

27ste vergadering

Donderdag 16 november 1995

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Deetman

Tegenwoordig zijn 105 leden, te weten:

Adelmund, Aiking-van Wageningen, Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Augusteijn-Esser, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Boogaard, Van Boxtel, Bukman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Deetman, Van Dijke, Dittrich, Van den Doel, Duivesteijn, Van Erp, Esselink, Fermina, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, Van Heemst, Heerma, Van der Heijden, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, Huys, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Koekkoek, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leerkes, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Nijpels-Hezemans, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Van Oven, Van der Ploeg, Poppe, Rabbae, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmüller, Rouvoet, Schutte, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Van der Stoel, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Vliegenthart, Van der Vlies, Van Vliet, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Van der Vliet, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolters, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Schmitz, staatssecretaris van Justitie, de

heren Tommel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en Linschoten, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

De Cloe, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Van Zuijlen, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Van Zijl, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Van Gelder, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Bremmer, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtend- en middagvergadering;

Dijksma en Sterk, wegens bezigheden elders;

Apostolou, Verspaget en Woltjer, wegens verblijf buitenslands;

Dijksman, Houda en Van Nieuwenhoven, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van 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).**

(Zie vergadering van 14 november 1995.)

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat er schriftelijke antwoorden op feitelijke vragen zijn binnengekomen. Deze vragen hoeven dus niet meer in de beantwoording te worden meegenomen en worden vanaf nu geacht, ten minste het geestelijk eigendom van de woordvoerders te zijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)²

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mijnheer de voorzitter! Omdat ik wist dat de agenda van de Tweede Kamer deze week erg vol was, heb ik een poging gedaan om zoveel mogelijk

vragen in eerste instantie schriftelijk te beantwoorden. Ik neem aan dat de Kamer zo nodig in tweede termijn erop terugkomt. Op een aantal onderwerpen, hoofdlijnen van het beleid, ga ik in deze eerste termijn graag in.

Ik begin met datgene waar een ieder over gesproken heeft, namelijk het structuurschema Verkeer en vervoer. Is het nog wel geloofwaardig en hoe staat het met het realiteitsgehalte ervan? Het heeft mij deugd gedaan dat op de heer Rosenmüller na ± dat was ook al zo ten tijde van de behandeling van het structuurschema Verkeer en vervoer ± een ieder de opvatting deelt dat het structuurschema Verkeer en vervoer nog steeds een basis voor het huidige verkeers- en vervoersbeleid behoort te zijn. Wat was het uitgangspunt van dat structuurschema Verkeer en vervoer ook weer? Dat was het verbeteren van de bereikbaarheid binnen randvoorwaarden die uit een oogpunt van leefbaarheid hieraan worden gesteld. Ik heb begrepen dat dit strategische beleidskader nog steeds door een flink deel van de Kamer als een goed uitgangspunt gezien wordt. Ik deel deze opstelling.

Dit betekent niet dat al onze zorgen weg zijn en dat er niets aan de hand is. Je hoeft alleen maar naar buiten te kijken om te zien dat het niet zo is. De heer Van Gijzel sprak over de pakketten 1992 en 1995. Mijn eerste reactie is dan dat er heel veel wel is gedaan, soms met groter succes dan voorzien. Ik noem als voorbeeld het vervoersmanagement. In de eerste twee jaren was dit een tamelijk slapend onderwerp, maar tot mijn grote genoegen is inmiddels een toenemend aantal bedrijven, zelfs een groter aantal bedrijven dan wij oorspronkelijk verwachtten, ermee bezig. Wij kunnen niet tevreden zijn, maar het is meer dan wij in het structuurschema verwachtten. De uitbreiding van het spoorweginfrastructuur gaat voortvarend verder en ook het milieubeleid voor de auto's is met de katalysator boven verwachting gegaan. Overigens is ons vrachtautopark het schoonste en stilste van Europa. Ik kan nog wel even doorgaan met al die maatregelen die in het structuurschema Verkeer en vervoer genoemd staan en uitgevoerd zijn, maar ik neem aan dat de Kamer mij op die punten gelooft.

Op een aantal punten zijn maatregelen niet uitgevoerd. Ik moet er direct bij zeggen dat wij er dan wel uitdrukkelijk een besluit over hebben genomen. Het beleid is dan gewijzigd vanwege een politieke discussie. Ik noem het spitsvignet en de vervoerregio. In verband met de laatste ben ik blij met de richting die wij nu ingaan, maar door deze gang van zaken heeft het helaas wel langer geduurd. Op een aantal andere gebieden is het beleid bijgesteld vanwege andere of betere inzichten, bijvoorbeeld de benutting in samenwerking met de wegbeheerders. Soms was het structuurschema iets te optimistisch qua planning, maar zetten wij wel stappen in de goede richting. Een van de dingen in het structuurschema waarvan de verwachting was dat het vandaag al helemaal voor elkaar zou zijn, betreft het gedrag van mensen; de heer Van Gijssel noemde het ook. Het blijkt aanmerkelijk langer te duren om gedrag te veranderen.

Ik deel de zorg van de Kamer over de ontwikkeling van de automobiliteit. Het zal een forse opgave worden om het in het structuurschema gestelde doel werkelijk binnen bereik te brengen. Eergisteren heb ik al in interruptiedebatjes gezegd, dat ik voor de korte termijn de fileproblematiek echt niet oplos. Eigenlijk hebben wij er maandag tijdens de behandeling van het MIT ook al over gesproken. Maar met het voorliggende pakket van maatregelen kan mijns inziens wel degelijk een verkeersinfarct worden voorkomen. Maar laat het wel helder zijn, dat er rond de grote stadsgebieden aanzienlijke problemen blijven. Wij zitten nu eenmaal met het gegeven dat veel verkeer naar de belangrijke economische centra gaat en dat het, gezien de gewenste versterking van die centra, eerder meer dan minder zal worden. Het hoofdwegennet vervult een belangrijke rondwegfunctie rond die stedelijke gebieden en door de geplande bouw van zowel nieuwe woongebieden alsook werkgelegenheidsplaatsen in de directe nabijheid van dit deel van het hoofdwegennet, zal een nog veel intenser beroep gedaan worden op de stedelijke rondwegfunctie.

Door in die situatie, boven de al in voorbereiding zijnde maatregelen, een toegesneden verkeersmanagement te introduceren, kan naar mijn mening een verkeersinfarct worden

voorkomen. Gedurende de spitsperiode bestaat immers op dat deel van het hoofdwegennet een totaal andere verkeerssituatie waarin nog in een aantal gevallen mogelijkheden tot capaciteitsverbetering zijn te bewerkstelligen door sturing en geleiding van de verkeersstromen. Dat blijft overigens wel maatwerk waarbij ook aan de veiligheidseisen moet worden voldaan. Overigens wil ik nog eens duidelijk stellen dat ook het structuurschema Verkeer en vervoer uitging van een weliswaar gematigde groei van de automobiliteit, dat zich vooral concentreert op dat hoofdwegennet. De feitelijke ontwikkeling is globaal gezien ook in overeenstemming met die verwachtingen. De ontwikkelingen van de totale automobiliteit in 1994 geven een index van 116 aan en op het hoofdwegennet van 143. Het door de heer Van Gijssel genoemde getal van 139 geldt buiten de bebouwde kom. Het structuurschema voorziet dan ook in een aanleg en vooral uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur naast forse bouwspanningen op het gebied van het openbaar vervoer.

Voorts wil ik mijn visie nader toelichten op de versnelling van het openbaar vervoer en de weginfrastructuur na 2000, waarover vooral de heer Leers gesproken heeft. Ik wil dat ook doen aan de hand van de inbreng van de heer Leers, waarbij ik in kan gaan op diverse opmerkingen en vragen van andere kamerleden. De aandacht in de voorstellen van de heer Leers, is sterk gericht op het pleidooi voor meer middelen op termijn om versneld conform het SVV-kader aan te leggen. In mijn optiek zal inderdaad buiten de stedelijke gebieden en vooral buiten de Randstad ± overigens weten wij dat het op een enkele plek ook in de Randstad moet gebeuren ± het uitbreiden van achterlandverbindingen en hoofdtransportassen, veelal de aangewezen weg zijn. Al was het maar omdat de economische centra verbonden worden met het Nederlandse maar ook het buitenlandse achterland. Door het zo snel mogelijk uitvoeren van geplande infrastructuur, kan daar de congestie vrijwel worden beperkt tot de incidentele files waarover ik straks nog zal spreken. Alternatieven voor de auto's zijn daar veel moeilijker te realiseren vanwege de geringe bevolkingsdichtheden en het

Jorritsma-Lebbink

grote aantal kriskrasverplaatsingen. Het ophopen van alle achterlandverbindingen naar twee maal drie is in onze optiek veel te ongenueanceerd. Dat is alleen nodig als er inderdaad veel verkeer is. Overigens geldt op alle door het CDA genoemde trajecten dat in de tracé- of verkenningstudie de variant van doelgroepenstroken wordt meegenomen. In veel gevallen moet evenwel nog een tracébesluit genomen worden. Het is dus niet alleen een kwestie van geld of wij kunnen versnellen maar ook een kwestie van procedures.

Ik moet trouwens nog een opmerking maken. De heer Leers noemt als mogelijke inkomstenbron het FES. Ik zou hem er toch op willen wijzen dat dat FES niet echt gevuld was, toen dit kabinet aantrad. Wel was er een groot aantal besluiten genomen om er wel projecten uit te financieren, zoals de Betuwelijn, de HSL-zuid en nog een aantal investeringsimpulsprojecten. De uitgaven voor deze projecten waren al wel geregeld, maar om de inkomsten te krijgen, moest er nogal wat tafelzilver verkocht worden. Sterker nog: er zitten nog steeds gaten in het FES, die de komende jaren opgevuld moeten worden. Ook dat zal weer met de verkoop van tafelzilver geregeld moeten worden, tenzij, wat ik mag hopen, de common-area-middelen eindelijk zullen komen. Maar daarover hebben wij nog geen zekerheid.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik denk dat de minister terecht aangeeft dat het FES nog gevuld moest worden toen dit kabinet aantrad. Het was ook een nieuw instrument, dat ontwikkeld is in de periode-Lubbers III. Toen werd ook bepaald hoe dat FES gevoed zou worden en hoe de middelen verdeeld zouden worden. Maar dit kabinet heeft zowel de voeding verminderd als de verdeling verbreed. Daartegen hebben wij ons altijd verzet. Dat wil ik er toch even naast leggen.

Dan mijn tweede opmerking...

De **voorzitter**: Ik heb met deze interruptie problemen. U hebt een tweede termijn en daarin kunt u uw opmerkingen maken. Deze interruptie heeft het karakter van een termijn. U moet het debat op een concreet punt aangaan en als u andere beschouwingen wilt geven, doet u dat gewoon binnen uw termijn. Dat geldt

straks ook voor de andere woordvoerders. Interrupties krijgen namelijk het karakter van verlenging van de termijnen met spreektijdbeperking. Dan komen wij op het moment dat interrupties in het geheel niet meer worden toegestaan. Het is volgens het Reglement van orde nog steeds geen recht maar een gunst als een interruptie wordt toegestaan.

De heer **Leers** (CDA): Dan vraag ik u de gunst nu te mogen interromperen.

De **voorzitter**: Ja, dat mag, maar u mag dus geen termijn houden.

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat heb ik begrepen.

Ik begrijp dat de minister het versnellingsplan van het CDA op zichzelf niet afwijst, maar alleen het generiek toepassen van "van 2 x 2 naar 2 x 3" wat "overdone" vindt. Ziet zij dan een mogelijkheid om wel te versnellen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom verderop in mijn verhaal nog op de zaken die ik van belang vind en op de manier waarop ik dat wil regelen.

Ik ben overigens zeer tevreden over de wijze waarop het FES nu is geformuleerd. Laat daarover geen misverstand bestaan. Nog steeds is het belangrijkste doel van het FES versterking van de economische infrastructuur. Er zijn een aantal elementen aan toegevoegd. Maar onze aandacht is natuurlijk ook gericht op het verminderen van de staatsschuld. Per saldo levert dat op de gewone begroting de meeste ruimte op, ook structureel. Dat betekent dat dan ook binnen de normale begroting ruimte vrijgemaakt worden voor investeringen. Dit laatste zeg ik vooral in de richting van de heer Hofstra. In feite is het een kwestie van vestzak-broekzak of je het via de ene weg doet of via de andere weg. Eerlijk gezegd vind ik de meest gezonde manier, ervoor te zorgen dat de staatsschuld zo klein mogelijk wordt, zodat wij ook via die kant ruimte voor investeringen creëren.

In algemene zin is door Verkeer en Waterstaat, door mijzelf dus, aangegeven dat er op termijn, na 2000, een financieel knelpunt ontstaat als de huidige planstudies op ongeveer hetzelfde moment in de fase van uitvoering komen. Dat staat

ook met zoveel woorden in de begroting. Dan hebben wij het dus alleen over de dingen die wij nu al van plan zijn en in feite al besloten hebben te doen. Met alles wat er verder aan nieuwe wensen op ons afkomt, zien wij dus een geweldig probleem op ons afkomen. Een optie is meer geld. Die algemene notie wordt zeker ook van mijn kant ondersteund. Komt er geen extra geld ± waar ik niet van uitga ± dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt. Maar dat heb ik al gezegd.

Zoals bekend wordt ook in ICES-verband bezien of er een gewijzigde investeringsstrategie nodig is. Ik wacht dat ICES-advies heel erg graag af.

Een eerste probleem is hoe wij de zaak uitgevoerd krijgen. De afgelopen drie dagen hebben wij al uitgebreid gesproken over de uitvoering van de begroting voor 1996 en het daarbij behorende programma van investeringen in de infrastructuur.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Alvorens de minister naar een ander onderwerp overgaat, wil ik haar graag nog een vraag stellen over het halen van de SVV-doelstelling. Mijn vraag heeft betrekking op de automobilititeit.

Kan de minister uitleggen hoe het komt dat uit metingen buiten de bebouwde kom, waarbij auto's worden geteld met behulp van zo'n draadje over de weg, blijkt dat de automobilititeit tussen 1986 en 1994 met 39% is toegenomen, terwijl wij toch de groei met 35% zouden kunnen halen als wij het totaal van automobilititeit bekijken, namelijk de automobilititeit binnen de bebouwde kom en die buiten de bebouwde kom te zamen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat daarvoor een vrij eenvoudige verklaring te geven is. In de meeste gemeenten is men bezig het wegennet binnen de bebouwde kom behoorlijk verkeersluw te maken, wat gevolgen heeft voor het hoofdwegennet. Er wordt minder in de bebouwde kom gereden. Bovendien hebben wij op een aantal plekken rondwegen aangelegd, waardoor het verkeer zich meer naar buiten de bebouwde kom is gaan verplaatsen. Op zichzelf is dit een goede ontwikkeling: het is goed dat er veel op het hoofdwegennet gereden wordt. Rijkswegen zijn

Jorritsma-Lebbink

toevallig wel de veiligste wegen in dit land, want daar bestaat echt een gescheiden systeem waar fietsers, auto's en voetgangers elkaar niet kruisen. Maar dat heeft wel een concentratie tot gevolg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er zou eigenlijk geen meningsverschil moeten zijn over de omvang van de groei van de automobilititeit. Ik heb gezegd dat de minister ongeveer de enige is die nog gelooft in het halen van de doelstelling met 35% groei. Wil de minister bevorderen dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom daadwerkelijke gemeten wordt wat de groei van de automobilititeit is, zodat daar inzake de SVV-doelstelling bij de volgende begroting duidelijkheid over is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het CBS gebruikt inmiddels een wat andere metingstechniek. Dat is lastig. Het is de vraag of je het nog wel kunt vergelijken. Wij moeten kijken of wij wellicht een andere parameter moeten gebruiken om de vergelijking echt goed te maken. Het is iets te gemakkelijk om te zeggen: wij gaan een nieuwe parameter introduceren en gaan dan gewoon terug naar 35% groei. De oorspronkelijke 35% was gebaseerd op het totaal, op alle wegen. Als er nu een andere parameter wordt geïntroduceerd, moet je het begingetal opnieuw vertalen om te zien waar je uitkomt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb in eerste termijn al opmerkingen gemaakt over die groeicijfers. Die 16% uit de begroting is echt niet goed. Ik wijs op de CBS-stukken: onder "Verkeer" staat bij voertuigkilometers binnen Nederland een index van 28% ten opzichte van 1986. Daar mag geen enkele discussie over zijn. Dat is gewoon het enige goede cijfer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vindt u, maar dat vind ik niet. Ik heb mijn eigen cijfers. Ik wil best nog eens, na dit debat, een uitgebreide geschiedenis van de parameters geven. Dan kunnen wij bezien of wij het met elkaar eens kunnen worden. Het gaat mij iets te ver om die techniek hier nu helemaal uit te spellen. Wellicht blijkt dat wij andere parameters moeten gaan hanteren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb in eerste termijn aangegeven langs

welke lijn de cijfers moeten worden bekeken. Ik kom dan ook bij de CBS-cijfers uit. De minister zegt dat wij op het hoofdwegennet, met name in de Randstad, al boven de 140% zitten. In het SVV staat dat in 2010 op het hoofdwegennet rond de grote steden de doelstelling 115% moet gelden, omdat wij er niet in slagen het gemiddelde van 135% over het gehele land uit te smeren en de rest van Nederland een hoger groeicijfer haalt. Wij zitten daar toch heel erg ver boven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook de reden waarom wij op termijn een aantal heel grote maatregelen zullen moeten treffen, zeker op de rondwegen rond de grote steden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U zegt dat wij de streefbeeldens halen. Ik zie echter de doelstelling voor 2010 van 115%, terwijl wij nu al boven de 140% zitten. Daar zit een veel te grote discrepantie tussen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is zeer de vraag. Als wij er werkelijk in slagen een fantastisch openbaarvervoernet in de Randstad tot stand te brengen, waarmee wij mensen echt uit de auto kunnen halen en een goed alternatief kunnen bieden, en als wij het rekeningrijden introduceren, dan kunnen wij best nog een heel stuk binnenhalen. Je kunt elk absoluut cijfer erbij halen, maar het gaat erom of wij problemen kunnen oplossen. Ik denk dat de problemen zeker oplosbaar zijn, zij het niet van vandaag op morgen, maar daar zijn wij het gauw over eens.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De discussie gaat erover of er wel een correct beeld wordt gegeven van de huidige stand van zaken. In de begroting staat dat wij de streefbeeldens halen. Als je er zo verbovenuit schiet, wordt het wel heel moeilijk om in een latere fase verterug te komen. Zo heeft de automobilititeit zich tot nu toe niet echt bewogen. Het is dus de vraag of deze passage er wel zo rooskleurig had moeten staan. Is er niet meer noodzaak om met aanvullende maatregelen te komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom dadelijk op de maatregelen waarvan ik denk dat ze haalbaar zijn. Ik moet daarbij zeggen dat het een strategisch beleidskader is met een

doelstelling. Het kan toch niet zo zijn dat je denkt dat je bereid moet zijn om de meest krankzinnige maatregelen te nemen waardoor bijvoorbeeld de economie in gevaar komt of wellicht zelfs de leefbaarheid. Daarben ik niet toe bereid. Ik ben wel bereid om te bezien hoe wij op de kortst mogelijke termijn de problemen in eerste instantie behapbaar maken en uiteindelijk structureel oplossen.

De heer **Leers** (CDA): De heer Van Gijssel heeft gezegd dat vijf jaar SVV-beleid zes jaar vertraging heeft opgeleverd. Neemt de minister afstand van die opmerking?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar niet mee eens. Op een aantal plekken hebben wij na een debat in de Tweede Kamer besluiten genomen om zaken niet, dan wel op een andere manier te doen. Wat de investeringen betreft lopen wij zeer goed op de rail. Ik heb gesproken over de jaren na dit jaar. Er zal een verdere groei moeten komen. Het kan niet uiteindelijk gaan afbuigen. Dat geldt overigens niet alleen voor het hoofdwegennet, de achterlandverbindingen en de hoofdtransportassen, maar zeker ook en misschien nog wel met veel grotere urgentie voor het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Daarmee los je namelijk wellicht in de Randstad een flink deel van het probleem op, mits wij uiteindelijk ook goede woningbouwlocaties kiezen. Over dat laatste kom ik dadelijk nog te spreken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb nog een vraag over de doelstellingen en de cijfers uit het SVV. De minister gaf aan dat het SVV op sommige punten te optimistisch is geweest, met name wat betreft de gedragsverandering bij mensen. Ik ben dat met haar eens. Gisteravond heeft zij daarover een aantal behartigenswaardige opmerkingen gemaakt in NOVA. Ik had verwacht dat de minister nu ook zou aangeven hoe op dat punt veel meer winst kan worden geboekt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar kom ik nog op. Ik ben, geloof ik, nog maar tien minuten bezig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar u begon al te spreken over het MIT.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar

Jorritsma-Lebbink

ik kom dadelijk natuurlijk nog op de verdere beleidsvoornemens.

De heer **Poppe** (SP): De minister sprak van een fantastisch openbaar-vervoernet in de Randstad om daarmee de streefcijfers van het SVV te halen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zei ik niet, mijnheer Poppe. U moet wel compleet zijn. Ik zei: en een compleet openbaar-vervoersalternatief in de Randstad...

De heer **Poppe** (SP): Fantastisch, zei u.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, een fantastisch alternatief. Bovendien zei ik dat wij rond het jaar 2000 het rekeningrijden gaan introduceren.

De heer **Poppe** (SP): Akkoord. Maar bij zo'n fantastisch vervoersnet hoort ook een dienstregeling. U gaat 75 mln. bezuinigen. Hoe kunt u dan garanderen dat ook de dienstregeling fantastisch is op dat net?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u vertellen dat het plan Randstadrail, dat u ook gekregen heeft, uitgaat van 100% dekking? Daar hoeft helemaal geen subsidie meer bij. Als je een heel goed net maakt en je weet te verdichten in de steden, dan kun je naar 100% dekking groeien. Dat is prima. Dat wilt u toch ook?

De heer **Poppe** (SP): Maar dat is niet het fantastische net over de hele Randstad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker wel. Dat is voor de zuidelijke Randstad. Ik vind dat wij voor het noordelijk deel van de Randstad een zelfde soort net moeten ontwikkelen, maar dan wel met zo min mogelijk subsidie. Het is toch geen doel in het leven om subsidies te blijven geven?

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het over de dienstregeling op dat net.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, om de 10 minuten.

De heer **Poppe** (SP): En de tarieven moeten natuurlijk ook concurrerend zijn, opdat de mensen daar het makkelijkst instappen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk. Ik heb niet voor niets

gezegd dat wij op z'n minst in de Randstad en misschien uiteindelijk wel over het hele land het rekeningrijden moeten invoeren om de variabele kosten te verhogen en keuzes te beïnvloeden. Dat betekent natuurlijk ook iets voor de mogelijke tarieven van het openbaar vervoer.

De heer **Poppe** (SP): Maar de minister heeft straks helemaal geen grip meer op de tariefstelling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Denkt u nu heus dat het het doel in het leven van een goed vervoersbedrijf is om zo min mogelijk mensen in tram en metro te krijgen? Kom nou toch, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Nee, het doel is straks om rendabel te draaien. En dat zou wel eens hoge tarieven kunnen betekenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het doel is om zoveel mogelijk mensen in tram en metro te krijgen. Dat is het enige waar zij aan kunnen verdienen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik ben blij dat de minister positief is over het plan Randstadrail, want dat was een jaar geleden heel wat minder het geval. Zij zegt dat het 100% rendabel moet zijn. Is zij bereid om, als dat niet lukt, wel een bijdrage te geven? Komt zij met een plan voor het daadwerkelijk intensiveren van Randstadrail, zodat het niet alleen tot Rotterdam en omstreken beperkt blijft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat ik in staat word gesteld om mijn verhaal af te maken, want ik was nog maar net begonnen. Ik heb verder niet gezegd dat Randstadrail 100% kostendekkend moet zijn. Ik heb alleen gezegd dat men in het ons aangeboden plan uitgaat van 100% dekking. Ik vind dat een fantastisch streven. Nogmaals: het doel in het leven is niet om subsidie te blijven geven. Het doel in het leven is om een goed vervoerssysteem te maken, het liefst een kostendekkend systeem.

Laat ik dan nu een paar woorden zeggen over het MIT; daarna kom ik op het vervolg terecht. Met de nu voorliggende begroting wordt een evenwichtig pakket maatregelen gepresenteerd, passend binnen de strategie van het structuurschema en

gericht op een ook voor de toekomst adequaat verkeers- en vervoerssysteem. Waar het op aankomt, is dit pakket ook werkelijk uitgevoerd te krijgen en daarmee dus de SVV-doelen een stap dichterbij te brengen. Laat duidelijk zijn: deze minister legt heus het hoofd niet in de schoot. Die suggestie werd de afgelopen week een beetje gewekt. De uitvoering van het pakket maatregelen kan en wil het Rijk echter ook niet alleen voor zijn rekening nemen, want daarvoor is de problematiek echt te complex. Laat duidelijk zijn dat ik naast de steun van de Kamer, en ik hoop dat ik die krijg, ook maximale steun nodig heb van provincies en gemeenten, van maatschappelijke groeperingen als de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Transport en logistiek, van de individuele burger en van het bedrijfsleven. Het gaat erom dat alle betrokken partijen zich medeverantwoordelijk gaan voelen voor het aanpakken van de verkeers- en vervoersproblematiek. Dat betekent niet dat ik mijn verantwoordelijkheid wegschuif. Het is echter een illusie om te denken dat het Rijk, de minister van Verkeer en Waterstaat, alle problemen in dit land kan oplossen. Juist daarom ben ik ook een groot voorstander van decentralisatie van de uitvoering van elementen van het structuurschema.

Op basis van het zeer binnenkort te ondertekenen convenant met IPO en VNG ± het is gelukkig klaar; het moet nog in de ministerraad behandeld worden en dan kan het getekend worden ± worden de verantwoordelijkheden tussen Rijk, provincies en gemeenten helder geregeld. Daarna kom ik met de Kamer natuurlijk nog te spreken over de vraag of zij vindt dat de verantwoordelijkheden goed verdeeld zijn. Dat is terecht. Vervolgens kunnen wij elkaar eindelijk eens aanspreken op die verantwoordelijkheid. Nu bestaat bij een ieder nogal eens de neiging om zich achter elkaar te verschuilen. Ik kan niet zeggen dat wij dat nooit doen; wij doen dat af en toe ook. En gemeenten en provincies doen dat zeker. Dit kan echter niet. Het moet zo zijn dat ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid de uitvoering van de gewenste maatregelen slagvaardig en effectief op zich neemt. Heel veel verkeers- en vervoersproblemen ± wij weten dat allemaal ± spelen zich immers af op het regionale en het lokale niveau.

Jorritsma-Lebbink

Natuurlijk houdt het Rijk daarbij de regie over de uitvoering en toetst het ook of de nationale doelstellingen wel worden gehaald. Wij werken aan een zodanige systematiek dat ook provincies en gemeenten hierop afgerekend kunnen worden. Dat is namelijk ook van belang.

Ik geef een vrij uitgebreid voorbeeld van hoe het nu al werkt en hoe het in de toekomst nog veel meer kan werken. Dit voorbeeld van Rotterdam past ook wel in de situatie van vandaag. Gisteren werden wij namelijk allemaal opgeschrikt door een afschuwelijk ongeluk dat daar gebeurd is. Ik moet overigens zeggen dat het incidentmanagement dat daar gehanteerd is, goed gewerkt heeft. Men was onmiddellijk aanwezig, maar er is een dode bij gevallen. Op zo'n moment moet een recherche-onderzoek gepleegd worden en dat kostte erg veel tijd. Ik vind dat wij nog eens met politie en justitie moeten overleggen over de vraag of zo'n onderzoek in dat soort gevallen zolang op dezelfde plek moet plaatsvinden. Als dat echter moet gebeuren, dan ontkomt je daar niet aan. Op zo'n moment zie je overigens wel hoe kwetsbaar het wegennet is, zeker rond de stadsgebieden, en tot hoeveel ellende dat leidt. Als er zo'n ongeluk gebeurt ± laat ik dat maar meteen zeggen ± valt er trouwens niets aan te doen. Dat kunnen wij niet tegenhouden en dan zal er altijd een lange file ontstaan.

Zonder beleidsintensivering ± wij hebben hier vorig jaar uitgebreid met Rotterdam over gesproken ± zouden de files rond Rotterdam in de periode tussen 1993 en 2000 met 80% stijgen. Om dat te voorkomen, hebben Rijk en regio afspraken gemaakt om tot maximale versterking en versnelling te komen van het beleid dat specifiek gericht is op het beperken van de filelast. Dit kan ertoe leiden dat de stijging van de files nagenoeg tot staan wordt gebracht. Dat geldt dan voor Rotterdam en omgeving, waar de situatie niet het slechtste is in het land. Tevens wordt hierdoor een positief effect bereikt op de leefbaarheid. In het voorstel staan maatregelen voor het aanpassen van het hoofdwegennet in de regio, zoals tussen het Vaanplein en de Ridderster, en tussen het Vaanplein en Heinenoord, en het verzorgen van aansluitingen van de Eems- en de Waalhaven, de Spaanse Polder en het Giessenplein op de snelweg.

Voorts wordt uitwerking aanbevolen van het verlengen van de vrachtautostrook voorbij het Terbregseplein en tussen het Vaanplein en de Ridderster. De doorstroming kan worden verbeterd door het aanbrengen van route-informatiepanelen op de ring waarop aangegeven wordt welke routes filevrij zijn en welke niet. Een goede afstemming tussen de hoeveelheid verkeer dat in de spits de stad in kan, en de aanvoer op de snelweg is van groot belang. In dat kader wordt gewezen op de mogelijkheden van toeritdosering, het gereguleerd toelaten van verkeer op de snelweg. Ook worden aanpassingen voorgesteld op de overige wegen in de regio, zoals de ontsluiting van de Kop van Zuid, de Parklaan, het Giessenplein, de Tjalklaan, de Stadionweg en de Rondweg Barendrecht.

Het openbaar vervoer, de fiets en het carpoolen krijgen een prominente plaats in het geheel. Door het besluit van het kabinet om de doorstromingbevorderende maatregelen voor het openbaar vervoer te stimuleren en door een extra investeringsimpuls kunnen ook in de stadsregio een groot aantal van dergelijke voorzieningen, waaronder busbanen, worden gerealiseerd. Voor het railvervoer wordt in het bijzonder gewezen op mogelijkheden om de dienstregeling op de drukke lijn tussen Rotterdam tussen Dordrecht aan te passen. Voor een efficiënte overstap tussen de auto, het openbaar vervoer en de fiets worden transferia genoemd bij de Kralingse Zoom en Blijdorp. Aan de uitvoering van de uitspraken wordt nu al gewerkt. Er is een stuurgroep gevormd bestaande uit vertegenwoordigers van regio en Rijk, die daaraan uitvoering geeft en die de voortgang monitort. Hierbij is de houding: wij gaan op weg en wij gaan niet eerst maanden discussiëren over alle details. De aanpak van het incidentmanagement is al in gang gezet. Er is de afgelopen maand een overeenkomst met de Rotterdamse politie gesloten. Dat betekent dat op het moment waarop er een ongeval is gebeurd, een soort protocollaire afspraak geldt, dat binnen zo kort mogelijke tijd iedereen aanwezig is die aanwezig behoort te zijn en dat wanneer mogelijk binnen de kortst mogelijke termijn de rommel van de weg gehaald wordt. Wat betreft de verbetering van de verkeersin-

formatie worden eind van dit jaar drie dynamische informatiepanelen in gebruik genomen. De "park and ride"-verwijzing bij het Kralingse Plein wordt op dit moment aangebracht. De vrachtautostrook bij het Terbregseplein, aansluitend op de bestaande strook op de Van Brienenoordbrug, wordt komend jaar aangepakt. Verder wordt op dit moment een busbaan gerealiseerd op de A15 en de A29.

Ik noem dat heel bewust als voorbeeld omdat in Rotterdam dit alles het verst uitgewerkt is en heel goed loopt. In de Amsterdamse regio, Haaglanden en Utrecht zijn wij overigens met precies dezelfde aanpak bezig. Niet met allemaal plannen en allerlei nieuwe ideeën, het gaat erom de plannen die echt werken zo snel mogelijk ingevoerd te krijgen en te toetsen. In antwoord op een vraag van de heer Hofstra kan ik zeggen dat ik heel graag de verslagen van de monitoring ter zake aan de Kamer zal doen toekomen. Overigens heb ik de stadsgebieden zelf verzocht om ons periodiek de verslagen van de monitoring inzake de ontwikkelingen rond de gezamenlijke oplossingen voor de congestie aan ons te verstrekken. Ik zal de Kamer die verslagen dus graag toezenden.

Om een adequate uitvoering van de thans voorliggende MIT-maatregelen zo goed mogelijk te garanderen, heb ik ook het voornemen om het komende jaar met alle betrokken partijen de dialoog nog eens aan te gaan om te bezien hoe het maatregelenpakket ook daadwerkelijk en op tempo gerealiseerd kan worden. Ik sta daarbij ook open voor een alternatieve aanpak en stel mij graag op de hoogte van de belemmeringen bij de uitvoering van het maatregelenpakket, zodat wij echt actie kunnen ondernemen om die belemmeringen weg te nemen. Ik spreek overigens met een aantal gemeenten al langer over dit probleem. Er zijn plekken waar men er heel goed in slaagt om de problemen op te lossen. Er zijn ook plekken waar men aarzelt om zelf beslissingen te nemen. Dat kan dus niet. Ik vind dat wij daarom dus een open en soms misschien ook openbare dialoog met elkaar moeten aangaan om ook anderen erop te wijzen dat het ook hun verantwoordelijkheid is om samen met ons het MIT uitgevoerd te krijgen. Ik zal de Kamer graag rapporteren over de

Jorritsma-Lebbink

uitkomsten van die dialoog. Dan kunnen wij hier daarover, zo nodig, een discussie voeren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Aan wat voor dialoog denkt de minister dan? Aan een openbare dialoog? Aan een nationaal debat? Een paar jaar geleden is er het economiedebat geweest, waarbij duidelijk het vervoersaspect aan de orde is geweest. Ik heb wat twijfels over de uitkomsten daarvan. Wellicht kan de minister daarover ook iets naders zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het tot nu gehad over de uitvoering van de pakketten zoals wij die met elkaar hebben vastgesteld in het MIT. Ik geloof niet dat wij daarvoor een nationaal debat over verkeer en vervoer nodig hebben. Wel ben ik van oordeel dat een aantal aanvullende acties gepleegd moeten worden. Of dat nu in de vorm van zo'n debat moet, ik denk dat er wel andere methodes zijn om dat maatschappelijke debat, dat ik overigens wel nodig vind, ook daadwerkelijk op gang te krijgen.

Ik zou graag nog iets zeggen over de aanvullende acties die nodig zijn. In de komende tijd zal ik, zoals aangekondigd in het MIT, de visie op de mogelijkheden van Randstadrail-achtige verbindingen in de stadsgebieden, waaronder het licht-rail-systeem, verder laten uitwerken. Ik zal hierover in overleg treden met mijn collega mevrouw De Boer om te bewerkstelligen dat mijn visie over de licht-rail-toepassingen naadloos ingepast wordt in het door VROM op korte termijn op te stellen Randstadplan, zoals mevrouw De Boer de vorige week tijdens de behandeling van de evaluatie inzake Vinex heeft toegezegd dat te zullen opstellen. Dat moet natuurlijk een integraal plan zijn, waarvan vervoer onderdeel behoort uit te maken. Zulke licht-rail-concepten zijn echt veelbelovend ter bestrijding van de congestie. Bovendien geven ze ook een betere aansluiting met nieuwbouwlocaties, omdat ze potenties bieden voor die stukken van het openbaar vervoer waar wij in Nederland traditioneel een zwakke positie hebben, namelijk een snelle bediening van vervoersrelaties op afstanden tussen 15 en 30 kilometer in sterk verstedelijkte gebieden. Verder noem ik de mogelijkheden tot meer stopplaatsen bij een aanvaard-

baar kwaliteitsniveau in vergelijking tot bijvoorbeeld de traditionele stoptrein, het op iets langere termijn doorkoppelen met bestaande tram- en metronetten waardoor het aantal overstappen kan worden verminderd en lagere produktiekosten van het vervoer.

Die potentiële voordelen zijn uiteraard ook afhankelijk van ontwikkelingen van nieuwe bouwlocaties, de bereidheid tot samenwerken en integreren van vervoerssystemen bij de betrokken regionale partners, bestuurders en openbaar-vervoerbedrijven, en de technische en financiële haalbaarheid. Ik hoop dat het mogelijk zal blijken om met Randstadrail-achtige concepten de op dit moment zwakste schakel in het openbaar-vervoersysteem sterk te verbeteren. Daarmee zou mijns inziens het totale openbaar-vervoerpakket naar een zeer veel hoger kwaliteitsniveau gebracht kunnen worden. Bij de voorbereidingen van het Tweede tactisch pakket is al bekend wat de mogelijkheden van dergelijke Randstadrail-achtige oplossingen zijn en dat heeft ertoe geleid dat studies hiernaar ook in de verkenningsfase in het MIT zijn opgenomen. Zo is voor de zuidvleugel inmiddels een gezamenlijke projectgroep gestart om het concept echt heel concreet uit te werken. Voor de noordvleugel moeten wij daar snel mee starten. Ik zie grote innovatieve mogelijkheden bij toepassing van diverse technologische ontwikkelingen ten behoeve van het verkeer en vervoer. De heer Van Gijzel heeft daar eergisteren zeer nadrukkelijk over gesproken. Ik ben het volstrekt met hem eens. Ik denk daarbij ook aan vormen van informatietechnologie, van betaalsystemen en natuurlijk ook van ondergronds bouwen. Ik ben voornemens om in een volgend MIT met een heel strategisch verhaal inzake de mogelijkheden, ook voor de langere termijn, van technologie voor het verkeers- en vervoersbeleid te komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft gesproken over de grootstedelijke problematiek en over de verbindende assen en telematica. Ik wil echter graag horen of zij bezig is om een daadwerkelijk beeld te vormen van hoe in het grootstedelijk gebied de mobiliteit op een fatsoenlijke manier afgewikkeld kan worden. Daarbij gaat het dus niet

alleen om licht rail, maar om een veel groter pakket aan maatregelen en om veel meer beelden over hoe dat zou kunnen worden gerealiseerd. Wij kunnen er misschien wel in slagen om via telematica ± de minister ondersteunt dat ± de capaciteit van de wegen aanzienlijk te vergroten, maar uiteindelijk moet de afwikkeling en het ontsluitende deel van het grootstedelijk gebied daar tot stand gebracht worden. Dat is een opvatting over die ontwikkeling en waar je dan op uit kunt komen, als ondersteuning van hetgeen de minister in het SVV neerzet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat er drie zaken aan de orde zijn. De eerste is iets waar wij gelukkig al lang mee bezig zijn, namelijk een veel verdergaande inzet van telematica, waardoor je min of meer tot een geleiding van het verkeer en vervoer in die gebieden komt, wat ook nodig is. Je bent namelijk raar bezig als je de capaciteit niet volledig zou benutten als je de technologische mogelijkheden daar wel voor hebt. Overigens moet er ook geleiding komen bij vragen als hoe je een goede plek vindt om over te stappen op het openbaar vervoer. Er moeten informatiesystemen zijn, zodat men in de auto of op de weg kan zien waar men over kan stappen en hoe het staat met de verbinding en met de files en met de parkeergelegenheid.

De tweede zaak is het rekeningrijden. Dat is ook een vorm van sturing van het verkeer en vervoer. De derde is een fantastisch openbaar-vervoersysteem. Daarvan zal ik het ruimtelijke plaatje graag, samen met mevrouw De Boer, in het Randstadplan opnemen. Vervolgens moet natuurlijk ook de technologische kant en de uitwerking daarvan opgeschreven worden. Ik denk echter dat het verstandig is om te proberen die wat nader ingevulde toekomstvisie in het volgende MIT op te nemen, uitgewerkt en wel. Dan praten wij dus over beide kanten.

Een aantal malen is mij gevraagd om een integrale nota goederenvervoer. De heer Van Gijzel zei terecht dat het structuurschema Verkeer en vervoer en het MIT een integrale nota vormen, inclusief dat goederenvervoer. De beleidsrichting die daarin staat aangegeven, is mijns inziens nog onverkort van kracht. Het

Jorritsma-Lebbink

is dan ook van belang om dat uit te voeren. Daar ben ik dan ook volop mee bezig. Ik heb in mijn recente brief aan de Kamer toegezegd met een plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer te komen, waarin een breed pakket aan maatregelen zal zijn opgenomen om aanvulling te geven op punten waar het huidige beleid niet voldoende is. Het gaat daarbij om maatregelen om de groei van het wegvervoer extra terug te dringen ten gunste van spoor, binnenvaart, kustvaart en intermodaal vervoer, maar ook om maatregelen om een substantieel deel van de groei naar de Betuwe-route te bewerkstelligen. Een nieuwe integrale nota is mijns inziens daarom niet nodig. Het huidige SVV en het MIT, in samenhang met dat plan van aanpak moeten de intensivering van het beleid dekken.

Aspecten in dat plan van aanpak waaraan in internationaal en nationaal kader aandacht zal worden geschonken, zijn onder meer het versterken van de transportketen, de transportefficiency, het transportmanagement, het versterken van het intermodaal vervoer en specifiek van de terminals. Dat zijn de plekken waar het moet gebeuren. Verder noem ik de concurrentiepositie van het spoor en van de binnenvaart. Ik noem prijsmaatregelen, zoals doorberekening van de externe kosten, de brandstofheffing en de ecologisering. Overigens zal dat gebeuren op een moment dat in Europa het groenboek bekend is en wij weten welke richting het aldaar opgaat. Andere aspecten zijn capaciteit en capaciteitstoedeling op spoor en weg, distributie en lange-afstandsvervoer, het verbeteren van de havenoverslag en van de havenoperaties, innovatie en ontwikkeling van technologie. Dat alles dient geplaatst te worden in het kader van de internationale ontwikkelingen. Wij weten allemaal welke kant het in Europa opgaat.

In de aanloop naar en tijdens het voorzitterschap van de Europese Unie dat Nederland begin 1997 zal uitoefenen, gaan wij in verschillende Europese gremia de verhoging van de minimumaccijnzen nog eens nadrukkelijk aan de orde stellen. Ik ben daar al een jaar geleden mee begonnen, evenals mevrouw De Boer en de heer Zalm. Dat is van belang met het oog op de herziening van de niveaus eind 1997. Wij

kunnen daarbij een voorttrekkersrol vervullen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister noemt een hele rij aspecten die in het flankerend beleid zal komen te staan. Ik had een motie voorbereid, waarin al deze elementen genoemd worden plus telematica en doelgroepenstroken. Ik neem aan dat de minister deze er ook onder rekent. Hebben wij het dan niet over een integrale nota goederenvervoer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben een integrale nota goederenvervoer. Dat is het SVV. Dat is een integrale nota voor het verkeer en het vervoer, aangevuld met het MIT. Daarnaast komen wij met een nota waarin het goederenvervoer in het internationale perspectief wordt aangekaart. Daarin zal komen te staan op welke gebieden wij ons beleid moeten aanpassen en intensiveren. Mijns inziens kan ik niet integraler zijn dan ik nu al ben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben een motie aangenomen in de Kamer. Er is toen een nota over het goederenvervoer verschenen waarmee de Kamer niet tevreden was. Dat was een aanleiding voor een nieuwe nota.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb die motie uitgevoerd. Als mevrouw Van 't Riet het MIT leest, staat daar wel degelijk die integrale visie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat begrijp ik. Als ik de minister zo hoor, dan zijn wij het inhoudelijk met elkaar eens. Alleen noemen wij de kop anders. De minister noemt het flankerend beleid voor het goederenvervoer. Als dat allemaal de bedoeling is van de minister, is dat voor mij die integrale nota waarop ik wacht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Oké. Maar het is wel een aanvulling op het structuurschema Verkeer en vervoer en het MIT, waarin al de nodige zaken geregeld zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is goed dat de minister nog eens toelicht wat haar opvattingen zijn over hetgeen in de nota staat en wat in het MIT is aangegeven. Toch mis ik één element. Wat mij ernstig zorgen baart, is de kwaliteit van ons beroepsgoederenvervoer. Ik denk

daarbij aan toelating, rusttijden, zwartrijden en dat soort zaken. Binnen de sector zal een sanering moeten plaatsvinden. De gedachte die de heer Van den Berg destijds in zijn motie heeft vastgelegd die door de Kamer is ondersteund, was een soort commitment met de branche te maken. Als de branche zelf zou willen overgaan tot sanering, dan kunnen wij een aantal zaken ter versterking van de branche tot stand brengen. Die insteek lijkt mij nog steeds opportuun.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet daarbij melden dat dit programma al lang aan de gang is. Wij zijn heel druk bezig met de transactie waarin een groot aantal elementen juist ter verbetering van de efficiency van het goederenvervoersbedrijfsleven aan de orde is. Ik vind trouwens niet dat wij ons met de interne structuur van het bedrijfsleven behoren te bemoeien. Wij behoren wel met hen daarover te praten voor zover het gaat over lege kilometers, het slechte gebruik van de vrachtauto of de kwaliteit van de vrachtauto. Ik ben eerlijk gezegd niet van mening dat wij ons behoren te bemoeien met het capaciteitsbeleid of dat soort zaken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben de toelatingseisen versoepeld, mede op verzoek van de branche. De branche heeft daar nu spijt van.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, van mij was het een natuurlijke wens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Toch heeft de branche er nu spijt van omdat allerlei beunhazen binnen de branche rijden die het voor de nette bedrijven onmogelijk maken, op een fatsoenlijke manier een boterham te verdienen. Dat moet ons ook een zorg zijn, omdat die toelatingseisen in de concurrentiepositie met andere modaliteiten uitermate slecht werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar maar ten dele mee eens. De branche heeft altijd de neiging om te zeggen: zij die er al zijn, mogen blijven en zij die er nog niet zijn, moeten er niet bijkomen. Door de bank genomen gaat het helemaal niet slecht met de branche. Als het zo was dat iedereen in de rode cijfers

Jorritsma-Lebbink

zat, dan had de heer Van Gijzel gelijk. Maar dat is niet zo. Ik ben het best met hem eens dat misschien gezien moet worden of er aanpassingen nodig zijn in de wet. Daarover valt met mij te praten, maar dan moet men wel met goede voorstellen komen. Laat ik echter meteen zeggen, dat ik niet geloof dat die aanpassingen nodig zijn. In alle takken van het bedrijfsleven zijn wij nog bezig, vestigingseisen te verminderen en dus niet aan te scherpen. Daarom geloof ik niet dat wij die eisen in het goederenvervoer moeten aanscherpen. Ik heb daar zo mijn twijfels over.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar dan staat alleen de andere weg voor ons open: het verbeteren van de handhaving. Ik noem zwartrijden, het ontzien van rusttijden, gratis opslag en dat soort dingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar hebben wij andere acties voor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is of de ene of de andere weg, maar er moet in ieder geval iets gebeuren. Als die sector begint te klagen over 8 cent dieselaccijns die op de marginale kosten 0,06% scheelt voor het bedrijf, dan geeft dat al genoeg aan hoe problematisch het is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook al hadden wij het met 1 cent verhoogd, dan nog zouden zij geprotesteerd hebben. Elk bedrijfsleven protesteert van nature bij iedere lastenverzwaring en doet alsof het onmiddellijk failliet gaat. De heer Van Gijzel kent het werkelijkheidsgehalte van deze klachten toch ook wel! Daar zou ik mij nu geen zorgen over maken. Ik kan er in algemene zin het volgende over zeggen. Als er werkelijk een structureel probleem is in de bedrijfstak, dan hoort men, als het tenminste oplosbaar is via wettelijke maatregelen, bij mij te komen om te vragen of ik dat doe. Dan kunnen wij er een discussie over voeren en zeggen of wij het wel of niet met elkaar eens kunnen worden. Ik heb tot op dit moment geen echte voorstellen van het bedrijfsleven gezien, die ook ter zake die oplossingen zouden kunnen bieden. Ik vrees ook dat zij het onderling niet met elkaar eens zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik denk dat die spanning redelijk groot is.

Maar desalniettemin is het probleem aanwezig en zij komen dus wel bij de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met echte voorstellen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar wel met een probleem waar zij zelf niet een, twee, drie uitkomen. In het mobiliteitsbeleid is het echter op zichzelf wel een probleem omdat het de concurrentiepositie verstoort, niet alleen binnen de branche maar ook met de andere modaliteiten over rail en water.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is de vraag of het werkelijk een probleem is. Het hangt een beetje af van je visie op de toekomst van de structuur van het goederenvervoersbedrijfsleven, van het wegvervoer. Het zou best eens kunnen zijn dat de heel grote bedrijven in toenemende mate zelf niet meer uitvoeren, maar dat zij de logistieke experts worden en voor de uitvoering van hun werk anderen inhuren. Dat zou ook best nog eens kunnen leiden tot een grotere efficiency, tot minder lege kilometers, omdat zij meer gaan matchen en omdat zij meer logistieke kennis hebben. Het is maar zeer de vraag of datgene wat er op het ogenblik gebeurt, aan alle kanten slecht is.

Voor het overige vind ik trouwens dat wij gewoon normen moeten stellen. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan. Wij moeten ervoor zorgen dat wij een zo modern mogelijk vrachtwagenpark in stand houden. Dat betekent dus strenge normen en waar mogelijk stimuleren dat men betere gaat kopen. Ik ben van mening dat, zodra Euro 3 vastgesteld wordt, wij weer zo'n stimuleringsregeling zoals de vorige zouden moeten introduceren. Maar dat kan niet eerder dan nadat Euro 3 is geïntroduceerd.

Voorts zijn wij bij de rij- en rusttijdenregeling nu net met een actie bezig om die zodanig te reguleren dat het ook werkelijk controleerbaar wordt voor de overheid. Die regeling moet zodanig worden dat mensen er ook aan gehouden kunnen worden. Zij is op dit moment zo ingewikkeld, althans de publiekrechtelijke kant, dat zij nauwelijks te handhaven valt. Ik denk dat dat straks een stuk beter kan worden.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Kan de minister aangeven wanneer de Kamer de door haar toegezegde nota inzake het flankerend beleid krijgt? Het is immers een heel ambitieuze nota.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die vraag heb ik al schriftelijk beantwoord. De nota zal de Kamer medio 1996 bereiken.

De heer **Leers** (CDA): De minister zegt dus ook toe dat er geen vertraging zal optreden als gevolg van het feit dat er steeds meer onderdelen in worden opgenomen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het gevoel dat wij het meeste ook vrij uitgewerkt klaar hebben liggen. De Kamer krijgt die nota medio 1996.

Voorzitter! Ik wil graag een paar opmerkingen maken over de bezuinigingen in het openbaar vervoer. Iedereen heeft daarover gesproken. Ik geloof dat ook vrijwel iedereen gezegd heeft, dat het toch echt aardig zou zijn als wij de bezuinigingen zouden verminderen. Ik moet de Kamer zeggen dat ik natuurlijk ook best met dat probleem zit. Daarover mag geen misverstand bestaan. Maar ik heb ook een paar problemen om het vervolgens te realiseren.

Dat ik ermee zat, kon men vorig jaar al weten bij de voorbereiding van het regeerakkoord. Ik was immers een van degenen die mee heeft onderhandeld over dat regeerakkoord. Wij hebben uiteindelijk gerealiseerd dat de taakstelling van de bezuiniging verlaagd werd. Maar die was er nog wel. Het is een oude taakstelling en wij hebben die niet geheel weg kunnen nemen.

Het tweede dat wij in datzelfde regeerakkoord met elkaar hebben afgesproken, is een uitgavenplafond, waarbinnen de ministeries vervolgens ook nog geld hebben toebedeeld gekregen. De Kamer weet net zo goed als ik dat hoofdstuk XII een erg kleine begroting is. Ik heb ook wel gemerkt dat de Kamer daar net zo goed als ik mee zit. Als je de exploitatiebijdrage openbaar vervoer van hoofdstuk XII eraf haalt, houd je een verdraaid kleine begroting over die zeer inflexibel is. Als de oude taakstellingen dan nog ingevuld moeten worden, als er ondertussen ook nog het een en ander aan nieuwe dingen op ons af komt, terwijl wij wel een uitgavenplafond

Jorritsma-Lebbink

met elkaar hebben afgesproken, dan betekent dit dat een minister gedwongen wordt om keuzen te maken. Daar kom ik niet onderuit.

Ik kijk naar de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Volgens een aantal woordvoerders zou men in het bezuinigingstempo geen rekening houden met de trage start van de investeringsimpuls uit het advies van de commissie-De Boer. Verder zouden de bezuinigingen niet passen in een beleid om de groei van de automobiliteit te beperken. Ik wijs er nog een keer op dat de bezuiniging waarover wij nu praten, een bezuiniging is waartoe in 1993 al besloten werd. De bezuiniging had ten doel om het openbaar vervoer in een gezonde financiële positie te brengen. Het doelmatigheids-onderzoek wees uit dat met name in het lokale openbaar vervoer nog heel veel bespaard kon worden door het verbeteren van de efficiency. Omdat het merendeel van de bezuinigingen gevonden kon worden in efficiency-verbetering, waren de nadelige gevolgen voor het voorzieningenniveau relatief zeer beperkt. Waar al geschrapt moet worden in het voorzieningenniveau, gebeurt dat daar waar wel heel erg weinig mensen in de bus zitten.

Verder moet men niet vergeten dat de oorspronkelijke geplande bezuinigingen, zoals ik zojuist al gezegd heb, voor het jaar 1995 met 50 mln. zijn teruggebracht. Dat heeft lucht geboden om de bedrijfstaking ook de mogelijkheid te geven om de bezuinigingen voor 1996, waarvan men vanaf 1993 wist dat zij eraan kwamen, met zo weinig mogelijk vraaguival te realiseren. Voor 1996 moet in het lokaal openbaar vervoer een bedrag van zo'n 45 mln. worden bezuinigd en in het streekvervoer zo'n 30 mln.; dat lijkt wel veel, maar wij moeten dat natuurlijk ook aan een omzet van 3 mld. relateren. Ik acht het redelijk om te veronderstellen dat in de grote steden toch nog steeds een flink deel gevonden kan worden in efficiencyverbeteringen. Daar ging overigens ook het rapport van De Boer van uit. In de overige steden, de bossteden en het streekvervoer zullen aanpassingen in het voorzieningenniveau noodzakelijk zijn, maar ook daar ging het rapport van De Boer van uit, want het ging niet alleen over efficiencyverbetering, maar ook over strekking van lijnen en over verdere rationalisering.

Ik herhaal dat voor zover de bezuinigingen in het voorzieningenniveau gevonden moeten worden, de bedrijfstaking een invulling zal geven waar zo weinig mogelijk lijnreizigers last van zullen ondervinden. Daar heeft de bedrijfstaking ook alleen maar belang bij. Zo kunnen bezuinigingen ingevuld worden door het rechte trekken van het lijnennet en het vervangen door vraagafhankelijke vormen van collectief vervoer. Op die manier blijft de vraaguival op die plekken beperkt en binnen aanvaardbare grenzen. Uiteraard zullen er reizigers zijn die last zullen ondervinden van het wegvallen van een bepaalde voorziening. Als ik het regeerakkoord moet invullen en gehouden wordt aan een bezuiniging, zal ook het openbaar vervoer echter een financiële basis moeten krijgen die maatschappelijk aanvaardbaar is. Daarbij hoort nu eenmaal ook het schrappen van voorzieningen waar, gelet op de kosten, te weinig mensen gebruik van maken. Dat is zeker niet in de spits het geval. Met name op momenten waarop congestie speelt, blijft het voorzieningenniveau gelijk of wordt het zelfs verbeterd. Kijk maar eens naar de Interliner, die overigens niet alleen in de spits rijdt, maar daar wel een heel belangrijke verkeers- en vervoersvoorziening vormt.

De noodzaak om het voorzieningenniveau niet helemaal te ontzien, vinden wij expliciet terug in het advies van de commissie-De Boer. De commissie-De Boer heeft het niet alleen over een investeringsimpuls; het advies gaat ook over efficiency en produktionalisering. Op dit moment zitten wij zeker nog in het stadium van verbetering van de efficiency en de produktionalisering. De voordelen van de investeringsimpuls hoef ik in 1996 ook nog niet in te boeken; zij zullen in latere jaren hun beslag krijgen.

Toch wil ik ook de zorgen van de Kamer niet naast mij neer leggen. Wilde u iets zeggen, mijnheer Van Gijzel?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wachtte even af of het totaalverhaal al klaar was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben nog niet klaar, hoor.

De **voorzitter**: Misschien is het dan verstandig dat de minister haar betoog voortzet.

De heer **Poppe** (SP): Als de heer Van Gijzel geen vraag stelt, mag ik dat vast wel doen.

De **voorzitter**: De heer Poppe kan zich niet meer inhouden.

De heer **Poppe** (SP): Nee, want anders is het verhaal te ver weg. De minister zei dat de bezuinigingstaakstelling al van 1993 is en dus van voor haar tijd. Anders was het misschien anders gelopen. Zij zit er echter eigenlijk wel een beetje mee. Het is nogal wat; dat maakt zij duidelijk. Zij zegt dat het echter gehaald kan worden uit efficiency-verbetering. Mijn vraag is: betekent dat niet dat het ten koste gaat van de dienstverlening, de service, de kwaliteit van de arbeid voor het personeel ± gebroken diensten en al die zaken waarvoor ook gestaakt is ± en dus al die dingen die de kwaliteit van het openbaar vervoer wel degelijk aantasten? Dat is één vraag, maar ik heb nog een tweede vraag. De minister gaf het voorbeeld van de Interliner. Wat zien wij nou met dat efficiëntere werken? Dat men inzet op de lange, winstgevendende lijnen.

De **voorzitter**: Ik moet u nu onderbreken, want dit is echt iets voor uw tweede termijn. U heeft uw punt gemaakt over die bezuiniging.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet zeggen dat efficiency-verbetering lang niet altijd slecht is voor de klant. Mag ik erop wijzen dat een aantal vervoersbedrijven in dit land nog steeds een produktiviteitscijfer van 52% heeft? Mag ik zeggen dat ik dat echt niet acceptabel vind? Ik vind niet dat overheidsgeld op die manier gebruikt zou behoren te worden. Ik vind dat het de taak van de bedrijven dan wel van de besturen van die bedrijven is om ervoor te zorgen dat de produktiviteit op die plekken sterk verbeterd wordt. U wilt mij toch niet wijs maken dat u dat wel acceptabel vindt?

De heer **Poppe** (SP): Dat wil ik niemand wijsmaken. Je moet nooit geld weggooien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat gebeurt dus wel.

De heer **Poppe** (SP): Als aangetoond kan worden dat er geld over de balk wordt gesmeten, is dat nog geen reden om het weg te halen maar om

Jorritsma-Lebbink

ervoor te zorgen dat het wordt besteed aan beter openbaar vervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee. De afspraak is dat wij willen groeien naar een kostendekkingsgraad van 50% en dat doen wij voor een deel door op de exploitatiebijdragen verder te korten, ten gunste van investeringen in het openbaar vervoer, overigens.

De heer Van Gijssel (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De minister suggereert dat het bij het stads- en streekvervoer geen problemen geeft.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zeg ik niet.

De heer Van Gijssel (PvdA): U suggereert toch wel dat het bij het stads- en streekvervoer zonder al te veel problemen mogelijk is. De vorige regering heeft zich gebonden aan de aanbevelingen van Bakkenist en McKinsey op dit punt. Bovendien is in 1993 een bezuiniging van 50 mln. afgesproken. Mijn fractie heeft zich daar steeds tegen verzet en in het regeerakkoord is de bezuiniging voor het eerste jaar geschrapt, in de veronderstelling dat uitvoering van het advies van de commissie-De Boer het mogelijk zou maken om extra middelen uit de exploitatie vrij te maken. Maar de maatregelen waartoe de commissie-De Boer heeft geadviseerd, zijn niet geïmplementeerd, zoals u hebt gezegd. En dus gaat de krimp in het openbaar vervoer gewoon door. Dat kan toch ook voor de minister niet acceptabel zijn, gegeven de huidige omstandigheden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik had het graag anders willen oplossen, maar ik heb er in mijn begroting geen ruimte voor kunnen vinden. En als u het met mij eens bent dat het binnen mijn begroting nauwelijks te realiseren valt, vind ik het jammer dat u er bij de algemene beschouwingen geen opmerking over hebt gemaakt.

De heer Van Gijssel (PvdA): Het valt wel binnen de begroting te regelen, en ik heb daar in eerste termijn een voorstel over gedaan. Ik wacht uw reactie daarop af.

Minister Jorritsma-Lebbink: Welk voorstel?

De heer Van Gijssel (PvdA): In eerste termijn heb ik gezegd dat het heel goed zou zijn om de middelen die beschikbaar zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer gewoon voor het openbaar vervoer beschikbaar te houden. Dat geldt dus ook voor de bijzondere bedragen, te weten de kapitaaldotatie van de VSN, ook in de jaren die er nog voor gereserveerd zijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hoe kunt u iets beschikbaar stellen wat er niet meer is? Wij hebben een begroting ingediend waarin een groot aantal uitgavenposten staat, keurig op artikelnummer gerubriceerd. Daarin is een aantal van de middelen die indertijd voor de dotatie zijn gebruikt, gewoon verwerkt. Als u het daar niet mee eens bent, moet u amendementen indienen.

De heer Van Gijssel (PvdA): Ik zal er in tweede termijn een voorstel voor doen, maar nu gaat het mij er vooral om dat u de problemen op uw eigen departementale begroting afwendt door de middelen van de exploitatie voor het openbaar vervoer in te zetten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat klopt.

De heer Van Gijssel (PvdA): En dat vind ik onder de huidige omstandigheden, waarin wij met z'n allen vinden dat het openbaar vervoer moet worden gestimuleerd, niet acceptabel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als u vindt dat er een goede dekking moet worden gevonden binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat, moet u die aangeven. En als u voor exogene financiering bent, hebt u een kans laten lopen bij de algemene beschouwingen.

De heer Van Gijssel (PvdA): Nee. U had middelen beschikbaar. U hebt ze weliswaar zelf weggegeven, maar er waren middelen voor de kapitaaldotatie VSN. Die heeft u beëindigd, want daar heeft u uw eigen opvattingen over. Vorig jaar heb ik mijn opvattingen gemeld, maar dit is uw keus. Het is ook uw keus om die middelen niet beschikbaar te houden voor het openbaar vervoer en er andere investeringen mee te dekken. Mijn keuze is het om dat niet te doen

en om die gelden beschikbaar te houden voor het openbaar vervoer, gelet op de noodzaak om het openbaar vervoer niet te laten verslechteren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij behandelen vandaag de begroting. Ik had aan het begin van dit jaar een totale begrotingsproblematiek van ongeveer 100 mln. en moest daar dekking voor zoeken. Toen hebben wij besloten om op te houden met de dotatie. U kent de argumenten daarvoor en het was overigens ook een wens van u, als ik mij goed herinner.

De heer Van Gijssel (PvdA): Ik heb altijd gepleit voor dividenden, maar goed.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar kom ik nog over te spreken; in elk geval waren velen ervoor om op te houden met de dotatie. Ik heb toen besloten om die verantwoordelijkheid op mij te nemen, ook omdat ik grote problemen op mijn eigen begroting had. Die kon ik zo oplossen en dat heb ik gedaan. Ik heb keuzes gemaakt. Ik heb besloten om de dotatie te beëindigen en het geld elders in de begroting in te zetten. Als u vindt dat ik in de begroting een verkeerde keuze heb gemaakt, moet u, aangezien dit een begrotingsbehandeling is, aangeven welk onderdeel van de begroting minder geld moet krijgen.

De heer Van Gijssel (PvdA): Dat had ik heel concreet kunnen doen, ware het niet dat u onder ad 9 op pagina 194 van de begroting schrijft: de hierboven genoemde middelen zijn ingezet voor diverse prioriteiten binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat. Als u had aangegeven waar die 43 mln. aan wordt besteed, had ik het kunnen geven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat interesseert het u nu, waar ik dat bedrag aan heb gegeven? Ik heb mijn eigen prioriteiten gesteld, en die zijn verspreid over de begroting. Als u andere prioriteiten wilt stellen, moet u zeggen waar het geld vandaan moet komen.

De heer Van Gijssel (PvdA): "Wat interesseert u dat nu?", dat is toch een heel rare vraag? U haalt 43 mln. uit het openbaar vervoer en u stopt het ergens anders in, maar u maakt

Jorritsma-Lebbink

niet duidelijk waar het naar toe gaat. Dat lijstje zou ik vandaag nog graag van u ontvangen. Ik vind het zonde om nieuw beleid te genereren als het openbaar vervoer daardoor gewoon te kort wordt gedaan. Ik wil dat geld dus terug hebben!

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik had een probleem van 100 mln. in totaal. Dat had er bijvoorbeeld mee te maken dat deze Kamer vindt dat er veel aandacht moet worden geschonken aan telecommunicatie en post en dat de wetgeving op dat punt sterk versneld moet worden. En de Kamer vindt ook dat er geld aan de zeescheepvaart besteed moet worden. Bovendien vindt de Kamer dat er een sloopregeling voor de binnenvaart moet komen, waarvoor in de meerjarencijfers nog geen financiering was opgenomen. En de Kamer vindt dat er volgend jaar een strategische beleidsvisie op de luchtvaart moet komen ± TLNI ± waarvoor onvoldoende capaciteit is op het ministerie, terwijl er toch mensen aan zullen moeten werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En dat allemaal ten koste van het openbaar vervoer. Dat doen wij dus niet!

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, nog veel meer. Ik heb ook nog 60 mln. op een andere manier vrijgemaakt, via herschikking.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik voel er bar weinig voor om voor een studie naar de toekomst van de Nederlandse luchtvaart geld weg te halen bij het openbaar vervoer. Ik vind dat geen correcte keuze en ik zal dus voorstellen doen om daar wijziging in te brengen en die gelden beschikbaar te houden voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nogmaals, het staat de Kamer vrij om bij een begrotingsbehandeling amendementen in te dienen om ergens geld weg te halen ten gunste van iets anders, maar volgens mij is het de gewoonte dat er naast een verhoging van de ene post een verlaging van een andere wordt gezet. Ik heb alle respect voor uw keuze, maar daar behoort nog een andere keuze bij. Overigens heb ik nog wel een alternatief, want ook ik zie het probleem wel. Ik vind dat ik op mijn begroting geen ruimte heb; vandaar mijn keuze, ondanks de

bezwaren die ik er zelf tegen heb. Maar ik denk dat het kan, zij het dat het moeilijk zal worden voor de openbaar-vervoerbedrijven. Ze zijn verleden jaar ontzien, dus ik denk dat er nu wel iets te realiseren is. Als u het niet met die keuze eens bent, dan zult u een andere keuze moeten maken. En als u het geld niet buiten hoofdstuk XII kunt vinden, dan kan ik alleen nog bedenken dat er eenmalig, dus alleen voor dit begrotingsjaar, iets van de onderuitputting van het Infrastructuurfonds gebruikt zou worden. Dat is dan echter niet mijn verantwoordelijkheid, ik heb dat niet durven doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal dit bij mijn afweging betrekken. Het betekent in wezen dat u het Infrastructuurfonds dan gebruikt voor die nieuwe beleidsintensivering.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zou kunnen, je zou het bedrag van 40 mln. van de kapitaaldotatie terug kunnen halen naar hoofdstuk XII en dan zou je vervolgens de problematiek op dit hoofdstuk op die manier kunnen financieren. Ik weet dat de Kamer hier door de bank genomen altijd bezwaren tegen heeft gehad...

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

Minister Jorritsma-Lebbink: ...maar ik zie op dit moment geen andere mogelijkheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft nu een alternatief gegeven en ik zou mijn eigen ideeën ook nog graag toetsen, dus ik zou het op prijs stellen als u de trits die u zo even noemde, gekwantificeerd aan de Kamer wilde doen toekomen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Eigenlijk is de discussie hiermee voorbij, maar ik heb nog één vraag. De minister heeft gezegd dat de fileproblematiek enorm is dat er iets aan gedaan moet worden. Zij heeft daarbij twee mogelijkheden genoemd: het openbaar vervoer stimuleren en rekening rijden. Nu heeft de minister op een gegeven moment de keuze gemaakt om de kapitaaldotatie van de VSN te gebruiken, waarmee zij een andere prioriteit heeft gesteld. Waarom? De minister geeft immers zelf de hoogste prioriteit aan het openbaar vervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk dat dit bedrag op een omzet van 3 mld. wel degelijk haalbaar is. Ook bij stimulering van het openbaar vervoer zal men moeten rationaliseren. U bent het er toch mee eens dat men in de komende jaren uiteindelijk op een kostendekkingspercentage van 50 zal moeten uitkomen? Omdat wij de investeringsimpuls wat later inzetten en omdat het totaalbedrag bovendien niet helemaal uitkomt op het oorspronkelijk bedoelde bedrag, komen wij pas een aantal jaren later op die 50% uit. Ik zeg u echt met de hand op het hart dat ik vind dat er op het punt van de efficiency bij de openbaar-vervoerbedrijven nog wel degelijk iets te halen is; het meest in de steden, maar ook daarbuiten. En dan zeg ik: Het kan toch niet waar zijn dat er bij een omzet van 3 mld. helemaal niets zou kunnen, terwijl de bedrijven verleden jaar geheel ontzien zijn en zij wisten dat het in de jaren erna niet zo zou zijn?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan is de politieke discussie duidelijk. U kiest er gewoon niet voor om de exploitatie van het openbaar vervoer minder zwaar te belasten. U geeft ergens anders prioriteit aan, omdat u denkt dat het wel kan. Het bedrag van 2 mld. voor de infrastructuur is al gehalveerd en wij denken dat een bijdrage in de exploitatie van 50% een probleem is. Geen enkel bedrijf haalt 50%; er is maar één bedrijf dat 49% haalt en de rest zit daar ver onder. De groei daarin is dus een probleem. De politieke discussie is dat de minister een andere keuze maakt dan de Kamer. De motie is daarom zeer aan de orde.

Minister Jorritsma-Lebbink: Een motie is niet aan de orde. Wij behandelen een begroting en u zult een amendement moeten indienen als u het anders wilt. Ik heb niet gezegd dat de meeste bedrijven op 49% zitten. Wij groeien pas in 2004, 2005 naar een kostendekkingsgraad van 50%. Vanwege het starten van de investeringsimpuls in het komende jaar gaan wij ervan uit dat wij in het jaar 2000 nog op 42% zitten, gemiddeld. Wij zitten op dit moment nog veel lager, gemiddeld. Dit betekent niet dat ik vind dat er het komende jaar helemaal niets aan verbetering van de kostendekking hoeft te gebeuren. Dat vind ik, eerlijk gezegd, echt niet acceptabel. Nogmaals, ook ik had liever gehad



De heer Rosenmöller (GroenLinks)

dat deze bezuinigingen er niet waren geweest. Alles afwegende, de begrotingsruimte kennende en mij houdend aan het betonnen plafond boven ons hoofd ± ik vind dat ik dat moet doen ± heb ik geen andere keuze kunnen maken, ondanks de zorgen die ik erover heb.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben het hierover niet met de minister eens. Ik heb het zelf tijdens de algemene beschouwingen al aan de orde gesteld en in die zin meen ik dat ik enig recht van spreken heb. U moet keuzes maken en wilt het belang van het openbaar vervoer in de stukken pregnant aan de orde stellen. U zegt zelf hier dat een bezuiniging van 50 mln. op de exploitatie, als die doorgaat, leidt tot vraaguitleval, lees: een verslechtering van het openbaar vervoer voor de reiziger. Moet je dan ook niet een keer durven te zeggen: wij halen het geld, een beperkt bedrag van 50 mln., weg bij wegen en benutten dat voor een beperking van de bezuiniging op de exploitatie van het openbaar vervoer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd dat het enige wat ik kan bedenken, is dat hiervoor een stukje van de onderuitputting uit het Infrastructuurfonds wordt gebruikt. Ik vind eigenlijk dat je dat niet behoort te doen, want ik vind het heel slecht

om te bezuinigen op investeringsmiddelen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij moeten niet in de situatie komen waarin misschien wel de exploitatie van het openbaar vervoer geregeld wordt, maar de investeringen in het openbaar vervoer op de lange termijn gesteld worden. Wij weten dat het bij de onderuitputting om wegen, NS en stads- en streekvervoer gaat. Ik wil deze modaliteiten niet tegen elkaar uitspelen. Dan wil ik dat juist de onderuitputting op wegen benut wordt voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo werk het niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kan wel degelijk zo werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U was maandag niet bij de behandeling van het MIT. Dat neem ik u niet kwalijk, hoor, want ik begrijp dat u het heel druk hebt. Wij hebben ook maandag hierover gesproken. Als het om een relatief beperkt eenmalig bedrag gaat, lost de tijd het wel op. Ik zal er volgend jaar nog steeds moeite mee hebben om het totaal van mijn begroting op het Infrastructuurfonds uit te geven. Dan zal er nog steeds een onderuitputting zijn. U kunt het

allemaal benoemen, maar dat heeft niet zo verschrikkelijk veel nut. Het is een keuze die u moet maken; u kunt eenmalig een post eruit halen. Overigens moet u beseffen dat u eenmalig 50 mln. afhaalt van 75 mln. structureel die bezuinigd moet worden. Volgend jaar staat er nog een keer ongeveer 75 mln. op. Volgend jaar hebben wij dan wel een probleem van 125 mln. op te lossen. Ik weet niet hoe de Kamer daar weer tegen aankijkt. Dan zijn wij wel bezig met De Boer, maar zijn de eerste effecten nog niet helemaal goed opgelost.

De heer **Leers** (CDA): De vraag van de heer Van Gijzel naar dat lijstje begint weg te slippen in het vuur van het debat. Ik wil er toch nog eens naar vragen. Ook wij hebben er behoefte aan, straks aan de hand van dat lijstje een afweging te maken. Ik vraag de minister, toe te zeggen dat dit lijstje er komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geef u niet een compleet lijstje. Ik heb gezegd dat ik aan het begin van het jaar een begrotingsprobleem van rond de 100 mln. had. Dit heb ik opgelost door verschuivingen, herschikkingen en veranderingen in mijn begroting, door herprioritering. Dit kunt u in de begroting gewoon zien. U kunt op de mutatielijst van de begroting zien waar in de meerjarcijfers geld erbij gekomen is, waar geld eraf gegaan is en hoe de herschikkingen hebben plaatsgevonden. Ik kan helemaal niet aangeven welk deel van die totale verschuiving ik uit het openbaar-vervoersbudgetje heb gehaald. Ik heb een totaal aan verschuivingen binnen de begroting gedaan. Hierbij heb ik de kapitaal-dotatie van 40 mln. voor het openbaar vervoer gebruikt om het totale probleem op te lossen. Ook op een aantal andere posten heb ik echter posterioriteiten gesteld en minder geld uitgegeven, op weer andere posten meer. U hebt in de begroting een keurig overzicht van de mutaties en kunt daar zien waar geld af gegaan is en waar geld bij gekomen is.

De heer **Leers** (CDA): Ik dacht dat de Kamer bezig is met het controleren van de begroting. Dat is toch onze taak? Hoe kan ik nu zien waar u het geld dat u bij de ene post weghaalt, naar toe brengt? Hoe kan ik, als er straks een ander voorstel komt bij

Jorritsma-Lebbink

amendement, beoordelen of het meer of minder wenselijk zou zijn? Dat kan ik dan toch niet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik moet toch ook keuzes maken? Als u gewoon kijkt naar de mutaties, dan ziet u waarom ik gemuteerd heb. Dat wordt uitgelegd in een toelichting op dat artikel. Bij het ene artikel zeg ik dat het volgend jaar om die en die reden iets minder moet en bij het andere artikel zeg ik dat het om die en die reden wat meer moet. Als u voor het openbaar-vervoersartikel meer geld wilt, dan is het toch uw verantwoordelijkheid om aan te geven op welke posten van de totale begroting u de prioriteit wilt leggen? Ik heb mijn prioriteiten en mijn posterioriteiten in de begroting heel duidelijk aangegeven. Die begroting is tegenwoordig zo eenvoudig; zelfs ik snap het. Daar staat heel duidelijk in waar ik mijn prioriteiten heb gelegd en ook waar ik naar beneden heb gemuteerd.

De heer **Leers** (CDA): Maar de minister merkt toch dat een kamermeerderheid vraagt om een andere inzet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar ik heb die helaas niet kunnen vinden. Ik had ook graag meer geld ter beschikking gehad.

De heer **Leers** (CDA): Nee, de minister gaat voorbij aan de gedachte die in de Kamer leeft om een andere oplossing te kiezen, desnoods met een andere bezuiniging. Hoe kunnen wij er nu gefundeerd over praten als de minister niet bereid is om ons te laten zien waar zij het geld naartoe heeft gebracht?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U kunt in mijn begroting zien waar ik niet alleen dat geld heb gebracht maar waar ik ook andere problemen heb opgelost. U kunt dat zien daar waar begrotingsposten verhoogd zijn of nieuwe begrotingsposten ingevoegd zijn. Dat geldt bijvoorbeeld voor de sloopregeling binnenvaart en voor heel veel kleinere dingen. Dat staat keurig in de begroting. Er was een begroting met meerjarencijfers. Daar zaten financiële problemen in. Die heb ik opgelost door voor een deel de kapitaaldotatie ervoor te gebruiken en voor een deel op de ene post minder te doen en op een

andere post wat meer. Dat is de gebruikelijke begrotingsvoorbereiding. Als de Kamer iets anders wil dan de minister, dan zal de Kamer posten moeten aangeven waar zij de prioriteiten wil leggen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! In dat geval wil ik straks een kameruitspraak vragen over het wel of niet krijgen van dat lijstje.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat krijgen we nou? Gaat u nu voortaan mijn begrotingsvoorbereiding doen, ook voor alle verschuivingen? U kunt het in de begroting zien. Er is toch een mutatielijst?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Door de manier waarop u het heeft opgebouwd, is er een mix ontstaan waardoor wij het niet meer terug kunnen vinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk. U denkt toch niet dat ik tijdens de begrotingsvoorbereiding heb gezegd dat ik hier een prioriteit ga stellen en daar een prioriteit? Nee, we tellen het totaal van de begrotingsproblemen op en vervolgens gaan we zoeken naar dekking voor die problemen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja. U heeft er 40 mln. vanuit het openbaar vervoer in gegooid en wij zeggen dat die 40 mln. terug moet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet u zeggen waar u minder wilt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar omdat u het in een pot heeft gegooid, heeft u het voor ons niet meer toegankelijk gemaakt. Wij kunnen niet meer zien waar u het aan besteed heeft. Die 40 mln. had er nooit naar toe mogen gaan en die dient weer terug te komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar, voorzitter, hoe gaan wij nu met elkaar om bij een begrotingsbehandeling? De minister heeft uitgaven en bezuinigingen gecreëerd. Een van de bezuinigingen is het niet door laten gaan van de dotatie aan het streekvervoer Nederland. Dat is zo helder als glas. Dat is gebruikt voor de algemene begrotingsproblematiek. Op verzoek van de Kamer heb ik een aantal prioriteiten gesteld, bijvoorbeeld het TNLI-

onderzoek, de versnelling van de wetgeving rondom de interimwet telecommunicatie en de sloopregeling binnenvaart. Dat is een aantal problemen dat opgelost moet worden en dat staat klip en klaar in de begroting. Als de Kamer vindt dat andere dingen niet moeten gebeuren dan geeft zij dat in een amendement aan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Laat ik dan nog een opmerking maken over hoe klip en klaar het is. Als ik collega Klein Molekamp van de VVD vraag hoe de dekking voor de zeescheepvaart is geregeld, dan zegt hij: er is 18 mln. uit de onderuitputting van V en W en 12 mln. uit de onderuitputting van EZ.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee hoor.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, dat zegt hij tegen mij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u precies vertellen waar het uit komt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Met het grootste gemak zegt u hier: dat komt voor een deel uit het openbaar-vervoersbudget.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, u vergist zich. Dat is allemaal geld uit de begroting voor 1995. De WSZ-premiereregeling is een zaak van dit jaar en dat is het laatste jaar dat we het doen. Ik kan u precies vertellen waar dat vandaan komt maar u krijgt die gegevens trouwens ook. U zult die 12 mln. terugvinden in de Najaarsnota en mocht blijken dat ik aan het eind van het jaar toch onderuitputting heb, wat ik niet verwacht want dan had het al in de Najaarsnota moeten staan, dan heb ik van het kabinet toestemming gekregen, dat ik daar die 18 mln. uit mag gebruiken. Als dat niet het geval is, komt het uit de generieke onderuitputting van het hele kabinet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar net vraag ik u ons een lijstje te geven waarop staat waar die 40 mln. naartoe is gegaan. Uw antwoord daarop was: de zeescheepvaart.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar, mijnheer Van Gijssel, dan hebben wij het niet over de WSZ-premie. Wij hebben toch nieuw beleid afgesproken? U bent daar niet bij geweest,

Jorritsma-Lebbink

maar wij hebben voor volgend jaar heel veel nieuw beleid op het terrein van de zeescheepvaart afgesproken. In de meerjarencijfers zat voor zeescheepvaart niets meer opgenomen. Er komt wel nieuw beleid ten bedrage van 5 à 6 mln. ten behoeve van het nautisch onderwijs en de vernieuwing van de telematica. U hebt die nota niet behandeld, maar dat is wel met elkaar afgesproken en dat heb ik ook in de begroting opgenomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb er wel met collega Van Zuijlen en collega Klein Molekamp over gehad. Dat kwam volgens hen niet uit het openbaar vervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, natuurlijk niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar bij het rijtje dat u net geeft, zegt u dat het voor een deel wel uit het openbaar vervoer wordt gefinancierd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik zeg dat het beleid voor de zeescheepvaart nieuw beleid is, dat niet in de meerjarencijfers stond. In het kader van de begrotingsvoorbereiding moest daarvoor dus geld gevonden worden. Waar het niet in de meerjarencijfers zat, is dat een pluspost op mijn begroting. Zo waren er meer. In de meerjarencijfers zat ook een te klein bedrag voor de sloopregeling binnenvaart. Er was een hele serie van die plusposten, die opgeteld, zoals aangegeven, leidde tot de mutatiecijfers in de begroting. Aan het eind zit je dan met een heel groot probleem, waarvoor je dan een dekking moet zoeken. Een van de mogelijke dekkingen was toen de 40 mln. dotatie voor het streekvervoer. Ik moet erkennen dat ik die keuze gemaakt heb.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zien wij niet meer terug in de begroting.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet heeft nu het woord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik begin het te begrijpen. De minister heeft de 43 mln. kapitaaldotatie verschoven naar hoofdstuk 3.10. Meer kan ik in de begroting niet vinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, niet naar 3.10. Dat is een overboekingspost.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Van de 100 mln. die u noemt, is de 43 mln. een onderdeel. En daarmee hebt u allerlei nieuwe uitgaven gedaan. Mijn vraag is of de VSN-dotatie uit te splitsen is naar het nieuwe beleid. Ik heb begrepen van niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, het is zo simpel als wat. Als ik als huisvrouw in enig jaar 1000 aan inkomsten heb, en ik weet dat mijn uitgaven volgend jaar 1200 zouden moeten zijn, moet ik proberen mijn inkomsten te vergroten. Als dat niet lukt, zal ik op de een of andere post moeten bezuinigen. Anders kan ik in dat volgende jaar geen 1200 uitgeven. Zo simpel is het toch? Ik heb dus intern in mijn begroting moeten bezuinigen en van de ene post naar de andere moeten schuiven. Zo werkt dat.

Nogmaals, ik ben graag bereid mee te denken over een oplossing voor één jaar, maar dan moet het wel uit een wat onconventionele post.

De **voorzitter**: Wij vervallen nu in herhaling. Ik wijs er overigens op dat dit een heel mooi element voor het begrotingsonderzoek was geweest.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar is het besproken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Toen heb ik hetzelfde antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Ik zou er dan van uit mogen gaan dat het uitputtend besproken is, zodat het in de plenaire vergadering de feiten niet meer behoeven te worden besproken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar toen is er een lijstje genoemd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb toen onder meer de zeescheepvaart en de sloopregeling binnenvaart genoemd, maar ik kan nog wel tien andere voorbeelden noemen die vallen onder de algemene begrotingsproblematiek.

De **voorzitter**: Ik wil erop wijzen dat dit een zaak is die bij het begrotingsonderzoek uitputtend besproken had kunnen worden. Dan had nu een helder debat gevoerd kunnen

worden. Ik vraag de minister haar betoog te vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het heeft mij verheugd dat alle sprekers in deze Kamer zijn ingegaan op de verkeersveiligheid, een onderwerp waarmee wij ons inderdaad moeten bezighouden. De toename van het aantal verkeersslachtoffers die zich op het ogenblik voordoet, is niet acceptabel, ook niet gezien het leed dat met ieder individueel ongeval gemoeid is.

Ik vind het overigens op dit moment te vroeg om te beoordelen of er sprake is van een echt structurele ontwikkeling. Ook acht ik het niet opportuun om een relatie te leggen tussen de huidige ontwikkelingen en het decentralisatie-akkoord inzake de verkeersveiligheid. Met IPO en VNG wordt zeer vruchtbaar samengewerkt en in overleg met die instanties en met instemming van de Kamer is een evaluatie van het decentralisatie-akkoord in 1997 voorzien.

Maar het formuleren van een antwoord op de toenemende onveiligheid mag niet te lang op zich laten wachten. Daarom verwacht ik eind april 1996 het nieuwe meerjarenprogramma verkeersveiligheid ook echt gereed te hebben.

Wij praten op dit moment met alle belangrijke partners op het gebied van de verkeersveiligheid. De heer Hofstra suggereerde ook eens met de verzekeraars te gaan praten, maar ik kan hem garanderen dat ook met hun wordt gepraat. Het doel daarvan is om echt goed inzicht te krijgen in de werkelijke problemen en de achterliggende oorzaken van de tegenvallende ontwikkeling op het terrein van de verkeersveiligheid. Ik denk dat er nog heel veel winst te behalen valt als wij gezamenlijk, Rijk, provincies en gemeenten, in staat zijn om de uitvoering van het beleid te verbeteren. In het Meerjarenprogramma verkeersveiligheid wil ik dan ook een gerichtere aanpak van de verkeersveiligheid opnemen. Sleutelwoorden zijn daarbij "eigen verantwoordelijkheid" en "heldere, zakelijke afspraken".

Inhoudelijk zal er in het nieuwe meerjarenprogramma zeer ruime aandacht worden geschonken aan de stimulering van de implementatie van "Duurzaam veilig". Op dit moment is een stuurgroep van IPO, VNG en Rijk een plan van aanpak aan het maken. Het is niet te

Jorritsma-Lebbink

overzien of de suggestie voor een zware bestuurlijke commissie, waar de heer Hofstra op doelde, echt noodzakelijk is om aan de slag te kunnen. Ik verwacht nog steeds dat een deel van de elementen uit "Duurzaam veilig" opgepakt kan worden ± het meeste betreft de provincies en gemeenten ± via het planmatig onderhoud en het meetillen van elementen daarin.

Inmiddels heb ik voor de jaren 1996 tot 2000 in het Infrastructuurfonds een bedrag van 94 mln. gereserveerd voor de uitvoering van een viertal demonstratieprojecten. Die projecten concentreren zich vooral op het verbeteren van de veiligheid op 50 km- en 80 km-wegen, geheel in lijn met de vraag van de heer Hofstra. Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om de aanleg van aparte fietspaden, fietstunnels en oversteekvoorzieningen.

Er zijn vragen gesteld over de subsidies voor de particuliere organisaties. Het thema van de subsidievoorwaarden is breder dan de verkeersveiligheidsorganisaties. Het gaat om een onderwerp dat tal van organisaties raakt die aangeven met maatschappelijk relevante onderwerpen bezig te zijn. De discussie over de subsidievoorwaarden hangt verder ook nauw samen met in het regeerakkoord overeengekomen bezuinigingen. De afgelopen tijd is met de particuliere organisaties gesproken over een herziening van de subsidievoorwaarden en de financierings-systematiek om tot verzakelijking van de relaties te komen. In dat kader zijn inmiddels kerntaken op hoofdlijnen vastgesteld en is nagegaan in hoeverre een systeem van output-financiering voor de betrokken organisaties kan worden toegepast. Helaas blijkt outputfinanciering tot nu toe niet haalbaar. Op korte termijn zie ik echter wel goede mogelijkheden voor een heel heldere en zakelijke financieringssysteem. Voor 1996 zal dat systeem nog niet ingevoerd kunnen worden, maar zal nog uitgegaan worden van een tekortfinanciering.

Wel zijn in de begroting voor 1996 de uit het regeerakkoord voortvloeiende bezuinigingen over de organisaties verdeeld. Daarbij is geprobeerd, de kleinere organisaties zoveel mogelijk te ontzien. Ik heb daarvan bij de schriftelijke antwoorden een overzicht gegeven. Ik ben

ervan overtuigd dat de procedures wel degelijk zorgvuldig zijn gevolgd. Zo zijn in de periode eind 1994 tot maart 1995 de betrokken organisaties al geïnformeerd over de aanstaande bezuinigingen. Dat laat onverlet dat ik wel door wil praten met de organisaties, ook over verbetering van de onderlinge samenwerking. Als ik hier mijn opvatting mag geven, dan vind ik dat er te veel organisaties zijn, dat er te veel versnippering optreedt. Ik hoop echt dat wij kunnen komen tot één goede organisatie voor de verkeersveiligheid. Dan heb ik het niet over de SWOV. Dat vind ik een aparte club, die overigens mijns inziens best problemen heeft om de taakstelling in te vullen, maar daar wel uit kan komen. Ik vind dat de organisaties lang de tijd hebben gekregen. Wij hebben de zaak tijdig aangekondigd, maar er is nog niet zo verschrikkelijk veel gebeurd. Dat is jammer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Met die inzet ben ik het eens, ook waar het de SWOV betreft. Wij hebben een brief gekregen over de beschikking die een dag of twee geleden naar de organisaties is gegaan. Ik heb begrepen dat er overleg zou zijn met de organisaties. Zij hebben mij echter gemeld dat dat overleg niet heeft plaatsgevonden. Wat de subsidie-intrekking betreft is het natuurlijk de vraag of dit het moment wel is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar kun je altijd over twisten. Wij hebben in het regeerakkoord een aantal bezuinigingen afgesproken en daar heb ook ik mij aan te houden. Ik heb dus ook de opdracht om te bezuinigen op subsidies. Dat heb ik dus gedaan. Ik vrees dat het daarvoor nooit het moment is. Ik constateer dat mevrouw Van 't Riet daarmee een probleem heeft. Overigens is het niet zo dat er iets niet zou deugen aan de procedure. Men heeft een AWB-procedure gehanteerd. Dat mag. Daarbij is uiteindelijk de vraag aan de orde of er wel of niet een beschikking komt. Er komt dus een beschikking. Ik heb begrepen dat er verwarring was, dat men dacht dat men van de bezuiniging af zou kunnen komen. Maar zo werkt het niet, zo eenvoudig is het nu ook weer niet. Ik ben tot de conclusie gekomen dat men tijdig wist dat het zou gaan gebeuren. Er is veel overleg geweest. En uiteindelijk, aan

het eind van de rit, komt er dan een beschikking.

De heer **Leers** (CDA): Vindt de minister het, los van de procedurele gang van zaken, wel opportuun om nu op deze instanties te korten, terwijl wij moeten vaststellen dat de streefgetallen gierend achteruitlopen? Dan zou je toch juist zeggen: nu is het moment aangebroken om die instellingen te behouden en met kracht aan de verkeersveiligheid te laten werken. Maar in plaats daarvan gaan wij nu korten. Dat kan ik niet met elkaar rijmen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er een relatie zou liggen tussen de subsidie-omvang en de verkeersveiligheid, zou ik het onmiddellijk met u eens zijn. Maar daarmee ben ik het niet eens. Ik ben van mening dat efficiënter behoort te worden gewerkt; dat had mijns inziens al veel eerder moeten gebeuren. Ik vind het echt heel raar dat wij drie organisaties op dit terrein subsidiëren, waarbij wij in feite de overhead subsidiëren. Dat vind ik een veel te grote versnippering. Ik heb ook hardop tegen de organisaties zelf gezegd, dat ik dat niet nodig vind. Ik constateer ook dat al vorig jaar is aangekondigd dat de subsidie zou worden verminderd. Er zijn tal van organisaties waar bezuinigingen moeten plaatsvinden. Maar dat betekent niet automatisch dat het werk niet kan doorgaan. Ik ga er nog steeds van uit dat ook deze organisaties zeer behoorlijke andere inkomsten kunnen verwerven; dat doen zij ook. Het zijn toch verenigingen, of heb ik het mis? Ik zeg niet dat het geld allemaal weg moet, maar ik vind wel dat gekort moet worden en dat men meer op zijn eigen verantwoordelijkheden kan worden gewezen. Ik wil best nog eens verder praten met de organisaties om te bezien of wij volgend jaar iets meer in de projectensfeer kunnen doen, maar dan gaat het bijvoorbeeld over de uitvoering van het Meerjarenplan verkeersveiligheid. Ik moet echter zeggen dat ik het niet met u eens ben over die rechtstreekse relatie tussen subsidie-omvang en verkeersveiligheid.

De heer **Leers** (CDA): Als u dat vindt, kun je überhaupt vragen waarom wij subsidiëren. Als je namelijk doorredeneert, dan zeg je: wij hoeven ze helemaal niet te subsidiëren.

Jorritsma-Lebbink

ren. Maar u subsidieert wel en daarmee geeft u aan dat die organisaties van belang zijn voor de verkeersveiligheid. Dan moet je ze ook in staat stellen om dat belang te dienen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat ze daar nog volledig toe in staat zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is gepoogd om een en ander via outputfinanciering te regelen, maar dat is mislukt. Ik krijg graag van de minister bevestigd dat het belangrijk is om de kwalitatieve activiteiten van deze organisaties in stand te houden en, als het kan, uit te breiden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom heeft u dan niet gekozen voor de weg om eerst met de organisaties gezamenlijk om tafel te gaan zitten? Dan had de vraag aan de orde kunnen komen: zijn wij in staat om gezamenlijk een produkt te produceren, waarbij de drie organisaties een bundeling van krachten tentoonspreiden? Daarna hadden dan de financiële n aan de orde kunnen komen. Maar nu heeft u afzonderlijk met de organisaties overlegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb tot nu toe geconstateerd dat bij de organisaties weinig bereidheid bestaat om tot heel fundamentele samenwerking te komen. Dat spijt mij ook. Op een enkel vlak, bijvoorbeeld bij het uitvoeren van een projectje, werkt men wel samen. Maar op dit ogenblik bestaat ook bij gemeenten en provincies in toenemende mate belangstelling voor de activiteiten op dit terrein, waarbij de organisaties dan heel decentraal moeten werken. Als dan op landelijk niveau nog steeds drie organisaties bezig zijn, vind ik dat een te grote versnippering. Ik vind dat jammer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarin kan ik een heel eind met u meegaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar als die bereidheid er niet is, dan hoeft ik toch niet de inefficiency te blijven subsidiëren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is de organisaties niet op die manier voorgelegd. Er zijn afzonderlijke

gesprekken gevoerd met de drie organisaties, die daarbij natuurlijk hun eigen posities hebben verdedigd. Maar misschien was het toch beter geweest om te bekijken of men gezamenlijk tot een beter beleid had kunnen komen door het zaakje te bundelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil die gesprekken graag voortzetten. Maar desalniettemin ben ik van mening dat ik de korting moet doorvoeren om de doodeenvoudige reden dat ik ook een taakstelling heb in te vullen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Maar het is wat sneu dat de onderhandelingen op deze manier, met een beschikking op één dag voor de begrotingsbehandeling, worden doorkruist. Ik geloof niet dat dit echt handig is tegenover die organisaties.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik kan u melden dat u dat soort beschikkingen de komende jaren elke keer rond de begrotingsbehandeling kunt verwachten. Sinds wij de Algemene wet bestuursrecht hebben, neemt een procedure ongeveer driekwart jaar in beslag, zelfs als je tijdig bent begonnen. Als je een bezuiniging doorvoert, dan kan het niet anders dan dat de beschikking rond deze periode wordt afgegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Laat ik dit constateren: u bent het met mij eens dat de kwaliteit van de activiteiten van de drie organisaties eigenlijk zou moeten worden verbeterd en dat u bereid bent om met die drie organisaties na te gaan of dat ook in de toekomst kan worden gewaarborgd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar daar ben ik het ontzettend mee eens. Ik wil er ook niet te negatief over doen, want ik vind best dat er goed werk gebeurt. Ik vind het heel goed dat de verenigingen zo actief zijn in de regio. Maar ik meen wel dat zij voor een flink deel op dezelfde terreinen aan het werk zijn. Dat is de reden waarom het, wat mij betreft, wel wat meer samen mag gebeuren. Het mag, wat mij betreft, eigenlijk wel helemaal samen. Ik kan ze daar niet toe dwingen, want het zijn verenigingen die uiteindelijk zelf moeten beslissen. Maar dan mag ik mij wel de vraag stellen of ik het

logisch vind om de overhead te blijven subsidiëren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Nog afgezien van de inhoudelijke discussie ± ik heb daar in eerste termijn ook mijn mening over gegeven ± moet ik toch zeggen dat het mij weinig elegant voorkomt dat de minister uitgerekend op de dag waarop de Kamer kamerbreed zegt dat deze bezuinigingen zeer discutabel zijn, de beschikkingen bij de desbetreffende organisatie door de bus laat ploffen. Ik vind dat ook tegenover de Kamer geen goede zaak. Ik hoop dat de minister het ongenoegen daarover kan begrijpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb voor de keuze gestaan om tot veertien dagen na de begrotingsbehandeling te wachten of om het nu te doen. Wetende dat het niet eerder gelukt was, leek het mij beter om het nu te doen. Dat leek mij ook eerlijker, omdat u nu op de hoogte bent. Ik weet namelijk dat u onmiddellijk gebeld wordt. Als ik net gedaan had alsof er niets aan de hand was, had u er misschien niet eens een opmerking over gemaakt. Een aantal organisaties heeft namelijk het misverstand opgevat dat zij geen bezuiniging meer opgelegd zouden krijgen. Daarom leek het mij verstandiger om het gewoon wel aan de organisaties te melden. Nu konden zij zich via het piepsysteem ook nog tot de kamerleden richten. Het was een beetje raar geweest om het een week later te doen. Eerlijk gezegd, vond ik dat nog oneerlijker. Ik spreek er dus mijn excuses voor uit dat het één dezer dagen moest gebeuren. Het is echter niet eerder gelukt vanwege de procedure die gevolgd moest worden. Toen ik evenwel een keuze moest maken tussen twee kwaden, heb ik gekozen voor de oplossing die mijns inziens het minst slecht was.

Voorzitter! De heer Hofstra, de heer Leerkes, de heer Leers en mevrouw Van 't Riet hebben expliciet stilgestaan bij de verkeershandhaving. Zij hebben daarbij gevraagd naar de mogelijkheden voor intensivering. Ik wil hier een paar opmerkingen over maken. Naar aanleiding van de motie die de heer Kamp tijdens het nota-overleg hierover in het voorjaar heeft ingediend, is door de minister van Justitie opdracht verleend voor een onderzoek naar de wijze waarop aan

Jorritsma-Lebbink

de verkeerstaak gestalte wordt gegeven door de politiekorpsen. Ook wordt bekeken hoe op dat terrein de samenwerking tussen bestuur, openbaar ministerie en de politie verloopt. De minister van Justitie heeft de Kamer bij brief van 9 november jl. laten weten, te verwachten dat zij uiterlijk in februari aanstaande de resultaten van dat onderzoek aan de Kamer kan aanbieden. Het lijkt mij niet juist om vooruit te lopen op de bevindingen van dat onderzoek. Naar aanleiding van de motie van de heer Van Heemst zal de minister van Justitie de Tweede Kamer nog dit jaar uitsluitend geven over de mogelijkheden om de maximumstraf voor roekeloos rijgedrag in de bestaande regelgeving aan te scherpen dan wel te verhogen. De heer Hofstra heeft gesuggereerd een verzelfstandigd, geprivatiseerd uitvoeringsorgaan op te richten. Ik heb gehoord dat de VNG daar ook ideeën over heeft. Dat is echter iets waar ik niet in mijn eentje over kan beslissen. Sterker nog, ik ga daar zelfs niet over. Ik zal dit dus graag voorleggen aan mijn collega van Justitie. Het zou overigens aardig geweest zijn, als die vraag tijdens de begrotingsbehandeling ook aan haar gesteld zou zijn. Dan had de Kamer ook een direct antwoord kunnen krijgen.

Ik maak nog een opmerking; ik las die vanmorgen al in de krant, terwijl ik het nog niet gezegd had. Ik hoop dat de politie bij de acties die zij deze week voert, niet zal ophouden met het controleren van bijvoorbeeld het alcoholgebruik en dit ook te bekeuren. Het kan toch niet zo zijn dat die dingen waardoor mensen anderen in gevaar brengen, in feite een week lang toegestaan worden. Ik moet daar niet aan denken. Als dat zo zou zijn, dan zou ik dat heel onverantwoordelijk vinden. Ik hoop dus dat dit niet waar is. Ik vind dat de politie actie mag voeren, maar dan wel graag zodanig dat er geen mensenlevens in gevaar gebracht worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar ben ik het van harte mee eens. Ik heb bedoeld te zeggen dat u in overleg met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken met nieuwe voorstellen moet komen voor de intensivering van het beleid. Ook moet u ervoor zorgen dat de handhaving goed vorm krijgt. U zegt dat er een paar projecten lopen. Mijn

vraag is of u de Kamer hierover voor de zomer kunt rapporteren en of u daarbij wilt betrekken het rapport dat in februari verschijnt, en de maatregelen inzake fiscalisering, telematica en dergelijke. Dan kunnen wij daar een discussie over hebben...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is nog veel beter: het komt gewoon in het vierde MPV. En dat komt in april naar u toe. Daarin zullen wij zeker de elementen die met handhaving te maken hebben, opnemen. Sterker nog, ik ben met mevrouw Sorgdrager al heel druk aan het nadenken over de vraag hoe wij, hoewel wij geen rechtstreekse invloed hebben op het werk dat de korpsen doen, toch fikse stimulansen aan de korpsen kunnen geven om de prioriteit voor handhaving meer op de agenda te krijgen. Ik weet dat een aantal korpsen het echt heel goed doet. Ik noem bijvoorbeeld het verkeerskorps van Amsterdam. Zo mag ik dan ook eens wat aardigs zeggen over Amsterdam, want het gaat daar echt heel goed. Het is fantastisch hoe goed men daar de alcohol onder controle begint te krijgen. En dat is niet eenvoudig in die stad. Ook gaat men daar prima om met de maximumsnelheden. Bij een aantal korpsen is de kennis echter een beetje weggezaakt door de reorganisatie. Wij willen echt proberen om dat gezamenlijk weer te bevorderen. Ik kom er dus nog op terug in de Kamer. Bovendien zal ik er in het vierde MPV nog verslag van doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister van Binnenlandse Zaken wordt er dus nadrukkelijk bij betrokken, ondanks het feit dat deze weinig invloed heeft op de korpsen, hetgeen natuurlijk een manco is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover het de politie betreft heeft het natuurlijk ook te maken met Binnenlandse Zaken, maar het is natuurlijk voor het grootste deel Justitie en VWS die hierin het voortouw hebben.

Voorzitter! Een aantal sprekers hebben mijn aandacht gevraagd voor de welzijnsinstellingen in de binnenvaart. Ook ik deel de zorg van de fracties ten aanzien van de al ten tijde van de begrotingsbehandeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid in 1994 besproken korting op de subsidie van die instellingen. Om die

reden heb ik na overleg met hen en na een analyse van hun takenpakket dan ook besloten de subsidieverlening van mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over te nemen, ondanks het feit dat dit soort subsidies geen kerntaak is van Verkeer en Waterstaat. Dat garandeert de instellingen in ieder geval het voortbestaan, zij het in afgeslankte vorm. Rekening houdend met de gekorte subsidiebedragen, hebben de instellingen inmiddels voor de komende jaren een begroting ingediend. Mocht na beoordeling van de begrotingen van de instellingen blijken, dat aanvullende subsidieering een absolute noodzaak is, dan ben ik bereid naar additionele middelen binnen de begroting te zoeken. Doorslaggevend daarbij is voor mij geweest, de inzet van de instellingen om ook aan de noodzakelijke bezuinigingen mee te werken. Er zaten werkzaamheden tussen die gesubsidieerd werden, waarvan ik vond dat ze niet direct een taak van de overheid waren. Daarnaast zal ik nog overleg moeten voeren met mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid teneinde een oplossing te vinden voor het wachtgeldprobleem. Ook is in het ambtelijk overleg met de instellingen toegezegd dat ik een aanvraag om subsidie op grond van de Welzijnswet ten behoeve van het categoriaal maatschappelijk werk bij mijn ambtgenoot van VWS zal steunen. Een beroep op de betrokken gemeenten ligt als gevolg van de Welzijnswet eveneens in de rede.

De heer **Leers** (CDA): Betekent dit nu dat het bezuinigingsbedrag vooralsnog gehandhaafd wordt en dat de minister eerst gaat praten en dan eventueel in de begroting een post gaat zoeken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inderdaad. Ik zal moeten zoeken naar extra geld als dat nodig mocht blijken te zijn. Wij zijn druk in overleg met de instellingen. Ze moeten afslanken. Ze bevatten elementen die niet door de overheid gefinancierd behoeven te worden. Er zitten ook elementen in die niet thuishoren op het terrein van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Verkeer en Waterstaat, maar op dat van welzijn. Daarvoor kunnen de instellingen dan of bij VWS terecht of bij de gemeenten. Ik ben bereid ze te helpen daarbij de weg te vinden.

Jorritsma-Lebbink

Bovendien moet de wachtgeld-problematiek nog opgelost worden. Ik ga ervan uit dat Sociale Zaken en Werkgelegenheid hierin zijn verantwoordelijkheid zal nemen, want het was ooit een subsidievoorwaarde toen dat ministerie de subsidie nog verleende. Ik verwacht dat wij daar wel uitkomen. Mocht er nog een probleem overblijven, dan zal ik vooral in het kader van de Albeda-afspraken daarvoor een oplossing proberen te vinden.

De heer **Leers** (CDA): Voor dat laatste was ik al bang. Ik stel dus vast dat de minister het principe hanteert van "ja, de bezuinigingen gaan door, mits".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Leers** (CDA): Vervolgens gaat zij zoeken naar een dekking en dan komt zij inderdaad bij Albeda uit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het heeft ook betrekking op de afspraken rond Albeda.

De heer **Leers** (CDA): Vindt u dat dan geen sigaar uit eigen doos?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen.

De heer **Leers** (CDA): Albeda is een tijdelijk...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zit geen vast budget aan vast. Ik zal dan toch ruimte in de begroting moeten vinden.

De heer **Leers** (CDA): Maar de Albeda-afspraken zijn tijdelijk bedoeld. Hoe regelt u het dan structureel voor de betrokken instellingen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u het erg dat ik eerst afspraken maak met die instellingen? Wij hebben het nu over de begroting van volgend jaar. Ik ben heus niet van plan om er het jaar daarop mee op te houden.

De heer **Leers** (CDA): Mogen wij straks eerst een besluit nemen over deze begroting? Ik weet nu niet waar ik mee instem. U handhaaft de bezuiniging vooralsnog. Welnu, dat is tegen onze gedachte daarover. Wat dat betreft hebben wij een verschil van mening.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als u

nu al precies weet hoeveel geld er meer moet komen, dan moet u nu een amendement indienen. Ik heb u gemeld dat wij in overleg zijn met de organisaties en dat ik graag bereid ben om, als er werkelijk een probleem opduikt, er een oplossing voor te vinden. Er liggen begrotingen, er wordt over gesproken. Als u niet voldoende aan die bereidheid van mij heeft, dan moet u een amendement indienen. De enige vraag die ik daarbij dan wel heb, is of u dan wel nauwkeurig wilt kijken. Ik weet niet of het wel logisch is om elke vraag die gesteld wordt, te beantwoorden met een ja.

De heer **Leers** (CDA): Als de minister goed gekeken had, dan weet zij dat er al een amendement ligt van ons, inclusief dekking.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met excuus, dat heb ik nog niet gekregen.

De heer **Poppe** (SP): Is de minister niet van mening dat met het liberaliseren van de toerbeurt noord-zuid en de evenredige vrachtverdeling, met name voor de kleinere schippers, deze instellingen meer werk krijgen en een belangrijkere rol zullen moeten vervullen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ze krijgen ander werk en voor zover dat gebeurt ± dat heb ik ook aangegeven ± vind ik dat van belang. Ik heb steeds gezegd dat ik graag bereid ben om het over te nemen. Wij zagen dat het fout zou gaan lopen als het bleef zoals het was. Wij hebben het ook overgenomen en wij zijn nu aan het zoeken naar goede oplossingen. Enerzijds zullen zij een deel van hun werkterrein moeten afbouwen, anderzijds zullen zij het andere werk moeten intensiveren. Dat leidt tot een probleem en dat probleem moet opgelost worden. Ik heb al de bereidheid uitgesproken om dat, samen met die instellingen, op te gaan lossen. Er zijn een aantal werkzaamheden waarvan ik niet vind dat de overheid die moet subsidiëren, althans niet via deze pot.

De heer **Poppe** (SP): De bezuinigingen die de minister nu doorvoert, hebben die direct te maken met die zaken waarvan zij zegt dat die niet tot de taak van die welzijnsinstellingen zouden behoren? Of is het meer een generieke bezuiniging?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat ik geen oordeel hoeft te vellen over de taken die welzijnsinstellingen uitvoeren. Ik heb te beoordelen of het subsidiabele taken zijn. Een bingo-avond hoeft ik niet te subsidiëren en evenmin andere welzijnsachtige zaken. Dat vind ik geen taak voor de overheid. Als het al een taak voor de overheid is, valt het onder de Welzijnswet en niet onder hetgeen wij geacht worden te subsidiëren. Wij voeren daar een goed gesprek over en het leidt helemaal niet tot een conflict. Ik hoop dan ook dat de heer Poppe mij het vertrouwen geeft dat ik het tot een goede afronding zal brengen. Ik ben graag bereid om op het moment dat wij tot een afronding komen, de Kamer daarover verslag te doen, zodat zij daar met mij over in discussie kan treden.

De heer **Poppe** (SP): Dat is prettig, maar het is toch belangrijk dat wij weten waar de bezuinigingen die de minister nu invoert of doorvoert, vandaan worden gehaald uit de welzijnsinstellingen. Zij zegt dat het gaat om taken die eigenlijk geen subsidie van de overheid zouden moeten hebben. Kan zij dat wat meer aangeven? Dat lijkt mij nuttig, omdat wij dan kunnen bekijken of de boel niet te ver kapot wordt gemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik neem aan dat de heer Poppe met de welzijnsinstellingen heeft gesproken. Wij zijn bezig met een aantal taken die tot nu toe door SoZaWe werden vergoed, waar subsidie voor werd verleend. Dat betreft zaken, waarbij je bezig bent met het versterken van die mensen zelf en om ze op weg te helpen en niet met de welzijnskant ervan. Dat vind ik ook geen taak voor de rijksoverheid, tenzij voor VWS of voor de gemeenten die daar inmiddels mee te maken hebben. Ik ben graag bereid om ook daar de weg met de organisaties op te gaan en te bekijken of wij iets kunnen regelen. Ik vind dat echter geen taak voor mij.

De heer **Poppe** (SP): Het is toch merkwaardig dat, als de minister een bezuiniging invoert, waarvan de instellingen zeggen dat zij daardoor in de problemen komen, zij daarna gaat praten en de bezuiniging laat liggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit

Jorritsma-Lebbink

gaat mij te ver. Ik had ook niets kunnen doen. Ik had ook kunnen zeggen: dat is niet mijn verantwoordelijkheid, maar die van SoZaWe. Dat doe ik echter niet. Ik ben bereid om, als wij met de binnenvaart in een situatie zitten, waar een aantal problemen opgelost moeten worden, het budget over te nemen van SoZaWe en te zeggen dat wij een goede oplossing zullen zoeken. Wij zijn in druk overleg met de instellingen. De instellingen weten zelf ook heel goed dat er iets moet veranderen. Zij hebben hun begrotingen ingediend en daar zijn wij nu druk mee bezig. Wij hebben een analyse gemaakt van het takenpakket van de instellingen. Wij gaan het dus overnemen. Dat betekent dat ze in elk geval een garantie hebben voor voortzetting, zij het in afgeslankte vorm. Dat is waar. Die begroting is ingediend. Als mocht blijken dat wij nog aanvullende subsidieën moeten verlenen, gaan wij daarnaar zoeken en dan zal ik proberen om dat voor elkaar te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is prachtig, maar de minister geeft toe dat er nieuwe problemen aan zitten te komen, vanwege die liberalisering. Dan eerst afslanken, zonder te weten wat voor problemen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat weten de instellingen al lang. Die begrotingen zijn gebaseerd op de werkzaamheden van de komende jaren. Overigens ben ik ervan overtuigd dat het de komende jaren alleen maar beter zal gaan.

De heer **Poppe** (SP): Die overtuiging heb ik niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik daar niet in geloof, had ik die wet niet ingediend.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het verwondert mij enigszins dat de minister het amendement van collega Leers nog niet kent, want het is al een week geleden verschenen en inmiddels ook al gedrukt. Het amendement is mij sympathiek en het heeft mijns inziens een deugdelijke dekking. Zou de minister eventueel aan het slot van haar eerste termijn, nog een oordeel over dit amendement kunnen geven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik het kan krijgen, doe ik dat heel

graag. Mijn ambtenaren zullen mij zo snel mogelijk een exemplaar laten overhandigen.

Voorzitter! Ik kom nu toe aan mijn laatste blokje waarover ik het een en ander wil zeggen: het water. De heren Van Gijzel, Rosenmaier, Leers, Van Waning en Van den Berg hebben gesproken over een aantal onderwerpen die met het water te maken hebben. Het ging daarbij onder andere over de vervuilde waterbodem, verdroging, diffuse-bronnenonderzoek, natuurontwikkeling, rivierdijkversterking, de herstelmaatregelen en het kustonderhoud.

De heren Van Gijzel en Van den Berg hebben enkele vragen gesteld over de problematiek van de vervuilde waterbodem, een belangrijk probleem in het waterbeheer. Een vervuilde waterbodem kan tot beperking van de vaardiepte aanleiding geven, maar ook wordt de gezondheid van de watersystemen erdoor aangetast. Ons beleid is er allereerst op gericht, te voorkomen dat nieuwe waterbodempluving ontstaat. Behalve in Nederland is bij deze aanpak van de emissies ook internationale samenwerking van groot belang. In dat verband zijn naast activiteiten in het Rijkkader de verdragen met betrekking tot Maas en Schelde van groot belang. Daarnaast is bergingscapaciteit nodig.

Op dit moment werken wij voortvarend aan het tot stand brengen van een depot in het Ketelmeer dat in 1998 klaar is en in het Hollands Diep. Dat is een jaar later klaar. De benodigde gelden zijn ook in de begroting opgenomen. De heer Van Gijzel sprak over twijfel ten aanzien van het depot in het Hollands Diep en over een alternatief in de vorm van het eiland Tien-gemetten. Zoals ik al in recente antwoorden op kamervragen heb aangegeven en tijdens een interruptie zei, kleven er te veel bezwaren aan dat alternatief. Het is de bedoeling om het depot in het Hollands Diep zo spoedig mogelijk gereed te hebben. Een aantal aanvullende vragen die de heer Leers daarover heeft gesteld, zal ik zo spoedig mogelijk schriftelijk beantwoorden.

Naast het bergen van de baggerspecie is mijn beleid erop gericht, betaalbare reinigingstechnieken te ontwikkelen om zo de hoeveelheden te bergen specie te beperken. Op

korte termijn lijkt zandscheiding toepasbaar. Bij de Slufter zal hiermee binnenkort praktijkervaring worden opgedaan. In het programma ontwikkeling saneringsprocessen waterbodems wordt onderzoek gedaan naar verdergaande reinigingstechnieken die op praktisch schaal toepasbaar en betaalbaar zijn. Binnenkort zal ik een interimrapport van die studie aan de Tweede Kamer toesturen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het depot in het Hollands Diep is een van de grote problemen. Ik heb begrepen dat er vertraging dreigt of al opgetreden is. Is dat de minister bekend?

In de tweede plaats is men erg verlegen om een tariefstelling voor die depots. Voor het beleid van de waterschappen de komende tijd is dat een zaak van groot belang. Wanneer kan daarop zicht worden gegeven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan ik op dit moment niet zeggen. Ik zal proberen dat zo snel mogelijk te doen. Naar onze verwachting zal nog steeds het depot in het Hollands Diep een jaar later klaar kunnen zijn dan het depot in het Ketelmeer. Ik geef toe dat dit laat is. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan. Dit soort procedures duren mij allemaal veel te lang. Het is van groot belang dat wij die depots gaan inrichten.

In de vierde nota waterhuishouding waarvan het ontwerp in 1997 naar deze Kamer gestuurd zal worden, zal over verdergaande verwerking besluitvorming plaatsvinden. Kosten en milieurendement spelen daarbij natuurlijk ook een rol. Als richtinggevend geldt thans de inspanningsverplichting van zo'n 20% verwerking van vervuilde en te storten specie in het jaar 2000.

De heer Leers heeft vragen gesteld over een ander probleem, namelijk de verdroging. Hij heeft gevraagd hoe het staat met de provinciale plannen van aanpak. De heer Van den Berg heeft om een toelichting gevraagd op de rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de GBV-regeling. Hij sprak in dit verband bijna over een wens. Vijf provincies beschikken op dit moment in de een of andere vorm over een plan van aanpak. De overige provincies zijn bezig met de voorbereiding van zo'n plan. Soms

Jorritsma-Lebbink

wordt het een zelfstandig plan, soms wordt het een onderdeel van een provinciaal waterhuishoudingsplan. In de eerste helft van 1996 zal er een landelijke evaluatie plaatsvinden van de op dat moment beschikbare plannen van aanpak. Ik zie overigens de resultaten met zeer veel belangstelling tegemoet.

De bestrijding van de verdroging is een beleidsveld dat zich bevindt op het raakvlak van het waterbeleid, het natuurbeleid en het milieubeleid. Daarom is de GBV-regeling vanuit de ministeries van V en W, LNV en VROM gezamenlijk opgezet. Vanuit de begrotingen voor die drie ministeries is tot en met 1998 jaarlijks per ministerie 8 mln. voor de GBV-regeling beschikbaar gesteld. Om te voorkomen dat een waterschap een GBV-subsidie bij drie ministeries zou moeten aanvragen en declareren, hebben wij ervoor gekozen de gelden via één loket in casu de dienst landinrichting en beheer landbouwgronden van het ministerie van LNV beschikbaar te stellen. Vandaar dat het aandeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is overgeheveld naar de begroting voor het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is wel degelijk betrokken bij de uitvoering van de GBV-regeling door middel van een vertegenwoordiging van de regionale directies van Rijkswaterstaat in de zogenaamde regionale GBV-toetsingscommissies die per provincie zijn ingesteld.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd wat ik heb gedaan met de discussie over het mestbeleid. Natuurlijk ben ik samen met mijn collega De Boer zeer nauw betrokken bij het mestbeleid. De eisen die de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater stellen, zijn in belangrijke mate sturend voor de mate waarin de mestgiften moeten worden beperkt, ook met het oog op de inspanningen van de andere bronnen. Ik denk dan speciaal aan industrie- en rioolwaterzuiveringsinrichtingen. Het staat buiten kijf dat het nodige van de landbouw mag en moet worden gevraagd.

Aan de andere kant moet het beleid dat wordt geformuleerd, ook uitvoerbaar en haalbaar zijn. Daar heeft het kabinet ook rekening mee te houden. Eerlijk gezegd, heb ik dan meer belang bij een beleid dat ook werkelijk haalbaar is en doelstellin-

gen binnenhaalt, dan dat men net doet alsof het goed is, waarbij men mooie doelstellingen formuleert maar het beleid verder niet invult. Dat was wel de praktijk tot nu toe.

Meer in het algemeen wil ik de heer Rosenmöller overigens graag verwijzen naar de notitie die ik daarover een dezer dagen naar de Kamer zal zenden. Ik had eigenlijk gehoopt dat die al eerder gereed was geweest. Die notitie is in samenwerking tussen het Rijk, de provincies en de waterschappen tot stand gebracht. In de begeleidende brief wordt aangegeven dat niet mag worden verwacht dat alle problemen in heel korte tijd kunnen worden opgelost.

Dezelfde overwegingen als ik hiervoor heb aangegeven, zullen ook mijn inbreng in de internationale overlegkaders bepalen, hoewel wij voor het grootste deel wel aan de daar vastgestelde normen kunnen voldoen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Wil de minister nu zeggen dat er in het verleden onrealistische doelstellingen zijn geformuleerd en dat dat nu allemaal ineens beter gebeurt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb geconstateerd dat er weliswaar een paar doelstellingen lagen voor het jaar 2000, maar dat het beleid dat daarbij hoorde, nooit geformuleerd was. Toen wij aan de gang moesten met het formuleren van het werkelijke beleid, bleek dat het volstrekt onhaalbare doelstellingen waren, wilden wij ook nog enige leefbaarheid op het platteland handhaven. Dan kom je tot een pakket maatregelen die wel haalbaar zijn. Die zijn heel streng. Wij weten daar op het ogenblik al genoeg over en er zal ook nog de nodige discussie in deze Kamer over volgen. Ik heb dus liever een beleid dat weliswaar de zaak iets vertraagt, maar dat wel tot een verbetering en uiteindelijk ook tot een oplossing leidt, dan mooi geformuleerde doelstellingen waar verder geen beleid achter zit.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Dat is flauwekul, dat is een schijntegenstelling! Als het woord "realisme" wordt toegepast op het beleid, dan is het natuurlijk een uitermate rekbaar begrip. Ik vraag mij af hoe de minister dat internationaal gaat verkopen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat kan ik heel goed!

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat zal ik dan nog moeten zien. Wat dat betreft, zit er natuurlijk een behoorlijke spanning tussen datgene wat de minister aan intentieverklaringen ook in internationaal verband heeft afgegeven, en datgene wat er nu in nationaal verband lijkt te zijn afgesproken, nog los van de discussie met de Kamer. Daar zullen wij dan nader op terugkomen. Ik vind het dus wel een heel gemakkelijke uitvlucht.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, ik vind dat geen gemakkelijke uitvlucht. Met het nu geformuleerde beleid kan ik zeer goed uitleggen dat wij wellicht op een aantal terreinen een, twee of drie jaar later aan een aantal eisen kunnen voldoen. De heer Rosenmöller wijst op evenwichtsbemesting, maar dat is geen internationale afspraak.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Maar de gevolgen die daaruit voortvloeien, hebben natuurlijk wel direct een gevolg voor de internationale afspraken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het gaat om niet zoveel jaren vertraging.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Daarom kan je dus niet zeggen dat het om twee of drie jaar vertraging gaat, maar loop je het risico op een veel forsere vertraging.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk dat ik dat risico niet loop, omdat wij nu een beleid inzetten dat ook werkelijk praktisch en handhaafbaar is. Dat betekent mijns inziens dat de problemen oplosbaar zijn. Ik durf internationaal wel uit te leggen dat wij iets wellicht een paar jaar later halen, maar dan moeten wij het wel kunnen halen. Dat kan niet als wij alleen maar doelstellingen hebben geformuleerd en er geen beleid voor hebben liggen. Dat is de keuze die ik maak.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Kan de minister nog iets zeggen over de financiële dimensie? Ik ben erg benieuwd hoe de minister haar aandeel hierin gaat financieren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Verkeer en Waterstaat zal 70 mln. in

Jorritsma-Lebbink

zeven jaar moeten bijdragen. Ik zie geen andere mogelijkheid dan dat "Verkeer en Waterstaat-breed" op te lossen. Dat komt in de begrotingsvoorbereiding van volgend jaar ongetwijfeld terug.

De heren Van den Berg en Van Waning hebben aandacht gevraagd voor de korting op het onderzoek. De afspraak uit het regeerakkoord inzake het doorvoeren van de geparkeerde korting van zo'n 5 mln. op onderzoek, zou het resterende budget met 25% verlagen. Op dit moment kan ik gewoon nog niet aangeven hoe ik de korting zal moeten verwerken. Dat zal in de begroting voor 1997 aan de orde komen. Het is een geparkeerde korting. Ik kom daar dus bij de begroting voor 1997 op terug. Maar ik zal ook daar weer prioriteiten en posterioriteiten moeten stellen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dat betekent ook dat het dus niet alleen ten laste van deze post zou behoeven te komen. Ik verzoek de minister om het dan ook wat breder te bekijken. Wij zullen moeten bekijken welke onderzoeken strikt noodzakelijk zijn. Dan gaan wij natuurlijk bekijken of op dit terrein nog iets kan gebeuren aan een afslanking van het onderzoek. Als het daar niet haalbaar is ± het is vestzak-broekzak ± zal het ergens anders vandaan moeten komen. Dat heb je als je afspraken maakt binnen een uitgavenkader.

De heer **Van Waning** (D66): Ook ik ben blij met deze toezegging, want het belang van onderzoek is evident, zeker gelet op alle wateroverlast die wij hebben gehad, datgene wat daarbij is gebleken en datgene wat allemaal onderzocht moet worden, ook bij waterbeheer. Ik heb gevraagd of wij meer informatie kunnen krijgen over de bijzonder interessante land-water-milieu-impulsstudie. Het staat in de schriftelijke beantwoording, maar is het mogelijk om er uitgebreidere informatie over te krijgen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat mij betreft, kunt u die krijgen. Ik zal opzoeken wat wij u kunnen verschaffen.

De heer **Van Waning** (D66): Dank u wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is natuurlijk een lastig dilemma. Ik vind

onderzoek heel belangrijk; overigens niet alleen op dit terrein. Ik heb op allerlei posten van onderzoek toch nog bezuinigingen moeten aanbrengen, terwijl het, als je bijvoorbeeld naar de verkeers- en vervoersproblematiek kijkt, geweldig belangrijk is dat wij daar het onderzoek eerder intensiveren dan extensiveren. Wat mij betreft, zijn de grenzen van korten op onderzoek zo langzamerhand echt wel bereikt; je zult keuzen moeten gaan maken. Ik moet dus gewoon straks gaan kijken hoe ik het het beste kan oplossen.

De heer **Van Waning** (D66): Vooral ook in het kader van de bovenstroomse-riviergebiedbenadering die er nu komt ± dat is ook internationaal ± en de eventuele samenhang met klimaatveranderingen. Dat vergt allemaal meer onderzoek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk, maar anderzijds moet ik constateren dat wij met elkaar in het regeerakkoord hebben afgesproken dat wij op onderzoek zouden korten. Dat is ook een afspraak en die zal ik moeten invullen.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd naar de mogelijkheden van delfstoffenwinning in combinatie met natuurontwikkeling als alternatief voor de dijkversterking en de heer Leers heeft specifiek ten aanzien van de Grensmaas vragen gesteld, onder andere over de vervuilde waterbodembodem. De hoge waterstanden van eind 1993 en 1995 hebben ons tot het besef gebracht dat de bescherming tegen hoog water echt niet alleen gevonden moet worden in verdergaande dijkversterking. Hoogwaterbescherming is meer dan waterkeren. Het omvat ook het verlagen van de hoogwaterstanden. Dat kan op een groot aantal manieren bereikt worden, bijvoorbeeld door de sponswerking van het stroomgebied van onze rivieren te vergroten. In internationaal kader wordt hier op het ogenblik aan gewerkt. De hoogwaterstanden kunnen ook verlaagd worden door verdieping of verbreding van de rivieren. De commissie-Boertien heeft dat bijvoorbeeld voorgesteld voor de Maas in Limburg. Het spreekt vanzelf dat met name een verbreding van de rivier of een verlaging van de uiterwaard kan worden gekoppeld aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning.

Ten aanzien van de Grensmaas, waar de heer Leers naar heeft gevraagd, wordt op dit moment de MER-procedure doorlopen. Het project bevindt zich in het stadium van het opstellen van het MER. Voor de zandmaas en de Maasroute wordt de Tracéwet-MER-procedure gevolgd en die bevindt zich in het stadium van het opstellen van de richtlijnen. Er is op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat de planning zoals gepresenteerd in het deltaplan niet wordt gehaald. Vervuilde grond in de categorieën 2 en 3 kan volgens het beleid in de evaluatienota water onder bepaalde voorwaarden worden verwerkt. Niet-buikbare specieklassen 4 moet in tijdelijke depots worden geborgen.

De heer Van Waning heeft gevraagd naar de financiering van de Grens- en de zandmaas. In de recente voortgangsrapportage van het Deltaplan grote rivieren wordt er thans van uitgegaan dat de beide projecten mogelijk niet geheel kostenneutraal kunnen worden uitgevoerd, omdat bijvoorbeeld rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van verontreinigde grond. De bedoeling is echter om de kosten zoveel mogelijk in evenwicht te laten zijn met de grind- en zandopbrengsten. In overleg met Limburg wordt nu nagegaan hoe dat het beste kan worden gerealiseerd.

De heer Van Waning heeft ook gevraagd naar de internationale hoogwaterproblematiek. Hij vroeg wanneer de Kamer de resultaten van de afspraken van Arles, de IRC en de Schelde- en de Maascommissie kan verwachten en of er één geïntegreerde rapportage komt of afzonderlijke rapportages. Nog tijdens het hoogwater is inderdaad de verklaring van Arles aangenomen. Daarin wordt aangedrongen op een internationale aanpak van het hoogwater. Als specifiek aandachtspunt daarbij is ook de ruimtelijke ordening genoemd, waaronder het bouwen in de uiterwaard. Op basis van die verklaring van Arles is ook in de Internationale Rijncommissie een hoogwatergroep aan het werk gegaan, met als opdracht het opstellen van een actieprogramma om de effecten van hoogwater en de daaruit resulterende schade zo beheersbaar mogelijk te maken. De eerste rapportage van die groep is in december aanstaande gereed. Ik zal de Kamer daar rond de jaarwisseling van op de hoogte stellen. De

Jorritsma-Lebbink

werkzaamheden van deze IRC-groep zijn in 1997 afgerond. Het overleg in de Schelde- en Maascommissie is pas heel recent gestart en van Nederlandse zijde wordt er sterk op aangedrongen om de hoogwaterproblematiek in de Internationale Maascommissie zo spoedig mogelijk aan te pakken. Er is nog niet met zekerheid te zeggen op welke termijn daar de eerste resultaten beschikbaar zullen zijn.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de mogelijkheden om de vertraging bij het herstel van watersystemen in te lopen en naar de mogelijkheden om "Natuur aan het werk" te koppelen aan de dijkversterkingen. De heer Van Waning heeft naar de planning voor "Natuur aan het werk" gevraagd. Sinds het artikel herstel watersystemen in 1991 voor het eerst in de begroting opgenomen werd, is het budget elk jaar nog toegenomen. Door de jaren heen is de besteding weliswaar iets achtergebleven bij het beschikbare budget, maar de toename van de besteding was wel steeds gelijk aan de toename van het budget. Voor de komende jaren stabiliseert het budget zich op het huidige niveau en de verwachting is daarom, dat er ook van volledige uitputting sprake kan zijn. De achterstand wordt daarmee weliswaar niet ingelopen, maar groeit ook niet meer. Met behulp van gelden uit cluster 3 kan die achterstand zelfs nog iets worden verkleind.

De voor "Natuur aan het werk" beschikbare gelden worden voorshands ingezet op de natuurontwikkeling in de uiterwaarden door aankoop van gronden. Er komen dan weer delfstoffen beschikbaar, die bij de dijkversterkingen gebruikt kunnen worden. De nu beschikbare budgetten zijn voldoende om een heel groot deel van de herinrichtingsdoelstelling van 5000 ha in het jaar 2000 gerealiseerd te hebben. Een koppeling van beide projecten op deze manier is dus ook mogelijk. Hiermee ontstaat meer draagvlak en kan werk met werk worden gemaakt. In het rapport "Natuur aan het werk" worden ook nog veel andere projecten genoemd, zoals oeverprojecten in het IJsselmeergebied en een aantal in het Zuidhollandse en het Zeeuwse gebied, die door de nu gestelde prioriteit voorlopig niet aan bod kunnen komen. Die projecten zullen

dus vanaf het jaar 2000 aan de beurt komen.

De heren Leers, Van Gijzel en Van den Berg hebben gevraagd naar de stand van zaken bij de kustsuppleties. In 1990 hebben wij, zoals bekend, gekozen voor het dynamisch handhaven van de kustlijn. Dat is vastgelegd in de nota Kustverdediging na 1990, een beleidskeuze voor de kustlijninzorg. Het voor de kustlijnhandhaving benodigde budget van zo'n 60 mln. per jaar wordt voor het overgrote deel besteed aan zandsuppleties. In de thans in voorbereiding zijnde Kustnota 1995 wordt de keuze voor dynamisch handhaven geëvalueerd. Naar verwachting zal die nota na de jaarwisseling gereed zijn en ik wil over mijn conclusies met betrekking tot de evaluatie van het kustbeleid vervolgens graag met de Tweede Kamer in discussie treden. Zo nodig zullen financiële aanpassingen dan betrokken worden bij de voorbereiding van de begroting 1997.

Een aantal leden heeft gesproken over de vierde nota waterhuishouding. Op dit moment is het te vroeg om aan te geven wat de hoofdlijnen van de nota zullen zijn. Het zou ook niet goed zijn om dat nu te proberen, gezien het hele, open planproces dat wordt gevolgd. Het is overigens niet de bedoeling tot een volledig nieuw beleid te komen, maar om te zoeken naar die punten waarop het huidige beleid kan worden verbeterd om de eerder geformuleerde beleidsdoelstelling op efficiënte en effectieve wijze te kunnen realiseren. De Kamer kent de notitie Ruimte voor water, die onlangs is verschenen; die vormt een eerste aanzet tot discussie.

Ik heb inmiddels het amendement gekregen. De Kamer kan het aannemen en kan dat ook laten. Ik denk dat ik in het overleg met de schippersorganisaties het geld in diezelfde post zou moeten vinden. Ik vind overigens wel dat er een gesprek met de organisaties moet worden gevoerd over de vragen of het noodzakelijk is en of het dat bedrag hoort te zijn. Ik vind niet dat wij een blanco cheque kunnen uitschrijven. Wij moeten hen subsidiëren voor het werk dat werkelijk noodzakelijk is. Wij zijn in gesprek en ik ben er niet van overtuigd dat dit het bedrag moet zijn. Ik heb dus geen behoefte aan het amendement, want ik heb al gezegd dat ik bereid ben om met hen

te praten en eventuele financiële problemen op te lossen. In het amendement wordt bovendien aangegeven hoe groot het bedrag mag zijn; het kon wel eens blijken dat dit meteen als minimum gaat gelden. Ik vraag mij af of dat nodig is.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het gaat mij erom, de organisaties helderheid te bieden over hetgeen waarop zij komend jaar kunnen rekenen. Dat weten zij nu niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd dat ik een oplossing voor de financiële problemen zal zoeken. De organisaties moeten krijgen wat zij nodig hebben, maar ook niet meer. De gesprekken zijn aan de gang en ik ben bereid om een oplossing te zoeken. Ik ben ook nog bereid om aan de Kamer daarover te rapporteren. Voor het overige moet de Kamer het zelf maar weten.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.18 uur tot 13.05 uur geschorst.

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, dinsdag 21 november te stemmen over de moties, voorgesteld tijdens het nota-overleg van 6 november jl. over het structuurschema Oppervlakte-delfstoffen, te weten:

- de motie-Huys c.s. over een algemene richtlijn inzake veiligheidsanalyse (23625, nr. 8);
- de motie-Esselink over de kosten van de inrichting van winningslocaties (23625, nr. 9);
- de motie-Esselink over de compensatie van verloren natuur- en landschapswaarden (23625, nr. 10);
- de motie-H.G.J. Kamp c.s. over het inzetten van secundaire grondstoffen