dat recent in Duitsland gesloten is tussen

## Leers

autofabrikanten en de politiek. Daar kan het wel, waarom hier niet? Wij bepleiten dat Nederland in Europees verband het voortouw neemt met als inzet het opschroeven van de technische eisen aan voertuigen om de emissie-uitstoot te verlagen.

Voorzitter! Naar onze mening moet worden onderkend dat door de groei van de mobiliteit  $\pm$  ondanks de pogingen om het autogebruik terug te dringen waarmee ik het van harte eens ben  $\pm$  er nieuwe investeringen in de weginfrastructuur noodzakelijk zijn. Daarbij moet met name gedacht worden aan infrastructuur voor het zakelijke verkeer, de zogenaamde doelgroepenstroken.

Bij de concrete toepassing van deze vijf uitgangspunten moet onderscheid gemaakt worden tussen het te voeren beleid voor de stadsgewesten, de grote steden, de regio en het achterland. Ik kom nu bij de verbijzondering die ik de heer Van Gijzel heb toegezegd.

Rondom en in de grote stadsgewesten, veelal de mainports zelf, zijn files het meest hardnekkig. Daar is echter nauwelijks ruimte voor infrastructuuruitbreidingen. Het accent zal daarom dan ook gelegd moeten worden op een integrale benadering. Dit wil zeggen  $\pm$  en daarin volg ik de minister helemaal  $\pm$  stimuleren van openbaar vervoer, carpoolen, parkeer- en locatiebeleid, kortom een betere benutting van een en ander en terugdringing van de mobiliteit. Op termijn  $\pm$  dat wil ik nadrukkelijk stellen  $\pm$  zal er zelfs een scheiding tussen het zakelijke en niet-zakelijke verkeer door rekeningrijden moeten plaatsvinden. Experimenten op dit punt moeten we niet uit de weg gaan. De burger moet echter wel een alternatief worden geboden, want anders wordt stilstaan belast en komen we niet verder dan autootje pesten.

Voor de verbindingen tussen de grote steden, de mainports en het achterland achten wij versterking van de infrastructuur hoe dan ook nodig. Op een derde van de achterlandverbindingen wordt de in het SVV gestelde congestiegrens van 2% al ver overschreden. Op de A2 bijvoorbeeld, een belangrijke achterlandverbinding, is de kans dat je in een file terecht komt al opgelopen tot 33%. Wij vinden dat niet acceptabel. Zeker niet als de komende jaren dat percentage nog verder zal groeien.

Het openhouden van de achterlandverbindingen is voor ons land van levensbelang. De achterlandverbindingen spelen een hoofdrol in de bereikbaarheid van de mainports. We moeten voorkomen dat toekomstgerichte en moedige investeringen door overheid en bedrijfsleven  $\pm$  zoals in Schiphol, in de Betuwelijn en in de Maasvlakte  $\pm$  droog komen te staan en verworden tot sub-optimalisaties, omdat ze niet verbonden worden met investeringen in de achterlandverbindingen zelf.

Daarom bepleit mijn fractie voor deze achterlandverbindingen een gericht actieprogramma, waarbij binnen een tijdsbeslag van tien jaar  $\pm$  geheel afgerond in 2010  $\pm$  deze hoofdtransportassen worden opgewaardeerd van 2 x 2 naar 2 x 3, met name met de bedoeling daar doelgroepenstroken te realiseren.

Naast de stadsgewesten en de van daaruit lopende achterlandverbindingen zal er ook een investeringsimpuls moeten komen voor de zwakke plekken in het wegennet buiten de grote steden. Het zijn juist deze gebieden waar het OV er niet in zal slagen het vervoer geheel op te vangen, vanwege het ontbreken van voldoende "massa". Er wordt geen bus ingezet om uiteindelijk slechts twee mensen te vervoeren. Bovendien is het kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van verbindingen in deze gebieden ook van groot belang voor de verdere economische ontwikkeling en de bevordering van de verkeersveiligheid. Ik wijs in dit verband op kleine rotondes in kleine gemeenten waar een industrieterrein verbonden moet worden met een grote weg. Daar denderen grote vrachtauto's overheen. Als voorbeeld moge dienen de recente discussies hier in de Kamer over de A73 en de A50.

Ten slotte zal er, naast een extra krachtsinspanning voor het oplossen van deze structurele files, ook aandacht moeten zijn voor de incidentele files. De minister onderkent dat. Die files ontstaan door wegwerkzaamheden en ongevallen en veroorzaken inmiddels al ongeveer 25% van alle files. Om dit soort files sneller te kunnen oplossen, moet er een uitgekende set van beheersmaatregelen komen, zoals voor file-arm wegbeheer (24 uur doorwerken) en de ontwikkeling van incidentmanagement. Daar is

natuurlijk ook meer geld voor nodig. Dat geeft de minister ook aan, overigens zonder te zeggen waar zij dat dan vandaan wil halen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vraag mij af of de heer Leers nu klaar is met zijn toelichting op het plan.

De heer **Leers** (CDA): Nog niet helemaal. Als u mij nog vijf zinnen laat zeggen, dan ben ik rond.

Vanuit de door mij geschetste benadering wil de CDA-fractie de fileproblematiek te lijf gaan. Voor verdere details verwijs ik naar ons plan. Straks kom ik nog op de financiële uitwerking. Ik weet niet of de heer Rosenmöller op dat punt een vraag heeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat het nu wel tijd is om een vraag te stellen. Vindt u dat wij nog steeds moeten vasthouden aan de doelstelling uit het structuurschema Verkeer en vervoer, dat de automobilititeit in 2010 ten opzichte van 1986 met niet meer dan 35% mag zijn gegroeid?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb net al gezegd dat wij een wat ander accent leggen. Wij kijken met name naar de economische betekenis van mobiliteit of de groei daarvan. Dan komen wij tot de conclusie dat je realistisch moet zijn en moet vaststellen dat substitutie, de verplaatsing van mobiliteit van de ene naar de andere vervoersvorm, niet realistisch is. Daarom komen wij met een plan dat verschillende sporen heeft, zoals ik net probeerde uit te leggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dat is dan wel politiek nieuws. Mag ik hieruit begrijpen dat de CDA-fractie afstand neemt...

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat heeft u mij niet horen zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, u zegt: ik kies een andere invalshoek.

De heer **Leers** (CDA): Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Een andere invalshoek kan niet anders worden verstaan dan dat u afziet van de in mijn ogen al veel te ruime doelstelling om de groei van

## Leers

de automobilititeit tot 35% te beperken vanwege het feit dat in uw optiek de vervanging of substitutie van auto door openbaar vervoer niet werkt. Met uw alternatief zal dat overigens helemaal niet werken.

De heer **Leers** (CDA): Nee. Ik heb proberen aan te geven dat ons plan is ingebed in precies die doelstelling om de mobiliteit verder terug te dringen, de substitutie te verbeteren en noem maar op. Maar ondanks dat alles is de praktijk wat harder dan de leer. Je kunt dan wel met de armen over elkaar staan kijken en zeggen dat dit zich vanzelf wel oplost, maar dat vinden wij niet realistisch. Dat brengt namelijk te grote economische consequenties met zich.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vraag het op een andere manier. Bent u met mij van mening dat uw plan, dat ook in verbale zin erg veel tekst nodig had en was gericht op uitbreiding van de weginfrastructuur, ook nieuwe automobilititeit aantrekt?

De heer **Leers** (CDA): Nee. Ik zal u proberen uit te leggen waarom dat niet het geval is. Ons plan heeft geen meter nieuwe infrastructuur meer dan al in de plannen is opgenomen. Het enige wat wij doen, is komen tot een versnelling. In het MIT en het SVV is een rits van projecten opgenomen die, als je dit op z'n beloop laat, in het jaar 2015 zullen zijn gerealiseerd. Wij vinden dat te lang duren. Dat is onacceptabel, want dan staat het verkeer stil. Met andere woorden: er komt geen meter infrastructuur bij; wij houden vast aan de doelstellingen die al zijn geformuleerd; wij proberen alleen een versnelling te krijgen in het aanleggen van een derde strook. Het doel daarvan is om een scheiding te kunnen maken tussen het woonwerkverkeer en het zakelijke verkeer. Hoe kunt u immers het zakelijke verkeer, de vrachtwagens die op dit moment op de wegen de boosdoener zijn, via een aparte doelgroepenstrook laten rijden als er maar twee rijstroken ter beschikking zijn?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als je twee stroken hebt, dan is de rechterbaan tegenwoordig al volledig door vrachtwagens bezet. Dat is al bijna een doelgroepenstrook. Ik kom er in mijn eigen termijn nog op terug. Ik wil het precies van u weten. Of u pleit voor nieuwe weg-

infrastructuur en stelt daarvoor financiering voor. Dit betekent dan dat wij de doelstelling met betrekking tot de automobilititeit, laat staan de milieudoelstellingen, van geen kant halen. Of al uw grote woorden in de richting van de minister, die in uw ogen toch een erg passieve houding heeft, zijn er feitelijk op gericht om het alternatief naar voren te brengen van: wij zitten ook met de handen naar voren, alleen wij lopen iets harder.

De heer **Leers** (CDA): Nee, u probeert hier een schijnprobleem te schetsen wat ik zo niet zie. Ik verwijt de minister dat er onvoldoende financiële middelen zijn. Op dit moment is er financieel ruimte zat. Men zegt zelfs dat er sprake is van onderuitputting. Wij weten echter met z'n allen dat die onderuitputting na het jaar 2000 omslaat in een groot geldtekort als wij alle genoemde projecten willen realiseren. Dat verwijt ik de minister. Ik zeg dan ook: laten wij alsjeblieft proberen te zoeken naar ruimte om die projecten waarmee u, ik en wij allen in de Kamer al hebben ingestemd, daadwerkelijk te kunnen realiseren. Wat ons betreft, gebeurt dat dan nog iets sneller dan in het tempo dat nu is voorzien.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik had het veel beter gevonden, als de CDA-fractie zich niet neergelegd had bij het feit dat wij die trendbreuk niet zouden realiseren, en als het de middelen had aangewend om die trendbreuk wel gerealiseerd te krijgen. Dan was de heer Leers meteen van dat aureool van die auto, die files en die asfaltpartij af. Dat zou veel beter zijn geweest dan een plan te presenteren, ook van tevoren in de publiciteit, dat op zijn minst de suggestie wekt dat de heer Leers van alle autobanen met twee keer twee rijstroken autobanen met twee keer drie rijstroken wil maken. Dat trekt autoverkeer aan. Dan halen wij de doelstellingen niet. Het is slecht voor het milieu. En de trendbreuk zal hier niet door gerealiseerd worden.

De heer **Leers** (CDA): En wat zeg ik dan tegen al die werknemers bij die bedrijven die u graag in Nederland wilt houden? Zij verwachten van de politiek dat wij bij die bedrijven brood op de plank houden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij spreken die werknemers allebei. Je kunt hen zeggen dat er, als het om infrastructuurbeleid gaat, geen sprake is van een en/en-beleid, maar dat je moet kiezen en dat je moet durven kiezen. Je moet dat ook durven uit te leggen. En dat kun je uitleggen. Het is niet een kwestie van Nederland tot het Jutland van Europa bombarderen. Het betekent dat je niet, zoals tussen Amsterdam en Utrecht, aan de weg kunt verbreden en het spoor kunt verbreden. Als het om personen- en goederenverkeer gaat, moet je echt een keer durven te kiezen. Ik denk dat de mensen dat verwachten in dit land.

De heer **Leers** (CDA): Doet u dat ook? Kiest u er dan voor om nu tegen de mensen te zeggen: geen economische groei meer? U en ik weten namelijk dat 1% economische groei 2% mobiliteitsgroei betekent; dat is een realiteit. Wij willen wel de lusten, maar niet de lasten. Wilt u dat dan zeggen tegen de mensen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Misschien mag ik hier nog kort op reageren, voorzitter. Wij zijn dus niet de partij die met een plaat voor haar kop alleen maar roept dat economische groei goed is. Er is onomstotelijk vast komen te staan dat economische groei een keerzijde heeft en dat wij selectief moeten zijn met groei. Wij moeten proberen om de vervuilende groei te beperken of te laten krimpen. Voor datgene wat duurzame ontwikkeling met zich brengt, moeten wij de ruimte maximaal benutten. En dat is ook een onderdeel van een moderne visie op transport- en mobiliteitsbeleid. En dan moet je inderdaad niet alleen maar over economische groei...

De **voorzitter**: Dit is geen interruptie meer, mijnheer Rosenmöller. Het is meer een voorschot op uw eerste termijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het was een antwoord, voorzitter. Dat is nu echter klaar.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u daar ook uw eerste termijn voor hebt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb het plan met

## Leers

interesse gelezen. De eerste vier voorstellen die het CDA doet, herken ik als voorstellen die ook in het MIT zijn opgenomen. De minister heeft hier nog bij brief op gereageerd, met name op de integrale visie op het vrachtvervoer. Wij komen hier nog op terug. Ik wil nu echter ook even over punt 5 spreken, de infrastructuur van de wegen. Gisteren hebben wij geprobeerd om hier een discussie over te krijgen, maar dat is niet gelukt.

De **voorzitter**: Wilt u nu uw interruptie plegen en niet een beschouwing houden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil nu mijn vraag stellen. In bijlage 6 bij de nota heeft de heer Leers negentien wegen genoemd die hij wil verbreden en die hij anders of extra wil aanleggen. Ook wil hij doelgroepenstroken aanleggen. De heer Leers zegt nu dat die doelgroepenstroken binnen de bestaande infrastructuur aangelegd moeten worden. Ik herken dit niet uit het CDA-plan. Ik begrijp zelfs dat de drie stroken die nodig zijn voor een doelgroepenstrook, aangelegd moeten worden, wil deze systematiek überhaupt gaan werken. Bovendien wil ik weten waarom de heer Leers gisteren bij de behandeling van het MIT niet heeft aangegeven welke projecten in de planning moeten worden opgenomen om zijn doelstelling te kunnen realiseren om de boel niet vast te laten lopen in het jaar 2015. Hij wil hiervoor 0,5 mld. per jaar reserveren. De heer Leers heeft gisteren geen enkele poging gedaan om zijn voorstel om te vormen naar beleid.

De heer **Leers** (CDA): Als ik mij niet vergis, gaat het MIT over de periode 1996-2000. Wij richten ons met name op projecten na het jaar 2000. Het lijkt mij dus logisch dat je daar een beleidskader voor schetst. U weet net zo goed als ik dat de investeringsimpuls die wij nu nog hebben, na het jaar 2000 afloopt. In feite komt mijn pleidooi erop neer om die investeringsimpuls na het jaar 2000 te verlengen.

In de bijlage bij het MIT zijn inderdaad mogelijkheden opgesomd. U moet echter ook lezen wat er boven die tabel staat. Daar staat: het voorgestelde versnellingsprogramma heeft betrekking op het in het MIT opgenomen bouwprogramma; dit

zou er als volgt kunnen uitzien... Ik zeg hiermee niet dat dit een wet van Meden en Perzen is. Ik begrijp heel goed dat je bij een dergelijk versnellingsplan heel pragmatisch te werk moet gaan. Ik ben dan ook blij dat u mij die gelegenheid geeft. Zou de minister kunnen beginnen met het verbreden van de viaducten die veel te smal zijn om de versnelling te realiseren? Wil zij wegen waar de pechstrook onvoldoende breed is, verbreden, opdat wij straks bij wegwerkzaamheden in ieder geval over twee volledige rijbanen kunnen blijven beschikken? Zo bouw je gaandeweg het hele plan uit en kom je uiteindelijk bij de doelstellingen, zoals die in het MIT staan verwoord. En dat is precies wat wij hier aangeven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Leers versnelt wel in de nota, maar niet in de praktijk. Dat is mijn kritiek. De heer Leers heeft geen enkel voorstel gedaan over waar de versnelling daadwerkelijk plaats moet vinden. Dat had hij gisteren kunnen doen. Dan had hij het voor een heel jaar kunnen plannen, maar dat heeft hij niet gedaan.

De heer **Leers** (CDA): Misschien praten wij volkomen langs elkaar heen, maar ik verwijs mevrouw Van 't Riet nog een keer naar pagina 96 van het MIT. Op die pagina staan enkele tabellen. Die tabellen geven de projecten aan die in de pijplijn zitten en waar wij de komende jaren aan gaan werken. Op die projecten doel ik! Mevrouw Van 't Riet is woordvoerder in de kwestie van het MIT geweest. Dan moet zij die projecten kennen. Daar doelen wij op! Dat zijn toch concrete projecten!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb zojuist al aan de heer Leers gevraagd wat hij in het openbaar vervoer gaat investeren. Als ik zijn redenering goed begrijp, dan zegt hij dat het gaat vastlopen, dat de substitutie in het openbaar vervoer niet zal plaatsvinden en dat de weginfrastructuur moet worden uitgebreid. In het SVV is dat beeld precies geschetst. Daarin wordt een groei tot 2010 met 72% aangegeven. Is die uitbreiding, geïsoleerd gepropageerd door de heer Leers, het antwoord op de fileproblematiek? De heer Leers schuift deze kwestie naar voren als het grootste probleem, maar ik denk dat zijn aanpak

alleen maar leidt tot meer files in plaats van tot minder.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb geprobeerd aan te geven dat dit plan met betrekking tot de infrastructuur één onderdeel is van meerdere sporen. Ik heb het ingebed in een verbetering van het openbaar vervoer, een verbetering en een betere benutting van de bestaande wegen, het zorgen voor een integraal plan voor goederenvervoer en het letten op milieu-aspecten. Dat is geen plan met oogkleppen. Het zet een extra lichtje bij de achterlandverbindingen. Over het openbaar vervoer heb ik gezegd dat wij onlangs in de Kamer een discussie hebben gehad over "Brokx/De Boer". Wij zijn voluit achter de plannen gaan staan om 2 mld. extra te investeren in de versnelling. De PvdA komt niet verder dan het bedrag dat de minister aangeeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Leers heeft daar geen dekking voor aangegeven, dus dat is nogal gemakkelijk. Mijn conclusie is dat de heer Leers met veel enthousiasme lichtjes plaatst bij de uitbreiding van de weginfrastructuur, maar slechts kleine lampjes opsteekt voor het openbaar vervoer. Mijn zorg is ± dat zou ook de zorg van de heer Leers moeten zijn ± dat de systematiek die de heer Leers hanteert en die de afgelopen twintig jaar is beproefd er uiteindelijk toe zal leiden dat wij alleen maar vast komen te zitten en dat wij dus niets opschieten.

De heer **Leers** (CDA): Mijn conclusie is dat de heer Van Gijzel net doet alsof het probleem van de infrastructuur er niet is, dat hij alleen maar lichtjes zet bij het openbaar vervoer en dat hij met zijn rug naar de andere elementen gaat staan, ook naar het probleem, waarmee duizenden Nederlanders elke dag worden geconfronteerd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Leers wil een breed plan presenteren, maar als ik kijk naar de projecten waar dat in neerslaat, dan mis ik de hele vaarwegensector. Is het hem bekend dat na volgend jaar de investeringen voor de vaarwegen aanmerkelijk dalen? Staat het CDA achter de omslag van weg naar water, die ook nodig is? Hoe denkt de heer Leers

## Leers

dat te realiseren? Waarom zit dat niet in dit plan?

De heer **Leers** (CDA): Namens de CDA-fractie heb ik zojuist kritiek geuit op het teruglopen van het enorme investeringsbedrag in de vaarwegen. Ik heb gezegd dat ons plan een lichtje bij het onderdeel zet. Het is logisch dat je dan niet over alle onderdelen praat. Ik kom dadelijk in mijn bijdrage echter nog terug op het vervoer over water.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Leers heeft er in zijn plan dus geen extra middelen voor over.

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben ervoor gekozen om met name deze problemen ten volle te bespreken. Ik kan wel weer alles gaan bespreken, maar dan gaat alles achter elkaar staan, zodat specifieke aandacht niet mogelijk is.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het CDA wil de kip met gouden eieren versneld verkopen. Mijn conclusie is dat het de heer Leers alleen maar gaat om meer asfalt in Nederland, met name in het achterland in de richting van de Randstad. De heer Leers geeft toe dat er in de Randstad problemen zijn. Betekent dit niet dat een nog grotere toevloed van verkeer richting de Randstad gaat, dat de Randstad nog meer een flessehals wordt en daar dus vol loopt? Meer asfalt heeft namelijk een aanzuigende werking in de richting van de flessehals. De heer Leers geeft echter geen oplossing voor de problematiek in de Randstad zelf.

De heer **Leers** (CDA): Ik herhaal dat ik geen pleidooi voer voor alleen maar meer asfalt. Ik pleit voor een versterking van de achterlandverbindingen. Wat ons betreft is dat dringend noodzakelijk. Daarnaast heb ik aangegeven dat het beleid binnen de stad moet worden gedifferentieerd, want daar kun je niet meer asfalt kwijt. Dat ben ik met de heer Poppe eens. Het misverstand over de aanzuigende werking is kennelijk heel hardnekkig. Wij willen juist dat het zakelijke verkeer die kans wordt geboden, dus niet het privé-, het consumptieve verkeer. Juist dat zakelijke verkeer bieden wij een doelgroepenstrook aan, waarmee betere doorstroming kan worden geboden. Dat heeft niets te maken met aanzuigende werking.

De heer **Poppe** (SP): Nu wordt het mij volstrekt onduidelijk, want om dat probleem tegen te gaan bestaat er al een zakelijke strook, zoals de heer Rosenmüller heeft aangegeven.

De heer **Leers** (CDA): Welke dan?

De heer **Poppe** (SP): Gewoon, de rechterbaan.

De heer **Leers** (CDA): Waar is die dan?

De heer **Poppe** (SP): De meest rechtse rijstrook; daar rijden alleen nog vrachtwagens op. Dat probleem is er dus niet. Veel ander zakelijk verkeer bestaat uit personenauto's. Als je daar nog een baan voor vrijmaakt, sjeest dat verkeer makkelijker naar de Randstad en loopt daar vast. Daar had mijn vraag betrekking op. U noemt het betere verbindingen met het achterland, maar goed bezien gaat het alleen maar om meer asfalt. Of zie ik dat nu verkeerd?

De heer **Leers** (CDA): Ja, dat ziet u verkeerd.

De heer **Poppe** (SP): Dan moet u eens uitleggen wat het meerdere is.

De **voorzitter**: De heer Leers vervolgt zijn betoog.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb beloofd in te gaan op de financiering. Uit het MIT 1996-2000 blijkt dat het planstudieprogramma voor het hoofdwegennet na het jaar 2000 zeer omvangrijk is. Ik heb daar zojuist al op gewezen. Volledige uitvoering van het programma zal 15 mld. kosten; dat hebben wij laten uitzoeken. Voor projecten op achterlandverbindingen is 8 mld. nodig en voor de niet-achterlandverbindingen waarvoor het tracé besluit al is genomen, 3,5 mld. Bij elkaar is dat dus 11,5 mld. Uitgaande van de in het MIT genoemde kosten en de beschikbare middelen zal het vijftien jaar duren om dat pakket te realiseren. Nogmaals, het gaat om het pakket dat, naar ik meen, op pagina 96 is genoemd.

Daarnaast moeten wij er serieus rekening mee houden dat de projecten door hogere eisen die wij allemaal stellen aan infrastructuur, aanzienlijk duurder worden. Het gaat daarbij ook om eisen zoals inpassing

in het landschap, compensatie van natuur en ondergronds bouwen, waar terecht veel aandacht voor bestaat. Daarom moet er meer geld komen.

Mijn fractie heeft het ministerie verzocht om na te gaan of de versnelling van het programma, die is opgenomen en waar ik op gewezen heb, mogelijk is, zodat wij niet in de fuik van de onderuitputting terechtkomen; dat zou immers een terecht bezwaar zijn. Volgens het ministerie zijn vele planstudieprogramma's tussen 1998 en 2000 procedureel afgerond en kan dan de voorbereiding van de uitvoering starten. Volgens het ministerie zou er zelfs voor 6,8 mld. kunnen worden versneld, en dat is natuurlijk alleen mogelijk als er veel extra geld beschikbaar komt. Bovendien legt een dergelijke versnelling wel een heel erg zware claim op zowel het ministerie als de uitvoerende wegenbouwinstaties. Dat lukt dus niet.

Realistischer lijkt het ons daarom om uit te gaan van verhoging van het bouwtempo ten bedrage van circa 1 mld. dit jaar naar 1,5 mld. per jaar in de toekomst. Dat zou dus neerkomen op een behoefte aan extra financiële middelen van 0,5 mld. per jaar over een periode van tien jaar. Dan heb je dus 5 mld. nodig. De realisatie van het in het MIT opgenomen bouwprogramma kan met die 5 mld. worden versneld van het jaar 2015 naar het jaar 2010.

Ik zei het al: dit vereist dat er meer geld in de pot wordt gelegd. Wat betreft de financiële dekking van het versnellingsplan gaat de CDA-fractie er in de allereerste plaats van uit, dat de minister en, naar ik hoop, de Kamer onze gedachte steunen dat het hierbij gaat om infrastructuur van nationaal belang. Juist voor de financiering van dergelijke projecten is het FES in het leven geroepen, en om dit fonds met extra middelen te voeden, bepleiten wij de storting van de opbrengst uit extra verkoop van de KPN-aandelen. Natuurlijk ben je er daarmee nog niet; dat realiseer ik mij heel goed, dus zul je met alle creativiteit moeten nadenken om meer geld voor de infrastructuur vrij te maken. De CDA-fractie heeft hiervoor een concrete suggestie gedaan, namelijk om Schiphol te privatiseren. Ik wijs nog eens op de motie-Van Rooy, die is ingediend bij de behandeling van de PKB ter zake. Ook andere privatiseringen achten

## Leers

wij denkbaar, en dat alles onder de noemer: kapitaal voor kapitaal.

Voorzitter! Al met al achten wij het noodzakelijk, het FES in de komende jaren te voeden met een extra storting van 5 mld. Die storting moet dan ook exclusief worden gebruikt voor de verlenging van de huidige investeringsimpuls naar het jaar 2000, en daarmee zou het bouwprogramma dus naar 2010 kunnen worden teruggebracht.

Voorzitter! Ik zeg nog eens heel nadrukkelijk dat ons pleidooi niet kan worden afgedaan als een pleidooi voor meer asfalt alleen. Ik heb al gezegd dat het ingebed is in een bredere aanpak. Bovendien is de aanleg van weginfrastructuur die wij op het oog hebben, al opgenomen in het SVV en het MIT, waar de meeste partijen in de Kamer al voor hebben getekend. Er is dus niets nieuws onder de zon. Realisme rond de vollopende achterlandverbindingen dwingt ons alleen tot versnelling van dit programma, zodat naar onze mening extra middelen moeten worden vrijgemaakt.

In de politiek is het noodzakelijk om rekening te houden met het haalbare; in de maatschappij is het vaak juist andersom. Het noodzakelijke zal daar vaak haalbaar gemaakt moeten worden. De oplossing van het fileprobleem behoort onzes inziens tot die categorie en daarom zou brede steun voor ons plan in de rede liggen.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben blij dat de heer Leers zelf constateert dat zijn plan weinig voorstelt, behalve dan dat er door de achterlandverbindingen meer asfalt komt, want de rest was er al.

De heer **Leers** (CDA): Waar fulmineert de heer Poppe tegen, als hij toch van mening is dat het plan niets voorstelt?

De heer **Poppe** (SP): Ik constateer met blijdschap dat de heer Leers zelf vaststelt dat zijn plan niets voorstelt.

De heer **Leers** (CDA): De heer Poppe komt met de mededeling dat dit plan asociaal is doordat er meer asfalt komt, maar als het toch niets voorstelt, kan de heer Poppe rustig blijven zitten.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het woord "asociaal" niet gebruikt. Ik heb geconstateerd dat er meer asfalt

komt en dat heeft de heer Leers bevestigd. Wat er voorts in het plan staat, stelt niet veel voor, want het was er al.

De heer **Leers** (CDA): Ik probeer duidelijk samen te vatten wat naar onze mening versnelling inhoudt van datgene wat wij al besloten hebben.

Zoals ik al heb gezegd, bestaat er kamerbreed behoefte aan een integrale nota over het goederenvervoer inclusief een visie op het flankerend beleid. Dit betreft de uitvoering van de motie-Roosen-van Pelt. Wat mogen wij op dit punt van de minister verwachten? Hoe denkt zij met name het intermodaal vervoer te stimuleren? Zou het niet voor de hand liggen om net als in Duitsland gecombineerd vervoer vrij te stellen van extra lasten, zoals de heer Wisman voorstelt.

Daarnaast bepleiten wij:  
1. een krachtig beleid in EU-verband gericht op toepassing van flankerend beleid, waarbij ook vooral een vergroting van de prijstransparantie ontstaat en afstemming plaatsvindt van het rijtijdenbesluit en de vakbekwaamheidseisen;  
2. een verbetering van de bereikbaarheid van de economische centra door de ontwikkeling van transferia;  
3. de opschorting van het besluit om de uitzendmarkt in het beroepsgoederenvervoer ook open te stellen voor commerciële uitzendbureaus.

Dit laatste is een belangrijk punt voor mijn fractie. Ik wijs met name op de problemen bij de stichting Gemeenschappelijke personeelsdienst wegvervoer (GPDW). De uitzendbevoegdheid en daardoor de sociale doelstelling van de GPDW komen zwaar onder druk te staan. De minister loopt met haar bedoeling om de uitzendbevoegdheid te verbreden vooruit op de discussie over de nota over flexibiliteit van de arbeid waarover de ministerraad en de Kamer nog moeten beslissen. Ik overweeg om daarover in tweede instantie een motie in te dienen.

Dan kom ik toe aan de milieu-problematiek. Ik heb daar al wat over gezegd. Wij verwachten veel van aanpak aan de bron. Daarnaast vragen wij de minister de mogelijkheden te onderzoeken van een integrale vervanging van diesel door LPG bij stadsbussen. Ik verwijs naar de vorige week in Tilburg gepresenteerde "Bus van de toekomst". Er is op dit terrein ontzettend veel mogelijk. Zou de ontwikkeling van

een stimuleringsregeling om versneld alle personenauto's zonder katalysator uit de markt te halen niet voor de hand liggen? De financiering daarvan kan worden gevonden in de indicering van de accijns. Ten slotte vraag ik de minister om een reactie op het invoeren van een milieucontrole als onderdeel van de APK.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Leers is dus van mening dat de lasten gewoon moeten worden verhoogd en dat die gelden niet moeten worden gebruikt voor lastenverlichting?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb niet begrepen dat de minister die volledig aan iedereen zal teruggeven. Bij de motorrijtuigenbelasting zitten wij dadelijk al onder het minimum.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Leers weet dat wij een uitgavenkader hebben afgesproken. Als er meer belastingcenten bij de ene post binnenkomen, dan zullen er minder belastingcenten moeten binnenkomen op een andere post, welke post dat dan ook is.

De heer **Leers** (CDA): Dan krijgen wij opnieuw een discussie over de variabilisatie. Daar ben ik het volstrekt mee eens, maar wij zitten op een gegeven moment op het Europese minimum en dan zal de minister iets moeten doen met de extra gelden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar zit ik dan aan het Europese minimum?

De heer **Leers** (CDA): Dat is wellicht het geval met de motorrijtuigenbelasting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is op dit moment dus nog nergens het geval.

De heer **Leers** (CDA): Neen, maar de minister komt er wel bij in de buurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan zal het toch in een fiscaal systeem moeten worden gezocht en niet in een subsidie.

De heer **Leers** (CDA): Ik geef de minister een suggestie van een dekking. Het gaat mij op dit moment veel meer om het idee dan om het vinden van een dekking. Het gaat er



## Leers

mij om, een stimuleringsregeling te ontwikkelen waarin auto's zonder katalysator versneld van de markt kunnen worden gehaald. Als de minister zegt dat dit niet kan, dan krijgen wij daar in tweede instantie nog wel een discussie over.

Voorzitter! Ditzelfde geldt voor invoering een milieucontrole als onderdeel van de APK. Wij kunnen een voorbeeld nemen aan Duitsland waar men controleert op emissie, brandstofefficiency en lawaai.

Ik zeg tegen de heer Van den Berg dat wij onze grote zorgen maken over de ontwikkelingen bij de binnenvaart en niet alleen over de schipperswelzijnzorg. De overheveling van de subsidieering van Sociale Zaken naar Verkeer en Waterstaat is gepaard gegaan met een korting van bijna 2 mln. Dit komt neer op een bezuiniging van 42% voor 1996 en 56% voor 1997. Als dit beleid wordt, zal deze sociaal belangrijke infrastructuur onherstelbare schade leiden. De betrokken organisaties zijn bereid diep te snijden en meer met vrijwilligers te werken. Een dergelijk bezuinigingsbedrag achten wij onaanvaardbaar. Daarom hebben wij een amendement ingediend dat ertoe strekt de desbetreffende in staat te stellen een rompstructuur overeind te houden. Wij menen dat een redelijke dekking gevonden kan worden in de post "onvoorzien". Ik zie dat de minister lacht, maar ik zeg haar dat de suggestie om die post te gebruiken van het ministerie afkomstig is.

Voorzitter! Daarnaast vragen wij aandacht voor een betere afstemming van het beleid ten aanzien van de binnenvaart op alle drie betrokken overheidsniveaus. Ligt het niet voor de hand om een eerste tactisch pakket voor de binnenvaart te ontwikkelen? Ik vraag de minister een toelichting op de krimp met maar liefst 33% bij de directie Oost-Nederland. Kan de minister ook ingaan op de ontwikkeling subsidie-regeling toepassing telematica?

Voorzitter! Dan kom ik bij de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: U heeft nog slechts acht minuten spreektijd voor uw tweede termijn.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik houd daar rekening mee.

Terecht spreekt de minister haar grote bezorgdheid uit over de toename van het aantal verkeers-

slachtoffers. Het zou wenselijk zijn om hier op korte termijn apart met de Kamer over te spreken om te vernemen welke maatregelen de minister voorstelt. Mijn vraag is dan ook: wanneer krijgt de Kamer de toegezegde beleidsnotitie verkeersveiligheid? In dit kader wil ik toch alvast opgemerkt hebben, dat wij grote vraagtekens zetten bij de bezuinigingen op de particuliere organisaties, juist nu extra inspanningen gewenst zijn. Er bestaat namelijk grote onduidelijkheid over artikel 02.61.02 op pagina 169. Kan de minister een nadere toelichting geven op dat artikel?

Voorzitter! De politie blijkt niet te beschikken over voldoende mankracht om effectief te controleren op met name de 50 km- en de 80 km-wegen, terwijl daar toch bijna 90% van de ongevallen plaatsvindt. Hoe kijkt de minister aan tegen decentralisatie van de controle naar de regio, inclusief terugvloeiing van de opbrengsten? Zou je daarmee die controles kunnen intensiveren?

Ten slotte willen wij de minister wat de verkeersveiligheid betreft op het hart drukken om niet de groep ouderen te treffen in haar strijd tegen misbruik van de snorfiets. Zij trekt daar terecht tegen ten strijde, maar ik wijs erop dat juist de ouderen vaak afhankelijk van dit vervoermiddel zijn voor het onderhouden van hun sociale contacten. Wij zijn tegen een helmplicht of een verplicht certificaat. Misbruik is ook tegen te gaan door hard te straffen, desnoods met inbeslagname en vernietiging van het opgevoerde voertuig.

Voorzitter! Wanneer komt de minister met het plan van aanpak verdroging provincies? Ik wijs er nog eens op dat mijn fractie ook wat de Grensmaas en de zandmaas betreft snelle procedures bepleit. Hoe gaat de minister om met de vervuilde gronden? Vervolgens heb ik nog een vraag over de kustsuppleties. Ik heb begrepen dat daar 50 mln. tot 100 mln. meer voor nodig is. Misschien ben ik verkeerd geïnformeerd, maar als dat niet het geval is, wil ik graag weten hoe dat gefinancierd moet worden.

Tot slot kom ik bij de besluitvormingsprocedure. Iedereen vindt dat de procedures veel te lang zijn. Ik pleit voor een snelle invoering van een wet voor grote projecten. Hierbij staat de vraag centraal hoe wij af kunnen komen van een aanpak

waarin of bestuurlijke krachtpatserij of politiek opportunistie centraal staat. Waarom wil de regering niet luisteren naar het advies van de WRR? Het CDA is voorstander van een evaluatie van de PKB door de Rekenkamer. Ook op dit punt krijg ik graag een reactie van de minister.

Voorzitter! Ik ga afsluiten. Ik overweeg nog straks, afhankelijk van de reactie van de minister, een amendement op de begroting en het Infrastructuurfonds in te dienen om de dekking van artikel 03.18.01 weer ongedaan te maken. Mijn fractie is uitdrukkelijk niet tegen de intentie van dat artikel, waarin gezocht wordt naar alternatieven voor de reductie van het solistisch autogebruik. Het gaat ons echter om het principe. Deze maatregelen kunnen niet gedekt worden uit het Infrastructuurfonds. Graag krijg ik een reactie op dit punt van de minister.

Ten slotte merk ik nog op dat wij overwegen om een amendement in te dienen om de bezuinigingstaakstelling stads- en streekvervoer met 25 mln. te verlagen. Die bezuinigingsstaakstelling dient naar onze opvatting in relatie te staan tot de investeringsimpuls, waar ik eerder op wees, in het plan-De Boer. Die impuls is op dit moment niet alleen ontijdig, maar ook minder in omvang dan het plan-De Boer aangeeft. Ook hierop krijg ik graag een reactie van de minister.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Wij schrijven 1995. In Europees verband worden de brandstoffen verhoogd om het milieu te dienen. Door de spitstoeslag en de tolheffing zoeken mensen werk dichterbij huis. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is aanzienlijk teruggebracht. Het doelgroepenbeleid op de rijkswegen heeft voor een groot aantal routes tot een bevredigende situatie geleid. Door het communicatieplan maken veel burgers selectiever gebruik van de auto. Dat is met name in het woon-werkverkeer goed merkbaar. Het is 1995.

Het beeld dat ik zojuist beschreef, geeft slechts een klein deel van de werkelijkheid te zien, zoals zij er volgens het in 1990 vastgestelde structuurschema Verkeer en vervoer in 1995, dit jaar dus, uit had moeten zien: een mooi beeld; een geslaagd mobiliteitsbeleid. Hoe anders is de

## Van Gijssel

harde werkelijkheid. Het aandeel van het openbaar vervoer en de mobiliteit daalt en die van de auto stijgt. De bereikbaarheid van de steden wordt alleen maar minder en het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is zelfs sterker gegroeid dan het aantal auto's. Vele maatregelen zoals in het SVV bedacht, zijn vastgelopen, uitgesteld of niet eens ter hand genomen. Toch wil de minister ons doen geloven dat de huidige ontwikkeling nog steeds in lijn is met de doelstelling van het SVV. "De groei van de mobiliteit is sinds 1986 slechts met 16% gestegen", zo schrijft zij in de begroting. Gelet op de SVV-doelstellingen had er zelfs een groei mogen zijn tot even boven de 20%.

Nog iets meer groeien? Dat kan toch echt niet kloppen. Het dagelijkse beeld bewijst namelijk het tegendeel. Ik heb dus even het CBS geraadpleegd. Dit bureau zegt daarover het volgende: Met de maatregelen uit het SVV en het NMP probeert men de verwachte groei van 72% in de komende 25 jaar ± gerekend vanaf 1986, dus in 2010 ± te beperken tot 35%. Deze toeneming is echter al in 1993 bereikt. Het CBS gaat verder: In 1994 was het percentage al opgelopen tot 139%.

De ontwikkeling nog steeds in lijn met de doelstellingen van het SVV? De passagier die 's ochtends in de overvolle en te late trein stapt zal evenals zijn collega die elke dag bij terugkeer in de steeds langer wordende file zit, rare gedachten over het SVV krijgen, ten onrechte overigens. Het SVV is een van de best uitgewerkte beleidsdocumenten op het gebied van verkeer en vervoer ter wereld. Zo liet onlangs de hoogste man van de verkeersafdeling van het Amerikaanse departement van transport, de heer Sheldon Strickland weten. Toen president Clinton hem vroeg wat wereldwijd de belangrijkste beleidsdocumenten zijn op het gebied van integraal verkeers- en vervoersbeleid, had hij de president een korte lijst voorgesteld waarbij één document er qua uitwerking ver boven uitsprong, het Nederlandse structuurschema Verkeer en vervoer. Waar een klein land groot in kan zijn!

De waardering voor het SVV is er nog steeds, maar deze staat in schril contrast...

De heer **Poppe** (SP): U wilt toch zeker niet dat die Amerikanen in

Nederland komen kijken hoe het er in de werkelijkheid uitziet? U omschrijft duidelijk dat alles vastloopt en dat de doelstellingen van het SVV niet gehaald worden en u doet daar een beetje verbaasd over. Is het voor u ook duidelijk waarom dit gebeurt? Ik heb het dan over de economische ontwikkelingen, de mainports, Nederland transportland voor half Europa. U hoeft niet verbaasd te zijn dat het hele boeltje rondom de Randstad vast komt te zitten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb er al iets over gezegd. Volgens mij zijn belangrijke maatregelen die voorzien waren in het SVV niet ter hand genomen, uitgesteld of vastgelopen. Als je het optelsommetje maakt, krijg je precies het beeld dat we nu hebben.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Dat is een interessante mededeling. Mag ik de heer Van Gijssel vragen nader te specificeren wat er niet uitgevoerd of op termijn gesteld is en waar de minister te kort is geschoten?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is niet alleen deze minister; het is ook de vorige minister geweest. U en ook ik hebben daar zelf bijgezet. Het is niet zozeer mijn bedoeling om daar verwijtend over te spreken maar meer om het te constateren.

Als wij met elkaar constateren dat wij er niet in geslaagd zijn ± en in uw plannen doet u daar vervolgens ook helemaal niets aan ± om in het stadsgewestelijk vervoer grote sprongen voorwaarts te maken, dan moeten wij ons er niet over verbazen dat de bereikbaarheid van de grote steden ernstig te lijden heeft. Je kunt in dat opzicht een aantal maatregelen op een rijtje zetten. Ik noem het parkeerbeleid. Ik heb hier wel eens voorgesteld om parkeren op eigen terrein aan banden te leggen. Dat stond in het SVV. U was daarvoor, mijnheer Leers. Maar vervolgens, toen puntje bij paaltje kwam, liet u het afweten. Dat gebeurt vaak. In de vorige periode waren het CDA en VVD. Nu is het vaak het CDA, met soms een andere partij. Hierdoor komen maatregelen uit het SVV die eerder geaccordeerd waren, niet tot uitvoering.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb tot nu toe alleen het parkeren op eigen terrein gehoord. Hebt u misschien

nog een paar voorbeelden, los van het effect dat minder parkeren op eigen terrein op de doorstroming zou hebben. Ik ben daar benieuwd naar.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik gaf u als voorbeeld het parkeren op eigen terrein. Ik geef u verder als voorbeeld de investeringen in het openbaar vervoer, het prijsbeleid, het tarievenbeleid en de afbouw van de exploitatie in het openbaar vervoer. Het zijn tal van maatregelen. U deed een appel op mij om u uit te laten spreken en ik doe dat nu op u. Ik kom straks tot een analyse waarin ik uitspreek dat kortetermijnmaatregelen vaak in strijd zijn met de lange-termijndoelstellingen.

Voorzitter! De waardering die er nog steeds voor het SVV is, staat in een schril contrast met wat er daadwerkelijk gerealiseerd wordt of kan worden. Wat in 1990 nog geacht werd haalbaar te zijn in 1995, is nu doorgeschoven tot na de eeuwwisseling, ofwel: vijf jaar SVV-beleid heeft een achterstand van zes jaar opgebouwd. De meest betrokkenen hebben nog weinig fiducia in de uitvoering van het mooie plan. Of je nu met vertegenwoordigers uit de transport- of de OV-wereld spreekt, met mensen van de ANWB, Rover of de Voetgangersvereniging, met gemeentebestuurders of ambtenaren; het geloof in de uitvoering gaat vaak niet veel verder dan het papier waarop het SVV gedrukt is. Dat is op zichzelf een ernstig signaal. De Nederlandse Spoorwegen gaan er bij hun prognose voor de zekerheid maar van uit dat het flankerend beleid volledig achterwege zal blijven. De heer Nyqvist, verantwoordelijk voor het maximaliseren van het aantal reizigers in het streekvervoer, vertelde de Kamer onlangs zeer trots te zijn dat de VSN erin was geslaagd, het eigen vermogen tot 600 mln. uit te bouwen, onder een gelijktijdige krimp van 6% van de reizigerskilometers in de periode tussen 1992 en 1995. Je vraagt je wel eens af waartoe sommige mensen op aarde zijn!

Na vijf jaar SVV-beleid is niet meer goed uit te leggen dat er gewerkt wordt aan een dubbele doelstelling voor het openbaar vervoer, namelijk ingrijpende verbeteringen in de kostenstructuur enerzijds en forse uitbreidingen anderzijds. De eerste doelstelling heeft de Staat al honderden miljoenen opgeleverd, maar van de tweede doelstelling is,

## Van Gijzel

ondanks kamerbrede druk, maar bar weinig terechtgekomen.

Ik ben het in dat opzicht ook met de heer Nouwen, hoofd-directeur van de ANWB, eens dat het onbegrijpelijk is dat het kabinet zich ten doel stelt meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, onder gelijktijdige, steeds verder toenemende bezuinigingen op de exploitatie van stads- en streekvervoer. Veel kortetermijnmaatregelen werken precies tegenovergesteld aan de langetermijndoelstellingen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U haalt de opmerking van de heer Nouwen aan. Bent u ervoor in om een wijziging aan te brengen in de bezuiniging op de exploitatie van stads- en streekvervoer van 75 mln. in 1996? In de discussie zijn wij het vaak eens, maar bij concrete wijzigingen lopen onze meningen weer uiteen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U was niet bij de behandeling van de nota aanwezig, dus u kon het niet met mij eens zijn. Ik heb aangekondigd dat ik bij deze begrotingsbehandeling met wijzigingsvoorstellen zal komen ten aanzien van de bezuiniging op de exploitatie die voortvloeit uit de voorstellen van de commissie-De Boer. Het gaat overigens niet om 75 mln., maar om 50 mln.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over het specifieke bedrag moeten wij nu niet debatteren. Ik heb het verslag gelezen. Mijn fractie was in dat overleg vertegenwoordigd door Marijke Vos. Komt u met voorstellen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

Voorzitter! Veel kortetermijnmaatregelen werken precies tegenovergesteld aan de langetermijndoelstellingen. Ik denk daarbij aan de exploitatie-afbouw voor het openbaar vervoer of de benuttingsmaatregel op de weg. De ene levert minder lucht voor het openbaar vervoer en de ander bracht wat meer adem op de weg. Er tekent zich hierdoor en door de politieke verhouding in ons land, zo langzamerhand een verlamme impasse af. Sommige partijen, en niet de minste, stellen dat ingrijpende maatregelen met betrekking tot de mobiliteit eerst pas dan te realiseren zijn wanneer het openbaar vervoer als volwaardig alternatief is ontwikkeld. Zolang dat niet het geval

is, dient de groei van de automobilititeit niet te veel door allerlei overheidsmaatregelen geremd te worden. Het gevolg is dat de fileproblematiek slechts toeneemt en daarmee de druk op het toch weer tot stand brengen van forse wegwitbreidingen.

De CDA-fractie kwam de afgelopen dagen in het nieuws met een plan dat precies langs die lijn is uitgewerkt. Veel van ons staatsbezit zou verkocht moeten worden om nieuwe wegen aan te leggen en om bestaande wegen te verbreden. Bij al die miljarden is in het CDA-plan niet één cent uitgetrokken om ook maar iets tot stand te brengen van het door de heer Reitsma in de eigen partijpers gepropageerde volwaardige openbaar-vervoersalternatief. Het is juist die insteek die mij politiek wel eens wanhopig maakt. Zien wij dan niet dat doorgaan op de huidige weg ons totale mobiliteitssysteem tot stilstand zal brengen?

De minister schrijft in haar begroting dat na 2000 het weg-systeem rond de steden de grenzen van zijn capaciteit langzamerhand heeft bereikt. Er zijn dan geen mogelijkheden meer om door middel van uitbreiding van wegcapaciteit de problemen op te lossen. In dat opzicht spelen wij in ons land met vuur. Met meer dan 15 miljoen mensen zijn wij, meer dan wij waarschijnlijk vaak beseffen, afhankelijk van zeer hoogwaardige logistieke en distributiesystemen. Enorme transportnetwerken maken het mogelijk dat wij in onze dagelijkse behoefte kunnen voorzien, dat schrappen en rekken gevuld worden en dat fabrieken de nodige grondstoffen toegeleverd krijgen. Het draaiende houden van een land met 15 miljoen inwoners, op z'n klein stukje grond, vraagt dagelijks een uiterste inspanning. Men kan en men mag er niet van uitgaan dat zonder meer de individuele vervoerder een oplossing weet te vinden, waar wij gezamenlijk verzaken.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel schetst een beeld van activiteiten alsof dat voor heel Nederland geldt. Hij weet toch dat er elders in het land nog wel wat ruimte is voor economische activiteiten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil nog een cijfer geven. In de Randstad is het probleem het grootst. Er

wonen daar overigens veel mensen. Dat kun je niet zomaar veronachtzamen. Ook daar zal voedsel op de plank moeten komen. Als je het boekje van het Centraal bureau voor de statistiek erbij neemt ± daar ging overigens het SVV ook van uit ± dan moet je constateren dat de groei van de automobilititeit in Oost-Nederland verreweg het grootst is en dat dan niet zo'n klein beetje. Sinds 1986 is die met 50% toegenomen. Ook daar zal men vroeg of laat tegen grenzen aanlopen.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel weet dat het openbaar vervoer juist in die delen van het land nu niet bepaald het meest fijnmazige is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Precies. Het vraagt aan ons om veel meer aandacht te besteden aan de uitwerking van de alternatieven van de automobilititeit. Ik zeg dat niet om de auto te plagen of omdat ik mensen hun auto niet gun. Ik geef ze veel vrijheid. Het ongebreideld gebruik maken van die vrijheid betekent echter dat die vrijheid er niet meer is. Je rijdt jezelf gewoon vast. Dat is nog niet zo erg als je naar een tennisbaan rijdt. Als je echter aan de vitale functies van onze samenleving komt, en dat doe je op deze manier, dan wordt het ernstig in de totale systematiek van hoe wij samenleven.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel mijn vraag niet voor niks. Met uitbreiding van Schiphol, Rotterdam en met het rondzeulen van containers door Nederland, zeg maar "Nederland transportband", komen wij er niet. Het beleid van dit kabinet bevordert dit. De heer Van Gijzel was ook voor de uitbreiding van Schiphol. Dat levert deze problemen op.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien ben ik niet helemaal duidelijk geweest. Ik zeg net dat ondanks het feit dat in de Randstad dit soort uitbreidingen plaatsvindt, de groei van de automobilititeit in Oost-Nederland het grootst is. Men kan zich voorstellen dat men zich alleen richt op de Randstad. Uiteindelijk zal dit probleem zich over heel Nederland afspelen, bij alle grote steden. Ik heb het dus niet over de bereikbaarheid van het platteland, maar die van het stedelijk gebied.

Elke doorkijk na het jaar 2010 leert ons dat de belangrijke bevolkings-

## Van Gijssel

concentratie in ons land letterlijk en figuurlijk niet langer gevoed kan worden, wanneer het economische, het woon-werk- en het sociaal-recreatieve autoverkeer zich op gelijke wijze blijven ontwikkelen als in de afgelopen jaren. Wij spelen in dat opzicht met vuur, ook omdat de belangrijkste transportassen over de weg in ons land vrijwel geheel in het bezit genomen zijn, en dat voor een afzienbare periode zullen blijven, door het individueel personenvervoer. Het is niet voor niks dat EVO, Transport en Logistiek Nederland en nu ook het CDA, in navolging van eerder GroenLinks, D66, klein rechts en de Partij van de Arbeid, pleiten voor doelgroepenstroken, onder andere op achterlandverbindingen. Dat maakt mij weer iets minder wanhopig.

Het mobiliteitsbeleid werd en wordt gekenmerkt door veel gehannes en gedoe dat met mobiliteit als zodanig niks van doen heeft. De afgelopen vijf jaar is het overgrote deel van de energie opgegaan aan discussies over wie waar verantwoordelijk voor moet of zou willen zijn, over vervoerregio's en dan toch weer niet, over provincies en dan toch weer samen met gemeenten, over akkoorden en convenanten die vervolgens weer niet akkoord waren, over ambtelijk en politiek geharrewar en kinnesse over wiens schuld het was dat er geen projecten van de grond kwamen, over concurrentie en marktwerking, over interne reorganisatie, over afslanking, uitbesteding en aanbesteding. Het huidige mobiliteitsbeleid lijkt zo langzamerhand het karakter te krijgen van het verplaatsen van dekstoelen op de Titanic.

Voorzitter! Is er in dat opzicht nog hoop? Dat hangt ervan af. Wij zouden al een heel eind zijn als wij tot het jaar 2000 de uitvoering ter hand zouden kunnen nemen van hetgeen waarmee de Kamer reeds in 1991 heeft ingestemd: de pakketten 92 en 95 uit het structuurschema Verkeer en vervoer. De belangrijkste voorwaarde is dat de politiek er zelf geloof in heeft. Het SVV dient gereactiveerd te worden. De eerstverantwoordelijke voor dat proces is de minister van Verkeer en Waterstaat. Soms heb ik het gevoel dat zij precies doet wat in probleemgezinnen ook wel gewoon is, namelijk er niet over praten wanneer er moeilijkheden zijn. Dan lijkt het

net alsof het probleem niet bestaat. De heer Nouwen stelt het als volgt. "Ik vraag mij af of mevrouw Jorritsma meer ruimte krijgt dan haar voorgangster om knelpunten op te lossen. Zij slaagt er althans niet in het gevoel bij de burgers weg te nemen dat het verkeer en vervoer steeds verder vastloopt." In het interview van afgelopen zaterdag stelt zij daar zelf over: "Grote problemen kun je alleen maar oplossen als je de relativiteit ervan inziet." Vervolgens maakt zij van haar dienstauto een groot probleem. Voor een kleine ton die beschikbaar is, word je gedwongen een onaantrekkelijke auto te kopen. Goedkoop is duurkoop, en dat soort onzin. Na Van Kooten en De Bie, volgens mij de beste grap, en de humor, waar de minister zo om vroeg, is dit hoofdstuk wat mij betreft gesloten.

De heer **Leers** (CDA): Ik wil naar meer belangrijke zaken gaan. De heer Van Gijssel sprak zoëven over de reactivering van het MIT. Hij wijst erop dat er te weinig gebeurt en dat er te weinig projecten zijn. Er moet gereactiveerd worden en dan is het fileprobleem opgelost. Dat is zijn boodschap.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als je kijkt naar allerlei maatregelen bij bedrijven ter zake van het vervoersmanagement, het fietsbeleid, maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid en het openbaar vervoer, dan zie je ± of de heer Leers ziet het niet, maar dat zou mij verbazen ± dat het niet van de grond komt. De eerste zin in het betoog van de heer Leers was: Het loopt vast op de weg en bij het openbaar vervoer. Desalniettemin wil hij mij doen geloven, dat het SVV wordt uitgevoerd.

De heer **Leers** (CDA): Nee. De heer Van Gijssel suggereert dat als wij het MIT uitvoeren voor de korte periode...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik wil niet dezelfde fout maken die u gisteren maakte. Ik spreek over de begroting, als ik het over de begroting heb, ik spreek over het MIT, wanneer ik het over het MIT heb. Bij het MIT gaat het over concrete projecten. Daarover heeft collega Van Heemst gisteren zeer waardevolle opmerkingen gemaakt,

die u ter harte kunt nemen. Het gaat thans meer over het algemene mobiliteitsbeleid. In dat opzicht zeg ik dat het in een aantal opzichten niet goed loopt. U zegt dat in wezen ook. Uw oplossing is het op de oude voet verder gaan. Wij weten dan zeker dat het vastloopt. Mijn oplossing is, dat wij er ons niet bij neerleggen. Datgene wat wij in 1990 te zamen hebben afgesproken moeten wij ook met de steun van het CDA tot uitvoering brengen.

De heer **Leers** (CDA): U hebt veel woorden nodig voor heel simpele vragen, waarop nog steeds geen antwoord is gekomen. Zegt u nu tegen ons: als wij uitvoeren wat in het MIT staat in de periode 1996-2000 dan is het fileprobleem opgelost?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee. Ik zal herhalen wat ik zoëven heb gezegd: "Wij zouden al een heel eind zijn, wanneer wij tot 2000 de uitvoering ter hand zouden kunnen nemen van hetgeen reeds in 1990 is overeengekomen, namelijk de pakketten 1992-1995." Op pagina 125 en 126 t/m 131 van het SVV kun je zo'n honderd maatregelen aantreffen waarvan wij met elkaar hebben afgesproken, dat ze uitgevoerd moeten worden. Nu moet u maar eens met de vinger erlangs nagaan wat er werkelijk wordt uitgevoerd.

De heer **Leers** (CDA): U switcht van het SVV naar het MIT, op en neer.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik niet.

De heer **Leers** (CDA): Jawel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb het helemaal niet over het MIT. Ik kan er een flauwe opmerking over maken, maar volgens mij zit die verwarring de afgelopen twee dagen bij uw fractie.

Voorzitter! In het verlengde van het activeren van kortetermijnmaatregelen van het SVV is het noodzakelijker om tot een helderder beeld te komen van de stedelijke mobiliteitsproblematiek en haar oplossing. Decentralisatie van verantwoordelijkheden is hierbij een volstrekt onvoldoende antwoord. Het mobiliteitsbeleid in ons land is in zijn totaliteit net zo sterk als de zwakste schakel. De zwakste schakel is op dit moment de grootstedelijke verkeerssituatie. Decentralisatie maakt de

## Van Gijssel

uitvoering misschien wel eenvoudiger ± overigens moet dat nog blijken ± maar de centrale vraag blijft wat er precies uitgevoerd moet worden. Met andere woorden: wat is er nodig om tot een oplossing te komen? Zijn dat, zoals wel gesuggereerd wordt, autoluwe steden met een zeer hoogwaardig en een goed ontsloten OV-net en, zo ja, langs welke weg komen wij daar dan? Mijn fractie heeft al eerder aangegeven, dat het noodzakelijk is dat er een plan voor de Randstad dient te worden ontwikkeld, waarbij nader uitgewerkt wordt hoe de verschillende functies, wonen, werken, winkelen, recreatie en mobiliteit, in hun onderlinge samenhang op een effectieve en kwalitatief verantwoorde wijze gerealiseerd kunnen worden. De uitgangspunten van de Vinex, bouwen in en aan de stad, zijn nog opportuun, maar niet onuitputtelijk. Nieuwe beelden zijn noodzakelijk en nieuwe technologieën eveneens.

Wie zich realiseert dat het technisch nu al mogelijk is om met computergestuurde systemen de capaciteit van het hoofdwegennet minimaal te vertienvoudigen en dat er reeds motoren bestaan die met 3 liter 100 kilometer kunnen overbruggen, moet tot de conclusie komen dat er nog veel meer mogelijk is dan wij vaak voor ogen hebben. Technisch zijn files op het hoofdwegennet bijna overbodig. De combinatie van hoogwaardige collectieve ontsluitingssystemen in de steden, gekoppeld aan technisch geavanceerde systemen op de verbindingssassen, maakt het mogelijk om de leefbaarheid en de bereikbaarheid daadwerkelijk aan elkaar te koppelen. Daarbij blijft het echter noodzakelijk om meer dan tot nu toe prioritaire afwegingen te maken tussen de verschillende soorten van mobiliteit.

Generieke maatregelen doen onvoldoende recht aan het te onderscheiden maatschappelijke belang en het karakter van het economisch, sociaal-recreatief en woon-werkverkeer. Misschien dat de minister ons inzicht wil geven in de fiscale mogelijkheden om hier een verdergaand onderscheid in aan te brengen. Per slot van rekening is dit kabinet bezig met een doorlichting van het fiscale stelsel op basis van vergroening. Misschien kunnen wij dat ook eens doen op basis van het mobiliteitsbeleid. Daarbij denk ik aan dat recente onderzoek van het

ministerie van Financiën, waarbij onder andere zal blijken dat de overheid een dienstreis per auto met zo'n 16 cent per kilometer subsidieert.

Het verkeers- en vervoersbeleid vraagt om meer dan om pappen en nathouden. De keuzen die gemaakt dienen te worden, vragen om een maatschappelijk draagvlak dat alleen te verkrijgen is wanneer daadwerkelijk zichtbaar wordt gemaakt dat oplossingen ook binnen handbereik zijn. Maatregelen die ons verder van dat beeld afbrengen, zijn vanuit het maatschappelijk draagvlak bezien uit den boze. De discussie over het openbaar vervoer is veel te veel gevoerd langs de lijn hoe wij het zo kunnen plooiën dat het minder geld kost. Op zichzelf is dat een terechte vraag, maar alleen correct te beantwoorden binnen de doelstelling van een forse uitbreiding van hetzelfde openbaar vervoer. Het huidige afschraapsysteem leidt slechts tot een afnemend marktaandeel van het openbaar vervoer.

In het verlengde van de discussie over de voorstellen van de commissie-De Boer acht mijn fractie de komende jaren een nadere bezuinigingsdoelstelling voor de exploitatiemiddelen ongewenst. De vrijvallende middelen tengevolge van de beëindiging van de kapitaaldotatie aan VSN, dienen voor het openbaar vervoer beschikbaar te blijven. Langs die lijn kunnen wij de bovenmatige exploitatiereductie van 50 mln. per jaar voor de komende jaren vrijwel volledig ongedaan maken. Wij overwegen hierover de Kamer een uitspraak in tweede termijn voor te leggen.

Wie de groei van de automobiliteit wil reduceren, dient naast oplossingen in de ruimtelijke ordening vanuit de logica der dingen ook de andere vervoersdragers te stimuleren. Naast het openbaar vervoer is dat natuurlijk ook de fiets. De Raad voor verkeer en waterstaat schrijft in een recent aangeboden advies het volgende: "De raad is van mening dat de rijksoverheid de verantwoordelijkheid draagt en moet blijven dragen voor het fietsbeleid. Dit om de doelstelling van het SVV te realiseren. Er dienen met gemeenten en provincies afspraken gemaakt te worden over afdwingbare en toetsbare taakstellingen voor het fietsbeleid. De rijksverantwoordelijkheid kan haar plaats vinden in het continueren van het

Masterplan fiets. De fiets is en blijft een uitstekend en goedkoop instrument om de mobiliteitsproblemen, met name in het stedelijk gebied, het hoofd te bieden. Wanneer wij de enorme bedragen zien die geïnvesteerd worden in de andere vervoersmobiliteiten, dient men zich ten minste af te vragen of de gulden wel op de meest effectieve manier besteed wordt." Ik zou hier graag het oordeel van de minister over horen.

Is overigens de zich nu ontwikkelende verantwoordelijkheidstoedeling wel de meest optimale? Voor de automobiliteit blijven zowel de infrastructuur als het prijsbeleid nationaal. De rest van het flankerend beleid, het openbaar vervoer, de fiets en de verkeersveiligheid, zijn of worden gedecentraliseerd. Licht het ook in de logica der dingen dat bijvoorbeeld gemeenten en provincies verantwoordelijkheid gaan dragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, terwijl het prijsbeleid voor de auto, bijvoorbeeld het rekeningrijden, een nationale verantwoordelijkheid zal blijven?

Dezelfde vraag doet zich natuurlijk voor ten aanzien van de verkeersveiligheid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat prijsbeleid doen wij toch met z'n allen. Dat is toch iets waar u ook uw steun aan verleent, bijvoorbeeld als het gaat om de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen of het stads- en streekvervoer. Daarbij staan wij toch met drogen ogen een ontwikkeling toe, waarbij de Nederlandse Spoorwegen uitmaken wat de prijs van een kaartje wordt?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij krijgen die discussie nog. Op zichzelf is er alle reden toe, vanuit de historie, om serieus na te gaan of het beter is die verantwoordelijkheid voor de tarieven in dit geval bij de Nederlandse Spoorwegen dan wel bij de Staat der Nederlanden neer te leggen. Gelet op de ervaring die ik zelf heb, zou ik tot de NS kunnen komen. In het vorige kabinet werden wij, mede op basis van de taakstelling om tot een betere kostendekkendheid te komen, jaarlijks geconfronteerd met stijgingen van 6%. Wij hebben ons daar weliswaar tegen verzet, maar desalniettemin was er in deze Kamer geen meerderheid om dat tegen te houden. Uiteindelijk is dat door

## Van Gijzel

middel van een gelegenheidscoalitie van de Partij van de Arbeid en de VVD gelukt voor het stads- en streekvervoer, maar voor de NS niet. De rijksoverheid had er gewoon baat bij om minder reizigers bij de NS te krijgen. Minder reizigers betekent minder kilometervergoeding voor reizigers.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een heel verhaal, maar het komt neer op het antwoord: de rijksoverheid zou niet meer de sturende partij moeten zijn voor het prijsbeleid van het openbaar vervoer. U werpt niet alleen de vraag op maar u beantwoordt hem ook. Ik ben het dan niet met u eens, want ik wil mij niet neerleggen bij de tekst in de begroting waarin staat dat we de verkeerde kant opgaan als het gaat om de prijsverhouding tussen OV en auto.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil hier twee opmerkingen over maken. Wat ik zojuist zei was een relative-ring van de mogelijkheden die wij als rijksoverheid zomaar hebben. Het is niet altijd vanzelfsprekend goed als het in handen is van de rijksoverheid. Inhoudelijk steun ik dan ook uw argumentatie dat je heel terughoudend zou moeten zijn met de verhogingen van de tarieven in het openbaar vervoer. Maar dat lukt je niet altijd. Je zou er tegenover kunnen zetten dat de Nederlandse Spoorwegen, gelet op het feit dat zij zoveel mogelijk klanten in de trein willen hebben, er wel voor uitkijken om, met een prijselasticiteit van 0,6%, die tarieven te veel omhoog te jagen. Aan de andere kant geldt dat, aangezien wij spreken over een maatschappelijke functie, de tariefstelling zodanig zou moeten zijn dat die maatschappelijke functie niet in gevaar komt. Wij zouden ons kunnen afvragen of wij, zowel bij het contract met de Nederlandse Spoorwegen als bij de discussie over de verzelfstandiging van de stedelijke bedrijven en de streekbedrijven, dat moeten afmeten aan de bandbreedtes. In ieder geval moet je afwegen op welke wijze de maatschappelijke functie overeind blijft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dan vraag ik u om te reageren op mijn bezwaar op uw betoog waarin ik op zijn minst in verband met het prijsbeleid de suggestie hoor dat je die verantwoordelijkheid bij de

rijksoverheid moet leggen. Voor de automobilititeit en het openbaar vervoer hoor ik precies hetzelfde. De suggestie gaat ervan uit dat je de wegen niet moet uitbreiden en verbreden, maar in de concrete projecten voert u hetzelfde pas-op-de-plaatsbeleid dat het CDA voert en bent u er, ook in de afgelopen jaren, evengoed verantwoordelijk voor als het CDA en de VVD.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat het niet zo is. Maar ik wil de andere kant op. Als datgene wat de minister zegt, waar is, namelijk dat veel van de congestieproblematiek regionaal gebonden is, dan is er geen goede, logische redenering op te bouwen waarom het prijsbeleid en de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het openbaar vervoer regionaal zou moeten gebeuren terwijl het rekeningrijden nationaal zou moeten. Het systeem van rekeningrijden dat nationaal is vastgesteld, zou in onvoldoende mate rekening kunnen houden met de regionale differentiatie die noodzakelijk is. Je zou dus met evenveel recht kunnen zeggen dat het allemaal regionaal geregeld kan worden in plaats van nationaal zoals u zegt. Als wij doorgaan op de weg die wij nu zijn ingeslagen, is mijn enige vraag of het, zoals het er nu dreigt uit te zien, een logische verdeling is. Op dat punt zou ik graag een antwoord van de minister krijgen. Ik vind het nogal voor de hand liggend dat ik die vraag stel, want ik vind het niet logisch.

### Voorzitter: Zijlstra

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dezelfde vraag doet zich natuurlijk voor bij de verkeersveiligheid. Is decentralisatie zonder meer wel het meest optimale antwoord, mede gelet op het zeer verontrustende feit dat wij na vele jaren van gestage verbetering ten opzichte van de verkeersveiligheid, geconfronteerd worden met een aanzienlijke verslechtering? Is het in dat licht bezien wel zo verstandig om de organisatie die het maatschappelijk draagvlak voor het verkeersveiligheidsbeleid is, onder andere SLOV, Veilig verkeer Nederland en de Voetgangersvereniging, en die het verkeersveiligheidsbeleid maatschappelijk schragen, op hun relatief geringe subsidiebedrag, verder te korten? Is niet eerder een bundeling van krachten in plaats van een

langzame afbouw op zijn plaats? Graag krijg ik hierop een reactie.

Tevens wil ik van de minister horen of zij wil ingaan op de gevolgde procedure met betrekking tot deze subsidiekorting. Daarover bestaat veel onvrede.

Over het goederenvervoer heb ik al eerder twee brandende opmerkingen gemaakt. Om ook in de toekomst een krachtige en naar milieunormen verantwoorde goederenvervoersector te waarborgen die ook internationaal haar plaats kan behouden, is het noodzakelijk dat er een concrete analyse wordt gemaakt van bedreiging en mogelijkheden. Op basis daarvan kunnen meerjarenafspraken gemaakt worden tussen overheid en bedrijfsleven over hetgeen men wederzijds mag verwachten. Het nu aangekondigde project transactie lijkt mij op zichzelf een goede aanzet. De vraag is echter, of hiermee voldoende basis is gelegd voor een adequaat functionerende goederensector over water, rail en weg. Misschien kan de minister nog eens aangeven, wat de regering voornemens is na de nogal teleurstellende nota Goederenvervoer, die op verzoek van de Kamer eerder door het kabinet is opgesteld? Afhankelijk van dat antwoord overwegen wij de Kamer een uitspraak voor te leggen.

Voorzitter! Een compliment is op zijn plaats voor de verfrissende en open aanpak die de minister van Verkeer en Waterstaat ten toon heeft gespreid bij de behandeling van de grote projecten Betuwelijn en Schiphol. Niet iedereen zal het met de uitkomst eens zijn. De manier waarop de besluitvorming nu tot stand is gekomen, maakt het resultaat misschien meer acceptabel. De woorden die de heer Lankhorst drie jaar geleden uitsprak, bleken in dat opzicht niet zonder betekenis. Ik hoop dat deze houding niet alleen bij de HSL gecontinueerd zal worden, maar tevens een voorbode is voor de opstelling van de minister bij de eerder besproken onderdelen van de totale mobiliteitsproblematiek.

Voorzitter! Kustsuppleties gaan steeds meer kosten dan aanvankelijk werd geraamd. Uit de binnenkort uit te brengen kustnota "Keren op peil" zal dat hoogstwaarschijnlijk ook blijken. Steeds dreigender wordt de vraag, welke oplossingen ons ten dienste staan om dit probleem te lijf te gaan. Graag verneem ik hierover

## Van Gijzel

de opvatting van de minister. Ook bij de sanering van de waterbodems is het gebrek aan financiële middelen de achilleshiel. Vanuit het principe "eerst betaalt de vervuiler, daarna de gebruiker en daarna de algemene middelen" komt voor de rijkswateren een zware claim te liggen bij de rijksoverheid. Tot 1998 ligt het accent nog op de inventarisatie van locaties en verontreinigingen, alsmede op de mogelijke verwerkingstechnieken. Hoe staat het met deze onderzoeken, zowel wat technische als bedrijfseconomische aspecten betreft? Liggen de doelstellingen nog steeds binnen bereik? Kan er na 1998 daadwerkelijk grootschalig worden gesaneerd? Is het tijdschema haalbaar? Kunnen het Ketelmeer en het Hollands Diep voor die tijd als startlocatie gereed zijn? Zijn de kosten voor de inrichting ± 400 mln. ± voor de komende jaren zeker gesteld? De minister knikt nu wel overtuigend, ik heb echter signalen gehoord dat er grote twijfels bestaan bij de locatie Hollands Diep.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik knikte voor iets anders. Ik weet dat daar problemen zijn, maar geen misverstand, wij gaan wel door met het Hollands Diep.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als gevolg van de ontwikkelingen in het riviereengebied is het accent komen te liggen op versnelde dijkverzwaring en natuurontwikkeling. Tot het jaar 2000 worden 5000 ha uiterwaarden heringericht. Hiervoor is het hele natuurontwikkelingsbudget van Verkeer en Waterstaat nodig. De minister geeft aan dat zij in de toekomst denkt aan een zomerbedverdieping in plaats van een nieuwe dijkverhoging. Zou de minister hierbij ook een ander alternatief willen betrekken, namelijk delfstoffenwinning gekoppeld aan natuurontwikkeling? Dit heeft ook het Wereldnatuurfonds naar voren gebracht.

Graag wil ik aandacht vragen voor de bijzondere positie waarin het schipperswelzijnswerk terecht dreigt te komen na de overdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik sluit mij aan bij de zorg die de heer Leers in dezen heeft uitgesproken.

Voorzitter! Zoals uit mijn betoog moge blijken, gaan wij er niet van uit dat de huidige ontwikkelingen ons daar brengen waar wij willen komen.

De schaarse middelen vragen, zeker in de toekomst, om te scherpe prioriteitenstelling. Het is allereerst zaak dat de rijksoverheid de komende jaren meer middelen gaat vrijmaken. Toch zal niet voorkomen kunnen worden, dat niet aan alle wensen tegemoet kan worden gekomen. In dat kader is het juist aan de minister van Verkeer en Waterstaat de juiste accenten te leggen en initiatieven te nemen, ook waar anderen, die misschien eerstverantwoordelijk zijn, steken laten vallen. Er is geen sprake van een wankel evenwicht maar van een volledige onbalans. De slinger op de voorpagina van het SVV, waarbij de autoband overgaat in de zonnebloem, heeft vanuit de mechanica de neiging ergens in het midden te eindigen. U kent het plaatje! Dat plaatje lijkt mij niet het meest aantrekkelijke toekomstbeeld. De minister zal deze wet der mechanica moeten doorbreken. Wij zien dan ook met veel belangstelling uit naar haar beantwoording in eerste termijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Van Gijzel heeft gepleit voor reactivering van het SVV en heeft een vrij uitvoerig pleidooi gehouden voor het benutten van technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Verschafft hem dat nu de aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat wij er met het mobiliteitsbeleid wél komen? Ik weet dat hij met mij de redenering deelt dat het blijven investeren in wegen ook weer automobiliteit aantrekt, wat ertoe leidt dat je de milieudoelstellingen niet haalt. Vindt hij met mij dat wij een keer af moeten van het pappen en nathouden, het en/en-beleid, eens iets minder moeten investeren in de weg, ook eens een keer "nee" moeten durven zeggen tegen de A2 Amsterdam-Utrecht en inderdaad moeten gokken op dat spoor?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kent mijn opstelling in de afgelopen jaren. U kent ook mijn opstelling bij de totstandkoming van het SVV. U weet dat de lijst van wegen aanzienlijk langer was. Ik heb net gezegd: het gaat mij er niet om, automobilisten te pesten. Het gaat er mij om dat Nederland ook in de toekomst is gewaarborgd van een adequaat mobiliteitssysteem, omdat ons land absoluut niet zonder kan. Vanaf de jaren zestig is men eenzijdig blijven

gokken op uitbreiding van de automobiliteit, waarbij aan de ene kant de investeringen in het openbaar vervoer afnamen en aan de andere kant een forse toename van de investeringen in de weginfrastructuur tot stand kwam. Tachtig jaar geleden hadden de Nederlandse Spoorwegen bijvoorbeeld een groter net dan nu. Als je blijft gokken op die weg van asphalt, dan weet je dat je nooit voldoende capaciteit kunt genereren om tot een fatsoenlijke afwikkeling van de mobiliteitsbehoefte te komen. Die zorg heb ik ook tegenover de heer Leers uitgesproken. In dat opzicht kies ik voor twee insteken: begin alvast met de uitvoering van het SVV, maar probeer voor 2010 een beeld te creëren of een oplossing te verkennen op basis waarvan je kunt terugwerken. Het meest frustrerende is dat mensen denken dat wij allerlei dingen doen, maar alleen maar zien dat het gaat vastlopen. Dan komt dat wervende beeld over de situatie in tien of vijftien jaar niet tot stand.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind de verdedigingslinie van "wij willen niet de automobilist pesten", waarvan ook collega Leers sprak, eerlijk gezegd heel zwak. Misschien moeten wij wel een beleid voeren dat op de korte termijn in de perceptie van de automobilist neerkomt op "wij worden gepest", maar dat er op de lange termijn voor zorgt dat Nederland qua leefbaarheid en milieu zijn doelstellingen haalt. Maar als u nu datgene wilt uitvoeren wat in het SVV staat, dan wilt u niet op de oude weg voortgaan. Maar ik heb zo weinig concrete voorstellen gehoord die deze omslag, waar het mij om gaat, dichterbij brengen. Het is geen kwestie die van vrijdag op maandag te regelen is; dat weten wij allemaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien hebben wij elkaar niet goed begrepen. Wij hebben in het structuurschema Verkeer en vervoer ontzettend veel bedacht. Ik heb ook aangegeven hoe dat internationaal gewaardeerd wordt. Ik zou het heel gek vinden als ik nu zou zeggen: Van Gijzel, ga nu eens in een achterkamertje zitten en bedenk eens iets nieuws. Er is immers al zeer veel voorhanden dat ons kan helpen. De vraag is alleen of wij politiek en maatschappelijk in staat zijn om het SVV te kunnen uitvoeren. Ik moet

## Van Gijzel

constateren dat er de afgelopen jaren op essentiële punten onvoldoende politiek draagvlak was om tot die standpunten te komen. Wij zouden het stemgedrag zo kunnen vergelijken. Wij hebben vrijwel allemaal voor het structuurschema Verkeer en vervoer gestemd. Maar bij de concrete vertaling van die maatregelen zie je dat partijen gewoon afhaken. Ik heb al eens verteld hoe dat ongeveer met het rekeningrijden gelopen is. Sommige partijen wijken terug voor de concrete vertaalslag van datgene wat wij hebben afgesproken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op een aantal terreinen kunt u zeker wijzen naar de VVD en het CDA. Ik vind dat zij een grotere verantwoordelijkheid dragen voor de verkeerde uitkomsten, waar wij net over spraken, dan uw partij. Maar uw partij is ook in belangrijke mate verantwoordelijk, ook in de periode van het vorige kabinet. Toen maakte de PvdA ook deel uit van de coalitie. Het gaat dan ook om de vraag wat de fractie van de PvdA in haar eigen beleid wil wijzigen om inderdaad de doelstellingen van het SVV binnen bereik te krijgen, om nog maar niet te zeggen dat wij ze echt moeten halen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat ik daarover wel wat heb gezegd. Ik had het niet alleen over de maatregelen uit het SVV, maar ik heb daar ook nog accenten bij aangegeven. Ik heb gezegd dat de komende jaren grote problemen zullen ontstaan bij de bereikbaarheid van de grootstedelijke bevolkingsconcentraties. Dit betekent dat wij niet verder kunnen doorgaan op de tot nu toe gevolgde manier. Dat vraagt weer grote investeringen in collectieve vervoerssystemen in de grote steden. Ik heb dit beeld al eerder naar voren gebracht, maar daar kreeg ik toen om uiteenlopende redenen onvoldoende steun voor. Gezien de ontwikkelingen in de afgelopen jaren, geloof ik dat er steeds meer partijen zullen zijn ± dat hebben wij ook gemerkt met de doelgroepenstrook ± die tot de conclusie komen dat het eigenlijk onvermijdelijk is dat wij tot uitvoering van het SVV komen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Mij intrigeerde de opmerking van de heer Van Gijzel dat wij niet van nu

naar de toekomst moeten redeneren, maar van de toekomst terug moeten redeneren naar nu. Kan hij dat nog eens uitleggen? Ik begrijp dat namelijk niet helemaal. Hoe zit het dan met het SVV, zoals hij dat ook mee vastgesteld heeft?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het SVV hebben wij eigenlijk een doorkijk gemaakt voor de automobiliteit. Wij hebben gezegd: in 2010 zal dat beeld er uitkomen. Wat voor congesties dat oplevert, is niet uitgewerkt. Wat dit precies betekent voor de bereikbaarheid van steden, is niet uitgewerkt. Wat ik wil, is dat wij een andere stap zetten. Wij moeten niet kijken waar het probleem zit, maar hoe wij de oplossing kunnen realiseren. Wij moeten eerst een beeld creëren van de oplossing die mogelijk is op het hoofdwegennet en in het stedelijk gebied. Vandaar terug redenerend, moeten wij onze maatregelen nemen. Dit zal tijd kosten. Ik vind dat wij die tijd op zichzelf niet hebben. En daarom zeg ik dat wij tegelijkertijd moeten doorgaan met het traject, zoals dat in het SVV is uitgezet.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik had ook zo'n vriend die voortdurend bezig bleef met kijken wat de beste TV zou zijn die hij in de toekomst zou kunnen krijgen. En die goede man kijkt nu nog steeds zwartwit-TV. De heer Van Gijzel zit gewoon nog steeds met de problemen van de file van vandaag de dag. Hij doet daar niets aan. En dat is het probleem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Weet je dat dit heel flauw is? Als er één partij is die zich zorgen maakt over de mobiliteit in Nederland ± het zijn er trouwens wel meer ± dan is dat in ieder geval niet het CDA. U hebt er de afgelopen twintig jaar met grote regeringsverantwoordelijkheid als geen andere partij toe bijgedragen dat Nederland er voor staat, zoals het er nu voor staat. En dat is uw beleid geweest en dat zijn uw ministers geweest. U hebt er dus voor gezorgd dat met name de weg van de wegmobiliteit een doodlopende weg geworden is. Ik houd er dus niet van om het verwijt te krijgen dat ik vooruit probeer te kijken. Ik zeg: voer nu eens uit wat wij samen afgesproken hebben. U komt echter met nieuwe plannen, voor een deel hieruit naar voren gehaald. U doet dit eenzijdig en alleen maar voor de

weginfrastructuur, omdat u die andere delen die net zo belangrijk zijn, liever niet hoort. U hebt geen boodschap aan datgene wat er in grootstedelijk gebied gebeurt. U hebt geen boodschap aan de onbereikbaarheid van de vitale economische centra van Nederland. In dat opzicht had de heer Poppe gelijk: de uitbreiding van de achterlandverbindingen die u voorstaat, geeft geen enkele garantie dat de economische functies daadwerkelijk op een fatsoenlijke manier bediend kunnen worden.

De heer **Leers** (CDA): Is de heer Van Gijzel uitgeraasd?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

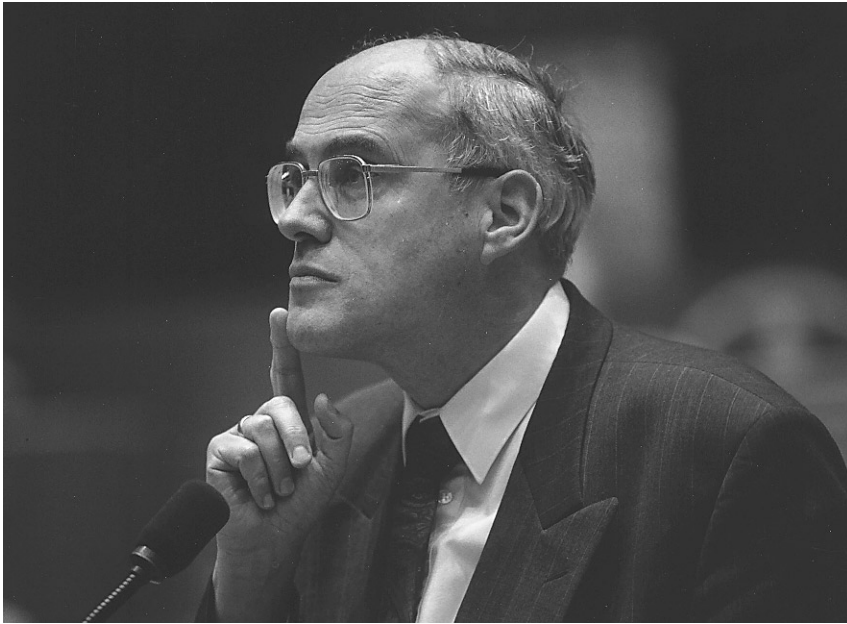
De heer **Leers** (CDA): Ik moet zeggen dat ik het een hoop retoriek vind. Als u het een keer fatsoenlijk beredeneerd zou kunnen neerzetten, dan hebben wij er wat aan en kunnen wij er iets mee doen. Van het beleid dat wij hebben uitgevoerd, hebt u vele jaren mee deel uitgemaakt. Verder is het zo dat u de economische groei die dat gegenereerd heeft, op dit moment met veel plezier toucheert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, daar hebben wij vier jaar deel van uitgemaakt. In die vier jaar is geprobeerd om in beleidsmatig opzicht echt een ander programma neer te leggen. En dat heeft geresulteerd in het structuurschema Verkeer en vervoer. Wat mij in die periode met name is opgevallen, is de geringe steun die ook hier in de Kamer vanuit de CDA-fractie voor de uitvoering van het structuurschema te meten was. En dat heeft er mede toe geleid dat wij in de situatie zitten waarin wij nu zitten. Het is niet voor niets dat u niet alleen in de Kamer, maar ook daarbuiten afgeschilderd wordt als de filepartij van Nederland.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Als er één beleidsterrein is waar alle seinen op rood staan, dan is het wel dat van het mobiliteitsbeleid. Of je het nu bekijkt vanuit de milieudoelstelling, of je het bekijkt vanuit de leefbaarheidsdoelstelling of dat je naar de verkeersveiligheid kijkt, je moet eigenlijk constateren dat het op al die terreinen spaak loopt. Ik wil de





De heer Van den Berg (SGP)

minister vier ontwikkelingen voorhouden.

1. De groei van het autoverkeer is jaarlijks 1,6%. Het openbaar vervoer daalt met 2%. Dat is dus precies zoals het niet moet. De SVV-doelstelling wordt volgens de minister nog gehaald. Volgens mij is zij zo langzamerhand echter nog de enige die gelooft dat de SVV-doelstelling met betrekking tot de automobilititeit gehaald zal worden.

2. Het aandeel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het autoverkeer is wederom gestegen. De CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling wordt niet gehaald.

3. Het aantal files neemt waanzinnig toe. In 1990 waren het er 6000 en in 1994 14.000. In 1995 zal dat aantal ongetwijfeld zo'n 16.000 zijn. De bereikbaarheidsdoelstellingen vanuit het SVV worden dus niet gehaald.

4. Voor het eerst stijgt het aantal doden en gewonden. De doelstelling om in 2010 50% minder doden en 40% minder gewonden te realiseren, kunnen wij gevoeglijk vergeten. In iets nettere bewoordingen staat dat ook in het MIT en in de begroting.

Wat doet de minister? Zij loodst in haar eerste jaar grote projecten als de Betuwelijn en Schiphol door de Kamer. Zij werkt in een bepaalde periode voortvarend aan alles wat met de overstroming in Limburg en Gelderland te maken heeft en met de dijken. En passant worden verzelf-

standigd het openbaar vervoer, de Nederlandse Spoorwegen en het stads- en streekvervoer. Dat is het zo'n beetje. Van de voorgestelde trendbreuk in het voorgestelde structuurschema Verkeer en vervoer komt niet zoveel terecht.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik luister met enige verbazing naar de heer Rosenmøller. Hij zal het de minister toch niet euvel duiden dat zij zich de afgelopen periode zeer intensief heeft bemoeid met het hoge water en alles wat daarmee samenhangt en dat zij de hoogste prioriteit legt bij zaken als de bescherming van ons land tegen overstromingen?

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Het was bedoeld als een sec opsomming van de hoofdpunten, waarmee de minister het afgelopen jaar bezig is geweest. Anders had ik wat Schiphol betreft niet kunnen volstaan met het alleen noemen van Schiphol. Dan had ik daar een negatieve kwalificatie aan verbonden. Voor wat de minister heeft gedaan aan de bestrijding van het op dat moment erg hoge water, hebben wij de minister geprezen, ook wat betreft haar daadkracht. De beleidsplannen om te komen tot een versnelde dijkverzwaring hebben wij gesteund.

Ik ben blij dat de heer Van den Berg mij die vraag dus stelt. Ik kan nu zowel op de negatieve als op de positieve aspecten de aandacht vestigen. In mijn eigen termijn had ik die tijd absoluut niet gehad.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wist niet dat ik daartoe werd uitgedaagd, maar ik meende toch een kleine kritische ondertoon in de woorden van de heer Rosenmøller te horen. Ik ben echter blij met deze verduidelijking.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Neen, die kritische toon komt echt nog. De heer Van den Berg moet blijven luisteren.

Ik zei dus dat er van die trendbreuk niets terecht komt. Ik had eigenlijk gewild dat de minister op dat punt met een aanvalsplan was gekomen. Afgelopen zaterdagochtend las ik met nog knipperende oogjes de Volkskrant. Ik dacht toen: "Daar komt dat aanvalsplan van de minister. Zij krijgt daar een hele pagina voor. Dan kunnen wij het mooi lezen." Ik ben altijd op zoek naar het goede mens, dus ik begon met de voorpagina. Ik dacht: "Dat is goed nieuws. Jorritsma wil duurdere auto's." Ik had alleen die "'s" niet gezien. Toen ik het interview las, met name het gedeelte over die Amsterdamse pooier, een duurdere auto, net zo duur als van die pooier, was mijn spontane reactie: "Dan moet je maar pooier worden, want dat is misschien nog ~~de~~ van de weinige verschillen tussen ministers en pooiers."

De **voorzitter**: Dit gaat allemaal van uw spreektijd af!

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Dat weet ik. Dit was een heel serieuze bijdrage in mijn verhaal, voorzitter, want als dat het taboe is wat de minister wil doorbreken, dan komen wij er echt niet. Laat er in hemelsnaam nog een verschil blijven tussen ministers en pooiers! Dat is dus die auto.

Ik vind het buitengewoon treurig dat in de begroting geen heldere visie staat op waar het met dat volstrekt mis lopende mobiliteitsbeleid naartoe moet. Concrete maatregelen zijn echt nodig, omdat wij allemaal weten dat het niet van vrijdag op maandag werkt. Ik zei dat zojuist ook al per interruptie. Degenen die er nog aan twijfelen of

## Rosenmüller

het vastloopt en of er een verkeerd beleid wordt gevoerd, houd ik twee citaten voor uit de begroting. "In de totale mobiliteit neemt het aandeel van het openbaar vervoer licht af." "Sinds 1992 verslechtert de prijsverhouding OV/auto. De beoogde verbetering ten gunste van het OV is niet gerealiseerd. Het is nog onzeker of de prijsverhouding in de toekomst weer ten gunste van het OV verbeterd kan worden." Betere citaten uit de begroting, dat het beleid met betrekking tot het realiseren van de trendbreuk is mislukt, kan ik niet vinden.

Indachtig het interview in de Volkskrant ga ik nu met emotie in mijn stem een aantal voorstellen doen. De minister schrijft niet alles op, maar wat een spreker achter dit spreekgestoelte met emotie naar voren brengt, dat wordt genoteerd en daar wordt een reactie op gegeven.

1. Een herschikking van de investeringsmiddelen. Mijn fractie bepleit een daling van 25% in deze kabinetsperiode van de investeringen over de weg. Wij willen dat geld benutten voor meer spoor/binnenvaart en fietsinfrastructuur. Het achterliggende motto: het en/en-beleid moet zijn afgelopen, er moet meer worden gekozen!

2. De ketenbenadering in de transport moeten wij uitbreiden naar de productiesector. Wat zijn de mogelijkheden voor transportbeperking, vermindering? De minister heeft er gisteren ook iets over gezegd. Ik heb het dan over het goederenvervoer, juist in de gehele keten. Laat V en W, EZ en het bedrijfsleven maar kijken naar wat mogelijk is op het punt van een daadwerkelijke vermindering van het transport.

3. Een zodanig prijsbeleid in deze kabinetsperiode, dat daarin de kosten van het autoverkeer sterker stijgen dan de tarieven in het openbaar vervoer.

4. Wat mij betreft moet het reiskostenforfait ter discussie worden gesteld.

5. Het invoeren van een maximumsnelheid van 100 km/uur op alle of bijna alle autosnelwegen. Dat maximum vermindert de uitstoot, bevordert de veiligheid en de doorstroming.

6. Het parkeerbeleid lijkt mislukt en de discussie om dat beleid weer terug op het nationale niveau te

brengen, lijkt alleszins gerechtvaardigd.

Ik ontvang graag een reactie van de minister.

Voorzitter! De groei van het goederenvervoer lijkt zo mogelijk nog onstuimiger te zijn. Het draagt drastisch bij aan de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, en die emissiedoelstellingen gaan wij dus niet halen. Er komt een nota over het flankerend beleid. Ik zou die graag willen verbreden en niet beperken tot datgene wat er met betrekking tot de Betuwelijn gewisseld is, zoals het rapport van de commissie-Hermans en de limitering. Uit dat document wil ik ook graag te weten komen wat de exacte inzet van de Nederlandse regering is in de Europese discussie over het verhogen van de minimumaccijnzen, waaronder de dieselaccijnzen. Dan weten wij waarover wij praten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik vermoed dat de heer Rosenmüller de brief over dit onderwerp, die ik nog voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer heb gestuurd, niet gezien heeft. Daarin heb ik namelijk al aangekondigd dat wij de zaak gaan verbreden.

**De heer Rosenmüller (GroenLinks):** Voorzitter! Het is een goede gewoonte van het kabinet, maatschappelijke organisaties en zeker ook collega's om in de laatste 24 uur voor een begrotingsbehandeling nog pakken post op je bureau te deponeren die over die begroting gaan. Dit mag de minister zich voor een deel aantrekken, maar als mijn verzoek bij dezen gehonoreerd is, is dat winst.

Voorzitter! Ik kom toe aan de verkeersveiligheid. Ik wil uiteraard best geloven dat de ontwikkeling met betrekking tot doden en gewonden in het verkeer ook voor de minister een onderwerp van grote zorg is. Maar aan de andere kant wordt er bezuinigd op de organisaties die zich met dat thema bezighouden. Hoe verhouden die gegevens zich tot elkaar? De verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid komt steeds meer in de regio te liggen. Moeten wij de landelijke taakstellingen niet vertalen naar regionale taakstellingen, zodat de desbetreffende overheden weten waar zij mee bezig zijn? En moeten wij "duurzaam veilig" niet naar voren halen? Ik denk bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen

in het vorige weekeinde, met die geweldige ongelukken bij het spoor. Op veel spoorwegovergangen ontbreken nog de automatische halve overwegbomen.

Ik zei zo even gezegd dat ik een visie op het algemene mobiliteitsbeleid mis. Een visie op het openbaar vervoer is volgens mij wel aanwezig: verzelfstandiging, concurrentie en een welhaast dogmatisch vertrouwen in de marktwerking. In het IME-rapport, dat is opgesteld in opdracht van de Kamer en dat vorige week verscheen, wordt het ook met zoveel woorden gezegd. De plannen die zijn vastgelegd in het contract tussen de NS en de minister, dragen niet bij aan het realiseren van de SVV-doelstellingen, maar vormen gewoon een ideologische marktbenadering. Ik zeg dit vooral tegen de heer Van Gijssel, die om de vijf minuten met dat rapport wappert; terecht, maar hij moet het zich dan ook aantrekken. Die marktbenadering is een principe, een doel, en niet een middel om iets te bereiken. Dat moet de heer Van Gijssel toch ook te denken geven. Wat is de reactie van de minister hierop? Ik ben ook benieuwd naar haar reactie op het pleidooi van collega Van Gijssel om de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer te ontzien, want ik had die ook willen aankaarten.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** U trekt de voornemens nu in het ideologische kader. Het is u toch niet ontgaan dat wij vorige week hebben meegedeeld dat het project dat wordt uitgezet bij de NS, wat ons betreft niet gericht is op concurrentie en privatisering? Het gaat om een verzelfstandigingsoperatie, waarbij een aanzienlijke verbetering in de kostenstructuur van de Nederlandse Spoorwegen tot stand kan worden gebracht. Dat lijkt mij op zichzelf geen bezwaar.

**De heer Rosenmüller (GroenLinks):** Daar valt veel over te discussiëren en dat zullen wij ongetwijfeld doen. Maar moet het u niet te denken geven dat onafhankelijk onderzoek uitwijst, dat de operatie niet bijdraagt aan het verwezenlijken van datgene wat u centraal hebt gesteld, namelijk het realiseren van de doelstellingen die in het SVV zijn geformuleerd? Volgens de topambtenaren in Amerika is dat de beste mobiliteitsanalyse die er in Europa of mis-

## Rosenmüller

schien wel in de wereld bestaat. Aan de realisering van die doelstellingen levert de verzelfstandiging van de NS volgens het IME-rapport geen bijdrage aan. Ze is alleen een ideologische bijdrage.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het moet u te denken geven dat het niet verzelfstandigen van de NS daar ook niet toe bijdraagt. Wat blijft er dan nog over? Dan blijft de vraag over of wij op een enigszins kosteneffectieve manier datgene wat er nu vervoerd wordt, in de toekomst kunnen blijven vervoeren. Wat mij betreft is de zaak daarmee niet af en is er een extra taakstelling nodig om wel ruim boven de 20 miljard reizigerskilometers bij de NS te komen. U wilt een niet kosteneffectieve manier van werken handhaven op kosten van de klant en de belastingbetaler, en daar doe ik dus niet aan mee. Over het andere punt ben ik het met u eens.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik merk goed dat u er niet aan meedoet. Dat betreurt ik zeer en daarom spreek ik u erop aan, maar dit vind ik dus een interruptie van de VVD-zijde. U stelt kosteneffectiviteit bijna synoniem aan verzelfstandiging, concurrentie en marktwerking. Alsof kosteneffectiviteit niet mogelijk zou zijn in een organisatie die in belangrijke mate of overwegend aangestuurd wordt door de overheid. Ik ben erg voor kosteneffectiviteit. Ik ben een voorstander van kosteneffectiviteit en klantgerichtheid. Ik ben het ermee eens dat de Nederlandse Spoorwegen hun plicht in de huidige situatie op dat terrein behoorlijk verzaken. Er moet eens flink de bezem worden gehaald door deze organisatie. Het enige alternatief dat ik in de "mainstream" van de politiek hoor is het argument van marktwerking. De heer Van Gijzel knabbelt er af en toe wat aan, maar hij gaat toch iedere keer weer mee in die mainstream.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan luistert u toch niet helemaal goed, of ik ben onduidelijk geweest. Wat mij betreft, en dat heb ik vorige week ook duidelijk meegedeeld, zijn privatisering van de NS en concurrentie niet aan de orde. Dat betekent dat er geen marktwerking is. Ik ben ook van mening dat wij niet elk jaar de knip mogen opentrekken om de verliezen af te dekken, zonder zorgvuldig te bekijken of verbetering

in de bedrijfsstructuur is aan te brengen. Dat is geen goed verhaal. Met de verzelfstandigingsoperatie proberen wij ervoor te zorgen dat de kostenstructuur van dat bedrijf inzichtelijk wordt gemaakt. Dan kan zo goedkoop mogelijk hetzelfde produkt worden geleverd.

Het tweede punt is de maatschappelijke functie van de NS. Daar kunnen wij elkaar op aanspreken. Dat houdt in dat wij de uitbreiding van de NS zo goed mogelijk tot stand moeten brengen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Over de maatschappelijke functie van de NS hebben wij geen verschil van mening. Wij hebben ook geen verschil van mening over het feit dat de overheid die functie meer zou waarborgen dan een verzelfstandigde NS dat zou doen. Dat is een groot punt van zorg, maar ik weeg dit anders dan de heer Van Gijzel.

Veel belangrijker is dat de heer Van Gijzel dat hij geen voorstander is van concurrentie en marktwerking, maar dat hij een organisatie voor zich ziet die meer kosteneffectief en klantgericht is. Voor die discussie ben ik wel te vinden. Marktwerking en concurrentie zijn echter in de optiek van het kabinet, van de VVD en misschien ook van het CDA en van D66 de instrumenten om die doelstellingen te bereiken. De heer Van Gijzel mag dan wel zeggen dat dit mechanisme voor hem niet zo werkt, maar hij gaat er wel in mee. Hij knabbelt er een beetje vanaf. Hij moet zich goed realiseren dat een kamermeerderheid van mening is dat deze processen in de NS door marktwerking en concurrentie moeten worden opgelost.

Ik zou een andere benadering kiezen. Ik zou mij afvragen wat de problemen bij de NS zijn in relatie tot het bredere algemene mobiliteitsbeleid. Als wij die analyse hebben gemaakt, dan kunnen wij kijken wat de oplossingen ervoor zijn. Wij moeten niet zeggen dat door het naar de markt gaan van de NS, het allemaal vanzelf wel goed komt. En nu chargeer ik even, maar dat moet in dit geval.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die analyse is voor een deel al in het kader van Rail 21 gemaakt. Die komt erop neer dat de NS meer reizigers nodig hebben. Het effect van een eventuele verzelfstandiging daarop is tamelijk gering en dat betreurt ik. De

verzelfstandigingsoperatie betekent echter wel een forse verbetering van de kostenstructuur, waardoor er ruimte voor extra investeringen ontstaat. Dat wil ik niet zomaar overboord zetten, want dan vragen wij de klanten en de rijksoverheid om geld in een niet effectieve organisatie te steken. Dat zult u ook niet willen. Als u mij verwijt dat ik te veel meega met de fractie van de VVD op het punt van de marktwerking en de concurrentie, dan is mijn reactie dat ik geen concurrentie bij de NS zie. Ik geloof ook niet dat een dergelijke concurrentie effectief zal zijn. Ik ga dus niet mee op de punten van concurrentie en marktwerking, maar ik ben wel bereid het streven naar kosteneffectiviteit te ondersteunen. Ik betreurt het zeer dat u daar niet toe bereid bent, omdat de klant daar uiteindelijk de dupe van is.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik ben het wel eens met de doelstelling. Natuurlijk wil ik een kosteneffectieve organisatie van de NS. Ik vind u echter ± vergeef mij het woord ± politiek een beetje naïef als u meegaat in de verzelfstandiging, terwijl u weet dat de meerderheid van de Kamer de concurrentie, de marktwerking als doel op zich hanteert, met het argument dat kosteneffectiviteit nodig is voor de verzelfstandiging.

Voorzitter! Ik ga zeer kort in op de moties die gisteren tijdens het nota-overleg zijn ingediend. Mijn fractie is voor de motie met betrekking tot Groningen-Sauwerd. Wat betreft het knelpunt Roermond-Nijmegen zeg ik tegen collega Verbugt dat een motie daarover boven de markt hing. Daar komen wij samen wel uit, denk ik.

Voorzitter! Ik wil kort ingaan op het fietsbeleid. Mijn fractie vindt versterking van de fietsinfrastructuur hard nodig. Met decentralisatie van het fietsbeleid zijn wij niet op de goede weg. Graag krijg ik van de minister een reactie op het voorstel om fietsers die van rechts komen voorrang te geven. Zij is daar in de stukken al op ingegaan, maar ik vind dat een beslissing erg ver weg ligt. Ik wil daarover uiterlijk in het voorjaar van 1996 uitsluitel krijgen.

Nog een korte opmerking over de luchtvaart. Na het besluit over Schiphol in deze Kamer zijn er aanhoudende berichten over de explosieve groei van het aantal

## Rosenmüller

passagiers op Schiphol. De PKB spreekt van 26,5 miljoen passagiers in 2003. Nu al lijken dat er 25 miljoen te zijn. Het is dus zeer realistisch om te veronderstellen dat in 2003 het aantal van 40 miljoen of van 44 miljoen al bereikt is. Ik zeg dit ook tegen de achtergrond van het feit dat de KLM wil uitbreiden, dat zij het blokkensysteem om van drie blokken naar vijf blokken te gaan zou willen uitvoeren. Dat heeft in de afgelopen periode ook "een hoos aan passagiers" opgeleverd. Wat is daarop de reactie van de minister? Kan zij ons uit de droom helpen met betrekking tot de discussie over die cijfers?

Voor de toekomstige luchthaven is een breed opgezet studieproject ontwikkeld. Op zichzelf vind ik dat goed. Ik blijf echter pleiten voor de benadering om de mogelijkheid open te houden dat er geen luchthaven behoeft te worden gebouwd. Ik zeg dit, omdat er in de toekomst gebruik zal kunnen worden gemaakt van een HSL-zuid en een HSL-oost. Misschien zijn er dan nog wel meer vervoersmogelijkheden, want wij spreken over 2015. Ik vind dat wij het vliegen op de bestemmingen die langs een HSL liggen zo onaantrekkelijk moeten maken, dat er niet meer gevlogen wordt naar Brussel, Parijs, Keulen en Frankfurt. Vervoer naar die plaatsen moet echt per trein gebeuren en dat zal in het volume van het vliegverkeer geweldig schelen.

Voorzitter! Mijn laatste opmerking heeft betrekking op het water. Mevrouw Jorritsma heeft zich als minister van Verkeer en Waterstaat, in haar coördinerende functie wat het water betreft, te afzijdig getoond in de discussie met betrekking tot de waterkwaliteit, ook als het gaat om bestrijdingsmiddelen en als het gaat om de mestnotitie. Wat was haar inbreng in de discussie in het kabinet over de integrale mestnotitie? Hoe kan Nederland de internationale afspraken die op dit punt gemaakt zijn, nakomen? Daar ligt namelijk een fors probleem. Zij heeft toezeggingen gedaan in internationaal verband die in deze mestnotitie niet worden waargemaakt. Hoe legt zij dat internationaal uit? Vindt zij niet dat zij een nadrukkelijke rol behoort te spelen in de discussie over waterkwaliteit?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Als je stilstaat, kom je niet vooruit. De VVD heeft ook behoefte om nadrukkelijk te spreken over de ontwikkeling van de mobiliteit.

Om te beginnen wil ik zeggen dat de minister een goede start heeft gemaakt met de aanpak van de files via de bekende "filebrief" die eerder al uitgebreid is besproken. Met name collega Van Gijzel heeft er zoëven op gewezen dat de werkelijke ontwikkeling van de automobilititeit in ons land een geheel andere is dan die welke te geruststellend in de begroting te vinden is. Op pagina 25 wordt een getal van 16% genoemd in de periode van 1986-1994. Dat zal wel een tikfout zijn, dacht ik.

Volgens het CBS is het op alle wegen in Nederland 28% gemiddeld, op de snelwegen is het 54%. Vooral dat laatste getal moeten we dus afzetten tegen de 35% die we als doelstelling met elkaar hebben afgesproken, niet tot vandaag maar tot het jaar 2010. Dat maakt heel duidelijk wat het probleem is op onze wegen.

Voorzitter! De VVD-fractie vindt dat het verschil tussen wens en trend nu zo groot begint te worden dat er inderdaad enige bijstelling nodig is binnen het SVV. Het openbaar vervoer moet uiteraard beter worden en moet ook meer gaan doen. Natuurlijk zijn de fiets, vooral in binnenstedelijk gebied, het carpoolen, het vervoersmanagement allemaal zeer nuttige dingen, evenals het locatiebeleid en de ruimtelijke ordening. Kijk bijvoorbeeld hoeveel ruimte er in Noord-Nederland is, niet alleen in het landschap maar ook op de wegen. Dat moet allemaal gebeuren, zoals verwoord in het SVV 2.

Dat neemt niet weg dat de VVD-fractie van mening is dat de auto een dominant aandeel heeft en zal houden in de totale vervoersstroom. Wij houden onszelf voor de gek als wij denken dat vanaf nu het autoverkeer in absolute zin zal afnemen. Dat betekent dus dat er een aantal accenten moeten worden gelegd. Ik noem er een aantal.

Wij zullen creatiever moeten gaan ontwerpen. Er zal ook veel meer ondergronds moeten worden gebouwd. Laat ik als voorbeeld het plan Sytwende van de gemeente Voorburg noemen, waarbij de weg wordt aangelegd en er vervolgens

woningen tegenaan c.q. bovenop worden gebouwd. Die grond wordt dus dubbel gebruikt.

We zullen ons moeten bezinnen op de filekansnormeringen. Ik kom daar straks nog even op terug.

En we zullen natuurlijk vooral de procedures rond de planvorming moeten versnellen en versoberen. De VVD heeft daar een- en andermaal op gewezen. Ik doel daarbij ook nadrukkelijk op de activiteiten binnen het ambtelijk apparaat. We moeten ook die activiteiten stroomlijnen.

Voorzitter! Er is geen mooier voorbeeld in Nederland om dit nader te illustreren dan het stukje A1 tussen Muiderberg en Diemen. Dit is een onderdeel van een achterlandverbinding Duitsland, Twente, Amsterdam. Op dat stukje rijden 125.000 auto's per dag. Als het SVV-beleid slaagt ± ik zeg: als ± worden dat er 165.000 per dag. Dat betekent dat er zo'n tien tot elf rijstroken nodig zijn om de zaak bij die intensiteiten in redelijke banen te leiden.

Wij hanteren daar de achterlandverbindingnorm van 2% filekans voor de passerende auto's. Dat is natuurlijk primair gebaseerd op het lange-afstandsverkeer en niet op het massale verkeer dat bijvoorbeeld tussen Almere en Amsterdam plaatsvindt.

Ik had het al over het ontwerpen. Dat stukje weg is ontworpen op een snelheid van 120 km/uur, wat praktisch betekent 150 km/uur, vanwege de stand van de techniek van de auto's en de marges daarin. Maar als je in de file staat, sta je dus stil. Wat heeft het dan voor relevantie om te zeggen dat deze weg is ontworpen op 150 km/uur?

Het openbaar vervoer speelt in dat voorbeeld al een grote rol. In de spits zit al 45% van het totale vervoer op deze doorsnede in trein en bus. De Flevolijn wordt heel goed gebruikt. We mogen daar dus ook geen hoop uit putten dat het zich op die manier vanzelf oplost.

Hoe zou in het geval van het voorbeeld hierboven geschetst de zaak anders en naar de mening van de VVD efficiënter kunnen worden aangepakt? Ik wil het er nu niet over hebben hoe de carpoolwielstrook gebouwd is. Deze strook had voor bijna hetzelfde geld in plaats van uit één uit drie stroken kunnen bestaan. Er liggen ook nog twee vluchtstroken. In totaal zijn er dan elf stroken, dus eigenlijk wat wij nodig hebben.

## Hofstra

De snelheid moet dan echter wel gematigd worden, bijvoorbeeld tot 50 of 70 km/uur. Dat is efficiënter dan dat je stilstaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De gedachte van de carpoolwisselstroken is afkomstig van mevrouw Smit-Kroes, die daartoe kwam omdat zij beschikte over beperkte middelen.

Toen u nog geen kamerlid was, hebt u als verkeersadviseur aangegeven dat de automobiliteit in Nederland twee keer zo sterk zal groeien dan in het SVV is aangegeven. U geeft in een stuk aan dat het absoluut vast zal lopen en dat uitbreiding van de weginfrastructuur op termijn geen oplossing zal zijn. Hoe verhoudt zich dat met het nu door u gehouden betoog?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik spreek nu over een knelpunt in ons wegennet. Iedereen kan zien hoeveel stroken er op die knooppunten samenkomen. Waarom staat daar een file? Omdat het verbindingsstukje minder stroken heeft dan de som van de toeleidende stroken. Wij vinden dan ook dat eerst die knelpunten opgelost moeten worden en daarna komt er ± ik ben het daarmee eens ± een principiële discussie over de vraag of er vervolgens verbreed moet worden. Dat zou dan over de gehele lengte moeten gebeuren, wil het effect hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begreep uit uw betoog dat u bijstelling van het SVV wilt in de vorm van verdere uitbreiding van de weginfrastructuur. U geeft in uw stuk een nogal ingewikkelde formule met betrekking tot de ruimtelijke ordening, economische groei, autobezit en de capaciteit die de weginfrastructuur in Nederland biedt. De weginfrastructuur bepaalt mede het gebruik dat er uiteindelijk van wordt gemaakt. Uw stuk heeft als titel: "de mobiliteitsexplosie overtreft de scenario's bij ongewijzigd beleid". U zegt daarin: wegwitbreiding leidt alleen maar tot verdere groei van de mobiliteit en niet tot de oplossing van de mobiliteit.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik weet niet waar u nu uit citeert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is Verkeerskunde nr. 41, 1990, nr. 6.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-

fractie staat ervoor dat mensen vrij kunnen kiezen in hun vervoerswijze. Wij voelen er dus ook niet voor dat de overheid degenen die met de auto willen reizen nadrukkelijke beperkingen oplegt.

De filekansnormering. In het SVV wordt als percentage voor de filekansen 2 respectievelijk 5 genoemd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op het door u genoemde principe. Vindt u dat er geen enkele grens gesteld mag worden aan de vrijheid die mensen hebben in de keuze voor bijvoorbeeld de auto?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, zij het dat het een volstrekt legitieme overheidstaak is om prikkels te geven waardoor mensen op een gegeven moment misschien een andere keuze doen. Wij kiezen ook voor variabilisatie en voor rekeningrijden. Dat zijn legitieme middelen. Maar dat is iets anders dan dat tegen iemand wordt gezegd: jij mag niet met de auto.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de optiek van de VVD-fractie is de overheid dus de partij die sturings-elementen kan inbrengen om het gedrag van mensen te beïnvloeden. Het gaat daarbij niet om verboden. Niemand houdt hiervoor een pleidooi. Als u daarvoor strijdt, strijdt u tegen windmolens.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker. Wegruimte is zo langzamerhand een schaars goed, dus mogen daarop de wetten van de economie worden losgelaten, net zo goed als nu het water duurder is en wij allemaal watermeters in huis hebben. De VVD-fractie is daar geen tegenstander van.

Voorzitter! Wrang in dit voorbeeld is de planning ten aanzien van Almere. Die plaats wordt zeer planmatig ontwikkeld. Er komen ieder jaar 10.000 inwoners bij. Wij kunnen de klok gelijkzetten op de nieuwe files die daar ontstaan. Je verwacht dan toch een kant en klaar plan daarvoor, dat alleen nog hoeft te worden uitgevoerd? Dat is niet het geval. Er moeten nog allerlei procedures worden doorlopen en het kan nog wel tien jaar duren voordat er iets gebeurt. Vandaar dat ik zoëven een oplossing heb gesuggereerd.

Er is, ter illustratie, de fysieke en technische mogelijkheid om vanaf de A1, vanuit de richting Hilversum, een extra strook aan te leggen over de Hollandse brug, hetgeen aan de noordkant al is gebeurd tot aan de afslag Almere-stad. Daarvoor moet een MER worden gevolgd en dat lijkt ons, gegeven het feit dat de Wet geluidhinder ook al van toepassing is, toch wel een wat zotte situatie. Ik vraag de minister of zij met name in dit geval van plan is de knoop door te hakken. Hier moet het politieke primaat worden toegepast. Meer in het algemeen vraag ik de minister of zij mogelijkheden ziet om de procedures en met name het element van de ambtelijke verwerking van de diverse inspraakrondes te versnellen.

Ten aanzien van de financiën heb ik al aangeduid dat ook de VVD voorstander is van het prijsmechanisme en de variabilisatie en dus van het verschuiven van de autokosten van het bezit naar het gebruik. Daarbij willen wij wel gezegd hebben dat dit dus betekent dat de motorrijtuigenbelasting en ook de BPM, die wat vreemde luxebebelasting op personenauto's die wij in Nederland kennen, naar beneden moet en op termijn moet worden afgeschaft. Wij zijn ook van mening dat er binnen een beperkte tijd meer geld moet stromen naar infrastructuur. Ik heb het dan niet alleen over auto-infrastructuur, maar ook over die voor het openbaar vervoer. Er moet in den brede meer geld naar de infrastructuur stromen. Vooral aan het CDA vraag ik waarom dat moet door overhaast ons tafelzilver te verkopen. Waarom kan het niet gewoon door de bezuinigingen in zijn algemeenheid door te voeren bij de rijksuitgaven? Voor dat laatste staat de VVD. Infrastructuur is een klassieke overheidstaak. Wij buigen om en steken meer geld in de infrastructuur. Op zichzelf zijn wij het daar, denk ik, over eens.

De heer **Leers** (CDA): Zeker. Waarom heeft de VVD dan in het regeerakkoord ingestemd met een bezuiniging van 1 mld. op de infrastructuur?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb net gesproken van een termijn van enkele jaren. Wij hebben nu de verschrikkelijk gekke situatie dat het geld niet allemaal uitgegeven kan worden vanwege de bewuste onderuitputting. Dat heeft te maken

## Hofstra

met de net door mij genoemde procedures. Wij kunnen wel zeggen dat er volgend jaar 1 mld. bij moet, maar dat is niet echt productief. Dat kunnen wij niet uitgeven. Wij houden dat weer over.

De heer **Leers** (CDA): Misschien heb ik het niet helemaal kunnen volgen, maar de heer Hofstra haalt net een groot aantal punten aan waarmee je de mobiliteit zou kunnen verbeteren. Hopelijk is hij nog niet helemaal klaar, want anders vind ik het wel erg mager. De onderuitputting kan toch al gebruikt worden om de door hem net genoemde onderdelen in te zetten? Hij noemde onder meer ondergronds bouwen. Ik hoef de hele serie niet te herhalen. Dat kan de heer Hofstra zelf wel doen. Waarom worden die punten niet gebruikt? Waarom is de VVD akkoord gegaan met de bezuiniging? Op die vraag heb ik nog geen antwoord gekregen.

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, wat de onderuitputting betreft moeten wij nu goede plannen maken en wij moeten daarnaast iets aan de procedures doen. Dan hebben wij binnen een beperkt aantal jaren, zeg in 1998 of 1999, de mogelijkheid om meer gelden te investeren. Die gelden moeten volgens ons komen uit een bezuiniging op en een heroverweging van de totale rijksuitgaven. Die gelden moeten niet nu incidenteel vrijkomen door een aantal bedrijven te verkopen.

De heer **Leers** (CDA): Ik kijk even naar de toekomst. Over het heden wil de heer Hofstra kennelijk niet praten. In het jaar 2000 zullen wij aan financiële middelen behoorlijk tekort komen. Dat weet iedereen. Er zal veel te weinig geld zijn om alle projecten te realiseren. Hoe voorziet hij daar een oplossing? Is hij bereid om de tering naar de nering te zetten en te zorgen dat er meer geld vrijkomt voor infrastructuur en dat er minder geld opgemaakt wordt aan consumptieve uitgaven? Spreekt hij dat hier nu uit?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik herhaal wat ik heb gezegd. De VVD is van mening dat wij meer geld moeten uittrekken voor infrastructuur in den brede. Wij zullen daar binnen een beperkt aantal jaren de ruimte voor moeten vinden. Dat zal voor een deel ten koste gaan van andere rijks-

uitgaven die tot de minder klassieke categorie behoren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vraag de heer Hofstra waar die bezuinigingen zouden moeten neerslaan. Hoe verhoudt zich dit tot de opvatting van de heer Dijkstal dat de grote periode van bezuinigingen van de rijksoverheid zo ongeveer voorbij zou moeten zijn?

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat om de totale financiële ruimte. Wij hoeven bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat nu niet aan te geven waar het geld vandaan moet komen om over een aantal jaren meer ruimte te hebben.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, maar het is nogal makkelijk om te zeggen dat het uit de totale ruimte moet komen. De heer Hofstra zegt niet waar het geld precies vandaan moet komen, maar zegt wel dat daar de oplossing ligt van het mobiliteitsbeleid. Als wij niet iets concreter kunnen worden, dan heb ik het gevoel dat de heer Hofstra volgend jaar met hetzelfde antwoord komt of met een concreet antwoord komt waarvoor geen politiek draagvlak is.

De heer **Hofstra** (VVD): Nu worden twee dingen door elkaar gehaald. Punt één is dat ik de oplossingsrichting probeer aan te geven in technische en planmatige zin. Punt twee is het geld. Daarvan zeggen wij dat het geen zin heeft om het voor 1996 of 1997 te doen. Wij komen daar in een later stadium op terug. De VVD is gewend om bij ombuigingen de bedragen te noemen en aan te geven waar die vandaan moeten komen.

Het fileprobleem is ook in economische zin een echt probleem. Daarom vraag ik de minister of zij in staat en bereid is om een geregelde rapportage te maken over de verwachtingen voor de korte termijn, zeg vijf jaren, en over de vraag hoe de maatregelen die in de pijplijn zitten en die aanvullend kunnen worden ontworpen, uitwerken wat betreft de files. Met andere woorden: een rapportage toegespitst op de problematiek van de files op het hoofdwegennet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de files in relatie tot de versterkte investeringen die de heer Hofstra zou willen in het

wegverkeer. Ik heb net al cijfers genoemd: in 1990 6000 files en in 1994 14.000 files; in ruim vier jaar tijd een verdubbeling. In die vier jaar is natuurlijk wel geïnvesteerd in de weginfrastructuur, misschien niet zoveel als de heer Hofstra had gewild. Denkt hij dat als wij de komende jaren meer gaan investeren in de weginfrastructuur, het aantal files zal dalen, nog los van de milieucomponent? Over dat laatste heeft hij misschien wat minder zorgen dan ik. Ik zie het even puur economisch. Of denkt hij dat het zoveel mobiliteit aantrekt, dat de 14.000 files in 1994 er misschien wel 28.000 in 2000 of 2005 zijn?

De heer **Hofstra** (VVD): Als sprake is van congestie en het verkeer neemt met 1% toe, dan neemt de lengte van de file niet met 1% toe, maar met 5 of 10%. Daar moeten wij beducht op zijn. Wij praten thans over de situatie van vandaag. De komende jaren zal het probleem erg toenemen, niet omdat er meer mobiliteit is, maar omdat het zo erg snel doorwerkt. De VVD is niet van mening dat een grootstedelijk gebied als de Randstad ooit filevrij raakt. Ik kijk naar Parijs en Londen. Alle grote steden hebben te maken met een zekere mate van filevorming. Het gaat om de mate waarin in verhouding tot de mogelijkheden om er iets aan te doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Hofstra denkt dat met zijn programma het aantal files gestabiliseerd dan wel verlaagd wordt. Hoe verhoudt zich dat tot de ontwikkeling die ik aangeef, namelijk dat ook met de investeringen in het wegverkeer in de afgelopen vier jaar het aantal files meer dan verdubbeld is?

De heer **Hofstra** (VVD): Die filekans moeten wij niet loslaten op alle auto's. Als het gaat om het stukje tussen Muiderberg en Diemen is er maar een kleine categorie verkeer die bij de 2% hoort. Dat zijn de vrachtwagens, bestelwagens en zakelijk personenverkeer die met grote afstanden te maken hebben. In ons wegontwerp moeten wij toe naar situaties, waarin die verkeerssoorten worden gescheiden. Collega Van Heemst heeft ter zake van de A2 ook iets dergelijks gezegd. Je kunt aan vier keer twee rijstroken denken. De middelste leidt van Utrecht naar Amsterdam voor het lange-

## Hofstra

afstandsverkeer. Via de rangeerbanen ontstaat een andere filekansnormering. Ook de concurrentie van het openbaar vervoer wordt dan beter. Wij moeten onze verkeersstromen op de hoofdwegen sterker gaan splitsen in deelstromen. Het lange-afstandsverkeer ± economisch belangrijk ± moet tegenover het korte-afstandsverkeer worden gezet. Anders is het vechten tegen de bekende bierkaai.

Voorzitter! Zou de minister kunnen bewerkstelligen, dat genoemde wisselstrook gedurende meer uren per dag open is? Ik denk dan niet zozeer aan de nachtelijke uren alswel aan de uren overdag.

Voorzitter! Ik kom over het openbaar vervoer te spreken. De VVD is er voorstander van, dat via een verzelfstandiging en ook meer marktwerking een situatie ontstaat waarin het vervoer beter wordt en ook meer vervoerd kan worden tegen relatief lagere prijzen. De discussie over het rapport van de commissie-Brocx en over de NS zal nog worden gevoerd. Ter zake van de NS is er nog het moeilijke open einde van de onrendabele diensten. Via de commissie-De Boer wordt geïnvesteerd in busstroken. Ook dat is volgens de VVD een zeer goede mogelijkheid om kosten te verschuiven van de exploitatie naar de investeringen. Wij willen daarbij nadrukkelijk de opmerking maken, dat de toepassing van vooral de maatregelen van de commissie-De Boer niet mogen leiden tot autootje pesten. Vanwege de restruimte-filosofie ± groen apart, fietsers apart, voetgangers apart, bussen apart ± blijft er soms maar 2,75 meter over voor de auto's die alle richtingen uit moeten. Er zijn voorbeelden waarbij geen bus te bekennen valt en wel vele auto's achter elkaar. Er moet wel een zekere mate van evenwicht zijn tussen de vervoersstromen op beide stroken. Het is een goede zaak, dat de gelden van de commissie-De Boer daarvoor worden gebruikt.

Voorzitter! De VVD maakt zich zorgen over de ontwikkeling bij de spoorwegen. Vlug, veilig en voordelig was het bekende adagium dat jarenlang bij de spoorwegen gold. Van Kooten en De Bie hebben daar een gezegde tegenover gezet: de geplande permanente vertraging. Zij hebben toch wel een beetje gelijk. Hoe zit dit nu? Hoe is het mogelijk dat de klassieke voordelen van de trein ons als het ware door de

vingers glippen? Hoe kan het zijn dat er een contract ligt met de NS, waar de minister al een handtekening onder heeft gezet, waarin er slechts een inspanningsverplichting is voor de NS om 2 miljard reizigerskilometers meer te realiseren ± het gaat van 15 miljard naar 17 miljard ± in het jaar 2010? Als dit alles is, moet ik zeggen dat ook de VVD toch wel zeer teleurgesteld is over die operatie bij de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ruik mijn kans. Wat vindt u dan dat er moet gebeuren om u zelf over die teleurstelling heen te brengen? Bent u bijvoorbeeld pas tevreden met een verzelfstandiging die leidt tot 20 miljard reizigerskilometers of meer?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik geef nu duidelijk aan dat de VVD-fractie zegt dat er een paar punten in zitten waar wij goed naar moeten kijken. Zoals het contract er nu ligt, is het eigenlijk wat eenzijdig. Wel tariefvrijheid en een heel geringe inspanningsverplichting.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu vlucht u weer in dat jargon, dat wij er nog eens goed naar moeten kijken...

De heer **Hofstra** (VVD): Maar wij behandelen nu toch niet de verzelfstandiging van de NS?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, maar ik ken u nu ruim een jaar en zo drukt u zich toch meestal niet uit. Het is meestal een slag duidelijkker. De vraag is dus wat voor de VVD-fractie met betrekking tot het aantal reizigerskilometers, het aantal passagiers, de doelstelling is die zij binnen bereik wil halen. U stelt hier toch een niet mis te verstaan punt aan de orde.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij vinden dat de spoorwegen in staat moeten zijn om meer te doen dan uit die inspanningsverplichting voortkomt. Wij vinden ook dat bijvoorbeeld de treinen sneller moeten gaan rijden. Ik heb het dan niet over de hogesnelheidslijnen, die ik even buiten beschouwing laat, maar over zo'n Hanzelijn naar het noorden van het land of over de lijnen naar het zuiden van het land. Wij moeten gewoon van die middeleeuwse snelheid van 125 km/uur af. Dat betekent wel dat het kruisingvrij moet zijn. Dat kost

geld. Dat moeten wij ook vanwege de veiligheid doen. De zaak moet naar een andere stroomspanning worden getild. Dat kost ook geld. Alleen door dat soort kwaliteits-sprongen kunnen de Nederlandse Spoorwegen veel meer gaan doen. Zij zullen ook veel meer moeten doen, willen ze een marktaandeel van de auto afknabbelen. Het is nu het één tegen het ander.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U vlucht nu een beetje in andere punten. Ik vind het buitengewoon interessant om naar te luisteren, maar u vindt dus 17 miljard reizigerskilometers veel te bescheiden. Op dat punt valt dus van u nog het een en ander te verwachten, als het debat over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen in de Kamer aan de orde is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja. Maar ik vind de vraag niet helemaal eerlijk in die zin dat voor iedereen van ons geldt dat het onrendabele deel op dit moment alleen nog maar mist is. Daar moeten nog verduidelijkingen over komen. Dat hangt uiteraard ook samen met die inspanningsverplichting bij de spoorwegen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Betekent dit dat u die afspraak over het onrendabele deel eerst moet kennen, voordat u kunt instemmen met het contract als zodanig?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik dacht dat wij daar zeer binnenkort over werden geïnformeerd, althans ver voor de behandeling van het contract.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar zou ik maar niet van uitgaan.

En als dit niet het geval is, is het voor u een voorwaarde om te kunnen instemmen met het contract?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben een- en andermaal erop gewezen dat wij dit een zeer essentieel punt van het contract vinden. Maar dat zou voor ieder van ons moeten gelden, als je kijkt naar de kwantiteit. Tussen neus en lippen door, staat in het Tweede tactisch pakket ± nieuwe tijden, nieuwe termen ± ook dat goederentreinen voorrang krijgen in bepaalde situaties. Nu snappen wij wel dat het conflicten kan geven, als die Betuwelijn er nog niet is en er meer goederentreinen komen. Wij willen er echter zeer voor pleiten dat



De heer Van Gijzel (PvdA)

dit niet gebeurt ten opzichte van de Intercity's, opdat de snelle personentreinen daar geen last van hebben.

Ik kom bij het punt van de verkeersveiligheid. Met veel anderen ben ik van mening dat het verkeerd gaat met de trend ten aanzien van de verkeersonveiligheid. Die 9 mld. schade per jaar is natuurlijk ontzaglijk, maar voorop moeten wij stellen het vele menselijke leed als gevolg van gewonden en dodelijke ongevallen. Er komt een nieuw meerjarenplan verkeersveiligheid. Het lijkt ons heel gewenst dat voordat dit ambtelijk uitgewerkt wordt, er politiek een aantal keuzen worden gemaakt. Dat maakt ook het proces veel eenvoudiger. Voor ons is een hamvraag wat wij nu eigenlijk willen met het begrip "duurzaam veilig". Het is een prachtige term, maar wat bedoelen wij ermee? Nu is er in de begroting heel weinig geld voor uitgetrokken. Er is een proefproject in Zeeuws-Vlaanderen, echt een gebied waar de verkeersonveiligheid veel te groot was. Het is dus heel goed dat daar iets gebeurt. Er gaan miljoenen en miljoenen heen; ik dacht zo'n 80 mln. Als dat project is uitgevoerd, kunnen alle andere wegbeheerders in Nederland ernaar komen kijken, maar dan kunnen zij kijken naar iets wat zij zelf nooit kunnen betalen. Duurzaam veilig voor heel Nederland kost 60 mld. Wij zijn daar dus 300 jaar mee

bezig als wij daar per jaar niet al te veel geld voor kunnen uittrekken. Zou er op het concept van duurzaam veilig, dat een heel goed punt is, niet een zware bestuurlijke commissie moeten komen die bekijkt of de samenleving er niet heel veel geld voor moet uittrekken? We kunnen immers gegarandeerd de helft van die 9 mld. per jaar weer terug winnen. Daar moeten de verzekeringsmaatschappijen zich dan bij aansluiten en ook de sociale fondsen, en gezamenlijk kunnen wij dan verder komen. De VVD zou het toejuichen wanneer wij dit goed met elkaar bekeken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Hofstra zet een nogal ingrijpend beeld neer met betrekking tot de verkeersveiligheid. In hoofdlijnen steun ik dat beeld. Ik geloof dat die zorg terecht is. Hij roept zelfs op tot de instelling van een commissie die er een maatschappelijk deltaplan tegenover zou kunnen zetten. Maar is een commissie wel voldoende? Zou er niet veel meer sprake moeten zijn van een commitment vanuit de rijksoverheid voor de verkeersveiligheid?

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik het mee eens, maar ik heb ook de verzekeringsmaatschappijen genoemd en de sociale fondsen...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het mij om gaat, is de vraag of niet vanuit het departement van Verkeer en Waterstaat en in het bijzonder van de minister van Verkeer en Waterstaat een duidelijke betrokkenheid naar voren zou moeten komen om een belangrijkere coördinerende rol op het gebied van de verkeersveiligheid te spelen, gelet op de problemen die de heer Hofstra nu schetst en die in de komende jaren op ons afkomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u bedoelt te zeggen dat het Rijk niet alleen maar moet decentraliseren, dan ben ik het met u eens. In het algemeen zijn wij, zoals u weet, voor decentralisatie, maar voor de verkeersveiligheid meent mijn fractie dat er vanwege de uniformiteit in het hele land een belangrijke verantwoordelijkheid bij het Rijk ligt. Nogmaals, wij willen vooral duidelijk maken dat wij het een probleem vinden waar wij op een goede manier iets aan proberen te doen, en anders moeten wij overgaan tot de orde van de dag en ons beperken tot een "ditjes en datjes"-verhaal dat men in het algemeen over de verkeersveiligheid houdt.

Ik wil nog een paar andere accenten leggen bij de verkeersveiligheid. In de eerste plaats is dat een zwaardere strafmaat voor roekeloos gedrag. Op dat punt is al eerder een motie door de Kamer aangenomen, die voor een deel al door de minister is uitgevoerd. Wij vinden dit een belangrijk punt. Wij willen in de bestrijding van de verkeersonveiligheid de prioriteit leggen bij de slachtoffers onder niet-automobilisten: voetgangers en fietsers zijn de kwetsbare groepen in het verkeer. Als wij menen dat de snelheden in Nederland effectief moeten worden gecontroleerd, vooral op de 80 km-wegen, als wij menen dat het niet goed is dat mensen met te veel drank op achter het stuur zitten, dan moeten wij erop aandringen dat de overheid een krachtig handhavingsbeleid voert. De VVD-fractie doet vooral voor het bestrijden van de snelheids-overtredingen, wat steeds meer een technische routinezaak wordt, heel voorzichtig de volgende suggestie. Is het niet mogelijk om een wat effectiever uitvoeringsorgaan met een zekere mate van zelfstandigheid op te zetten, want de politie heeft er helaas geen tijd meer voor?



## Hofstra

Financieel is dit eigenlijk heel makkelijk, want het financiert zichzelf en het levert nog werkgelegenheid op ook. Maar je moet het wel goed organiseren. Op dit moment gebeurt het veel te verbrokkeld.

Ik wil in dit verband ook nog de spoorwegovergangen noemen. Daar vallen jaarlijks zo'n 50, 60 doden. Dat is een punt van aandacht waaraan ook in de uitwerking van het beleid iets moet gebeuren.

Voorzitter! Mijn collega's hebben al gesproken over bezuinigingen bij particuliere organisaties op het terrein van de verkeersveiligheid. Het gaat niet om zulke heel grote bedragen, maar aangezien de trend negatief is, zou ik graag een uitleg krijgen waarom daarop wordt bezuinigd. Van een aantal instanties heb ik begrepen dat pas gistermiddag de beschikking is binnengekomen waardoor men geconfronteerd werd met bedragen die, naar men mij althans vertelde, bij die instanties niet bekend waren. Is de minister bereid om nog eens met deze instanties te spreken en misschien in het kader van een andere aanpak van de verkeersveiligheid, ook eens te kijken of er wellicht een reorganisatie op dat terrein mogelijk is? Ik sluit daarbij fusies ook niet uit.

Nu ik toch bij de subsidies ben aangekomen, wil ik nog een enkele opmerking maken over de schipperszorg. Vorig jaar viel dit nog onder Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Mede door toedoen van de VVD is dit terrein overgeheveld naar Verkeer en Waterstaat, omdat het daar, volgens ons, in goede handen is. Daar is die zorg immers gecombineerd met de andere belangen van de binnenvaart. Gelet op wat er in die sector wordt opgemerkt, zou ik de minister willen vragen of zij bereid is om nog eens met die organisaties over die zaken te spreken.

Voorzitter! De fractie van de VVD is verheugd over de dubbelslag die bij Schiphol kon worden gemaakt, aan de ene kant uitbreiding van de capaciteit en aan de andere kant het daadwerkelijk aanpakken van het geluidsprobleem.

Er zijn echter ook kleinere vliegvelden in ons land. Wij hebben gemerkt dat met name onze coalitiepartners allerlei beperkingen opleggen aan het vliegverkeer aldaar. Daarmee hebben wij problemen. De VVD is van mening dat wij oog

moeten hebben voor de vervoersmogelijkheden van die kleinere vliegvelden, voor de economische component en voor de recreatieve elementen, al zal waarschijnlijk niet iedereen het daarmee eens zijn. Ook bij de kleine vliegvelden moet er naar onze mening sprake zijn van een positieve bejegening. Daarbij moet uiteraard geprobeerd worden de dubbelslag van Schiphol te herhalen. Er kan natuurlijk niet maar raak gevlogen worden, maar men moet oog hebben voor de uitgangssituatie.

Ik zou met name aan deze minister van Verkeer en Waterstaat willen vragen ± misschien mede namens mijn provinciegenoot Relus ter Beek ± waar blijft "Relus"?

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Hofstra stelde aan het begin van zijn betoog dat wij onszelf voor de gek houden met de manier waarop wij nu bezig zijn met het mobiliteitsbeleid. Vervolgens doet hij een aantal voorstellen om het anders te doen. Houdt de heer Hofstra zichzelf en de Nederlandse samenleving ook niet voor de gek met het beleid wat hij voorstelt? Hij gaat bijvoorbeeld helemaal niet in op de internationale limieten, energievoorraden, grondstoffenvoorraden, etcetera.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben mijn betoog begonnen met de opmerking, dat de toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat te geruststellend is als het gaat om de ontwikkeling van de automobiliteit. Was het maar waar, wat daar staat! Dan was het probleem veel kleiner. Allereerst moeten wij ons vergewissen van de realistische ontwikkelingen en vervolgens is er een verschil tussen wat wij willen en wat er gebeurt. Daarover zijn wij het toch allemaal eens? Aan de planning moet daarom iets veranderd worden, waarbij natuurlijk de vraag interessant is, wat wij politiek willen veranderen.

U heeft in mijn bijdrage kunnen beluisteren dat wij van mening zijn dat er meer financiële ruimte moet komen voor investeringen, ook in de auto-infrastructuur.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U vindt dat feitelijk alle wensen gehonoreerd moeten worden. Dat is nu juist mijn punt van zorg.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee! Ik heb

duidelijk gerefereerd aan de filekansen van 2% en van 5%. Die doelen staan in het SVV. Die normen zijn in het SVV 2 gelijkwaardig aan de door u genoemde normen inzake milieu etc. Als wij kijken vanuit de belangen van verkeer en vervoer en de keuzevrijheid van de reizigers centraal stellen, zouden wij het misschien wel normen met een hogere prioriteit kunnen noemen. Ik heb bepleit om door het uiteenleggen van verkeersstromen ± Muiderberg-Diemen was een typisch voorbeeld van een knelpunt ± onszelf de mogelijkheid te bieden het essentiële verkeer die 2% c.q. 5% filekans te bieden. De rest heeft een alternatief in openbaar vervoer, carpooling, etcetera. Er kan gedifferentieerd genormeerd worden. Dat betekent niet dat de VVD van mening is dat heel Nederland geasfalteerd moet worden!

De heer **Leers** (CDA): Ik ben dankbaar dat de heer Stellingwerf dit punt nog even aansnijdt.

De heer Hofstra begon met de heroïsche opmerking: "Als je stilstaat, kom je niet vooruit". Ik heb tot het einde van zijn betoog ademloos zitten wachten. Waar zit nu de vooruitgang bij de VVD? Wij zijn daarstraks betiteld als de "filepartij". De heer Hofstra spreekt ook over files. In het kader van de gezinspolitiek zou ik willen zeggen: join the family! Laat dan wel concreet horen, waar u staat, mijnheer Hofstra. Ik heb veel gehoord, maar ik kan er geen chocolade van maken. Wat wilt u nu precies met betrekking tot het oplossen van het fileprobleem? Waar legt u de accenten?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen graag daar iets doen waar dat nodig is. Het CDA wil de achterlandverbindingen van 2 x 2 naar 2 x 3 brengen. Wij zijn echter nog niet zover om de verbinding Hengelo-Oldenzaal zesstrooks te maken. Dan gaan wij liever bij Den Bosch een strookje extra aanleggen of eventueel bij Zwolle. Dat laatste is weliswaar geen achterlandverbinding, maar wel de poort naar Noord-Nederland. Wij moeten het geld daar besteden waar een probleem bestaat. Daarop moeten wij het toespitsen.

Ik heb vandaag gezegd dat wij af moeten van onze rigide ontwerpen. Wat heeft het voor zin als je in een file staat om een ontwerp te hebben

## Hofstra

dat geschikt is voor 150 km/uur? Ik noemde het voorbeeld van Muiderberg-Diemen, waar met bijna provisorische aanpassingen het verkeer redelijk aan de loop blijft, zij het met een lagere snelheid. Als de spits weg is, maak je rode lampjes boven de weg om alles weer terug te brengen tot veilige afstanden. Dan kun je ook weer de 100 km-grens hanteren.

De procedures blijken een bottle-neck te zijn. Daar moeten wij nu echt iets aan doen, ook intern binnen het ministerie en binnen de diensten. Dat heb ik de minister gevraagd. Als dat lukt, hebben wij ook een grotere investeringscapaciteit over een beperkt aantal jaren. Ik hoop dat ook de heer Leers dit kan begrijpen. Hij wil ook meer investeren in de auto-infrastructuur. Wij zitten, dacht ik, zelfs op één lijn.

De heer **Leers** (CDA): Het is fijn om dat laatste te horen. Daarom zei ik al: "join the family". Maar bent u het met ons eens dat ook voor de jaren na 2000, als de huidige investeringsimpuls afloopt, extra geld op de plank moet komen om de ook door u noodzakelijk geachte projecten te realiseren? Welke projecten dat dan zijn, is een kwestie van uitwerking. Bent u het met mij eens dat het een slechte zaak zou zijn als de huidige investeringsimpuls in 2000 afloopt en dat wij die daarom moeten doorzetten?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is de VVD-fractie in dit opzicht helemaal met u eens. U legt zich alleen vast op een bedrag van 500 mln. per jaar. Misschien dat wij straks tot de conclusie komen dat het meer moet zijn. Ik heb het dan niet alleen over de auto-infrastructuur, maar ook over het openbaar vervoer en over andere vervoerstechnieken. 500 mln. is natuurlijk een groot bedrag, maar in verhouding nog niet zo heel erg veel. Het is mogelijk dat wij daar straks nog meer geld voor nodig hebben.

De heer **Leers** (CDA): Dat is allemaal mooi, maar waar blijkt dat concreet uit? U laat het allemaal maar naar de toekomst waaien. Ik verzoek u om u aan te sluiten bij onze gedachte, dat daarvoor uit het FES middelen moeten worden gereserveerd. Die kunnen wij straks dan concreet oormerken voor het uitvoeren van een aantal projecten. Dan doe je tenminste iets concreets.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp niet goed wat u nog van mij wilt horen. Wij hebben gezegd dat wij meer geld willen steken in de infrastructuur. Wij willen dat dan ook als een klassieke overheidstaak zien, die normaal uit de financiële rijkshuishouding wordt bekostigd. Ik ben er nu alleen niet toe in staat om te zeggen: in dat jaar moet er dat bedrag komen en in dat jaar dat bedrag. Maar het signaal van ons is volstrekt duidelijk. In die zin willen wij ook een bijstelling van het SVV. Het gaat dan ook om het openbaar vervoer en het locatiebeleid. Ik heb dat allemaal genoemd. Dat moet allemaal worden uitgevoerd, maar daarbinnen moet er ook wat meer aandacht zijn voor de auto-infrastructuur. Op korte termijn kunnen wij gigantische problemen verwachten. Daarom heb ik de minister op dat punt ook om een rapportage gevraagd. Aan die problemen moet deels provisorisch iets worden gedaan, al is dat misschien een gruwel voor veel van mijn collega-civiel-ingenieurs.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Misschien mag ik via de band van de heer Hofstra een vraag stellen aan de heer Leers. De heer Leers vroeg om steun voor zijn plan. Misschien kan dit plan aan steun winnen als hij niet eenzijdig aandacht besteedt aan investeringen in de weginfrastructuur, maar ook de andere elementen erbij betreft die de heer Hofstra noemde. Hij probeert met de vrij te maken middelen alleen de weginfrastructuur te versterken, maar mede door dat soort insteken zegt de heer Hofstra geen "ja" op zijn plan.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb dat toch anders verstaan. De heer Hofstra zet net als wij een lichtje op de ontbrekende infrastructuur voor de weg. De heer Van Gijzel staat daar echter de hele tijd met de rug naartoe. Hij doet net alsof er alleen problemen zijn bij het openbaar vervoer en bij de trein en hij keert zijn rug naar de weginfrastructuur. Dat laatste wensen wij niet. Daarom zetten wij daar het accent op.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De PvdA-fractie is akkoord gegaan met het structuurschema Verkeer en vervoer, waarin ook de projecten zijn opgenomen die de heer Leers aanreikt. Het uitvoeringsprogramma

als zodanig leidt ertoe dat die op een normale manier kunnen worden uitgevoerd. Maar als wij constateren dat dezelfde projecten bij het openbaar vervoer niet worden uitgevoerd, hebben wij wel een groot probleem in het totale mobiliteitsbeleid. Het zou de heer Leers sieren als hij vanuit de totaalvisie zegt: wij gaan de aandelen KPN en Schiphol verkopen en wij zullen de opbrengst daarvan evenwichtig volgens de filosofie van het SVV aanwenden. Het bezwaar tegen zijn plan is dat het nogal eenzijdig is opgebouwd. Ik constateer ook dat in de Kamer geen enkele steun voor dat plan bestaat.

De heer **Leers** (CDA): Nogmaals, uw conclusie is voorbarig. Verder hebben wij in de Kamer het afgelopen jaar gesproken over de NS-infrastructuur, de rail-infrastructuur. Wij hebben het over de Betuwelijn gehad. Wij hebben het over het Tweede tactisch pakket gehad. Wij zijn aan het praten over het openbaar vervoer in het kader van de commissie-De Boer/Brokkx. Kortom, wij hebben concreet met elkaar gesproken over al die punten waar u het over hebt. Terecht zijn er miljarden over tafel geschoven. Waar hebben wij echter niet over gesproken? Dat is de weg-infrastructuur, want dat is een taboe. En dat taboe wil ik doorbreken. Daarom heeft het CDA dit plan neergelegd, mede met de uitnodiging aan u om eens achter uw schuilhokje vandaan te komen en te erkennen dat hier zich wel degelijk een probleem voordoet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De grap is natuurlijk dat het op zichzelf geen taboe is. Het staat namelijk gewoon in het structuurschema Verkeer en vervoer. In dat opzicht hebt u de steun van de hele Kamer. Waar het om gaat, is dat wij moeten constateren ± dat doen wij nu al twee jaar achter elkaar ± dat bij het tot uitvoering brengen van weginfrastructuurprojecten eigenlijk geen of weinig problemen bestaan, dat daar geen sprake is van onderuitputting en dat dit redelijk voortvarend gaat. Wat de projecten voor het openbaar vervoer betreft, moeten wij echter constateren dat er grote problemen ontstaan. U sluit daar uw ogen voor. Dat mag, maar denk dan niet dat wij met zo'n plan er overheen de oplossing in beeld

## Hofstra

brengen voor de fileproblematiek of het mobiliteitsvraagstuk.

De heer **Leers** (CDA): De hele tijd vliegen gelegenheidsargumenten over tafel. De onderuitputting is voor een belangrijk deel heel echt, omdat wij weginfrastructuur niet weten te realiseren als gevolg van allerlei procedurele beperkingen. Daar komt nog bij dat wij na het jaar 2000 met grote tekorten zitten, omdat bijvoorbeeld u extra geld moest hebben voor de Betuwelijn. U hebt dit naar de toekomst toe geschoven zonder de rekening daarvoor te dekken. Wij zullen dit onder andere uit het schrappen van wegprojecten moeten financieren. Vindt u het gek dat ik daar aandacht voor vraag en u vraag om mee te denken over een fatsoenlijk plan?

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Nederland staat stil daar waar het bewegen moet. Waar wel beweging in zit en nog ruimte is voor groeimogelijkheden, is de elektronische snelweg. Deze is in opmars en kan de mobiliteitsgroei beïnvloeden. Hoe utopisch is het verhaal dat wij niet meer in trein, bus, auto of vliegtuig stappen, maar van achter onze computer met elkaar communiceren? Telewerken en teleconferencing: het zijn termen van de nabije toekomst. Wie van de leden van het parlement zit er nu nog niet op Internet? En hoe staat het met de minister? De vraag is of dit daadwerkelijk de mobiliteitsgroei zal afremmen. Dachten wij toen de telefoon werd uitgevonden, niet hetzelfde? Mijn fractie denkt wel dat er invloed van uitgaat op een deel van de groei, maar hoe substantieel het is, kunnen wij nog niet voorspellen. Wat is de tegenkant hiervan voor het individu en voor de samenleving? Komen mensen hierdoor niet in een isolement? Hoe utopisch is het dat een groot deel van het goederenvervoer door buisleidingen onder de grond gaat, zoals de bloemen van Aalsmeer naar Schiphol? En hoe utopisch is het dat wij in de volgende eeuw alleen nog maar met elektrisch aangedreven auto's rijden, zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot, en aangestuurd door elektronica van buitenaf?

Wij moeten erop letten dat individuele keuzes en maatschappelijk draagvlak in onze wet- en

regelgeving op elkaar afgestemd zijn. Dat betekent geen stoplicht middenin een weiland, want daar zal niemand voor stoppen. Maar dat betekent ook dat de automobilist met het openbaar vervoer een werkelijk alternatief moet worden geboden en dat de reistijd en de kosten van de vervoersmodaliteiten met elkaar in evenwicht moeten zijn.

Voorzitter! Nederland staat stil daar waar het bewegen moet, ook in de discussie over oplossingen. De minister lijkt het hoofd in de schoot te leggen en constateert dat wij de komende jaren in ieder geval in de stedelijke gebieden stilstaan. Dat zijn wij zeker van deze minister niet gewend. De optelsom van incidentele en structurele files lijkt al op een geprivatiseerde NS waarbij de wagons zijn vervangen door auto's en in plaats van op rails wordt er op asfalt gereden. De vertragingen hebben het autonet en de spoorwegen al gemeen. Misschien moeten wij wel naar onconventionele maatregelen, want de ernst van de situatie is daarnaar. Zowel de milieuschade als de economische schade is groot en wordt steeds groter. De bereikbaarheid van onze mainports komt gigantisch onder druk te staan.

Tot nu toe is er een gematigd verkeers- en vervoersbeleid gevoerd met weinig pushmaatregelen om de automobiliteit af te remmen. Bij alle grote projecten van de afgelopen tijd is aangegeven dat flankerend beleid noodzakelijk is. Het wachten is op een pakket flankerende maatregelen om het goederenvervoer per spoor of binnenvaart te bevorderen en om de automobilist te bewegen het openbaar vervoer te nemen. Op de valreep kwam de minister gisteren met een brief over het flankerend beleid voor het goederenvervoer. De minister legt daarin wederom de nadruk op het internationale draagvlak hiervan. Dat is op zichzelf terecht, maar dat mag niet betekenen dat Europa wordt gebruikt als excuus om het beleid niet te hoeven uitvoeren. In de transitolanden blijkt dat drastische maatregelen op een draagvlak onder de bevolking kunnen rekenen, bijvoorbeeld in Zwitserland, waar een accijnsverhoging van 20% aan de orde is en waar een duidelijke keuze voor het spoor wordt gemaakt. De minister kondigt aan dat zij vóór het zomerreces met een plan van aanpak komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Houdt mevrouw Van 't Riet een pleidooi voor het nemen van nationale maatregelen als in Zwitserland, gelet op het belang van het internationale goederenvervoer? Denkt zij dat dit het goederenvervoer helpt? Brengt dat minder goederenvervoer op de weg? Is zij niet bang dat het gewoon buitenlanders worden, in plaats van Nederlanders?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wat zou ik willen? Ik zou in ieder geval wel een accijnsverhoging willen, maar ook ik ben, net als de minister, gebonden aan het regeerakkoord. Daarover hebben wij afspraken gemaakt. Die afspraken beperken ons. Je kunt dat betreuren, maar ik houd mij aan de afspraken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vroeg ik niet. Vindt mevrouw Van 't Riet het wenselijk dat wij nationale maatregelen nemen die het nationale goederenvervoer in negatieve zin beïnvloeden en die internationaal geen vervolg krijgen? Met andere woorden, die maatregelen brengen alleen onze concurrentiepositie in gevaar, maar de milieudoelstelling komt ook niet dichterbij.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik constateer dat Zwitserland dat wel aandurft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zwitserland is een iets ander land. Zwitserland staat niet bekend om het feit dat het zelf veel goederenvervoer heeft. Wel is daar sprake van een belangrijke Alpentransito, waar iedereen toevallig doorheen moet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij ontkomen er niet aan om in het kader van het flankerend beleid de accijnsverhoging heel nadrukkelijk aan de orde te stellen. Daar moeten wij de internationale concurrentiepositie ook bij betrekken, maar niet als enig punt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Een vraagje, ook gelet op de eerste reactie van mevrouw Van 't Riet in de richting van de minister. Zegt mevrouw Van 't Riet dat zij voorstander is van het verhogen van de accijns, maar dat zij zich houdt aan de daarover gemaakte afspraken in het regeerakkoord? In het regeerakkoord staat dat de accijns niet omhoog mag, behalve dan dat

## Van 't Riet

de indexeringen mogen worden gevolgd. Vindt zij het regeerakkoord op dit punt dus fout, maar houdt zij zich daaraan, omdat de handtekening van haar fractie eronder staat?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben van mening dat er het afgelopen jaar wat is gebeurd. De problematiek is groter dan wij een jaar geleden verwachtten. Wij ontkomen er mijns inziens niet aan om deze discussie te voeren. Ik vind wel dat, als je op een bepaald moment een afspraak maakt, je die in de overwegingen moet meenemen, in die zin dat je je daaraan moet houden. Bij de komende discussie over het flankerend beleid moeten wij het echter niet alleen hebben over het parkeerbeleid en de ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook over de accijnzen en met name de variabilisatie van de autokosten. Daar kom ik zo op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vraag dat, omdat ik zelf enkele voorstellen heb gedaan over het prijsbeleid en over het beleid met betrekking tot de accijnzen. De afgelopen anderhalf jaar was de groei van het beroepsgoederenvervoer toch onstuimiger dan wij wilden. In die zin kan ik mij voorstellen dat het regeerakkoord op dat punt is achterhaald. Dat is op andere terreinen ook gebeurd. Wat betreft de ziektekosten zijn ook wijzigingen in het regeerakkoord aangebracht. Het regeerakkoord is natuurlijk niet voor vier jaar heilig. Ik daag mevrouw Van 't Riet uit om dat pleidooi met iets meer kracht te houden, zodat de minister daar wellicht op kan reageren. Misschien is er hier een draagvlak, los van het regeerakkoord ± ik kijk ook naar collega Van Gijzel ± voor een beperkte of minder beperkte accijnsverhoging voor het goederenvervoer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij krijgen die discussie nog in het kader van de aangekondigde nota over het flankerend beleid voor het goederenvervoer, als uitloei van de discussie over de Betuwelijn en de commissie-Hermans. Dan komt dit ook aan de orde.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Neen, dat ben ik niet met mevrouw Van 't Riet eens. De minister heeft aangekondigd dat die nota ongeveer

half 1996 komt. Dan zijn wij weer een klein jaar verder. De ontwikkelingen zijn het afgelopen jaar al zo desastreus geweest. Wij moeten daar nu echt iets aan doen. Wij moeten die discussie niet verschuiven naar half 1996, want dan schuiven wij de problemen voor ons uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Om de pro's en contra's van bepaalde maatregelen goed af te wegen, heb je die nota nodig. Ik kan nu niet zo maar zeggen dat wij een accijnsverhoging van zoveel procent toestaan. Dat vind ik geen behoorlijk beleid. Wel zullen wij deze zaak in de discussie over het flankerend beleid voor het goederenvervoer nadrukkelijk aan de orde stellen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De opmerkingen van mevrouw Van 't Riet maakten mij ook nieuwsgierig. Laat de fractie van D66 de internationale kaders los? Is ze bereid om voor te stellen dat Nederland op eigen houtje een accijnsverhoging doorzet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb al gezegd dat bij de discussie over de accijnzen en de variabilisatie ook het internationale perspectief gewogen moet worden. Ik krijg vaak de indruk dat met name uw fractie alleen dit belangrijk vindt, en het is niet het enige belangrijke.

De heer **Leers** (CDA): U moet mijn vraag niet ontlopen door naar mij toe te komen. Ik vraag u concreet of het voor de D66-fractie acceptabel is, dat Nederland een eigenstandig beleid voert met betrekking tot de accijnsverhogingen om daarmee de mobiliteit te beperken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er moet zoveel mogelijk in Europees perspectief worden gehandeld, zoals ik meermalen heb aangegeven, ook toen het over Schiphol ging. Dit neemt niet weg dat een land een voortrekkersrol kan vervullen. Ik heb gemerkt dat de discussie ook in andere landen wordt gevoerd; niet alleen in Zwitserland maar ook bijvoorbeeld in Oostenrijk. Ik vind het belangrijk dat dit in de discussie wordt betrokken en ik denk dat de tijd gekomen is om dat ook echt te doen.

De heer **Poppe** (SP): Ik zie een tegenstelling in de theorie over de accijnsverhogingen. Het kabinet is

een voorstander van groei van Rotterdam en Schiphol als mainports. Dat geeft meer dozen; meer containers die over de weg moeten worden vervoerd. Dat is een probleem, en om dat op te lossen stelt de D66-fractie voor om de accijnzen te verhogen. Dan zijn de investeringen in Schiphol en Rotterdam teniet gedaan.

De **voorzitter**: Wilt u een vraag stellen?

De heer **Poppe** (SP): Waar moeten de containers blijven als ze niet meer over de weg gaan, omdat dat te duur geworden is? Ook als accijnzen internationaal worden ingevoerd, helpt dat niet, want dan is het overal even duur en maakt het dus niet uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk niet dat door accijnsverhoging de containers direct van de weg zullen verdwijnen. Ik denk wel dat ze invloed kan hebben op de mobiliteit van het vrachtverkeer, maar misschien willen wij dat ook wel en willen wij dat andere modaliteiten meer gebruikt worden, zoals het water en het spoor. Misschien hebben wij juist zulke maatregelen bedoeld, toen het ging om het flankerend beleid rond de Betuwelijn.

De heer **Poppe** (SP): Als wij dat willen, waarom stimuleren wij dan het vervoer over het water niet? Daar wordt op dit moment juist op bezuinigd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Vraagt u dat maar aan de minister.

De **voorzitter**: Ik verzoek mevrouw Van 't Riet haar betoog voort te zetten.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel een vraag en ik krijg geen antwoord: waar blijven die containers dan?

De **voorzitter**: Ik stel vast dat het antwoord niet meer komt en stel daarom voor dat mevrouw Van 't Riet haar betoog vervolgt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Komt er geen aparte, integrale nota over het goederenvervoer meer en spreken wij volgend jaar met de minister dus alleen over flankerend beleid voor het goederenvervoer? Ook voor het personenvervoer is overigens flankerend beleid nodig. Ik heb

## Van 't Riet

begrepen dat nu ook Duitsland denkt aan accijnsverhoging. De D66-fractie vindt dat de minister te weinig doet aan variabilisatie van de autokosten, terwijl daarover in het regeerakkoord een afspraak is opgenomen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wilt u die stelling concretiseren? Waar doe ik dan te weinig aan, mede in het kader van het regeerakkoord?

**De voorzitter:** Ik verzoek de minister om hier in haar eigen termijn op in te gaan.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Ik wil heel kort reageren. Ik zie geen verlaging van de motorrijtuigenbelasting gelijktijdig met een verhoging van de accijns. De accijnsverhoging heeft alleen de inflatie gevolgd. Dat is op zich positief, want in het verleden gebeurde dat niet. De variabilisatie zoals bedoeld in het regeerakkoord, zie ik echter niet.

Voorzitter! Nederland staat stil waar het bewegen moet. Waar het in ieder geval wel beweegt, is in de discussie over meer markt en minder overheid. Het ei van Columbus lijkt daarmee gevonden. Het openbaar vervoer gaat met grote uitdagingen en veel creativiteit maar ook met grote onzekerheid een nieuwe toekomst tegemoet. De discussie in de Kamer is nu niet aan de orde; wij spreken er in december over. Het enige dat ik bij deze begrotingsbehandeling wil opmerken, is dat volgens de D66-fractie marktwerking geen doel op zich moet zijn. Onze achterliggende doelstellingen zijn: beter openbaar vervoer, kwaliteitsgericht, afname van de automobiliteit en een beleid gericht op het centraal staan van de consument.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Als blijkt uit het IME-rapport, waar de Kamer zelf opdracht toe heeft gegeven, dat de verzelfstandiging van de NS niet bijdraagt aan het halen van de doelstellingen uit het SVV, wat is dan uw reactie daarop? Dit betreft toch een hoofdlijn van het rapport; over de rest spreken wij volgende maand wel.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Als dat zo is, hebben wij een probleem. Dan zetten wij misschien een proces in gang, waardoor het beoogde doel niet wordt bereikt. Daarom wil ik de discussie volgende maand voeren, al

kom ik straks nog even terug op de constatering in dat rapport.

Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat moe wordt van alle integrale visies, versnellingsplannen en deltaplannen voor infrastructuur die aan haar worden voorgelegd. Zij vindt het allemaal goed bedoeld, maar zei begin november in een forum dat wij toch een heel goed SVV hebben. Daar heeft zij helemaal gelijk in. Het SVV is inderdaad goed, alleen moet het wel in zijn geheel worden uitgevoerd. De D66-fractie vroeg daarom de minister om het SVV 2 te reactiveren en overweegt daarover in tweede termijn een motie in te dienen.

Dat dit aan de orde is, blijkt ook uit de bijdragen van andere fracties, die heel duidelijk aangeven dat de percentages behoorlijk uit elkaar lopen. De fractie van D66 is ook van mening dat op korte termijn de nadruk moet komen te liggen op maatregelen die de automobiliteit afremmen en niet alleen op maatregelen die de doorstroming bevorderen. Om de strijd aan te gaan met de groei van de automobiliteit en de daaraan verbonden filevorming zal op een andere manier met mobiliteit moeten worden omgegaan. Dit geldt zowel voor het personenvervoer, waarvoor het openbaar vervoer moet worden gepromoot, als voor het goederenvervoer, waarvoor intermodaal vervoer moet worden gestimuleerd.

Voor het personenvervoer blijft het van belang om de modal split te verschuiven naar het openbaar vervoer. De bezuinigingen op het stads- en streekvervoer zijn ons dan ook een doorn in het oog. De D66-fractie is voorstander van het verschuiven van exploitatiesubsidies naar extra investeringen in infrastructuur. De vraag is echter of de 50% subsidie en de geplande bezuinigingen samen kunnen gaan met de halvering van de door de commissie-De Boer aanbevolen gelden voor kleine infrastructuur van 2 mld. naar 1 mld.

Mijn fractie stelt voor om de bezuiniging op het stads- en streekvervoer voor dit jaar ongedaan te maken door inzet van de kapitaaldotatie aan VSN van 50 mln. Ik heb begrepen dat de andere fracties dit ook willen komen en als er een amendement hierover wordt ingediend, zal ik dat steunen.

**De heer Leers (CDA):** Het is wel erg makkelijk om af te wachten of er een amendement komt en dat dan te steunen. Wat doet mevrouw Van 't Riet zelf?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Als er geen amendement komt, dan dien ik dat zelf in.

**De heer Leers (CDA):** Ik heb ook aangekondigd dat ik eventueel een amendement indien. Steunt u dat?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Ik heb begrepen dat de heer Van Gijssel ook een amendement indient en ik zal kijken hoe dat er uitziet.

Het aandeel van de trein in het openbaar-vervoergebruik, baart ons zorgen. Ik kom nu bij de vraag van de heer Rosenmöller. Uit het IME-rapport blijkt dat slechts een klein deel van de groei van de mobiliteit in de toekomst kan wordt opgevangen, namelijk 17 miljard reizigerskilometers. Daarop hoor ik graag een reactie van de minister. Voor het openbaar vervoer wordt de chipkaart steeds interessanter. Hoever zijn de onderzoeken hiernaar? Is de ontwikkeling al ver genoeg om een experiment met de chipkaart in het openbaar vervoer te starten?

Mijn fractie vindt het van belang dat het aantal transferia wordt uitgebreid. Deze transferia aan de randen van steden stimuleren de automobilist om met de auto naar de rand van de stad te gaan en daar over te stappen op het openbaar vervoer. De files naar de stad toe los je daar echter niet mee op, wel vermindert hierdoor het aantal auto's in de binnenstad. Er zullen naar onze mening ook transferia op een grotere afstand van de stad moeten komen, bij NS-stations, sneltram- of metroverbindingen. Een voorbeeld hiervan is het station Bussum-zuid. Dit station heeft een grote parkeerplaats, waardoor veel mensen uit het Gooi hier de trein naar Amsterdam nemen. Als deze voorzieningen beter worden aangegeven en gepromoot dan kan dit ook voor mensen die van verder komen een goed alternatief zijn om daar de auto achter te laten. Op deze manier worden de aanvoerwegen naar de steden minder belast.

Een andere manier om de automobiliteit terug te dringen is de invoering van rekeningrijden. Wij krijgen de indruk dat de minister

## Van 't Riet

helemaal niet zo gecharmeerd is van elektronische systemen. De fractie van D66 is evenwel van mening dat dit de ontwikkeling voor de toekomst is, die de mobiliteitsvraag kan ontlasten. Helaas wordt de invoering hiervan pas gepland na het jaar 2000. Dat is jammer want de minister geeft bij de beantwoording van de vragen aan, dat dit in de Randstad een beperking kan betekenen van de congestie van 54%. Rekeningrijden staat niet op zichzelf. Verschillende bij de standaardisatie betrokken landen willen ook individuele verkeersgeleiding in het systeem opnemen. Dit is een onderdeel van de IVHS, intelligent vehicle highway systems, die wereldwijd in de belangstelling staan. Deze systemen kunnen verkeerssituaties beïnvloeden via stoplichten, panelen boven de weg, en dergelijke. Ze kunnen informatie verstrekken aan de individuele bestuurder. Het verst gaat het systeem dat de besturing van de auto kan overnemen, maar ik zal het de VVD-fractie nog niet aandoen, een dergelijk voorstel te doen. De intelligente snelheidsbegrenzer is een onderdeel van dit systeem. Is de minister op de hoogte van deze ontwikkelingen en wat is haar reactie hierop?

In het debat over verkeersveiligheid heeft mijn fractie een motie ingediend over de intelligente snelheidsbegrenzer, die is aangenomen. Dank voor de positieve houding van de minister ten opzichte van deze motie. Zij geeft aan dat zij dit onderwerp in Europees verband op de agenda wil zetten en dat zij wil bevorderen dat dit instrument daadwerkelijk wordt ontwikkeld. Naar ons weten zijn er in Duitsland al experimenten gedaan met deze snelheidsbegrenzer. Wij verzoeken de minister de resultaten van deze experimenten te betrekken bij de ontwikkeling van dit instrument.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb de discussie over de intelligente snelheidsbegrenzer met veel belangstelling gevolgd. Nu moet ik zeggen, misschien is die snelheidsbegrenzer wel intelligent, maar de gedachte om dat instrument opeens toe te passen, vind ik niet zo intelligent.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U heeft de motie wel gesteund.

De heer **Leers** (CDA): Ja, maar u had

aan het begin van het debat een heel andere inzet op dit punt. Nu komt er een onderzoek. Een onderzoek wil ik wel steunen. Waarom niet? Mijn vraag is echter de volgende. U stelt voor om dat instrument in te voeren. Bent u het met mij eens dat er op z'n minst een uitbreiding van de infrastructuur aan moet voorafgaan? Ik geef het voorbeeld van vrachtwagens met snelheidsbegrenzers die elkaar nu met een verschil in rijsnelheid van 4 km/uur inhalen, waardoor er bijna geen ruimte meer is op de weg. U heeft daar zelf ook op gewezen. Bent u het met mij eens dat het invoeren van een snelheidsbegrenzer alleen maar mogelijk is als er voldoende ruimte is in de infrastructuur?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn eerste antwoord op uw vraag ± misschien wat flauw ± is dat wij voorstander zijn van een inhaalverbod voor vrachtauto's. Dat helpt tegen de inhaalmanoeuvres met een verschil in rijsnelheid van 4 km/uur. Ik vind het niet gewenst om doelgroepenstroken aan te leggen als er maar twee rijbanen zijn. Dat lijkt mij een onveilige en niet gewenste situatie. Het uitbreiden van de infrastructuur is vers twee. Dat moet per situatie bekeken worden. Mijn inzet voor uitbreiding van de weginfrastructuur is: zo beperkt mogelijk, zoveel mogelijk binnen de bestaande capaciteit, ook als het gaat om experimenten en om het aanleggen van doelstroken. Mijn fractie is echter niet tegen uitbreiding als het echt noodzakelijk is. Wij vinden niet dat er een blauwdruk voor Nederland gemaakt moet worden waarop het nergens mag voorkomen. Voor de A2 bijvoorbeeld vinden wij het tussenstuk niet nodig, maar de verbredingen rondom de stedelijke agglomeraties wel, zeker als met doelgroepenstroken het regionaal verkeer van het doorgaand verkeer gescheiden wordt. Dan is uitbreiding nodig.

Voorzitter! Voor het vervoer van goederen is het waarschijnlijk niet te veranderen dat de vrachtwagen voor de korte afstand ± minder dan 50 kilometer ± het meest gekozen transportmiddel is. Voor de middellange en lange afstand kan echter wel veel veranderd worden. De binnenvaart en het vervoer per spoor moeten de belangrijkste modaliteiten worden op deze afstanden. Hiervoor is intermodaal

vervoer van groot belang. Voor de middellange afstand in Nederland en internationaal moet de binnenvaart het vervoer van goederen overnemen. Over langere afstanden, naar gebieden die niet via het water bereikbaar zijn, moeten goederen via het spoor vervoerd worden. Vrachtauto's zullen zorg moeten dragen voor het voor- en natransport van en naar intermodale overslagpunten. Uit de begroting komt dit nu ook voorzichtig naar voren. De fractie van D66 is dan ook een groot voorstander van het in de begroting geformuleerde beleid voor de verschuivingen naar intermodaal vervoer en de ritkilometerreductie in het wegvervoer. Mijn fractie denkt dat de stimulering van intermodaal vervoer in de toekomst verder uitgebreid moet worden.

Een ander punt in het beleid voor goederenvervoer is het inhaalverbod voor vrachtauto's. Het afgelopen jaar heeft D66 hier een motie over ingediend. Er zijn nu twee experimenten gaande. Wat zijn de ervaringen tot nu toe? Worden de experimenten nog uitgebreid naar wegen met veel vrachtverkeer? Naar mijn mening zijn alleen goede resultaten te zien als geëxperimenteerd wordt op een zeer drukke weg zoals de A16. Welke ervaringen zijn er opgedaan met de doelgroepenstroken voor het vrachtverkeer bij de Van Brienenoordbrug? Staan er nog meer doelgroepenstroken in de planning? Gisteren is er een motie ingediend, waarin de minister gevraagd wordt criteria te ontwikkelen voor doelgroepenstroken. Wij verzoeken de minister hierbij het inhaalverbod voor vrachtwagens te betrekken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Deze discussie over de A16 is al eerder gevoerd. Toen heb ik u uitgelegd, dat dit nu juist één van de wegen is waarop die experimenten niet kunnen worden gedaan; uit veiligheidsoverwegingen overigens.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Akkoord, maar die discussie is niet in het openbaar gevoerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ik mij herinner is hierover dit voorjaar in het openbaar gediscussieerd tijdens de discussie over verkeersveiligheid.

## Van 't Riet

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister om op dit punt morgen te reageren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik bedoelde hiermee dat het aanleggen van doelgroepenstroken en het opleggen van een inhaalverbod aan vrachtauto's met elkaar te maken hebben. Waarschijnlijk wordt men met dezelfde problemen geconfronteerd als het gaat om in- en uitvoegen en om filevorming. Daarom is het belangrijk dat er criteria voor worden ontwikkeld. Ik begrijp dat er op de A16 nogal wat in- en uitvoegend verkeer is en dat dit een probleem kan vormen.

Voorzitter! Als laatste punt bij het onderwerp goederenvervoer wil ik de bezuinigingen op de welzijnsorganisaties in de binnenvaart noemen. Verkeer en Waterstaat heeft de welzijnsorganisaties in de binnenvaart overgenomen van het ministerie van Sociale Zaken, met de daarbij behorende bezuinigingen. Mijn fractie maakt zich zorgen over deze bezuinigingen. De welzijnsorganisaties hebben een belangrijke taak op de veranderende vervoersmarkt van de binnenvaart. Zij organiseren bijeenkomsten over bijvoorbeeld telematica en de mogelijkheden om het beroep te verlaten. Ziet de minister mogelijkheden om deze bezuinigingen ongedaan te maken?

Voorzitter! Ik kom bij de verkeersveiligheid. Mijn fractie maakt zich grote zorgen over het stijgend aantal verkeersslachtoffers. Voor jongeren tussen de 18 en de 24 jaar zijn verkeersongevallen doodsoorzaak nummer één. De maatschappelijke kosten zijn opgelopen tot 9 mld. De doelstellingen uit het SVV 2 voor verkeersveiligheid zullen, als we op deze weg doorgaan, niet gehaald worden.

Voorzitter! Iedere Nederlander hoort de wet te kennen. De taak van de overheid is ervoor te zorgen dat iedere Nederlander ook zoveel mogelijk op de hoogte is van de wet. Wij maken ons zorgen over de kennis van de verkeerswet van de gemiddelde Nederlander. De Wegenverkeerswet is pas vernieuwd. De nieuwe regelgeving is helaas bij velen nog niet bekend. Dit komt ook naar voren uit een onderzoek dat de ANWB kort geleden heeft gehouden. Hieruit blijkt dat de basiskennis van de weggebruiker verontrustend laag is. Als voorbeeld noemt de ANWB de nieuwe ronde blauwe borden met de

witte pijlen; 33% van de ondervraagden weet niet wat dit betekent. Bij de elektronische matrixborden, de panelen boven de weg, weet 70% niet dat deze een maximumsnelheid aangeven. Als laatste wil ik noemen dat 49% van de ondervraagden niet weet dat rechts inhalen op autosnelwegen alleen maar mag op in- en uitvoegstroken en in fileverkeer. Wij verzoeken de minister een publiekscampagne hierover te starten.

Een groot probleem bij veel verkeersmaatregelen, zowel gericht op verkeersveiligheid als op andere doelen is de handhaving. Met name op het gebied van alcohol- en snelheidsovertredingen zien we een toename in het aantal overtredingen en de ongelukken die daar een gevolg van zijn. Er is onvoldoende capaciteit bij de politie en het openbaar ministerie om de handhaving op een goede manier uit te voeren. D66 verzoekt de minister van Verkeer en Waterstaat om met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken in overleg te treden en de mogelijkheden na te gaan van het intensiveren van de handhaving, en binnen een halfjaar met een voorstel te komen waarin de mogelijkheden voor uitbreiding en intensivering van de handhaving worden aangegeven.

De wet-Mulder heeft het innen van boetes vergemakkelijkt. Wij hebben echter begrepen dat het aantal beroepszaken stijgt. Een evaluatie van de wet-Mulder lijkt ons aan de orde. Bij het overleg kan het voorstel van de VNG voor fiscalisering van de verkeersovertredingen worden betrokken. Ik wil ook de mogelijkheden van de telematica bij de controle van verkeersovertredingen noemen. Ik zal daar in tweede termijn een motie over indienen.

Het SWOV heeft met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid de minister geadviseerd om alle auto's uit te rusten met intelligente snelheidsbegrenzers.

Een ander advies van de SWOV is het instellen van meer 30 km-zones in bewoonde gebieden en het "keep your lane"-systeem. Beide lijken ons interessant. Kan de minister aangeven wat de mogelijkheden zijn om het "keep your lane"-systeem in te voeren? In de VS is het een geaccepteerd systeem. Is Nederland groot genoeg om zo'n systeem in te voeren?

In verschillende landen krijgen jongeren een voorlopig rijbewijs dat

na een jaar onder bepaalde criteria kan worden omgezet in een definitief rijbewijs. Ook hierop hoor ik graag een reactie van de minister.

Het misbruik van brom/snorfietsen door de jeugdige bewoners van Nederland is een probleem. We hebben hier ook een apart overleg over gehad. Er zijn een aantal aardige voorstellen gedaan door de RAI/Bovag/ANWB, zoals simpele registratie, helmplicht voor de leeftijdscategorie 16- tot 21-jarigen en verbeteren opvoerbestedigheid. Wij vragen de minister om deze voorstellen serieus te bekijken.

Mijn laatste opmerking over de veiligheid betreft de organisaties. Ook anderen hebben hier al iets over gezegd. De organisaties die zich met de verkeersveiligheid bezighouden, zoals SWOV, VVN, Kinderen voorrang en de Voetgangersvereniging worden getroffen door bezuinigingen. Een gedachte zou kunnen zijn dat door samenwerking tussen de drie particuliere organisaties de overheadkosten kunnen worden vermindert en projecten op elkaar kunnen worden afgestemd, waardoor een forse besparing kan worden gerealiseerd.

Het SWOV is een ander soort organisatie dan de drie particuliere. Het doet wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid. Wij vragen ons af of het voor een korting op de subsidie voor dit beleidsterrein nu het juiste moment is. Ziet de minister mogelijkheden om de taakstelling te verlichten? Als er wordt samengewerkt, kan er misschien ook iets bespaard worden.

Voorzitter! Ik kom bij de luchtvaart. De discussie over de toekomst van de luchtvaart is gestart. Het ministerie houdt hierover rondetafelgesprekken met de verschillende betrokken actoren. De fractie van D66 zou graag zien dat bij deze visie op de luchtvaart ook de afstemming tussen kleine luchtvaart, regionale luchthavens en de nationale luchthaven wordt betrokken. De heer Hofstra heeft hier ook over gesproken, maar vanuit een andere invalshoek. Wij maken ons er zorgen over dat nu reeds kleine luchthavens worden aangewezen en de geluidszone wordt bepaald zonder dat er afstemming is tussen deze kleine luchthavens onderling, regionale luchthavens en Schiphol. Het kan niet zo zijn dat alle luchthavens al zijn aangewezen, de geluidszone is bepaald, maar dat de discussie over

## Van 't Riet

de afstemming nog niet is gestart. Overigens zijn wij enigszins verrast om uit de media te vernemen dat de Eerste Kamer een voorschot neemt op de discussie over de tweede nationale luchthaven en dit verplaatst naar de besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol. Was de Eerste Kamer niet het toetsende orgaan van de wetgeving van de Tweede Kamer? Laatste vraag is, minister, wanneer komt "Relus"?

Mijnheer de voorzitter! Tot slot de telecommunicatie. Vorig jaar heeft het kabinet een actieplan opgesteld voor de elektronische snelweg. De ruggegraat van het actieplan is de liberalisering van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen. Mijn fractie maakt zich zorgen over de vertragingen in het wetgevings-traject. Op deze manier wordt het tijdpad van het actieplan niet gehaald.

Naast het tempo baart ook de inhoud van de wetsvoorstellen ons zorgen. De interimwet WTV, die nog voor het einde van dit jaar door beide Kamers zou moeten worden aangenomen, vinden wij wel erg van de oude stempel. Wat wordt daarmee bedoeld? De wetgever richt zich te zeer op de fysieke infrastructuur en te weinig op de technische mogelijkheden. We moeten niet proberen, aparte regimes in stand te houden voor de ether, de kabel of de satelliet. Wij moeten in de wettekst tot uitdrukking laten komen dat een telecomnet uit verschillende infrastructurele componenten kan bestaan. Dan maken wij een wet die langer dan een paar jaar mee kan. Mijn fractie is het geheel met de minister eens dat zij de interimwet nu niet zo ver wil wijzigen dat er een nieuw advies van de Raad van State nodig is. De marktontwikkelingen verdragen geen uitstel. Bij het debat over de interimwet zal mijn fractie wel van de minister de garantie vragen dat deze wet niet in de definitieve herziene WTV wordt opgenomen.

Net als mevrouw Van Rooy, die hierover inmiddels schriftelijke vragen heeft gesteld, waren wij zeer verrast uit de krant te moeten vernemen dat de minister de TACT ± tijdelijke adviescommissie telecommunicatie en post ± heeft ingesteld. Dat was misschien niet zo tactisch. Nu die commissie er is, willen wij graag van de minister vernemen of deze commissie de advisering over de kabel zal afstemmen op het werk

van de commissie-Ververs, die door staatssecretaris Nuis is ingesteld.

Hoe gaat het eigenlijk met de verzelfstandiging van de directie toezicht en netwerken? Is deze nu in staat om interconnectie-overeenkomsten te toetsen en wanneer komt het toegezegde wetsvoorstel waarin het onafhankelijk toezicht wordt geregeld?

Is de minister op hoogte van het feit dat het Commissariaat voor de media zijn toezichthoudende activiteiten graag zou willen uitbreiden naar het terrein van de telecommunicatie? Hoe denkt zij daarover? Is zij het met ons eens dat het de voorkeur verdient om uiteindelijk één toezichthouder over te houden voor het verkeer op de kabel?

Ten slotte over dit onderwerp. KPN-directeur Wim Dik zei onlangs in het programma Buitenhof dat hij graag zou willen dat Nederland de markt voor spraaktelefonie al op 1 januari 1997 liberaliseert. Wil de minister dat ook en denkt zij dat het mogelijk is om die vroege streefdatum te halen?

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Tegenover al die immobiliteit en files op het land staat de vaart op en, helaas soms ook in te grote mate, van het water. Je zou kunnen zeggen dat Nederland meer "maritiem" en "natter" moet denken. Terug naar de trekschuit, zeg ik als eigenaar van zo'n mooi schip. Terzijde vraag ik de minister of bij de reorganisatie van haar ministerie de naam maritiem toch wel aan een van de DG's verbonden blijft.

Voorzitter! Wat het maritiemer denken betreft, zijn wij op onze wenken bediend. Wij hebben eervorige week kamerbreed de nota Zeescheepvaartbeleid aanvaard. Dit is door de fractie van D66 toegejuicht. De nota is gericht op de versterking van de gehele maritieme sector. Ik heb toen in dat verband namens mijn fractie gevraagd om een overzicht van in- en uitvlaggende schepen en rederijen, en van het aantal Nederlandse zeevarenden. De minister heeft daarop gereageerd door mij dat toe te zeggen. Zij sprak toen van een jaarlijks overzicht bij de begrotingen. Dan moeten wij dus nu een jaar wachten. Ik vraag haar om het eerste overzicht, het basisstuk,

snel middels een notitie te mogen ontvangen.

Over het zeehavenbeleid hebben wij volgende week een algemeen overleg. Wij kunnen nu al constateren dat ook hier vaart in zit. Wij kunnen zeer positief staan tegenover het streven naar het verbeteren van de concurrentieposities.

Ten aanzien van het waterbeheer hebben wij gisteren in het overleg over het MIT onze zorgen uitgesproken over de investeringen ten behoeve van de vaarwegen. Wij zijn blij dat het onderhoud ingehaald wordt. De investeringen zullen wij blijven volgen. Die moeten ook echt gebeuren.

Ik kom te spreken over het "natte" denken, de waterkeringen en het Deltaplan grote rivieren. De eerste tranche, met de zwakste dijken, ligt mooi op schema. Ook de planning van de dijken tot het jaar 2000, staat goed op de helling. De beveiliging van het Maasdal, de verbreding en de verdieping conform de adviezen van Boertien II tot het jaar 2005, is nog een vraagteken. Mijn fractie staat positief ten aanzien van de aanpak van het geheel en de uitvoering van het Deltaplan grote rivieren. Het moet en het moet goed, heeft de minister gezegd. Het gebeurt ook goed. Mijn compliment aan de minister en aan alle betrokkenen. Wij zijn bijzonder verheugd over het van meet af aan betrekken van de belangengroeperingen vanuit natuur en milieu, en de omwonenden. Het werkt uitstekend en wij proeven uit de begroting en alle notities van Verkeer en Waterstaat, dat men zich het van meet af aan betrekken van belangengroeperingen geheel eigen heeft gemaakt.

Wij zijn ook bijzonder tevreden over het verankeren van de adviezen van Boertien I, en eigenlijk dus die van Becht uit 1977, het betrekken van de LNC-waarden, in het wetsvoorstel voor de waterkering. Morgen ronden wij dat voorstel af. Een en ander ligt nu vast en wij zijn daar heel blij mee. De financiering tot het jaar 2000 van het Deltaplan grote rivieren is sluitend. Hoe staat het echter met de Grensmaas/zandmaas-aanpassing, conform het deltaplan? Dat speelt na het jaar 2000. Kan de minister daar iets over zeggen?

De combinatie van natuurontwikkelingen en de versnelling van dijkversterkingen levert besparingen op, tengevolge van het zogenaamde "werk met werk". Het levert ook een



## Van Waning

extra draagvlak op. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat een verdere invulling van het streven in de nota Natuur aan het werk wordt bereikt? Wij werken nu met de cluster-3-fondsen. Wat is de verdere planning?

Wat betreft het kustbeleid krijgen wij binnenkort een algemeen overleg over de kustnota en "Keren op peil". Wij moeten deze nog ontvangen. Ik begrijp dat er een optie bestaat van handhaving van de kustlijn naar een kustzonebeleid. Een interessant en belangrijk onderwerp. Wie heeft ten aanzien van kustlocaties het voortouw, V en W, EZ of VROM? Ik kan mij voorstellen dat er een samenhang bestaat tussen de keuze voor eventuele kustlocaties, eilanden voor de kust voor welk doel dan ook, en de kustverdediging.

Wat betreft de ontgrondingen hebben wij een nota-overleg gehad over het structuurschema Oppervlaktedelfstoffen. Het D66-beleid, gericht op duurzaamheid door zuinig gebruik van de primaire delfstoffen, meer gebruik van de secundaire delfstoffen en hergebruik, is daar tot uiting gekomen. Een motie van D66 en PvdA over een heffing van bijvoorbeeld 2 op primaire oppervlaktedelfstoffen, is door ons aangehouden tot de volgende zomer. Er komt dan een notitie over de ecologisering van het fiscaal stelsel.

De minister schrijft in haar begroting dat deze ecologisering zich niet hoeft te beperken tot het fiscale stelsel. Mijn vraag aan haar is of zij al kan zeggen welke andere onderwerpen die onder haar regaderen, in die nota worden behandeld? Ik maak nu een wellicht wat geforceerd zijsprongetje, maar is er inderdaad een samenhang tussen dit ecologiseren en het flankerend beleid bij de Betuwelijn, waar net over gesproken is door mijn collega? Wij hebben inmiddels veel zorgen over de vraag hoe lang het wachten op dat beleid gaat duren. Wij hebben gehoord dat er medio volgend jaar een nota zal komen. Daarin wordt een verandering van transport van weg naar spoor en binnenvaart gestimuleerd, om duurzaamheidsredenen. Ook heeft de minister gisteren verwezen naar het rapport over "Green Transport" van de Europese commissaris Kinnoek, dat begin volgend jaar zou komen. De heer Rosenmüller heeft enkele vragen gesteld die ik gisteren bij het

MIT-overleg heb gesteld. Het ging over het beperken van het transport over de weg door een wijziging naar binnenvaart, kustvaart en spoor, en een milieuinclusieve ketenintegratie. Het belang van dit onderwerp is duidelijk. Wij zullen het nauwgezet volgen.

Voorzitter! Ik kom over het internationaal waterbeleid te spreken. Wij zijn geschrokken van de hoogwaterstanden. Van meet af aan hebben wij ons hierbij gericht op de invloed van het menselijk handelen bovenstrooms, eventueel in combinatie met klimaatveranderingen. Bij heftige regenval ontstaan sneller hoogwaterpieken. De minister heeft gezegd dat de urgentie van dit probleem op het ministerie duidelijk is. Ik geloof haar, gezien ook de schriftelijke beantwoordingen. Ze hebben mij overtuigd dat het voldoende aandacht krijgt. Wanneer krijgen wij de resultaten te zien van het Verdrag van Arles met de gemaakte afspraken over acties in stroomgebieden, van de Internationale Rijncommissie en de Schelde/Maascommissie? In welke vorm krijgen wij die informatie? Prof. Saeijs heeft in zijn inaugurele rede gezegd, dat de vierde nota waterhuishouding een aanzet moet geven tot een brede bezinning op de vraag hoe om te gaan met de stroomgebieden waarmee ons land te maken heeft. Komt het daarin geconcentreerd bij elkaar of geeft de minister het ons afzonderlijk? Wij zouden graag zo spoedig mogelijk een samenhangende visie van de minister willen ontvangen. Ik zeg met enige kritiek, dat ik het aardige overzicht "Druk op de dijken 1995" van de Technische adviescommissie waterkeringen van augustus 1995 ± het gaat over januari-februari ± pas vorige week heb ontvangen. Ik vind dat laat. Wij dringen erop aan dat informatie ons spoediger wordt toegezonden. Dan maar niet zo'n mooi boekje.

Voorzitter! Ten slotte kom ik te spreken over het belang van onderzoek en het in stand houden van de kennisinfrastructuur. Internationaal en nationaal moet enorm veel aandacht aan het onderzoek worden gegeven. Ik denk aan onderzoek op het gebied van waterkeringen en van waterbeheer met de verdroging, de diffuse bronnen en de waterbodempromblematiek. In het schriftelijk antwoord is ingegaan op de

land-water (milieu)impuls studie. Ik zou die haakjes graag weg willen laten en willen spreken over het land-water milieu-impulsprogramma met als doel het ontwikkelen van een duurzame kennisinfrastructuur. Kan de minister nog een reactie geven op het belang hiervan? Zal zij erop toezien, dat op haar ministerie voldoende aandacht wordt gegeven aan het onderzoek?

Voorzitter! Een stelling van prof. Saeijs in zijn leerzame inaugurele rede, uitgesproken toen hij bijzonder hoogleraar werd aan de Erasmus Universiteit, was: "Investeren in beheer en onderhoud op de plaats waar je ergens last van hebt, moet plaats maken voor investeringen in structurele procesbeïnvloedende maatregelen." Dat is een zeer goede stelling. Ik wens de minister veel succes met de uitvoering van deze begroting.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1996 bevat weinig spectaculair nieuws. Dat neemt niet weg, dat de gang van zaken op het terrein van Verkeer en Waterstaat wel spectaculair is. De minister stelt zich in de toelichting op haar begroting kwetsbaar op door de inleiding direct te openen met de mededeling, dat de ontwikkelingen op haar beleidsterrein enkele zorgelijke kanten laten zien. Wij stellen het op prijs, dat dit expliciet wordt gesignaleerd. In het recente verleden kwamen de reële problemen minder prominent in beeld. Een van de meest in het oog springende kwesties is en blijft de steeds toenemende mobiliteit en de daarmee samenhangende congestie. Nederland slibt vooral op het asfalt helemaal dicht. Ons land kende in 1985 per jaar zo'n 5000 files. Tien jaar later zijn het er reeds 13.000. Dit leidt er volgens de werkgevers toe dat buitenlandse investeerders in toenemende mate worden afgeschrikt om zich in Nederland te vestigen. Het aantal personenauto-kilometers en vliegkilometers blijft maar stijgen, terwijl het aantal reizigerskilometers per trein daalde. Dat zijn verontrustende ontwikkelingen.

Nu kunnen wij ons heil zoeken in symptoombestrijding. Daarvan is naar onze mening bijvoorbeeld sprake als de files te lijf worden

## Stellingwerf

gegaan door bestaande snelwegen simpelweg te verbreden. Dergelijke maatregelen hebben een verkeersgenererend effect. Het is de minister bekend dat de RPF-fractie niet voor die route kiest. De regering lijkt er zelf ook niet in te geloven dat wij het fenomeen file binnen afzienbare termijn kunnen uitbannen. Ook op de lange termijn zal in de stadsgewesten zeker rekening gehouden moeten worden met een zekere mate van filevorming, zo kunnen wij lezen in de toelichting op de begroting. Het in combinatie hiermee uitgesproken streven om de groei van de automobiliteit te beperken, is voor de RPF-fractie een minimale inzet. In dit verband vraag ik overigens een reactie van de minister op het bericht dat het Europese milieu-agentschap gisteren vanuit Kopenhagen de beleidsmakers waarschuwde dat zij zich moeten voorbereiden op de realisering van veel verdergaande ingrepen om de groei van het verkeer tegen te gaan. Het regeerakkoord biedt weinig aanknopingspunten om aan dit streven royaal gestalte te geven. De regering heeft het zichzelf erg moeilijk gemaakt door daarin de mogelijkheid van verhoging van de variabele kosten, met name de accijnzen, dicht te timmeren en vooral te relateren aan de internationale ontwikkelingen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mag ik vragen wat voor informatie dit is? Ik ken die informatie niet. Wie zijn het en wie heeft het gezegd?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik duid op persberichten van deze ochtend. Ze zijn misschien wel erg recent, maar ik kan ze ook overleggen. Daar is onder andere ook de Europese commissaris, de Deense commissaris, bij betrokken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Heel graag.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het streven de automobiliteit te beperken betekent uiteraard dat het openbaar vervoer, de fiets en het collectief autogebruik meer in beeld moeten komen. Stimulering van deze wijzen van transport vraagt de nodige inventiviteit en politieke moed. De overheid heeft in dezen de uiterst belangrijke taak om de mentaliteit onder de bevolking in positieve zin te beïnvloeden. De bevolking zal ervan overtuigd moeten worden dat de

huidige kwantitatieve groei zal moeten worden doorbroken. Erkenning van het feit dat het draagvlak van de schepping is gelimiteerd en dat een ander keuzegedrag is vereist, zal onder de bevolking ingang moeten vinden.

Het openbaar vervoer bevindt zich, zoals gezegd, helaas in een neerwaartse spiraal. Als wij de OV-studentenkaart buiten beschouwing laten, moeten wij constateren dat het met het personenvervoer per spoor niet goed gaat. Wij moeten daarover dit najaar nog uitgebreid met de minister van gedachten wisselen, als wij het hebben over de verzelfstandiging van de NS. In dit licht wil ik mij aansluiten bij de zorg die best geuit mag worden, wanneer wij bedenken dat het personenvervoer nog wel eens zou kunnen gaan lijden onder de prioriteit die wellicht gegeven moet worden aan het goederenvervoer. Wij zetten daarvooralsnog onze vraagtekens bij.

De RPF-fractie is ook niet gerust op de ontwikkelingen in het stads- en streekvervoer. De voor volgend jaar ingeboekte bezuiniging van 75 mln. is erg rigoureuze en veronderstelt een wel erg gunstige ontwikkeling in de sfeer van de kostendekking van het stads- en streekvervoer. Eerlijk gezegd hebben wij er moeite mee, in te stemmen met de beoogde korting, omdat de discussie over de commissies-Brocx en -De Boer nog niet is afgerond. Ook daarover moeten wij nog dit najaar debatteren. Is niet te voorzien dat deze sector geconfronteerd wordt met gedwongen ontslagen, afname van het voorzieningenniveau en verdere vraaguitval? Ik vind het in wezen niet verantwoord om in te stemmen met deze korting, voordat de discussie over de commissies-Brocx en -De Boer is afgerond.

Het collectief autogebruik, ofte wel: het gedeeld autobezit, heeft de sympathie van de regering. De minister schrijft in de toelichting op de begroting dat initiatieven van grote organisaties en bundeling van kleinschalige initiatieven worden gestimuleerd. Toch moet de goedkopere deelauto het voorlopig nog afleggen tegen de auto in particulier bezit. Denkt de minister erover om via fiscale of andere maatregelen de deelauto aantrekkelijker te maken? Er rijden nog te veel auto's nagenoeg leeg rond.

De fiets neemt in de begroting geen prominente plaats in. Het

gebruik van de fiets wordt nu fiscaal gestimuleerd, maar het is de vraag of dat werkt. Het is nog te vroeg om daar nu al goed inzicht in te hebben. Wat vindt de minister van de suggestie om fietspaden in de bebouwde kom hoger aan te leggen dan de rijweg, met name gezien uit een oogpunt van verkeersveiligheid? Ik realiseer mij dat dit vooral een gemeentelijk beleid betreft, maar gelet op het belang dat wij hechten aan de verkeersveiligheid en ook gelet op de negatieve ontwikkelingen op dit punt, meen ik dat hier sprake blijft van een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De verwachte groei van het goederenvervoer wordt over het algemeen positief beoordeeld. De fractie van de RPF vraagt zich echter wel af wat de winst hiervan is voor Nederland als het ons geen extra directe banen oplevert maar wel een groot beslag legt op onze schaarse ruimte, zowel in brede zin als in infrastructurele zin. Ik denk aan de haven van Rotterdam die weliswaar groei vertoont, maar waar de werkgelegenheid tegelijkertijd een zorgelijke tendens laat zien.

De toename van het goederenvervoer heeft niet alleen te maken met de economische opleving maar is vooral voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de internationalisering van de productieprocessen en de concentratie op enkele havens. Bovendien worden goederen tijdens het productieproces vaak over grote afstanden heen en weer gesleept. Bekend is het voorbeeld van het slachtvee afkomstig uit ons land, dat in Italië wordt geslacht en verwerkt tot verpakte vleeswaren om vervolgens weer naar Nederland te worden getransporteerd. Hierover is gisteren ook gesproken. Behalve dat deze gang van zaken tot onaanvaardbaar dierenleed leidt, legt dit een vaak onnodig beslag op de beschikbare ruimte van onze infrastructuur. Deze ontwikkeling geeft volgens ons aan, dat transport over het algemeen te goedkoop is. Welke maatregelen denkt de minister te kunnen nemen om tot transportbeperking in de produktieketen te komen?

De RPF-fractie steunt de voornemens tot verbetering van de zee- en kustscheepvaart van harte. Het is echter opmerkelijk hoe weinig aandacht de binnenvaart in deze begroting krijgt. Welke concrete plannen bestaan er om belemmeringen voor deze transportsector, zoals de beperkte logistieke mogelijkheden

## Stellingwerf

in het Rotterdamse havengebied, weg te nemen?

Mijnheer de voorzitter! De voorbereidingen voor de aanleg van de Betuwelijn zijn in volle gang. Toch lijkt de opstelling van de deelstaat Nordrhein-Westfalen voor complicaties te zorgen. De Duitsers willen het goederenvervoer vooral afhandelen via de noordelijke en zuidelijke aftakking. Rheinland-Westfalen lijkt in ieder geval buiten de stad Emmerich om te willen. Welke gevolgen hebben deze ontwikkelingen voor het project? Is de bevestiging van haar Duitse collega Wissmann dat de overgang bij Emmerich gewoon doorgaat, voor de minister voldoende om verder te gaan met de voorbereidingen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is mooi. Maar hoe moeten we de opmerking van de minister in het dagblad Tubantia van 12 oktober jl. uitleggen, waarin zij toegeeft dat haar poging in de discussie rondom de Betuwelijn, om de noordtak te schrappen, naïef te noemen is? De noordtak zal toch aangelegd moeten worden, maar ondertussen heeft dit onderdeel van de Betuwelijn geen rol gespeeld in de macro-economische afweging van de Betuwelijn. Kortom, er is naar onze mening sprake geweest van een onvolledige afweging. Wat doet de minister voorts met de Duitse wens om de Betuwelijn geschikt te maken voor gestapeld vervoer van containers? Als er toch nog nadere berekeningen moeten worden uitgevoerd ± en die vinden op dit moment plaats ± willen wij ervoor pleiten om alsnog de andere takken daarbij te betrekken en om ook de macro-economische afweging te maken.

Mijnheer de voorzitter! De ontwikkelingen in de luchtvaart brengen de SVV-doelstellingen bepaald niet dichterbij. De winst die in andere sectoren wordt behaald, wordt door de het vliegverkeer weer geheel teniet gedaan. Ten aanzien van Schiphol herhaalt de minister in haar begroting dat het binnen de dubbele doelstelling mogelijk is, de grenzen aan de geluidsbelasting op Schiphol tot 2003 te handhaven. Dreigt deze uitspraak door de laatste cijfers en prognoses achterhaald te worden? De inzet van de regering blijft het faciliteren van een optimaal netwerk van vliegverbindingen van

en naar Nederland. Ook is Nederland volgens de regering het meest gediend met een vrije luchtvaartmarkt met een minimum aan restricties ten aanzien van frequenties en bestemmingen. Hoe moeten we dit streven zien in het licht van alle milieu- en mobiliteitsdoelstellingen? In 1996 wil het kabinet komen met een integrale visie op de luchthaveninfrastructuur op langere termijn. Hoewel wij dit voor een deel zien als mosterd na de maaltijd, zijn we wel benieuwd naar deze nota. Past het plan om en tweede luchthaven op een eiland voor de Nederlandse kust aan te leggen, ook binnen dit beoogde plan? Is het de bedoeling dat daarin ook de kleine luchtvaart wordt belicht? Daarover staat verder niets in de begroting. Wij achten beleidsuitspraken met betrekking tot de kleine luchtvaart noodzakelijk.

Nederland is bereid zich in te spannen voor internationale introductie van een kerosineheffing en afschaffing van de BTW-vrijstelling. Wij krijgen onderhand de indruk dat deze jaarlijks terugkerende uitspraken, hoe goed ook bedoeld, eigenlijk niet zo heel veel betekenen. Ik zou de minister willen vragen, wat er dan toch moet gebeuren om dit dossier ooit met succes ± en dus resultaat ± op de internationale agenda te krijgen.

De regering verwacht bij de mobiliteitsbestrijding veel van de voortgaande automatisering en informatisering. Hier liggen zeker kansen, maar er is ook sprake van bedreigingen. De regelmatig optredende stroomstoringen spreken wat dat betreft boekdelen. De kwetsbaarheid van de samenleving wordt, waar het het gebruik van de infrastructuur betreft, alleen maar groter. Prof. Kreuger heeft bij zijn afscheid van de TU Delft hierover waarschuwend woorden laten horen. Op welke wijze is het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorbereid op dergelijke grootschalige potentiële calamiteiten?

Voorzitter! In de toelichting op de begroting wordt een directe link gelegd tussen de toename van de mobiliteit en de omvang van het aantal verkeersongevallen. Vorig jaar vielen meer verkeersdoden en -gewonden dan in 1993. Dit gegeven alleen al rechtvaardigt een extra inspanning van de overheid. De fractie van de RPF zet daarom vraagtekens bij de voorgenomen

bezuinigingen op het werk van de particuliere organisaties die op het verkeersveiligheidssterrein actief zijn. Wij zouden dit voornemen graag nader onderbouwd zien. Streeft de minister misschien op termijn naar een fusie tussen de betrokken organisaties? Het verkeersveiligheidsbeleid is in belangrijke mate gedecentraliseerd. Kan de minister de Kamer ook inzicht verschaffen in de mate waarin de medeoverheden werk maken van dit beleid? De gelden worden immers niet geoordeeld?

De projecten in het kader van "duurzaam veilig" worden terecht breed gesteund, ook door onze fractie. Wat echter opvalt, is dat deze projecten erg autogericht zijn. Ik zou de minister willen vragen wat op het punt van de verkeersveiligheid concreet wordt gedaan voor de andere verkeersgebruikers, zoals voetgangers en fietsers.

De minister heeft in haar begroting aangegeven dat voorzichtig moet worden om gegaan met nadere bestuurlijke toezeggingen ten aanzien van infrastructuurprojecten. Ik zou de minister op dit punt willen vragen, hoe zij om zal gaan met aanbiedingen vanuit de diverse regio's om met eigen bijdragen over de brug te komen. Het is verleidelijk hierop in te gaan, omdat het veel regionaal geld kan genereren. Deze ontwikkeling doorkruist echter ook een evenwichtige prioriteitsstelling.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de schipperswelzijnzorg. Ik kan mij geheel vinden in het amendement van collega Leers op dit onderdeel.

Voorzitter! Aan de ene kant lezen we dat de minister moet bezuinigen op het personeel. Aan de andere kant moet meer gedaan worden met minder personeel. Wij vragen ons af, of we hier niet het onmogelijke vragen van de medewerkers. Hoe denkt de minister deze Gordiaanse knoop te ontwarren? Als ik de begroting goed lees, signaleert de minister tussen de regels door dat het allemaal erg moeilijk wordt om met een kleinere organisatie de grote prestatie te leveren die in de begroting zit, hoe je dat ook wendt of keert.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Er is het afgelopen jaar op het terrein van verkeer en waterstaat

## Van den Berg

heel veel gebeurd. Dan denk ik vooral aan de hoogwaterperiode in de afgelopen winter. Ik hoor daarover de laatste tijd niet meer zoveel, ook vandaag niet. Wij zijn vaak zo kort van memorie. Toen hield ieder als het ware de adem in. Het had ook heel anders kunnen aflopen. Wij mogen God dankbaar zijn dat het niet daadwerkelijk tot een watersnood is gekomen. Het toont wel aan hoe onverminderd actueel de waterstaatszorg is als meest primaire taak van de overheid: de bewoonbaarheid en de leefbaarheid van het land. Daarvoor draagt het departement van deze minister de eerste verantwoordelijkheid.

Een andere hoofdplicht is de bereikbaarheid. Daar gaat het, zoals we allen dagelijks kunnen constateren, bepaald niet goed mee. Ik heb daarover gisteren bij de behandeling van het MIT gesproken en kan daarom nu kort zijn. De trendbreuk die wij allemaal voorstaan, namelijk meer groei voor het openbaar vervoer en minder groei of stabilisatie van het autoverkeer, lijkt nog steeds niet in zicht. De minister acht de streefbeelden van het SVV nog steeds haalbaar. Ik ben daar bepaald minder optimistisch over. De cijfers voor de trein zetten hopelijk geen verkeerde trend. In ieder geval neemt op dit moment het aandeel van het openbaar vervoer alleen maar af. Imago en prestaties van NS geven op dit moment reden tot grote zorg; deze twee hangen overigens nauw samen.

Voorzitter! Zou een van de verklarende factoren voor de ontwikkelingen van dit moment niet gelegen zijn in de prijsverhouding tussen openbaar vervoer en auto? Welke mogelijkheden ziet de minister concreet om de negatieve trend om te buigen?

Ik denk ook dat de geringe mate aan perspectief dit debat stempelt. Welk perspectief zien wij voor de korte en voor de langere termijn? Wat de SGP-fractie betreft, is een samenhangend mobiliteitsbeleid nodig. Ik denk dan aan krachtige stimulering van het openbaar vervoer, aan een goed flankerend beleid (variabilisatie) en aan het stimuleren van een omslag in het goederenvervoer naar rail en water, maar ook aan uitbuiting van de technologische mogelijkheden om uitstoot van schadelijke stoffen in het milieu tegen te gaan. Er is gesproken over de snelheidsbegrenzers, maar ik

denk ook aan stimulering van zaken als de elektrische auto. Ook dat spoor moet onverminderd aandacht krijgen, nationaal en Europees. Ik denk voorts aan een effectief fietsbeleid; in dit verband vraag ik graag een reactie op het interessante ongevraagde advies van de Raad voor verkeer en waterstaat dat ons onlangs bereikte.

Wat de bevordering van het openbaar vervoer betreft, vinden wij de taakstelling van 75 mln. bepaald een slecht signaal. Ook andere woordvoerders hebben daarover gesproken. Ik sluit mij kortheidshalve bij hun vragen en opmerkingen aan.

Wat de luchtvaart betreft, kan ik het niet nalaten de nota Relus te noemen. In de stukken wordt gesproken over uitvoering van de voornemens in de nota Relus, waarbij het jaar 2000 staat genoemd. Mijn eerste vraag zou zijn of wij die nota nog wel voor 2000 hier bespreken. Met andere woorden: wanneer komt de nota nu echt?

Wij juichen het toe dat een begin wordt gemaakt met het opstellen van een beleidsvisie voor de luchthaveninfrastructuur voor de toekomst. Wij hebben daar in het Schiphol-debat, zoals de minister zich zal herinneren, ook indringend voor gepleit. In hoeverre wordt in de procedure ook voorzien in een beleids-MER?

Wat de decentralisatie van het verkeer en vervoer betreft, kan mijn fractie ook bestuurlijk gezien de aanpak van de minister op hoofdlijnen ondersteunen. Ik vraag nu alleen hoe het staat met het met IPO en VNG te sluiten convenant.

Dan kom ik op de verkeersveiligheid. Wij hebben daarover eerder dit jaar van gedachten gewisseld, maar gezien de ontwikkelingen is het helaas nodig om hiervoor opnieuw aandacht te vragen. Allereerst wil ik wederom onderstrepen dat, ondanks de regionalisatie van de verkeersveiligheid, deze minister aanspreekbaar blijft en moet blijven op haar eindverantwoordelijkheid, op haar coördinerende rol. In de tweede plaats merk ik op dat investeringen in projecten volgens het concept "duurzaam veilig" zichzelf snel terugverdienen. Wij willen die dan ook nog eens indringend bepleiten. Verdient het geen aanbeveling om bijvoorbeeld het budget voor de demonstratieprojecten te verhogen, want dat verdient zichzelf beslist terug? Kostenverhogingen voor weggebruikers kunnen op die manier

worden omgezet in doelgerichte lastenverlaging door projecten die de verkeersveiligheid vergroten, waarbij ook de maatschappelijke en economische schade van ongelukken aanzienlijk wordt verminderd. Ten slotte vind ik het een verkeerd signaal om fors te bezuinigen op organisaties die juist een bijdrage kunnen leveren aan het noodzakelijke maatschappelijk draagvlak. Ook anderen hebben daarover indringende vragen gesteld; ik sluit mij daar kortheidshalve bij aan.

Hetzelfde geldt voor de pleidooien om niet te bezuinigen op de activiteiten voor de schipperswelzijnszorg. Wij vinden ook dat een slechte ontwikkeling.

Ik wil de minister wel een compliment maken voor de brief die wij vandaag mochten ontvangen over het budget voor de Wet stimulering zeescheepvaart. Zij heeft de verdubbeling, waar de Kamer om vroeg, tot stand willen brengen. Ik zag tot mijn genoegen dat ook de kleine zeescheepvaart deelt in de projectenreeks die nu kan worden gehonoreerd. Daarvoor spreken wij onze grote erkentelijkheid uit.

Wij hebben onlangs uitvoerig gesproken over de situatie in de binnenvaart tijdens de behandeling van de tijdelijke Wet Noord-Zuid. Ik spreek daar vandaag verder niet over. Maar wij hebben toen niet gesproken over de tankvaart. Daar is sprake van een zeer slechte marktsituatie, wat ook tot sociaal onaanvaardbare situaties leidt. De marktwerking heeft tot nu toe niet geleid tot een vermindering van de capaciteit. Schepen uit failliete boedels komen weer op de markt, waardoor ver onder de kostprijs wordt gevaren. Sanering is hard nodig, maar in Europees verband komt helaas nog niets van de grond. Wil de minister zich inzetten voor maatregelen tot capaciteitsbeheersing en in ieder geval op nationaal niveau alvast beginnen met het ombuigen van de neerwaartse spiraal? Wat kan zij daaraan doen?

Ik kom vervolgens op de natte waterstaat. Ik heb gisteren mijn zorg al uitgesproken over de budgetten voor de vaarwegen. Er is de komende jaren sprake van een grote daling in investeringen als gevolg van het aflopen van de investeringsimpuls. Dat heeft de minister ons gemeld. Maar is voortzetting van die impuls niet zonder meer nodig, gelet op de doelstelling van het bevoor-

## Van den Berg

ren van de omslag van weg naar water? Wij hopen dat dit aspect ook aan de orde komt in het toegezegde plan van aanpak voor het flankerend beleid goederenvervoer. Als gevolg van allerlei grote infrastructurele projecten mag het vaarwegenbudget niet worden uitgehold. Dat heeft de Kamer ook bij het debat over de Betuweroute op ons voorstel uitgesproken.

Dit brengt mij op het totale begrotingsbeeld voor de natte waterstaat. Wij hebben daarover grote zorgen. De verschillende posten zijn tot op het bot uitgebeend. Ik denk aan de post onderzoek waterbeheer, waar nog een bezuiniging van 5 mln. geparkeerd staat. Dit kan echt niet meer. Is daarvoor al een oplossing gevonden?

Vorig jaar sprak ik reeds over de ongewenste vertraging bij het herstel van watersystemen. Kunnen wij daar nog iets van inlopen? Ik denk aan het plan "De natuur aan het werk", dat nu gekoppeld kan worden aan dijkverzwaringen, althans hier en daar. De heer Van Waning sprak hier ook over. Is dit budgettair mogelijk?

Complicerende factor is nog dat de minister ook moet bijdragen aan de aanpak van de mestproblematiek. Waar komt dat vandaan? Dat komt toch hopelijk niet uit de budgetten voor de natte waterstaat, want die zijn, zoals ik al zei, onaanvaardbaar laag. Daarbij zijn ook veiligheid en milieu in het geding. En dan heb ik het nog niet eens over tegenvallers, zoals die bijvoorbeeld bij het onderhoud van de Oosterscheldekering opnieuw aan de orde lijken te zijn. Misschien kan de minister daar ook nog iets meer over vertellen.

Naar het zich laat aanzien, zal ook het kustonderhoud in de toekomst meer middelen nodig hebben dan nu. Is daar in de meerjarenramingen al rekening mee gehouden?

Ook waterbodemsanering blijft een knelpunt. Naar ik heb begrepen, loopt de aanleg van het depot in het Hollands Diep vertraging op. Over de toekomstige tariefstelling voor de slibdepots moet spoedig duidelijkheid komen. Dat is althans een dringende wens van de waterschappen.

Voorzitter! Afsluitend wijs ik erop dat ook in het licht van de komende vierde nota waterhuishouding nieuwe afwegingen van financiële mogelijkheden nodig zullen zijn. Ik ga er daarbij op voorhand van uit dat

wel eens een groter beslag op de middelen nodig kan zijn. In dit verband maak ik nog de opmerking dat het mij verbaasd heeft dat de gelden voor de GEBEVE-regeling zijn overgeheveld naar LNV. Naar mijn mening moet V en W over eigen instrumenten beschikken ter stimulering van het integraal waterbeheer. Is de minister dit met mij eens? Zo ja, is zij dan bereid om die overheveling te heroverwegen?

De heer **Van Waning** (D66): Ik wil de heer Van den Berg als groot waterstaats- en waterschapskundige vragen of hij tevreden is met de wijze waarop de verschillende soorten mensen tegenwoordig in waterschappen worden gekozen. Werkt dit naar zijn mening goed? Hij is altijd zeer beschermend ten opzichte van de waterschappen. Vanochtend las ik in de Volkskrant dat er in Gelderland zelfs directe verkiezingen plaatsvinden. Is de heer Van den Berg tevreden over deze gang van zaken?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Die vraag verrast mij wat. Het is ook niet zo belangrijk of ik tevreden ben. Vastgesteld kan worden dat wij een nieuwe Waterschapswet hebben en dat nu voor het eerst verkiezingen volgens die wet plaatsvinden. Daarbij hebben directe verkiezingen prioriteit; de Kamer heeft dat destijds uitgesproken. Ook indirecte verkiezingen zijn mogelijk, zoals men weet. Er worden nu evenwel directe verkiezingen gehouden, met name voor de categorie ingelanden. Dat is hier en daar gaande. Die verkiezingen vinden juist dezer dagen plaats. Ik kan daar dus nog geen oordeel over geven. Ik ben erg benieuwd naar de opkomstcijfers. Mij is bekend dat er tot een evaluatie van dit hele gebeuren zal worden gekomen. Ook de Unie van waterschappen werkt hieraan. Het lijkt mij dat die evaluatie het moment is om daar een oordeel over te geven. Er zijn ook nieuwe ontwikkelingen. Een erg interessant fenomeen is het stemmen bij brief, juist om de lage opkomst die men bij deze verkiezingen vreest, te ondervangen. Welnu, dat hele veld is in beweging. Die verkiezingen zijn juist dezer dagen gaande. Ik kan daar op dit moment dus nog geen eindoordeel over geven. Ik zal daar te gelegener tijd evenwel graag op terugkomen. Ik neem aan dat de minister dat ook zal

doen. Wij zullen ook de Waterschapswet, inclusief de systemen van verkiezingen, gaan evalueren. Ik ben wel van mening dat er goede ontwikkelingen gaande zijn.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat is bezorgd dat de Nederlandse distributie-aderen dichtslibben met auto's. En daarom moeten de aderen gecatheteriseerd worden. In de begroting is echter niet zoveel te merken van de effecten van deze bezorgdheid. Wij hebben het namelijk niet alleen over bereikbaarheid, maar ook en vooral over de leefbaarheid van ons land. Dat besef klinkt onvoldoende door in de begroting. Zolang de mobiliteit blijft toenemen, zullen bereikbaarheidsmaatregelen op den duur slechts lapmiddelen zijn. Ik wil de minister dan ook vragen om een meer toegespitst meerjarenprogramma automobieliteit te ontwikkelen. Dat de minister steeds verwijst naar het SVV, is begrijpelijk maar niet voldoende. Mijns inziens kan een meerjarenprogramma de problematiek weer op scherp stellen, wordt het inzicht in de nogal versnipperde aanpak daardoor vergroot en dwingt zo'n programma ons tot het stellen van prioriteiten en posterioriteiten. Het is toch eigenlijk te gek voor woorden dat de minister opnieuw geld lijkt te gaan overhouden, terwijl de problemen alleen maar groter worden. Welke mogelijkheden ziet de minister om hier nu echt een einde aan te maken?

In combinatie met versnelde besluitvormings- en uitvoeringsprocedures en mede gefinancierd door verschuiving in prioriteiten voor de aanleg van infrastructuur en door de gebruikers van de weginfrastructuur mee te laten betalen, zouden wij een eind in de goede richting kunnen komen. Kernvraag hierbij is hoe een wezenlijke gedragsverandering kan worden gerealiseerd. Dat kan in ieder geval niet alleen met bereikbaarheidsmaatregelen. Ik zie nog veel te veel auto's in de file staan met slechts één inzittende. In het belang van de leefbaarheid heeft de overheid een rechtsgrond om hierin aan te sturen. Concreet vergt dat een verdergaande variabilisatie van de autokosten, het

## Schutte

stimuleren en desnoods afdwingen van vervoersmanagement en het creëren van een afgewogen OV-systeem. In dit verband is te overwegen om het vervoersmanagement fiscaal aantrekkelijker te maken. Hoe staat de minister hier tegenover?

Door de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel is aangegeven dat de onbelaste kilometervergoeding voor dienstreizen met de eigen auto omlaag kan. Ik ben er dan ook voorstander van om de automatische koppeling van deze vergoeding aan de stijging van de OV-tarieven in het woon-werkverkeer los te laten. Overwogen wordt om alleen de variabele kosten nog onbelast te laten. Graag een reactie hierop. Ook zou ik aandacht willen vragen voor de introductie van de zogenaamde mobiliteitspas. In hoeverre is dit experiment van de provincie Zeeland op nationaal niveau uitvoerbaar?

De minister zet sterk in op de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies voor deze problematiek. Het is echter de vraag of veel problemen daadwerkelijk op dat niveau kunnen worden opgelost. In de eerste plaats zal de rijksoverheid in haar beleid sturend moeten optreden. Dreigt niet een te grote versnippering van kennis en kwaliteit? Bovendien zal een en ander gepaard moeten gaan met extra bevoegdheden en extra financiële middelen. Ik ga ervan uit dat de Kamer nog wel invloed van betekenis kan uitoefenen op de nieuwe verantwoordelijkheidsstructuur, zodra het convenant hierover is vastgesteld.

Uit gemeentelijke hoek komt voortdurend de klacht dat de parkeernormen van het Rijk onvoldoende recht doen aan regionale en lokale omstandigheden. Wanneer bijvoorbeeld een locatie in de nabijheid van een NS-station is aangewezen als B-locatie, terwijl het aantal treindiensten vervolgens wordt verminderd, staat een gemeente vaak machteloos. De parkeernorm blijft onveranderd, waardoor het ook steeds moeilijker wordt met marktpartijen afspraken te maken. Onderkent de regering dit probleem? Is het mogelijk meer op de specifieke situatie in te spelen?

Een belangrijk punt van zorg in de begroting is de toename van het aantal verkeersslachtoffers. In de begroting lees ik weinig over extra middelen die hiervoor zijn bestemd.

Op welke wijze zal de regering hieraan gestalte geven? In hoeverre is het mogelijk de voorlichting op dit punt meer systematisch aan te pakken?

Onlangs bracht de minister een rapport uit over verstedelijking en mobiliteit na 2005. Op langere termijn zou een ontwikkeling langs bestaande assen tussen de stadsgebieden gunstiger uitpakken voor zowel de reductie van de groei van het autokilometrage als de toename van het OV-gebruik. Ik kan mij hierbij wel wat voorstellen, omdat op deze wijze de efficiency van bestaande spoorlijnen uiteraard aanzienlijk kan worden vergroot. Het zou echter ook kunnen betekenen dat het Groene Hart wordt doorsneden. Bij een integrale afweging zal dit aspect grote aandacht moeten krijgen.

De NS gaan er nog steeds voor. Toch zullen de efficiency en de klantgerichtheid van NS moeten groeien, wil men de verzelfstandigingsdoelstelling kunnen waarmaken. Het onlangs verschenen rapport was weliswaar positief op dit punt, maar toonde ook aan dat een aantal cruciale vragen niet is beantwoord. Ik ben niet gerust over de concurrentiekracht van NS, in die zin dat men de strijd met de auto aan kan. Ook over de toekomst van de onrendabele lijnen moet meer duidelijkheid komen. Zijn de middelen die hiervoor in de begroting zijn opgenomen voldoende? Wordt in overleg met het stads- en streekvervoer een gezamenlijke aanpak uitgewerkt? In hoeverre kan de Staat als aandeelhouder van de NS hierin sturend optreden?

Een voorwaarde voor meer treinreizigers is uiteraard meer spoorinfrastructuur. Vertraging als gevolg van werkzaamheden is begrijpelijk, maar als dat jaren gaat duren, dan krijgen we wel meer treinen, maar minder passagiers. Het tweede pakket investeringen mag niet in gevaar komen door een gebrek aan structurele middelen. Het temporiseren van projecten zal zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Ik vraag me af of er voor de toekomst wat dat betreft voldoende middelen zijn gereserveerd. Zo niet, dan dreigt Rail 21 door een gebrek aan reizigers slechts kapitaalvernietiging te worden.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Veel mensen, behalve pooiers, heb ik in de krant gelezen, schaffen zich een kleinere en goedkope auto aan. Toch slibben de randstedelijke wegen dicht. Het beleid blijft gericht op Nederland distributieland, op het zeulen met steeds meer containers. Daarvan zijn er overigens heel wat geladen met produkten die tot stand zijn gekomen door kinderarbeid of andere sociale ellende. Rotterdam en Schiphol moeten als mainports blijven groeien, maar er is weinig nagedacht over de problemen na 2000, terwijl wij weten dat ook de Betuwelijn de groei van het vrachtverkeer niet wegneemt. Na 2000, ook volgens de minister, is de rek eruit wat betreft het zoeken naar oplossingen.

Ooit zijn pogingen gedaan om economische activiteiten naar het noorden en het oosten van het land te krijgen. Dat is onder andere mislukt, omdat een behoorlijke infrastructuur daar achterwege bleef. Deze fout wordt met groot enthousiasme door het huidige kabinet voortgezet. Weer geen verdubbeling van de spoorlijn naar bijvoorbeeld de Eemshaven. De noordelijke overheden, verenigd in de stichting Zuiderzeelijn, schrijven terecht in een brief dat het geen goede weg is om alle economische kaarten op de overvolle Randstad in te zetten, terwijl er in het noorden voldoende ruimte is. De Randstad is al zo vol dat ondernemers overlopen naar Noord-Brabant. En zo blijven wij achter de fileproblemen aan hollen, die door het beleid zelf worden veroorzaakt. Hoe denkt de minister te voorkomen dat Noord-Brabant een randstad wordt, met alle bijbehorende verschijnselen, terwijl het noorden en het oosten met de beschikbare ruimte blijven zitten?

In het investeringsprogramma spoorweginfrastructuur wordt terecht ingezet op verbetering van het railnet in de Randstad, maar daarmee wordt alleen de groei van het verkeersprobleem wat afgeremd, zegt de minister zelf onder andere in het MIT. Er moet dus meer gebeuren, maar veel verder dan plannen voor rekeningrijden komt de minister niet. Een ruimtelijke en economische visie op de toekomst van Nederland ontbreekt. De discussie daarover moet zelfs nog beginnen. Alles wordt nog steeds opgehangen aan

## Poppe

economische wildgroei in de Randstad. En zo blijven wij dus hijgend achter de fileproblematiek aan strompelen.

Een goed, fijnmazig en betaalbaar openbaar vervoer is harder nodig dan ooit, maar dat dreigt weer van de hand gedaan te worden aan de vrije markt. Busmaatschappijen moeten concurreren om steeds na vijf jaar een concessie te verwerven. Investerings in goede dienstregelingen, materiële en personele arbeidsomstandigheden kun je dan wel op je buik schrijven. Tot 2000 zal slechts 1 mld. geïnvesteerd worden in de infrastructuur, en dat is de helft van wat mevrouw De Boer, de minister van VROM, nodig achtte. Maar op de exploitatiesubsidie wordt tot 2000 structureel 300 mln. bezuinigd. Het is dus haast lood om oud ijzer. De tarieven zijn vanaf 1983 met 12,6% gestegen en voor 1996 worden de tarieven nog even op inflatieniveau vastgehouden, kennelijk bij wijze van startpremie. Maar als de privatisering doorgaat, zal de zakjapper van de busbaas toeslaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Over welke tarieven vanaf 1983 hebt u het?

De heer **Poppe** (SP): Die tarieven zitten als volgt in elkaar. In 1993 stegen zij met 6,6%, in 1994 met 4% en in 1995 met 2%.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): O, vandaar. U zei "1983" maar u bedoelt "1993".

De heer **Poppe** (SP): Vanaf 1993 tot nu hebben de tarieven die stijging doorgemaakt. Als ik iets anders heb gezegd, is dat een heel domme fout. De tariefstijging sinds 1983 is natuurlijk veel groter.

Als de privatisering doorgaat, zal niet de kwaliteit van het openbaar vervoer maar de kostendekking centraal staan, zo concluderen ook de Technische Universiteit en TNO in hun rapport van augustus 1994. De regering ziet de commerciële bui overigens zelf al hangen. Onder het mom van efficiencyverbetering en produktionalisatie mogen straks lijnen met een kostendekkingsgraad lager dan 20% of met een bezettingsgraad lager dan 15% worden opgeheven. Voor tante Bep uit Hardegarijp komt dan het busje niet meer. Volgens prof. Van Waarden

van de universiteit van Utrecht hebben privatisering en concurrentie in het openbaar vervoer pertinente nadelen: vermindering van de kwaliteit van de dienstverlening, versnippering van dienstregelingen, onbetrouwbaarheid en discontinuïteit en vermindering van de politieke invloed.

Van de minister wil ik nu wel eens weten hoe zij de tarieven en de maatschappelijke functie, de nutsfunctie van het openbaar vervoer in de hand denkt te kunnen houden voor de mensen die geen "pooierbak" of andere auto kunnen aanschaffen, of die van de weg af willen.

Mijnheer de voorzitter! De dikke kruisspinnen in mijn tuintje zijn niet zo dom als de regering. Deze diertjes begrijpen dat de dunne lijnen waarmee zij weinig vangen, onmisbaar zijn voor hun web. De lokale overheden mogen straks voor veel geld de dunne lijnen kopen. Dat heet dan collectief vraagafhankelijk vervoer: belbussen, buurtbussen en deeltaxi's. De commerciële busondernemer zit dan als een spin in het web en zal graag klanten van dat CVV op zijn busje laten overstappen, zonder een cent bij te dragen aan de kosten van de dunne lijnen. Hoe denkt de minister deze grove onredelijkheid tegen te kunnen houden?

Mijnheer de voorzitter! De NS-reizigers ervaren al volop de gevolgen van het privatiseringsproces. Het is echt beschamend, hoe een voormalig overheidsbedrijf zo snel kan aftakelen. Er zijn al 1700 manjaren gesaneerd. De werkdruk vliegt omhoog. Mede door de kerstboom aan onafhankelijke NS BV's is het met de coördinatie van veiligheid en dienstregeling slecht gesteld. Baanwerkers lopen in Nederland 85 maal zoveel risico als baanwerkers in bijvoorbeeld Zweden. Iedereen kent de cijfers.

Rail 21 gaat uit van het verdubbelen van de reizigerskilometers van 13 miljard in 1990 tot 26 miljard in 2010. In 1994 is dit aantal echter gedaald van 15,2 miljard naar 14,4 miljard. Op kleinere stations wordt personeel weggehaald. Er komen ingewikkelde kaartjesautomaten en veel ouderen durven daarom niet meer met het openbaar vervoer te reizen. De dienstregelingen verslechteren; de woon-werktreinen zijn overvol en kampen met vertragingen. De aandacht van de NS is gericht op

lange-afstandsreizigers in de "supercity's". Met de overeenkomst tussen de NS en de Staat, en de nota's van de commissies-De Boer en -Brox zijn wij nog lang niet klaar. Ook hier is het weer de hamvraag hoe de minister kan garanderen dat de maatschappelijke functie van de NS intact blijft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik verstond de heer Poppe zo even niet goed. Met welk land vergeleek hij Nederland?

De heer **Poppe** (SP): Dat was met Zweden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is interessant, want daar zijn de spoorwegen al jaren geleden geprivatiseerd.

De heer **Poppe** (SP): Dat is juist, maar voorlopig is het in Nederland slechter gesteld dan in Zweden, en wel 85 maal. Dat heeft met al die kerstbomen te maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moeten wij snel doorgaan.

De heer **Poppe** (SP): Dat horen wij dan nog van de minister. Ik denk niet dat dit de juiste oplossing zal zijn. Ik heb wel begrepen dat er nog enkele partijen met deze hamvraag worstelen en ik hoop dat zij niet voortijdig zullen afkloppen.

De minister heeft ons verzekerd dat zij een voorstander is van zoveel mogelijk vervoer over water. In de begroting en in het MIT is daarvan weinig terug te vinden, behalve wat sloopregelingen, een verhoging van een bruggetje hier en daar en verbeteringen aan enkele vaarwegen. Doordat de investeringsimpuls afneemt, zien wij in de komende tijd een daling van 40% in de investeringen in de "natte" infrastructuur.

De binnenvaart kampt met een personeelstekort. De lonen zijn laag en de arbeidsomstandigheden slecht. Volgens het CNV worden leerlingmatrozen als goedkope arbeidskrachten gebruikt. Ik heb hier twee vragen over. Acht de minister het noodzakelijk om de binnenvaart weer aantrekkelijk te maken voor jongeren? Zo ja, wat gaat zij daaraan doen? Wat gaat de minister ondernemen om het vervoer over water te stimuleren ten koste van vervoer over de weg? Dan bedoel ik

## Poppe

de binnenvaart en de kustvaart, het short-sea-systeem.

Wij weten allemaal dat de files per jaar ongeveer 1,4 mld. aan economische schade voor de maatschappij opleveren. Welaan, het is nuttig om de files op het water te krijgen. Ik begrijp dat sommige mensen een grotere auto nodig hebben dan anderen, maar ik weet ook dat velen meer steun nodig hebben om zich te kunnen verplaatsen dan ministers. Hoe denkt de minister bij het invoeren van rekeningrijden te voorkomen dat sommige bedrijven de weg "kopen" voor hun werknemers en anderen niet op hun werk kunnen komen, omdat voor hen ook het openbaar vervoer onbetaalbaar is geworden?

□

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Ook deze begroting is het werkstuk van vele nijvere bijen op het ministerie en bij rijksdiensten of min of meer geprivatiseerde diensten. En van een minister die graag lekker auto rijdt; in een duurdere auto die op den duur goedkoper is. Van mij mag ze. Maar om het evenwicht te bewaren vraag ik de minister wat vaker de trein te gebruiken. Hoeveel trein- en hoeveel autokilometers maakte zij tot nu toe in 1995? Ik ontvang hierover graag een kort lijstje. Ik verzoek haar om vooral 's avonds eens de trein te nemen, omdat zij dan zelf kan ervaren hoe onveilig dat voelt. Of, zoals de weduwe van een ingenieur weg en werken bij het spoor in de trein naar Breda tegenover mij verzuchtte: het is langzamerhand een bedreigd bestaan voor een vrouw alleen in de trein.

Ouderen nemen steeds minder de trein. Wie een auto heeft, gebruikt die weer. Wie daar niet over beschikt, moet thuisblijven. Er is meer personeel op de trein nodig, maar ook meer mensen in de trein. De NS groeien naar zelfstandigheid, maar de minister kan zich mijns inziens niet achter de NS verschuilen. Zij heeft toch nog bevoegdheden? Graag een reactie op haar ministeriële bevoegdheden. Ik denk daarbij aan de opmerkingen van prof. De Ru, hoogleraar staats- en bestuursrecht aan de VU, in een recent NRC-artikel. Er is hier al geconstateerd dat het openbaar vervoer, bus en trein, geen winnend produkt vormt. Misschien is de

invoering van een ouderenjaarkaart voor 65-plussers, overeenkomstig het systeem van de studentenkaart, hier een oplossing. Graag een reactie van de minister.

Meer mensen in bus en trein betekent ook vermindering van de onveiligheid. Betaalbaar en veilig openbaar vervoer is er op dit moment eigenlijk niet. Waarom is bij het stads- en streekvervoer wel gekozen voor concurrentie en bij het vervoer met de NS niet? Er wordt hiermee dan wel conform de Europese richtlijnen gewerkt, maar met emeritus-hoogleraar Hoogerwerf van de Universiteit Twente kunnen wij veronderstellen dat die richtlijnen worden ontworpen door Europese ambtenaren en politici die weinig aan democratische controle zijn onderworpen, een topinkomen genieten, zich in een dienstauto laten vervoeren en zich weinig bekommeren om openbaar vervoer voor mensen met een smalle beurs. Hoezeer is hier de Nederlandse situatie eigenlijk ook van toepassing?

Mijnheer de voorzitter! Over de files is in deze Kamer al zo lang gesproken als zij kilometers groot zijn. Waarom wordt niet het Engelse systeem toegepast, waarbij de vrachtauto's de buitenste twee banen berijden en de derde middelste baan voor de overige auto's is gereserveerd? Proeven hiermee lijken mij beter dan rijden over vluchtstroken. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Waarom wordt niet wat intensiever gewerkt aan nachtdistributie in het vrachtvervoer? Heeft de minister hiervoor wel een echt beleid ontwikkeld? Ook hierop krijg ik graag een reactie van de minister.

Het vervoer te water is toch nog steeds een wat ondergeschoven gebied. Het Centraal overleg vaarwegen acht de begroting voor 1996 in zijn sector onevenwichtig. Investerings vertonen een dalende tendens, waardoor grote projecten worden vertraagd. In het geheel van het beleid zou ik graag een reactie van de minister hierop hebben. Wij stemmen niet in met bezuinigingen op de schipperswelzijnszorg.

Mijnheer de voorzitter! De verkeersonveiligheid neemt toe. Jonge automobilisten en motorrijders rijden zich dood. Ouderen, jeugd op de fiets en voetgangers lopen een toenemend gevaar in het autoverkeer. Er moeten meer fietspaden, fietstunnels en

voetgangerstunnels komen. Laten wij niet vergeten dat iedereen uiteindelijk voetganger is. Op de stoep geparkeerde auto's dwingen die voetgangers nogal eens de onveilige straat op. Ziet de minister de situatie voor zich: bejaarden die schichtig om zo'n auto heen moeten op weg naar een verkeerslicht dat groen is voor de helft van de weg die zij moeten oversteken? Over verkeerslichten gesproken, kan de minister mij zeggen waar staat dat verkeersrotondes veiliger zijn dan verkeerslichten? Is de aanleg van rotondes wellicht een nieuw modeverschijnsel?

De verkeersveiligheid ± naar de woorden van de heer Van Vollenhoven een soort casinospel ± gaat achteruit. Graag krijg ik een antwoord op de vraag of bij het rijbewijs de verplichting van het behalen van een EHBO-diploma kan worden opgelegd? Heeft de minister cijfers van het aantal verkeersslachtoffers onder allochtonen? Krijgen nieuwkomers in ons land ± ik denk aan vluchtelingen ± eigenlijk wel verkeerslessen? Graag een reactie van de minister.

Ik sluit mij aan bij de hier gevoerde pleidooien voor versteviging van het particulier initiatief zoals de Voetgangersvereniging en de VVN. Korting op hun budget mag eigenlijk niet plaatsvinden. De vier demonstratieprojecten verkeersveiligheid zullen pas op langere termijn kunnen worden geïmplementeerd.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb nog twee vragen aan de minister. De eerste betreft de stormvloedkering in de Oosterschelde. Rijkswaterstaat Zeeland verwacht in 1999 weer slijtage aan de fundering van de stormvloedkering. Wordt hiermee al rekening gehouden. De tweede vraag loopt vooruit op behandeling van de nota Relus. Kan de minister meedelen of zij de mogelijkheden van een luchthaven bij Dinteloord wil laten onderzoeken?

□

De heer **Leerkes** (Unie 55+): Voorzitter! Zo rondziende is er in deze Kamer op dit moment geen sprake van filevorming meer. Toch wil ik mijn aandeel leveren in het debat over de begroting van Verkeer en Waterstaat. Enkele dagen geleden sprak ik een groepje ondernemers die zich ondanks de files nog steeds in Nederland bevinden. Zij spraken niet over filerijden, maar over



## Leerkes

dynamisch parkeren. Dat was een nieuwe kreet. Die had ik nog niet eerder gehoord. Ik heb in het afgelopen jaar in deze Kamer heel goed geluisterd. Af en toe hoor ik dan bijvoorbeeld de heer Bolkestein heel duidelijk zeggen: wat doen we met z'n allen aan dit probleem?

Ik heb zojuist de heer Schutte gehoord. Hij heeft gezegd dat het verkeer een soort bloedvatsysteem is waar soms obstructies in zitten. We kunnen dan niet volstaan met daar alleen een bypass aan te leggen.

Voorzitter! Ik kom bij mijn eerste punt, de verbreding van wegen. Meer wegen, meer asfalt. Mijnheer Poppe heeft zojuist al gezegd: waar blijven we in de toekomst met steeds meer asfalt? Toch zal het moeten, want het kan in geen geval zo doorgaan.

Voorzitter! Het tweede punt waar ik over nagedacht heb, is de vermindering van autokilometers. Ik wil dit graag even toelichten. Ons aller heilsprofeet ± of voor mijn part onheilsprofeet wanneer het op peilingen aankomt ± de heer Maurice de Hond heeft zondagavond voor de televisie gezegd, dat er wel degelijk iets te doen is aan het fileprobleem. Hij schreef een boek over de elektronische snelweg. Heeft de minister daar kennis van genomen?

Ik meen dat we de vermindering van de autokilometers vooral langs die weg moeten aanpakken. Investeren in de elektronische infrastructuur en in kennis. We moeten daarbij natuurlijk zorgen dat er door deze nieuwe technieken die de een wel en de ander niet begrijpt, geen kloof gaat ontstaan in onze samenleving. In zaken als rekeningrijden en dergelijke zie ik geen heil. Niemand staat tenslotte voor zijn plezier in de file.

Voorzitter! We ontvingen de vorige week het rapport over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb begrepen dat we daar in december nog over komen te spreken. Het kan echter geen kwaad om daar nu vast een voorschot op te nemen. Dan kan de minister zich vast een beetje voorbereiden op mijn inbreng in het debat te zijner tijd. Wij vrezen dat de positie van de consument na de verzelfstandiging te zwak zal zijn. Die vrees is niet ongegrond. Wij weten dat inmiddels.

Wij hebben dat bijvoorbeeld gezien bij de Gooilijn en het intercitystation in Hilversum, of bij Driebergen-Zeist. Er zijn al talloze

protesten geweest tegen NS-plannen en er zullen er ongetwijfeld nog meer volgen. Positieve alternatieven zijn ingebracht, echter zonder resultaat. Desgevraagd zegt de minister vervolgens dat de politiek deze zaak inhoudelijk aan de NS overlaat. Maar waar blijft nu de positie van de consument? Wij vrezen dat zo iets in de toekomst veel vaker zal gebeuren. Wij raden de minister nu reeds aan, te bezien hoe de consumentenpositie verstevigd kan worden en wel zodanig dat dit gebeurt met terugwerkende kracht, zodat ook de beslissingen van nu nog onder de regeling zullen vallen.

Voorzitter! Wij willen vervolgens aandacht vragen voor de Interliner. Dat zou wel eens het ei van Columbus kunnen zijn, heb ik destijds in Utrecht gehoord. Luxer, sneller en duurder, zullen we maar zeggen. Een koffiebar en een televisie aan boord. Heel goed voor de mensen en heel plezierig om erin te reizen.

Maar wat is er aan de hand? Ik neem alleen even het traject Leeuwarden-Alkmaar. We betalen daar maar liefst 20 meer dan voorheen, terwijl de andere bus verdwenen is. Mensen die van Leeuwarden naar Alkmaar moeten, betalen dus 20 meer en er staat niets tegenover. Die andere verbinding is weg en er is ook geen treinverbinding. We weten dat voor mensen met een smalle beurs, dus AOW'ers of mensen met een klein pensioentje, werkelijk iedere gulden telt. Jongeren krijgen korting op deze bussen. Is het mogelijk dat ook ouderen die gebruik maken van de Interliner op die trajecten waar verder geen verbinding is, voor die korting in aanmerking komen?

Mijn vierde punt betreft de koopvaardij. Wij hebben dit jaar 50 jaar bevrijding gevierd. Men weet dat tijdens de Tweede Wereldoorlog 12.000 Nederlandse koopvaardijmensen verplicht werden aan de oorlog deel te nemen. Ruim 2000 van hen keerden niet terug; 424 schepen gingen verloren. Wij vragen de minister om, uit waardering en respect voor deze mensen, te overwegen een gedenkteken te plaatsen, bijvoorbeeld bij het monument De Boeg in Rotterdam. Is het niet belangrijk dat dit stuk maritieme geschiedenis levend blijft, bijvoorbeeld door een informatie- en documentatiecentrum in een der scheepvaartmusea? Kunnen de nog

in leven zijnde zeelieden uit die tijd ook in aanmerking komen voor een uitkering, te vergelijken met die van de militaire veteranen? Wij weten dat het ministerie van Defensie zich buigt over een uitkering voor deze veteranen. Ik vraag de aandacht voor de zeevaartlieden van de minister. Wij hopen dat zij daaraan als eerstverantwoordelijke minister gestalte wil geven.

Voorzitter! Last but not least vestig ik de aandacht op het toenemend aantal ernstige verkeersongevallen. Ik heb gelezen dat die ongevallen met name op secundaire wegen plaatsvinden. Ik heb van GGD-en gehoord en ook in statistieken gezien dat op de provinciale wegen de meeste dodelijke ongevallen voorkomen. Ik vraag de minister om daar bijzondere aandacht aan te besteden. Misschien moeten wij daar ook nog eens met de minister van Justitie over spreken. Mensen die terugkwamen van een vakantie uit Canada, constateerden dat het in Nederland leek alsof "iedereen iedereen achterna zit". In Canada wordt de vuist stevig op het rijbewijs gehouden. Iemand die te snel reed of met te veel alcohol in het bloed achter het stuur zat, kreeg een stempel in het rijbewijs. Wil de minister nadenken over een systeem waarin van mensen die zich bij herhaling schuldig maken aan deze ernstige vergrijpen ± zij gaan als het ware met een projectiel door de straat ± via het stempelsysteem na enige tijd het rijbewijs wordt ingetrokken?

□

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Ik heb helaas te weinig spreektijd om bij alle begrotingen het woord te voeren. Ik wil toch een korte bijdrage leveren aan deze begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor 1996. In die begroting staat dat de uitgaven van dit ministerie ongeveer 7 mld. zijn, waarvan 3,5 mld. is bestemd voor investeringen, voor nieuwe auto-, spoor- en waterwegen en fietspaden. Gelet op onze taakstelling vind ik dit bedrag veel te gering. Er zijn overigens meer leden die hier zo over denken.

Voorzitter! Ons land blijft Europees gezien achter bij het verbeteren en aanpassen c.q. uitbreiden van zijn nationale infrastructuur. Wij constateren regelmatig dat onze

## Hendriks

samenleving vastloopt in files op de wegen en vertragingen in het railvervoer. De schade hiervan is groot en onverantwoord. Ik vraag de minister dan ook om te bevorderen dat door de beleggerswereld ± ik bedoel daarmee banken en fondsen ± meer in de infrastructuur wordt geïnvesteerd dan tot nu toe. De minister weet misschien geen fondsen aan te wijzen. Ik heb tijdens de algemene financiële beschouwingen gewezen op tientallen miljarden die voor meerdere doeleinden beschikbaar zijn en liggen. Waarom zeg ik dit? Haar regering denkt meer marktconform dan andere regeringen. Dat betekent dat er op haar een plicht rust. Benut daarom de mogelijkheden tot financiering van betere infrastructuren.

Wij moeten de komende jaren daarin enorme bedragen investeren. Dat weet de minister. Als wij dat niet doen, zullen wij wegens slechte vervoersverbindingen een ontwrichte samenleving moeten accepteren. Aan dat laatste wil ik echt niet meewerken.

Ons land, ik heb reeds gezegd: ons schatrijke land, beschikt over grote kapitalen die door de samenleving dagelijks worden gecreëerd. Hiervan dient de samenleving volop te kunnen profiteren, zeker als het gaat om goede vervoersstructuren. Daarom pleit ik nogmaals voor meer investeringen in onze nationale infrastructuur en in het openbaar vervoer. Als de minister daarin slaagt, zal bijvoorbeeld het project corridor Amsterdam-Utrecht, betreffende rail- en snelwegverbindingen, heel toekomstgericht kunnen worden gerealiseerd. Zo kan bijvoorbeeld Abcoude datgene gerealiseerd krijgen wat zij wenst en waar zij ook recht op heeft. Met private middelen moet dat mogelijk zijn.

Over de spoorwegen hebben de collega's al het nodige gezegd. De privatisering is nog steeds gaande. Die mag niet ten koste gaan van de overheidsplicht en de overheidszorg voor goed openbaar vervoer. Kleed de NS niet verder uit in haar dienstverlening, zeg ik tegen de minister.

Tot slot wil ik mijn persoonlijke mening geven over een uitspraak die de minister onlangs via de media over haar dienstauto heeft gedaan. Haar opmerking hierover vind ik weinig tactvol. Ik wijs haar erop hoe het eventueel zou kunnen. Ik verwijst

dan naar haar begroting voor 1996, artikel 04.03. Zij weet dat het daarin gaat om onderhoud en exploitatie van een vliegtuig voor regering en leden van het Koninklijk Huis, tot een bedrag van 4,6 mln. Onder 04.05 wordt gesproken van de aanschaf van een nieuw vliegtuig, een Fokker-70 VIP, voor een bedrag van 5 mln. Niet dat wij daar een Fokker voor kunnen krijgen. Die kost namelijk bijna 79 mln. Dit alles geeft mij aanleiding om haar daarop te wijzen. Ik adviseer haar om binnen die post eventueel haar vervoermiddel op te nemen, zodat wij niet die uitspraken in de media kunnen beluisteren die zij onlangs heeft gedaan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 19.04 uur tot 20.30 uur geschorst.

### Voorzitter: Deetman

Aan de orde is het debat naar aanleiding van het algemeen overleg van 2 november 1995 inzake **het convenant ontvlechting**.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! In de erkenningsvoorwaarden volgens welke de uitvoeringsinstellingen sociale zekerheid gaan werken wordt niet geregeld dat uitvoeringsinstellingen aan arbeidsbemiddeling kunnen gaan doen. Samenwerking op regionaal niveau tussen arbeidsvoorziening en gemeentelijke sociale diensten en uitvoeringsinstellingen zou daardoor belemmerd kunnen worden. De staatssecretaris was in het mondeling overleg duidelijk. Hij acht het verstoren van genoemde samenwerking niet wenselijk. Wijziging van de erkenningsvoorwaarden voor de uitvoeringsinstellingen hoort daar zijns inziens niet bij. Nadere bestudering heeft mij tot het inzicht gebracht dat wijziging van de erkenningsvoorwaarden op dit moment niet aan de orde kan zijn. Om toch een ongewenste ontwikkeling tegen te gaan, waardoor uitvoeringsinstellingen in de publieke geldstroom niet aan arbeidsbemiddeling moeten kunnen gaan doen en de

uitvoeringsinstellingsholdings als het gaat om de particuliere geldstroom niet aan arbeidsbemiddeling moeten kunnen gaan doen wil ik voorkomen dat, vooruitlopend op wat wij noemen het post-organisatiewettraject, nu al verstoring van die regionale samenwerking optreedt. Ik denk dat de wetgever daarover nader een beslissing moet nemen. Om te voorkomen dat op regionaal niveau de samenwerking verstoord gaat worden, dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het in verband met de reïntegratie van uitkeringsgerechtigden van het grootste belang is dat de samenwerking in de regio tussen de bedrijfsverenigingen, de arbeidsvoorzieningsorganisaties en de sociale diensten wordt verbeterd;

constaterende, dat door de ontwikkeling van bemiddelingsactiviteiten in een holding, waarvan een uitvoeringsinstelling deel uitmaakt, risico's ontstaan voor die samenwerking;

vraagt de regering er bij de formulering van het post-nOSV-wetsvoorstel nauwlettend op toe te zien, dat aan die samenwerking niets in de weg wordt gelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Nieuwenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (24215).

De heer **Van Hoof** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De oorsprong van dit twee-minutendebatje is gelegen in de ontwikkeling die wij zagen toen wij spraken over de ontvlechting, namelijk dat er bij de voorziene uitvoeringsinstellingen ontwikkelingen waren die een eigen arbeidsbemiddelingsactiviteit zouden betekenen. Dat is naar de mening van de fractie van de VVD geen goede zaak om meer dan één reden. Een van de redenen is de scheiding van de publieke en de private