

Voorzitter

door het Rijk en provincies (23625, nr. 11);
- de motie-H.G.J. Kamp c.s. over het ook door gemeenten en waterschappen inzetten van secundaire grondstoffen (23625, nr. 12);
- de motie-Van Waning/Huys over het zuinig gebruiken van primaire grondstoffen (23625, nr. 13);
- de motie-M.B. Vos over een herziening van bestuurlijke afspraken (23625, nr. 14);
- de motie-M.B. Vos over het Plateau van Margraten (23625, nr. 15).

Ik stel voor, dinsdag 21 november bij het begin van de vergadering te behandelen:

- de brief van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van de algemene commissie voor de Rijksuitgaven, houdende het voorstel een tijdelijke commissie in te stellen (24339, nr. 4).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor 5, 6, en 7 december:
- het wetsvoorstel Regels betreffende de financiële verstrekkingen ten laste van de begroting van het Ministerie van Financiën (Kaderwet financiële verstrekkingen Financiën) (24176);
- het voorstel van rijkswet Wijziging van de Rijkswet op het Nederlander-schap (23594, R1496) (voortzetting).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Heijden.

De heer **Van der Heijden** (CDA): Voorzitter! In mijn zeer belangrijke functie van waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport verzoek ik u, het debat over de AOW-gerechtigden en de Ziekenfondswet, het onderwerp waarmee de naam van de heer Van Otterloo onverbrekelijk verbonden is, uit te stellen. Er zijn gisteravond laat nog nieuwe berekeningen naar voren gekomen die toch weer intern beraad vragen. Ik heb begrepen dat ten minste vier fracties dringend vragen, vanavond niet nog te behoeven aantreden. De commissie heeft zich inmiddels tot tolk van deze vier fracties gemaakt. Ik hoop dat u dit verzoek zult inwilligen. Als het debat volgende week kan worden gehouden, graag.

De **voorzitter**: Als niemand hierover nog het woord verlangt, stel ik vast dat deze wetsvoorstellen niet gereed zijn voor behandeling en stel ik voor, conform het verzoek te besluiten. Ik maak er wel een kanttekening bij. In de afgelopen twee dagen is mij zo ongeveer om het uur door bepaalde commissies gevraagd, punten van de agenda af te voeren om ruimte te maken voor de behandeling van andere onderwerpen, terwijl die vervolgens weer werden afgevoerd. Dat is een manier van werken waarmee de Kamer onmogelijk op 1 december klaar kan krijgen wat zij zelf graag voltooid zou zien. Ik teken hierbij aan dat uitstel van een debat betekent dat er volgende week niet een keer tot half één, maar tot een aanzienlijk later tijdstip zal moeten worden doorvergaderd. De Kamer weet dat het mij niet uitmaakt, maar ik wijs er nu alvast op, opdat ik volgende week op dit punt geen klachten krijg. En ik stel de Kamer tevens voor, nu niets meer van de agenda af te voeren en die gewoon af te werken, opdat wij de zaken die wij ons hadden voorgenomen vóór 1 december af te ronden, ook kunnen afronden.

Aldus wordt besloten.

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).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Wie stilstaat, komt niet vooruit. Deze woorden, eergisteren uitgesproken door de heer Hofstra, zijn ook vandaag nog actueel. Ze gaan niet alleen op voor de vele tienduizenden Nederlanders die vandaag opnieuw in ellenlange files hebben gestaan, maar ook voor de Kamer. Er is in de afgelopen dagen veel over het fileprobleem gezegd, maar er is helaas nauwelijks vooruitgang geboekt. Veel hoop op een concrete vermindering van het fileprobleem is er niet, terwijl de kritiek vanuit de Kamer en vooral vanuit de samenleving niet mals was.

De minister staat voor een onmogelijke opgave. Een oplossing op korte termijn is niet realistisch en op langere termijn bestaan er te grote verschillen van inzicht binnen de coalitie. De PvdA wil zo snel mogelijk een prijsbeleid, de VVD wil dat niet. De VVD wil zo snel mogelijk infrastructuuruitbreidingen, maar dat wil de PvdA weer niet. Met andere woorden: de minister krijgt nauwelijks de ruimte, heeft nauwelijks een kompas waarop zij kan varen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mag ik de heer Leers vragen waarop hij deze beoordeling baseert?

De heer **Leers** (CDA): Dat is helder geworden in eerste termijn. De heer Hofstra geeft naar mijn smaak terecht aan dat het tijd wordt om te denken aan de broodnodige uitbreiding van de infrastructuur. U neemt daar steeds afstand van.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien kan ik dat iets toespitsen. U zegt dat de PvdA een prijsbeleid wil en de VVD niet. Dan heb u misschien het regeerakkoord of het SVV niet gelezen ± daar staat namelijk iets in over het prijsbeleid ± maar ook niet gehoord wat de heer Hofstra heeft gezegd. De heer Hofstra zei namelijk in eerste termijn dat het prijsbeleid wat hem betrof volop aan de orde is. Voor de uitbreiding van de infrastructuur geldt precies hetzelfde. Wij hebben een heel programma voor de uitbreiding van de infrastructuur. Daar werken wij voortvarend aan, maar niet voortvarend genoeg. Ook mijn fractie heeft gezegd dat er meer geld moet komen.

Leers

De heer **Leers** (CDA): Dat klinkt allemaal heel mooi en het lijkt alsof men het roerend met elkaar eens is, maar ik heb het begrotingsverslag van het afgelopen jaar er nog eens op nageslagen. Daaruit blijkt dat er grote verschillen van inzicht zijn over bijvoorbeeld het tempo waarin en de wijze waarop de infrastructuur moet worden uitgebreid. U kunt dit wel allemaal onder de mantel der liefde bedekken, maar ik stel vast dat er grote verschillen zijn. Waar het om gaat, is wat u daar concreet aan wilt doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U wordt ervoor betaald om de verschillen binnen de coalitie bloot te leggen. Daar is op zichzelf niets op tegen, maar kunt u aangeven waar de verschillen precies zitten? U gaf net twee voorbeelden, maar ik heb al aangegeven dat die niet juist waren.

De heer **Leers** (CDA): Ik dacht dat ik helder was. Ik heb twee voorbeelden genoemd en ik heb erop gewezen dat u zo snel mogelijk een prijsbeleid wilt. Dat wil de heer Hofstra niet. Er wordt een onderzoek ingesteld en dat wilt u het liefst vandaag nog hebben. De heer Hofstra is gekomen met concrete voorstellen voor de infrastructuur, maar die wilt u niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er zijn concrete voorstellen in het kader van het SVV. Die voorstellen worden door de minister en de VVD-fractie ondersteund. Over het prijsbeleid hebben wij afspraken in het regeerakkoord gemaakt en die worden door beide fracties ondersteund. De heer Hofstra heeft daar zelfs over gezegd dat alles op alles moet worden gezet om te bekijken of wij met het prijsmechanisme nog verder kunnen gaan. U probeert het dus wel en het is een leuke poging, maar die is helaas niet geslaagd.

De heer **Leers** (CDA): En hoe zit het met de infrastructuur?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarvan zei ik dat ook wij vinden dat er meer geld moet komen en dat er met urgentie gewerkt moet worden aan de uitvoering van het infrastructuurprogramma, zowel bij de wegen als bij het openbaar vervoer. Daarvoor ligt de grondslag in het SVV en het MIT en als het sneller kan, is dat wat ons betreft prima.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal u dadelijk een concreet voorstel doen op dit punt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De coalitie bestaat uit drie partijen. U was dit misschien vergeten en daarom breng ik het u even in herinnering.

U zegt dat de ideeën over het prijsbeleid en de infrastructuur uit elkaar lopen in de coalitie. Nu is er een accentverschil; in die zin hebt u een punt. Zowel de PvdA als D66 vindt prijsbeleid prima en de minister steunt die lijn. Het gaat echter veel te langzaam; dit geldt zowel voor de accijnzen als voor het rekeningrijden. In verband met de infrastructuur zijn de PvdA en D66 het erover eens dat wegen zo beperkt mogelijk moeten worden aangelegd, maar dat wel het SVV, dus wat wij afgesproken hebben, moet worden uitgevoerd. Daarover bestaat inderdaad verschil van mening. Wat is uw lijn hierin?

De heer **Leers** (CDA): Het is goed dat u dit eens tegen de heer Van Gijzel zegt, want dan hoort hij het ook eens van een ander. Ik heb niets anders gedaan dan dit verschil hier bloot te leggen en te zeggen dat dit het voor de minister bijzonder moeilijk maakt. U weet net zo goed als ik dat in een beleid puur gericht op filebestrijding, niet één accent, maar verschillende accenten gelegd moeten worden. Als u het gezamenlijk niet over die accenten eens bent, kan de minister niets.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben er blij om dat u zoveel hart voor de minister hebt. Het is misschien uw rol om dat te hebben, maar het lijkt mij niet dat de discussie op dit moment daarover gaat. Wij hebben hier een dualistisch systeem. De regering maakt beleid en wij controleren dat als Kamer. Als Kamer hebben wij een onafhankelijke rol. Er kunnen ook andere meerderheden ontstaan. Ik ben blij met de nieuwe politieke cultuur waarin dit inderdaad kan. Daarom is het interessant om te horen wat u wilt.

De heer **Leers** (CDA): Wat wij willen, heb ik hier de afgelopen dagen uiteengezet. Ik wil het met alle plezier herhalen, maar ik neem aan dat ik hiervoor niet de ruimte krijg van de voorzitter. Het staat in ons concrete plan. Het is prachtig dat u

mij uitnodigt, maar ik zou zeggen: lees het plan op dit punt.

Voorzitter! Mag ik u er misschien op wijzen dat de interrupties enorm moeilijk zijn te verstaan. Ik kan bijna niet goed horen wat er gezegd wordt en dat leidt sterk af. Misschien kan er iets aan gedaan worden, want het galmt nogal.

De **voorzitter**: Er wordt in de afgelopen dagen gewerkt aan de geluidsinstallatie. Meer kan ik u niet zeggen.

De heer **Leers** (CDA): Mijn conclusie is, dat de minister nauwelijks ruimte krijgt. Voor ons is dat een zorg. Tegen mevrouw Van 't Riet wil ik nog zeggen, dat ik de minister inderdaad heel hoog heb zitten, maar de fileproblematiek gaat mij zeer aan het hart. Daarom zoek ik naar consensus op dit punt. Mevrouw Van 't Riet komt nu niet verder dan het vragen om een masterplan en een toekomstvisie, maar wij hebben een concreet plan neergelegd. Wij hebben geprobeerd de impasse te doorbreken door met een totaalpakket te komen. Wij stellen met tevredenheid vast dat zowel door de minister als door de fractie van de VVD dit plan wordt ondersteund. Men is het met de bedoeling van dit plan eens. Natuurlijk kun je van mening verschillen over de uitwerking maar ik ben blij met die ondersteuning. Ik wil dan ook nadrukkelijk de PvdA en D66 oproepen om met ons te overleggen zodat we tot een oplossing kunnen komen. Dat zou heel belangrijk zijn als signaal naar de samenleving wanneer men ziet dat het fileprobleem in deze Kamer wel degelijk heel serieus wordt genomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil de heer Leers de volgende vraag stellen. Waaruit zou blijken dat de minister het eens is met het plan van de heer Leers uit de nota "Van 2 x 2 naar 2 x 3"?

De heer **Leers** (CDA): Zij heeft in haar eerste termijn in ieder geval aangegeven dat zij het eens is met het grote probleem dat geschetst wordt door de fractie van het CDA, dat na het jaar 2000 de investeringsimpuls afloopt. Zij is het ermee eens dat die impuls niet mag wegzakken en zij heeft erbij gezegd dat men van mening kan verschillen over twee maal drie generiek, maar dat zij eerst

Leers

wil werken aan het oplossen van knelpunten. Zo heb ik haar verstaan. Als het anders is, moet zij dat straks maar zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb u eergisteren voorgehouden dat uw plan meer asfalt zou betekenen. Ik heb van de minister nu geen concrete toezegging gehoord op uw plannen voor meer asfalt, dan wel voor het naar voren halen van de financiering en daarmee het naar voren halen van delen infrastructuur. Of er is geen verschil van mening tussen u en de minister en dan bent u het dus met de minister eens of u heeft een alternatief ingediend. Maar ik heb uit de reactie van de minister niet kunnen horen dat zij het met uw alternatief eens is.

De heer **Leers** (CDA): Maar uw stelling over meer asfalt is onjuist. Ik heb in eerste instantie al geprobeerd duidelijk te maken dat er geen meter meer asfalt bijkomt dan er al in het MIT staat. Het enige dat wij willen is een versnelling van de projecten in het MIT. Daar is geld voor nodig. Wil je dat geld halen, dan moet je iets doen aan het FES. Dat hebben wij in ons plan voorgelegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar is de minister het dus niet mee eens.

De heer **Leers** (CDA): Daar is ze het wel mee eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan ben ik buitengewoon benieuwd of datgene wat u wilt aanwenden om de investeringen naar voren te halen, volledig door de minister gedekt wordt. Ik heb in dat geval nog wel behoefte aan volstrekte duidelijkheid van het kabinet op dat punt.

De heer **Leers** (CDA): Dat is goed. Ik ben heel benieuwd wat de minister daar straks over zegt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het verlengde hiervan, wil ik de heer Leers nog een vragen stellen. Hij heeft in de afgelopen dagen nogal goedvol betoogd, dat er extra middelen naar de achterlandverbindingen moeten. Ik deel die opvatting. In het SVV hebben wij afgesproken dat de achterlandverbindingen de eerste prioriteit heeft. Misschien kan hij in dat kader nog eens de opvatting van de fractie

van het CDA aangeven over de aanleg van de A73 en de A50? Dat zijn geen achterlandverbindingen. Wij hebben er destijds op gewezen dat het een ernstige vertragung zou betekenen voor de achterlandverbindingen. Minister Maij heeft destijds laten zien welke vertragen dat precies zouden zijn. Die achterlandverbindingen en hoofdtransportas stonden op een A4'tje. Desalniettemin zei de heer Leers toen, dat de A73 er toch moest komen. Het gevolg daarvan is, dat er meer dan 2 mld. aan die wegen uitgegeven wordt, die niet meer beschikbaar zijn voor de achterlandverbindingen. Hoe verhoudt de keuze die hij toen gemaakt heeft voor minder prioritaire wegen, ook op basis van het SVV, zich met de krokodilletranen die hij nu huult over het uitblijven van de investeringen op de achterlandverbindingen? Hij heeft de prioriteiten, met een meerderheid van de Kamer, immers zelf verschoven?

De heer **Leers** (CDA): Toch heeft de heer Van Gijssel het plan van het CDA kennelijk niet gelezen. Als hij dat wel gedaan had, had hij kunnen zien dat wij onderscheid maken tussen de problematiek binnen de steden, de problematiek van de steden naar het achterland en voorts de problematiek van de ontwikkeling van de vervoerscorridors, namelijk het achterland eromheen. Als je naar het MIT kijkt, tabel 7.3.1, dan staan daar ook projecten in die geen achterlandverbindingen zijn maar die wel van groot belang zijn, waarvoor een tracébesluit is genomen. Die heb ik er uitdrukkelijk bij genoemd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waar het mij om gaat, is dat u hier toch een, in mijn ogen, beetje goedkoop nummer probeert te maken door te zeggen dat er de komende jaren veel meer gedaan moet worden aan de achterlandverbindingen, omdat Nederland vastloopt. Dat ben ik overigens met u eens. Maar uw houding van nu staat wel in schril contrast met hetgeen u de afgelopen jaren gedaan heeft. U wilt nu precies in die uitvoeringsperiode die u nu voorstelt meer dan 2 mld. verschuiven van de prioritaire lijst achterlandverbindingen in het SVV, terwijl het net voor de verkiezingen van de Tweede Kamer naar achterlandverbindingen moest.

De heer **Leers** (CDA): Het is mij niet helemaal helder. Maar misschien is het de heer Van Gijssel ontgaan dat het CDA voorstelt additionele middelen ter beschikking te stellen, dus bovenop de middelen die er al liggen. Er is dus geen sprake van een verschuiving. Het voorstel van het CDA richt zich erop om naast die achterbanverbindingen die u noemt en die ik ook van belang vind, waaraan u overigens zelf ook een bijdrage heeft geleverd door ervoor te zijn, meer geld...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, ik was niet voor de A73.

De heer **Leers** (CDA): U niet, maar uw partij wel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, mijn partij ook niet. Nadat hier in de Kamer het besluit over de A73 genomen was, welk besluit gesteund werd door de fracties van VVD en CDA, heb ik aan minister Maij gevraagd hoe ze de met dit besluit samenhangende kosten dacht te dekken. Daar kwam een hele lijst uit. En toen dat besluit genomen was, hebben wij gekozen tussen oost of west. Mijn fractie was toen voor de westvariant, uw fractie voor de oostvariant.

De heer **Leers** (CDA): Dat is een uitwerking.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, precies. Dat laat dus onverlet dat u ervoor gezorgd hebt dat in de afgelopen jaren voor meer dan 2 mld. verschoven is van de prioritaire lijst van het SVV naar minder prioritaire wegen. Dan vind ik het gemakkelijk als u hier nu sier probeert te maken met een verhaal dat het in Nederland vast loopt, terwijl u daar zelf hoofdschuldige aan geweest bent, doordat u met de investeringen hebt geschoven.

De heer **Leers** (CDA): Nogmaals, ik vind dit een onbegrijpelijk verhaal. U bent zelf akkoord gegaan. En of u nu kiest voor een weg aan de linkerkant of aan de rechterkant van de Maas, vind ik allemaal relatief. U hebt ingestemd met dat project, net zoals wij. Want wij vinden dat van groot belang, ook voor Limburg. Daarom hebben wij ermee ingestemd.

Dat neemt niet weg dat daarnaast nog een aantal andere projecten in het MIT staan die naar ons oordeel

Leers

moeten worden versneld. Als u het daarmee eens bent, zou ik dat graag horen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben gestemd tegen de motie van het CDA om de A73 aan te leggen. Hetzelfde geldt voor de A50. Maar toen dat besluit eenmaal was genomen, moest er een keuze gemaakt worden voor aanleg op de oostelijke, dan wel de westelijke oever. Aan de discussie daarover hebben wij volop meegedaan. Toen hebben wij voor west gekozen, maar uiteindelijk is er oost uitgekomen.

Waar het mij om gaat, is dat u er met uw collega's van het CDA in geslaagd bent in de afgelopen jaren substantiële bedragen te verschuiven van het hoofdwegennet op de prioritaire onderdelen, de achterlandverbindingen, de hoofdtransportassen naar minder prioritaire wegen. Ik onderken dat u daarin een afweging hebt gemaakt. Maar dan is het nogal gemakkelijk om tegen deze minister en tegen ons te zeggen: "Luister eens, het gaat niet goed in Nederland op de achterlandverbindingen. Er moet meer geld bij". U hebt het eerst ergens anders aan uitgegeven en vervolgens stelt u voor er nog eens wat geld bovenop te leggen. Dan hebt u in het verleden klaarblijkelijk een verkeerde prioriteitenstelling gehad.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Als de heer Van Gijzel en zijn partij de rug niet recht kunnen houden, moeten zij dat ons niet verwijten. Dan hadden zij daar principieel tegen moeten zijn. Dan had hij hier een verhaal gehad.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Misschien mag ik de heer Van Gijzel een vraag stellen. Want hij maakt hier een punt van en dat deed bij ook al bij zijn beschuldiging in de richting van het CDA en de VVD, toen hij beide partijen "filepartijen" noemde. Maar zijn partij had wel vijf jaar regeringsverantwoordelijkheid om dat te veranderen en heeft dat niet gedaan.

De heer Van Gijzel verwijt het CDA dat het die achterlandverbindingen nu wel wil aanleggen. De Partij van de Arbeid heeft daar uiteindelijk ook mee ingestemd. Hij was er toch voor dat de A73 en de A50 werden aangelegd?

Mijnheer Van Gijzel! U moet andere mensen niet van zaken

beschuldigen waaraan uzelf ook uitvoering geeft. Ik vind dat u steeds meer gaat lijken op een muis die brult.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zal dan best zo zijn. Wij waren voor de achterlandverbindingen die in het SVV staan. Uw partij heeft overigens in eerste instantie ook tegen de A73 gestemd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar ik maak daar nu geen punt van.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar vervolgens is door dat kamerbesluit voor 1,3 mld. verschoven in de budgettaire probleemstelling. Daarmee zijn de prioritaire achterlandverbindingen in de knel gekomen. Ik begrijp ook wel dat u nu wilt dat er additioneel geld komt, maar u hebt zelf die verschuiving gemaakt. Wij hebben tegen gestemd. En eenmaal gesteld voor de keuze tussen oost of west, heb ik mij niet in de positie gevoeld om te zeggen dat ik daarover geen oordeel had. Toen heb ik gezegd dan liever west te willen. Dat is klip en klaar geweest. Maar u gaat mij nu niet in de schoenen schuiven dat wij voor de A73 of voor de A50 waren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U geeft ook die 2 mld. uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kan het niet genoeg herhalen: wij waren zowel tegen de motie over de A73 als tegen de A50 en dat was u ook. Maar op een gegeven moment heb je je neer te leggen bij democratische besluitvorming. Of wat wilt u dan? Dat ik zeg dat ik daar niets meer te maken heb? Er is een meerderheidsbesluit genomen van CDA en VVD. Zo simpel is dat. Dat is niet op voorstel van ons gebeurd, dat heeft niet onze steun gehad, daar waren wij tegen. Maar wij worden er wel mee geconfronteerd, net zoals de heer Rosenmüller hier met allerlei dingen wordt geconfronteerd. Daar heb ik geen verantwoordelijkheid voor. Als de heer Leers vervolgens zegt dat er te weinig geld is voor achterlandverbindingen, dan zeg ik: dat heeft u al uitgegeven. Daardoor zitten wij nu in de knel.

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

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Nog

geen twee minuten geleden heb ik uitgesproken dat er grote verschillen in de coalitie bestaan. Ik kan dat herhalen, maar dat lijkt mij niet echt nodig.

Ik wil de heer Van Gijzel nog eens uitnodigen om de zaak samen bij de kop te nemen. Dat zou een goed signaal richting samenleving zijn. Men moet zien dat er wel degelijk iets gebeurt. Niks geen filepartij, mijnheer Van Gijzel. Of bedoelde u te zeggen dat het CDA op dit moment de enige partij is die bereid is haar nek uit te steken? Zo bezien hebt u gelijk. Inderdaad is het CDA dan de filepartij, maar de PvdA is dan de partij van de stilstand. Wij houden ons plan overeind. De praktijk zal uitwijzen dat ons plan realistisch en goed verdedigbaar is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb gezegd dat het CDA een filepartij is en ik hoor dat ook regelmatig van anderen. Iedere keer maakt u een keuze voor minder prioritaire wegen, die op basis van het SVV eigenlijk niet noodzakelijk zijn. Ik heb voor mij zelf op een rijtje gezet op welke punten u in de afgelopen jaren bent afgeweken van het SVV. Ik noem de concurrentieverhouding tussen het openbaar vervoer en de auto. In het SVV staat dat de variabele kosten meegerekend dienen te worden. Vervolgens is de Brinkman-methode geïntroduceerd. Dat betekent dat alleen de fiscale lasten meegerekend worden. Dit is met steun van de VVD gebeurd. Ik noem de tarieven voor het openbaar vervoer. Jaar op jaar hebt u de 6% gesteund. Wij zijn er uiteindelijk met de VVD in geslaagd, het tarievenplan omlaag te krijgen. Daarvoor gaf u geen steun. Ik noem de reguleringsinstrumenten rekeningrijden en tolheffing. U bent altijd tegen geweest. Ik noem het parkeerbeleid. Parkeren op eigen terrein is onderdeel van het SVV. U bent altijd tegen geweest. Ik noem het fietsbeleid. Het is dankzij de heer Lauxtermann dat wij erin geslaagd zijn, de budgetten voor het fietsbeleid de afgelopen jaren overeind te houden.

De heer **Leers** (CDA): Ik weet niet waar de heer Van Gijzel de afgelopen vijf jaar is geweest, maar zijn eigen partij maakte deel uit van de coalitie. Vanuit die coalitie zijn voorstellen naar voren gekomen die wij hebben gesteund. Ook ik heb mijn huiswerk gedaan. Ik heb gekeken naar het SVV

Leers

en naar het plan 1992-1995, waarover de heer Van Gijssel sprak. Daar staan welgeteld 82 maatregelen in, waarvan er 80 door het CDA zijn gesteund. Twee maatregelen willen wij niet: het spitsvignet en het rekeningrijden. De Kamer heeft gemeenschappelijk een andere lijn gekozen. Wij hebben een motie, ingediend door de heer Van Gijssel, gesteund. Hij moet nu dus niet aankomen met verhalen dat het CDA het SVV torpedeert. Dat zijn kletspraatjes. De heer Van Gijssel moet het onderbouwen en niet alleen met grote verhalen komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het zijn geen grote verhalen. Ik geef u net zes, zeven punten waar het heel concreet is. Ik wil zo best even die 82 punten doorlopen. Op fundamentele onderdelen, bijvoorbeeld de concurrentie tussen auto en openbaar vervoer, heeft het CDA een andere insteek gekozen dan het SVV. U zegt: de PvdA heeft deel uitgemaakt van het kabinet. Dat is absoluut waar. Wij hebben dan ook steun verleend aan minister Maij bij het tot stand brengen van het SVV. Wij hebben haar gesteund in haar voorstellen. Wij werden alleen geconfronteerd met een meerderheid in de Kamer, waarbij het CDA wegliep van datgene wat in het SVV staat. De gevolgen daarvan zijn klip en klaar.

De heer **Leers** (CDA): Het CDA loopt niet weg van het SVV. Wij zijn volop bereid, het SVV te ondersteunen op alle punten die ik net heb aangegeven. Ik nodig de heer Van Gijssel uit, maar eens een keer met ons te komen praten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Betekent dat dat u uw voorwaarden bij de introductie van het rekeningrijden van tafel haalt?

De heer **Leers** (CDA): Moet u eens goed luisteren, mijnheer Van Gijssel! Wij hebben met elkaar afgesproken dat er een onderzoek komt. Dat hebt u zelf in een motie verwoord, een motie die medeondertekend is door de heer Reitsma. Zou het niet verstandig zijn, die motie eerst maar eens door de minister te laten uitvoeren?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar is zij mee bezig. In het overleg dat wij er met de minister over gehad

hebben, heeft u gezegd dat het rekeningrijden op zichzelf wel moet. Dat zei u bij het SVV ook. Bij het rekeningrijden van minister Jorritsma heeft u gezegd dat u pas akkoord gaat met het rekeningrijden als er een hoogwaardig alternatief is in het openbaar vervoer. In 2000 zal er geen hoogwaardig alternatief in grootstedelijk verband zijn, zo kan ik u meedelen. U maakt dus de keuze om rekeningrijden niet onmiddellijk na 2000 te introduceren. Of zie ik het verkeerd en legt u die voorwaarde nu terzijde?

De heer **Leers** (CDA): Ik weet niet wat wij hier aan het doen zijn, maar volgens mij praten wij hier onder andere over het openbaar vervoer. In de afgelopen weken is uitvoerig gedebatteerd over de injectie die daarin nodig is. Daarin willen wij zelfs verdergaan dan u, want u komt niet verder dan die 1,6 mld. Wij willen daarvoor 2 mld. uittrekken. Kortom, u komt hier met halve argumenten. Laten wij nu eerst eens afwachten waar de minister mee komt. Dan zult u zien dat het CDA zich houdt aan de afspraken die gemaakt zijn en die ook zijn neergelegd in de motie. Wij zoeken wel degelijk naar een vorm van rekeningrijden, als dat uiteindelijk maar niet neerkomt op het autootje pesten of het stilstaan belasten. Je zult dus mensen een alternatief moeten bieden. Aan dat alternatief zijn wij nu aan het werken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De minister heeft een onderzoek doen houden naar het rekeningrijden. Daaruit blijkt dat daarmee een substantiële vermindering van de automobiliteit kan worden bereikt die de fileproblematiek kan verlichten, ook als er geen nieuwe alternatieven zijn. Die kans grijpt u dus niet. Ik constateer dat u in de afgelopen periode 2 mld. verschoven heeft van niet-prioritaire wegen naar de achterlandverbindingen. Ik constateer dat u vervolgens zegt: er is 5 mld. additioneel nodig voor die achterlandverbindingen. U trekt echter geen cent uit voor het openbaar vervoer, maar u zegt wel: willen wij tot rekeningrijden met teruggave via de motorrijtuigenbelasting komen, dan moet er eerst een hoogwaardig openbaar vervoer zijn. Daarvoor zet u echter geen cent opzij. Dit betekent dat dit vervoer er niet zal zijn en dat u daarmee voor u

zelf de vluchtheuvel bij het rekeningrijden heeft gecreëerd.

De heer **Leers** (CDA): Uw argumentatie is kennelijk niet zo sterk, want u moet telkens weer terugvallen op argumenten die u net ook al noemde en die ik al van tafel heb gehaald. Ik zou zeggen: kom met iets nieuws, dan kunnen wij eens een keer praten.

Voorzitter! Tot slot kom ik in mijn tweede termijn, die kort was...

De **voorzitter**: U heeft nog een minuut.

De heer **Leers** (CDA): Dat kan ik binnen die minuut. Op de eerste plaats dank ik de minister voor de gegeven antwoorden. Dat heeft verhelderend gewerkt. Wij zijn vergeten te vragen naar de gevolgen van het aanbestedingsbeleid bij met name grote projecten voor het midden- en kleinbedrijf. Komt het midden- en kleinbedrijf voldoende aan de bak? Wil de minister daar eens naar kijken?

Het antwoord over de Gemeenschappelijke personeelsdienst wegvervoer (GPDW) vond ik niet overtuigend. Daarom dien ik daarover een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de Stichting gemeenschappelijke personeelsdienst wegvervoer (GPDW) van de minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid heeft gekregen om werknemers uit te zenden met een verklaring van terbeschikkingstelling volgens een door de minister vastgelegd model (art. 26, sub b, Besluit Goederenvervoer over de weg);

constaterende, dat de GPDW hiervoor contracten heeft afgesloten met twee organisaties, te weten Start en Randstad;

constaterende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat van plan is op korte termijn de uitzendmarkt in deze sector geheel te liberaliseren, waarmee zij vooruitloopt op de uitkomsten van de discussie over de nog te verschijnen nota over flexibilisering van de arbeid van de

Leers

minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

van mening, dat de GPDW een onmisbare rol vervult in de arbeidsmarkt voor het goederenvervoer en dat volledige commercialisering van de uitzendfunctie zal leiden tot het einde van de geïntegreerde personeelsvoorziening in het beroepsgoederenvervoer;

verzoekt de minister haar plannen ter zake op te schorten tot na de politieke besluitvorming over de nota flexibilisering van de arbeid,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (24400-XII).

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wens het amendement inzake de schipperswelzijnszorg te handhaven. Wij hechten aan zekerheid voor deze belangrijke voorziening, te meer daar men al bereid is om bij de bezuinigingen tot het uiterste te gaan.

Wij zullen ook amendementen steunen die zullen worden ingediend om organisaties als VVN en de SWOV te ontzien.

Tot slot kom ik op de efficiencykorting OV. De gang van zaken vanmorgen blijft een vaag verhaal. Ik vind dat niet acceptabel. Wij kunnen niet beoordelen welke prioriteiten en posterioriteiten de minister heeft gesteld. Door bij het begrotingsonderzoek een lijst met prioriteiten te noemen en dit bij het begin van het debat nog een keer te doen, heeft de minister ons toch op een verkeerd been gezet. Daarmee suggereerde zij dat er concrete posten aan te wijzen zijn. Wij vinden dat de door de heer Van Gijzel gevraagde helderheid er moet komen. Als de minister dat niet wil, dan moet de Kamer haar daar maar toe dwingen. De heer Van Gijzel zal dadelijk een amendement indienen dat wij mede hebben ondertekend of mede willen steunen. Het is aan de minister om aan te geven waar de dekking gevonden dient te worden. Wij wachten af waar de minister dan mee komt. Wij zullen dat op zijn merites beoordelen.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer

de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn, hoewel ik daarbij wel een kanttekening wil plaatsen. In het interview in de Volkskrant van afgelopen zaterdag zegt de minister: "Met mijn pen onderstreep ik die passages waar een kamerlid emoties in zijn stem legt. Dan wordt het belangrijk gevonden. Soms selecteer je simpelweg door de manier waarop mensen iets zeggen".

Wat mij opviel, was dat er vanochtend zo weinig emotie zat in de stem van de minister toen zij sprak over het mobiliteitsbeleid. Dat gold niet bij het openbaar vervoer, maar wel bij de totale congestie die wij in Nederland hebben. Ik zal er niet van uitgaan dat het niet belangrijk is. Wat wel belangrijk is, is dat de minister aangeeft dat ook zij voluit wil gaan werken aan het oplossen van de problemen in het mobiliteitsbeleid die wij in Nederland kennen.

Ik wil een citaat van de vorige minister in herinnering roepen tijdens de begrotingsbehandeling 1994. Zij beschreef daarbij de omstandigheden waaronder zij het SVV in de vorige periode moest uitvoeren: "In de gevallen waarin ik steun heb moeten ontberen, zullen de problemen op het bordje van het volgende kabinet moeten worden gelegd, want over het algemeen verdwijnen die problemen niet zomaar".

En dat is dus ook gebeurd: deze minister heeft die problemen van de vorige minister gekregen. Ik heb net in een interruptiedebatje met de heer Leers aangegeven dat dit volgens mij een belangrijke oorzaak hiervan is. De minister gaf op niet beter te verwoorden wijze te kennen dat er een kloof zit tussen de woorden, het SVV, en de daden, de steun van de Kamer voor de uitvoering van een belangrijk deel daarvan. Het is die houding in dit huis die ons gebracht heeft tot de situatie waarin wij nu staan. Sinds het verschijnen van het SVV hebben wij er nog nooit zo beroerd voor gestaan. De vraag is zo langzamerhand of wij hier spreken over een politiek dan wel over een intellectueel vraagstuk. Ik geef een voorbeeld. Sinds 1986 is de automobiliteit tot zo'n 140% gestegen. In dezelfde periode zijn de jaarlijkse uitgaven voor de aanleg van rijkswegen gestegen van 643 mln. in 1986 naar 1,3 mld. in 1995. Dat is meer dan het dubbele. Toch

heeft die verdubbeling van de investeringen versus die groei tot 140% van de automobiliteit niet kunnen voorkomen dat de congestie enorm is toegenomen. Het tegendeel is zelfs waar. Tegelijkertijd is de laatste tien jaar nog geen miljard uitgegeven aan voorzieningen voor stads- en streekvervoer. In tien jaar is daar dus nog niet zoveel aan uitgegeven als het bedrag dat wij jaarlijks aan de weginfrastructuur besteden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik vragen dankzij wie dat gebeurd is? Ik herinner mij een motie van de VVD, ingediend bij de behandeling van het SVV. Daarin werd gevraagd om de nadruk te leggen op het stadsgewestelijk openbaar vervoer. U hebt die motie niet gesteund.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In uw motie van toen werd voorgesteld om het geld weg te halen bij de Nederlandse Spoorwegen. Als je het openbaar vervoer wilt stimuleren, dan is dat in wezen een zwaktebod. Wij moeten het niet bij de Nederlandse Spoorwegen weghalen. Wij moeten proberen om additioneel geld te krijgen voor het stads- en streekvervoer. U vraagt wat de oorzaak hiervan is. Ik zie de problemen best. Wij komen namelijk niet tot uitvoering van de projecten. Daardoor is er iedere keer sprake van onderuitputting. Het liefst wil ik additioneel geld, maar volgens u kan dat niet weggezet worden. Daarom hebben wij jaar in jaar uit gevraagd om te bekijken of er iets aan te doen was. Aan minister Maij-Weggen hebben wij al gevraagd om een topberaad tussen gemeentebestuurders, gemeentelijke vervoersbedrijven en de rijksoverheid.

Doorgaan op de huidige weg heeft bewezen geen structurele oplossingen te bieden. Daarom is er ook het structuurschema Verkeer en vervoer. Dit werd breed ondersteund, maar de uitvoering ervan niet. Daardoor zijn de problemen alleen maar groter geworden. Het CDA constateert dat de automobiliteit gewoon door zal groeien en dat de substitutie naar het openbaar vervoer niet tot stand komt. Zijn conclusie is dat het SVV niet werkt en dat er om die reden 5 mld. extra vrijgemaakt moet worden voor meer wegen. Hier geldt Mattheus 9.17: oude wijn in nieuwe zakken. Met die 5 mld. is dan weer een flink deel van de toekomstige

Van Gijssel

investerings gereserveerd. En daarmee zijn de middelen voor hoogwaardige alternatieven weer vergeven. Zonder hoogwaardige alternatieven komt er geen rekeningrijden. Geen rekeningrijden betekent weer een verdere groei van de automobiliteit met als gevolg nog meer files en wegen. Deze eenzijdige aanpak zou toch een antwoord moeten zijn op het mobiliteitsprobleem, maar de oplossing schuift steeds verder weg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vooral in het eerste gedeelte van zijn tweede termijn suggereert de heer Van Gijssel dat er een geweldige verschuiving in de investeringen moet plaatsvinden. Hij zegt dat de investeringen in de weg toegenomen zijn, dat de congestieproblemen en de leefbaarheidsproblemen hierdoor niet zijn opgelost en dat het dus anders moet. Met die richting ben ik het erg eens. Het probleem is dat ik hetgeen de heer Van Gijssel hier verbaal uit, wel zie zitten, maar dat dit niet gepaard gaat met echte wijzigingsvoorstellen. Als het probleem nou zo groot is en als de verschuiving van de investeringen in de richting van het openbaar vervoer zo noodzakelijk en belangrijk is, ook voor de PvdA-fractie, waarom komt er hier dan geen enkel wijzigingsvoorstel?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zou dat graag willen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waarom doet u het dan niet?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat zal ik u vertellen. Ik zou het graag doen. Wij hebben dit al een paar keer overwogen. Bij de behandeling van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport hebben wij hier in het verleden voorstellen voor gedaan. Het gevolg is evenwel dat het geld niet uitgegeven wordt. Het slechtste wat je kunt doen, is geld reserveren en dat vervolgens niet uitgeven. Wat ik wil ± dat is een appel dat ook door u en anderen in de Kamer gedaan is ± is ervoor zorgen dat wij eindelijk eens weg komen van de vraag wie verantwoordelijk is voor het feit dat de projecten niet van de grond komen. De vraag zou moeten zijn: wie wenst de verantwoordelijkheid te nemen? Ik heb het ook zo klip en klaar tegen de minister gezegd. Als anderen die de

verantwoordelijkheid dragen, deze niet nemen om de aanleg van infrastructuur in stad en streek tot stand te brengen, dan is het gezien het algemene mobiliteitsbeleid ook een verantwoordelijkheid van de minister om er zorg voor te dragen dat een en ander wel tot stand komt en om zelf initiatieven te nemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat hier niet primair om de vraag wie de verantwoordelijkheid heeft. Het gaat primair om de vraag in wat voor soort projecten geïnvesteed moet worden en wat er prioriteit heeft. Ik denk dat de PvdA, gezien uw schets van het probleem, niet moet meegaan in die en/en-benadering, maar eens moet kiezen. Als het dan toch allemaal niets oplost, zou u ook wat minder aan de wegen kunnen doen. Het alternatief moet, ook via de investeringsmiddelen, nog nadrukkelijker onder de aandacht gebracht worden bij de minister, de uitvoerders en de samenleving.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb mij gebonden aan het structuurschema Verkeer en vervoer en ik geloof dat dit voor u niet het geval is. Ik heb mij bij dat structuurschema op goede gronden gebonden aan uitbreiding van een selectief aantal wegen. Daar neem ik geen afstand van. Met u samen vind ik het grootste zorgpunt dat wij er niet in slagen om de investeringen in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen. Vandaar vanochtend mijn groot appel om de bezuinigingen in het openbaar vervoer ongedaan te maken. Wanneer de investeringen in het stads- en streekvervoer niet tot stand komen, kom je automatisch op de weg terecht. En dat is wat ik zou willen voorkomen. Mijn verwijzing naar het CDA is, dat het in dit geval de gemakkelijkste weg kiest. Het zegt: pak het geld wat er is via KPN en via Schiphol ± overigens is dat een nogal zwakke dekking ± en stop dat in wegen. Neen, laten wij nu met elkaar proberen om waar het gaat om de verbindende assen, de spoorwegen en de weginfrastructuur te verbeteren en laten wij proberen om waar het gaat om de ontsluitende functie in het grootstedelijke gebied ± volgens mij zit daar het grootste knelpunt ± stappen te zetten naar investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Uw kritiek in de richting van het CDA deel ik. Als u hier een verbaal pleidooi houdt voor het feit dat het op een belangrijk aantal terreinen, ook met betrekking tot de investeringspolitiek, anders zou moeten maar u daartoe geen enkel wijzigingsvoorstel indient, dan bent u vanaf heden medeverantwoordelijk voor het feit dat er niets verandert en dat wij voortgaan op een weg die niet leidt tot de oplossing van vraagstukken ten aanzien van congestie, leefbaarheid, bereikbaarheid, milieu etc. Dan bent u ook volgend jaar weer aanspreekbaar op dat en/en-beleid, terwijl wij volgens mij echt een keer moeten durven kiezen als het budget beperkt is, hetgeen dat vooralsnog blijft.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In de vorige periode hebben wij de investeringsimpuls gehad. Dat was een fors bedrag. Het kabinet had in eerste instantie voorgesteld om een overgroot deel daarvan voor de weginfrastructuur te besteden. Wij hebben door middel van wijzigingsvoorstellen forse verschuivingen aangebracht ten gunste van het openbaar vervoer. Dat geld is dus niet opgemaakt. Als u zich realiseert dat wij voor deze periode van het SVV tot nu toe 4 mld. hebben gereserveerd voor stedelijk en gewestelijk openbaar vervoer en dat er nog niet 1 mld. van op, dan kan ik wel zeggen dat er 3 mld. bij moet, maar dan zou dat een onzinverhaal zijn. Natuurlijk moet het gebeuren, maar de grootste urgentie zit op dit moment in de absorptie. Mijn appel aan de minister is steeds geweest om ervoor te zorgen dat de projecten van de grond komen. Ga eens praten met de gemeentebestuurders en met de vervoersbedrijven. Waarom gebeurt dat dus niet? Ik heb dat niet alleen tegen deze minister gezegd maar ook al tegen de vorige. De impasse blijft in dat opzicht overeind, hetgeen pijnlijk genoeg is. Daarom vraag ik ook op dat punt om reactivering van het SVV en om een plan voor het beleid inzake het grootstedelijk openbaar vervoer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat verhaal begrijp ik best en de gemeentebesturen hebben over het algemeen een heel geheel ander verhaal. Ik zou het nu willen toespitsen naar de kleine bedragen. Een belangrijk onderdeel is de

Van Gijzel

bezuiniging op stads- en streekvervoer. Het gaat dan om het zoeken van 44 mln. om die bezuiniging ongedaan te maken. Waarom stelt u dan niet voor dat bedrag te halen bij de infrastructuur wegen? Waarom brengt u niet een dergelijke op zichzelf minimale verschuiving aan op de begroting die ook een signaal is in de richting die u zou willen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf snap ik dat wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar doe het dan ook een keer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U haalt nu incidentele en structurele bedragen door elkaar. De exploitatie is natuurlijk structureel. Of u wilt het geld eenmalig beschikbaar stellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Neen. Er is een structureel probleem met betrekking tot stads- en streekvervoer, inclusief een bezuiniging die structureel doorwerkt. Als je dat probleem echt wilt oplossen zul je een structurele dekking moeten vinden. In mijn amendement haal ik structureel 44 mln. weg bij de post aanleg wegen en verplaats ik die naar artikel 03.10, de rijksbijdrage stads- en streekvervoer. Dat is de koninklijke weg om dat vraagstuk op te lossen. Ik maak namelijk wel een keuze.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dus niet dat dit de koninklijke weg is. Investerings zijn eenmalige bedragen. Weliswaar hebben wij een budget dat elk jaar weer terugkomt, maar bij de exploitatie gaat het om structurele bedragen. Uitvoering van de aanbevelingen van de commissie-De Boer zou op een gegeven moment kunnen leiden tot een betere kostendekkendheid van het openbaar vervoer. Die gelden kunnen wij dus gebruiken voor de investeringen in het openbaar vervoer. Dat is de redenering. Wij proberen dus een programma in te zetten, waardoor de bezettingsgraad toeneemt en er gelden overblijven. Die moeten wij dus incasseren en vervolgens inzetten voor de infrastructuur. Het enige dat de minister nu voorstelt, is voordat die maatregelen van de commissie-De Boer effectief kunnen worden, het geld al weg te halen. Dan zeg ik dat wij bezig zijn om de spiraal omlaag te brengen, want dan hebben wij te

maken met het principe "de baat gaat voor de kost uit" en dat is een principe waar de Nederlanders al eeuwenlang naar hebben gezocht, maar nooit hebben gevonden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil een kleine correctie aanbrenge, want hetgeen de heer Van Gijzel zegt, is onjuist. Ik ben bezig met het invullen van een oude taakstelling en dat heeft niets te maken met de commissie-De Boer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Jawel. Wij hebben altijd gezegd ± ook toen minister Maij dit hier voorlegde ± dat er 50 mln. nodig is voor de taakstelling inzake het openbaar vervoer. De minister zal zich die discussie herinneren; zij was toen kamerlid. Ik had toen een knallende ruzie met mevrouw Maij-Weggen over die extra bezuiniging. Dat heeft ertoe geleid dat die toen eenmalig in het Infrastructuurfonds is weggeboekt. Vervolgens is die in het regeerakkoord eenmalig weggeboekt als een terugboeking vanuit de intensivering. Dat was dus dit jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Structureel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Inderdaad, maar alleen vanuit 1995, doorwerkend naar de jaren daarna. Het gaat erom dat er elk jaar 50 mln. bij moet komen. Maar 1995 is niet geïncasseerd, structureel niet geïncasseerd. Wat ik nu doe, is incidenteel voor 1996 een voorziening treffen, in de verwachting dat de maatregelen van commissie-De Boer komend jaar geïmplementeerd kunnen worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De VSN-gelden hebben wij als incidenteel middel gebruikt voor die bezuiniging op stads- en streekvervoer. De heer Van Gijzel doet nu echter net of het structureel was, maar dat was het niet, het was voor een paar jaar. Ik denk dat het beter is om aan de minister te vragen of zij bereid is volgend jaar een discussie te voeren over die bedragen die moeten worden bezuinigd, want dat cumuleert ± volgend jaar wordt het 125 mln. ± en voor nu incidenteel een bedrag te genereren voor die 50 mln. die wij nu zoeken. De minister heeft in een terloopse opmerking gezegd dat het zou kunnen uit de onderuitputting. Als de minister in

die zin meedenkt, zijn wij volgens mij tien stappen verder.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik meen dat de begrippen "incidenteel" en "structureel" een beetje door elkaar beginnen te lopen.

De heer **Leers** (CDA): Ik wil nog even terugkomen op de kritiek die de heer Van Gijzel heeft op het CDA, maar ook op de minister wat betreft de uitvoering van het SVV. Hij heeft eergisteren gezegd dat vijf jaar SVV-beleid een achterstand heeft opgeleverd van zes jaar. Ik heb de minister gevraagd of zij dat oarmde of dat zij daar afstand van nam. De minister heeft gezegd: er is heel veel gedaan, met succes; sommige maatregelen zijn inderdaad niet uitgevoerd en soms zijn wij te optimistisch geworden. Zij heeft er dus afstand van genomen. Daar wil ik graag de reactie van de heer Van Gijzel op horen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die wilde ik toen al geven, maar toen was ik er niet toe in de gelegenheid. Wat daar aan de hand is ± de heer Leers kan mijn verhaal daar nog eens op nalezen ± is dat ik heb aangegeven dat voor een aantal maatregelen die in het SVV staan, wij erin zijn geslaagd om na vijf jaar SVV-beleid een vertraging van zes jaar te genereren. Ik zal Æ Æ n voorbeeld geven. Er zijn er echter veel meer te geven en er zijn zelfs maatregelen die veel langer dan zes jaar vertraging hebben opgelopen. Als wij kijken naar het elektronische heffingssysteem, zoals dat in het SVV nog werd genoemd, dan zou dat in 1995 tot uitvoering zijn gebracht. Nu gebeurt dat op zijn vroegst in 2001. Er is zelfs nog een voorwaarde bij gesteld, zodat het niet 2020 wordt. Dat betekent dus dat dit gewoon zes jaar vertraging heeft opgelopen in vijf jaar SVV-beleid.

De heer **Leers** (CDA): Het is prachtig wat de heer Van Gijzel hier zegt, maar hij heeft er zelf mee ingestemd dat wij af zouden zien van een spitsheffing en hij is zelf degene geweest die een motie heeft ingediend, met het verzoek aan het kabinet om te onderzoeken, de mogelijkheid van rekeningrijden voor het jaar 2000. Nu legt hij hier het verhaal neer dat wij het allemaal gedaan hebben en hij niets heeft gedaan.

Van Gijzel

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Leers vergist zich nu toch. Ik heb die hele periode meegemaakt. Wij hebben ingestemd met het structuurschema Verkeer en vervoer. Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat bij deel E, zoals dat toen nog heette, van het SVV \pm dat is het stuk na parlementaire behandeling \pm een bijlage gedaan over de uitvoering, zoals zij die zag, van het elektronisch tolheffen. Daar waren wij voor en daar was de heer Leers tegen. Dat ding is dus niet naar de Eerste Kamer gegaan. Toen heeft de minister een systeem van tolheffing, tolpleinen bij de grote steden geïntroduceerd. Daarna is overleg gevoerd met de grote steden en die gingen akkoord. Wij waren akkoord, maar de heer Leers heeft het afgewezen. Die situatie constaterend, heb ik verleden jaar een motie ingediend over rekeningrijden en gelukkig heeft die kamerbrede steun gekregen, hoewel ik nog wil zien of de fractie van de heer Leers de komende periode die steun zal blijven geven.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Dit is feitelijk onjuist. Ik heb het nagezocht, maar vorig jaar was de fractie van D66 de enige die vasthield aan het spitsvignet. Daarvoor is zij weggehoond. Ook door de heer Van Gijzel. Vervolgens heeft hij zijn motie ingediend die mede is ondersteund door alle fracties en waarin de regering wordt verzocht te komen tot een model van rekeningrijden. Hij moet nu niet de zaak omdraaien en doen alsof hij schone handen heeft. Zijn fractie heeft net zo goed als de andere fracties een einde gemaakt aan de discussie over het spitsvignet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat ik het anders zie. Toen minister Maij een uitwerking gaf van deel 1 van het SVV hebben wij daarmee ingestemd. De heer Leers niet. De minister stond vervolgens voor het probleem wat te doen. Zij is toen gekomen met een systeem van tolheffingen bij de grote steden. Wij hebben dat voorstel gesteund. De heer Leers niet. Vervolgens kreeg dat voorstel in deze Kamer ook geen meerderheid. Toen is rekeningrijden voorgesteld. Wij hebben daarop gezegd dat als wij de kant opgaan van rekening rijden, niet tegelijkertijd een ander systeem uitprobeer

moet worden. Wij waren in eerste instantie in 1991 voorstander van het systeem van tolheffing. Wij hebben dat systeem nooit afgewezen. Iedere keer wees een meerderheid van de Kamer het af. Je kunt niet tegelijkertijd inzetten op drie of vier systemen. Ik ben blij dat wij nu verder gaan met rekeningrijden. Ik hoop daarbij op de steun van de fractie van het CDA. Ik hoop dat de invoering van dat systeem even na 2000 kan worden afgerond.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De beleving van de werkelijkheid door de heer Van Gijzel is vaak een andere dan de onze.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof niet dat u erbij was.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ga iets verder terug in de tijd. In 1987 heeft minister Smit-Kroes het rekeningrijden op de agenda gezet en niet de heer Van Gijzel. Hij doet nu alsof hij dat bedacht heeft. Hij was toen nog niets eens lid van deze Kamer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Over beleving van de werkelijkheid gesproken: ik heb de vorige periode helemaal meegemaakt. In 1987 heeft mevrouw Kroes dat voorstel inderdaad gedaan. Dat heeft geleid tot die tekst in het SVV. Dat gaf in 1987 grote problemen, ook in deze Kamer met de fracties van VVD en CDA. Ook toen was de fractie van de Partij van de Arbeid er niet tegen. Ik claim niet dat ik rekeningrijden heb uitgevonden. Het interesseert mij absoluut niet wie het uitgevonden heeft. Het enige is dat wij rekeningrijden vorig jaar in een motie opnieuw op de agenda hebben gezet, maar ik heb het niet uitgevonden. Het komt van mevrouw Kroes of van haar ambtelijke staf of van elders. Maar dat interesseert mij niet. Rekeningrijden staat in het structuurschema Verkeer en vervoer. Het enige dat ik constateer, is dat wij er in dit huis in geslaagd zijn, het iedere keer weer van de agenda af te voeren.

Met betrekking tot het structuurschema Verkeer en vervoer heeft de minister gezegd, dat zij bereid is zich ervoor in te zetten om het SVV te reactiveren. Ik wil haar nog het volgende verzoeken. Wil zij naast het reactiveren van het SVV, wat op zichzelf ontzettend belangrijk is, een

inventarisatie maken van de nog niet tot uitvoering gekomen maatregelen? Wij zij tegelijkertijd de Kamer daarover berichten en aangeven op welke wijze deze toch nog gerealiseerd kunnen worden?

Met betrekking tot de bezuinigingen in het openbaar vervoer voor stad en streek heb ik met de collega's Van 't Riet en Leers een amendement bij het Bureau wetgeving ingediend dat uitgedaald kan worden. Ik had namelijk eerst een motie voorbereid, maar naar aanleiding van het debat in eerste termijn heb ik dat heroverwogen en heb ik de motie omgezet in een amendement. Om die reden heeft de Kamer het nog niet. Dit zal zo spoedig mogelijk gebeuren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Kan de heer van Gijzel beleidsmatig aangeven waar dat amendement over gaat?

De **voorzitter**: Het amendement zal zo worden rondgedeeld. Als het moet, kan nog heel even over dat amendement gesproken worden. Ik voorzie dat wij anders twee of drie keer over hetzelfde praten, nu en als het is rondgedeeld.

Wil de heer Van Gijzel zijn betoog vervolgen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met betrekking tot het grootstedelijke beleid moeten wij constateren dat in belangrijke mate het mobiliteitsbeleid gedecentraliseerd is. Toch blijft er ook in de ogen van mijn fractie een centrale verantwoordelijkheid van het Rijk, zeker als het gaat om de bereikbaarheid van de economische functies. De minister heeft daarover gezegd dat zij met een uitwerking wil komen van de manier waarop de grote steden ontsloten kunnen worden. Ik neem aan dat de totale mobiliteitsproblematiek van de grootstedelijke gebieden daarbij betrokken zal worden. Ik hoor graag van de minister wanneer zij verwacht dat die uitwerking gereed zal zijn. Moeten wij wachten tot de uitwerking van het Randstadplan of krijgen wij al van te voren inzicht daarin?

Wij hebben de afgelopen jaren het Masterplan fiets met succes op rijksniveau uitgevoerd. Mijn fractie zou het betreuren als de volledige verantwoordelijkheid van de rijksoverheid met betrekking tot de fiets wegviel. Wij zien graag dat het

Van Gijzel

Masterplan fiets gecontinueerd wordt. Kan de minister mij dat toezeggen?

Wij hebben gisteren in het kader van de vergroening even over de fiscaliteit gesproken. Ik wil de Kamer op dat punt een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het economisch, sociaal-recreatief en woon-werkverkeer een onderscheiden karakter en een maatschappelijk belang hebben;

overwegende, dat de regering onlangs een onderzoek heeft doen verschijnen over de ecologisering van het fiscaal stelsel;

van oordeel, dat het fiscale stelsel ook uit mobiliteitsoverwegingen nadere bestudering verdient;

verzoekt de regering de Kamer inzicht te geven in de mogelijkheden een verdergaand onderscheid aan te brengen in de fiscale behandeling binnen en tussen de diverse soorten verkeer, ter ondersteuning van de in het SVV geformuleerde mobiliteitsdoelstellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (24400-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil de minister een vraag stellen over dit amendement.

De **voorzitter**: U kunt de minister nu geen vragen stellen; daar heeft u straks uw eigen termijn voor. De heer Van Gijzel kan zijn betoog vervolgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De minister heeft afgelopen maandag tijdens de behandeling van het MIT even tussendoor gezegd dat zij een proef met de vluchtstrook gaat starten op de A28. Wij hebben daar afgelopen maandag niet meer over kunnen discussiëren. Mijn fractie heeft op

zichzelf geen bezwaren tegen een experiment, maar zij ziet dat wel graag in het kader van doelgroepen-beleid. Dat betekent dus vrachtwagens en openbaar vervoer in extenso.

Mijn laatste punt heeft betrekking op de bezuinigingen op het gebied van de verkeersveiligheid. De minister heeft gezegd dat zij graag met de organisaties wil bezien of zij de krachten zou kunnen bundelen. Ik heb daartoe ook een oproep gedaan. Het lijkt mij goed, mede gelet op de zorg die in de Kamer leeft, dat de minister na het overleg met de drie desbetreffende organisaties de Kamer hierover zal rapporteren, zodat wij hier nog een nader oordeel over kunnen vellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De bezuiniging op het openbaar vervoer van zo'n 50 mln. lijkt het belangrijkste punt bij de behandeling van deze begroting te zijn. In dat kader wordt eigenlijk het volstrekt verkeerde signaal gegeven. Ik hoor van zowel het kabinet als deze minister dat die omslag van auto naar openbaar vervoer noodzakelijk is. Maar als je dan ziet dat zelfs een bezuiniging van 44 mln. niet op een andere weg kan worden gevonden en dat de minister niet of nauwelijks aanspreekbaar is op het punt om een verschuiving op haar begroting te bewerkstelligen, dan vind ik dat niet alleen teleurstellend maar, eerlijk gezegd, ook uitdrukking van het feit dat wij de afgelopen jaren tot en met 1996, het aanstaande jaar, op de verkeerde manier bezig zijn.

Daarom heb ik een amendement gemaakt. Ik zei het al in de richting van collega Van Gijzel: omdat ik dat de koninklijke weg vind. Ik vind inderdaad dat je moet kiezen. Er is een discussie geweest over de manier waarop je in de begroting een bezuinigingspost zou kunnen vinden. Ik heb het aangegeven. Ik heb in mijn amendement onomwonden gekozen voor een constructie, waarbij ik de exploitatiebijdrage van het Rijk aan stads- en streekvervoer structureel met 44 mln. verhoog. Ik haal dat bedrag weg bij de investeringen in wegen. Dat is een structureel vergelijkbare situatie.

Natuurlijk kunnen er in het verleden best afspraken gemaakt zijn waaraan ik mij niet hoeft te houden.

Als de suggestie van de minister om het uit de onderuitputting te halen, opvolging verdient, dan doet zich overigens datzelfde bezwaar voor. Ik geloof dat de minister dat in eerste termijn zelf ook al heeft aangegeven, maar als zij dat zo zwaarwegend had gevonden, dan had zij die suggestie niet gedaan. Dat punt wil ik graag nog een keer onder de aandacht van de collega's brengen.

Voorzitter! Ik had mij niet zo heel veel illusies gemaakt als het gaat om het overnemen van de voorstellen die ik namens de fractie van GroenLinks in eerste termijn heb gedaan. De minister heeft er voor een deel in haar eerste termijn en deels schriftelijk op gereageerd. Ik ben en blijf van mening dat wij zullen moeten kiezen. Wij kunnen die omslag van auto naar openbaar vervoer niet bereiken met een en/en-beleid van ~~an~~ de wegen verbreden, al dan niet met doelgroepenstroken, ~~an~~ het verbeteren van het openbaar vervoer.

Dat blijkt ook wel uit de cijfers. Ik heb die in eerste termijn genoemd. De automobiliteit groeit nog steeds, terwijl het openbaar vervoer te maken heeft met een daling van het aantal passagiers. Dat moet anders. Dat kan deels via het beter sturen van het investeringsbeleid en het flankerend beleid is natuurlijk ook een instrument. Dat bestaat uit meer onderdelen. Het is en blijft een instrument om de mensen te prikkelen om vanuit de auto naar het openbaar vervoer te gaan. Op dat punt leg ik de Kamer de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat sinds 1992 de prijsverhouding openbaar vervoer/ auto verslechterd is;

constaterende, dat het voor de regering nog onzeker is of de prijsverhouding in de toekomst weer ten gunste van het openbaar vervoer verbeterd kan worden;

van mening, dat het verbeteren van die prijsverhouding een noodzakelijke bijdrage levert aan het beleid om meer mensen de overstap van

Rosenmüller

auto naar openbaar vervoer te laten maken;

verzoekt de regering zodanige maatregelen te nemen dat voor de jaren 1996, 1997 en 1998 de prijsverhouding auto/openbaar vervoer ten gunste van het openbaar vervoer verbeterd wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 18 (24400-XII).

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vond dat de minister in het begin van haar eerste termijn wel erg optimistisch was met betrekking tot het milieu-aspect in relatie tot het transport en vooral het autoverkeer. Zij sprak ± een beetje uit mijn hoofd gesproken ± over het feit dat Nederland met de meest milieuvriendelijke en stilste vrachtwagens geconfronteerd wordt en zei dat er, wat het personenverkeer betreft, met betrekking tot de uitstoot van verontreinigende stoffen ook niet een al te groot probleem was. Volgens mij is dat niet in verhouding met de begroting. Als ik daar zie dat de CO₂-uitstoot door het wegverkeer met 22% is toegenomen en dat wij daar een geweldig probleem mee hebben, is er meer te doen. Er kunnen meerdere dingen voor verzonnen worden, maar één ding dat ontegenzeggelijk helpt, is het verlagen van de maximumsnelheid op de autosnelwegen. Dat heeft een substantieel effect op de emissies van verontreinigde stoffen. Op dat punt houd ik de Kamer de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in de periode 1986-1993 de totale CO₂-uitstoot door het wegverkeer met 22% is toegenomen;

constaterende, dat hiermee de tussendoelen uit het SVV niet worden gehaald;

overwegende, dat een maximum-

snelheid van 120 kilometer per uur op autosnelwegen een fors hogere uitstoot van verontreinigende stoffen impliceert dan een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur;

verzoekt de regering de Kamer een plan te doen toekomen met een uitbreiding van het aantal snelwegen met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 19 (24400-XII).

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Nog een afrondende opmerking. In de komende kabinetsperiode verwachten wij van deze minister dat er echt een trendbreuk ontstaat op het terrein van het mobiliteitsbeleid en wel zo dat mobiliteit ook een daadwerkelijke bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling. Wij zeggen allemaal dat wij voor duurzame ontwikkeling zijn, maar als wij de ontwikkeling met betrekking tot CO₂ in relatie tot autoverkeer in onze herinnering halen, kan dat geen bijdrage zijn aan duurzame ontwikkeling. Kortom: een bijdrage aan duurzame ontwikkeling en niet aan een volstrekt spaaklopende ontwikkeling. De minister en ook haar voorganger hebben het zichzelf niet echt makkelijk gemaakt, want vele onderwerpen zijn uit handen gegeven. Het prijsbeleid wordt natuurlijk ook steeds meer gedomineerd door de Europese context. Met betrekking tot het flankerend beleid of onderdelen daarvan ± zoals het parkeerbeleid, maar ook het fietsbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid ± ligt de verantwoordelijkheid steeds meer op regionaal of lokaal niveau. Het openbaar vervoer gaat naar de markt. Dan is de minister van Verkeer en Waterstaat nog slechts de minister van infrastructuur. Dat is een conclusie. Als zij het met betrekking tot de besteding van de middelen op het terrein van de infrastructuur goed zou doen, zou zij nog een bijdrage kunnen leveren aan die duurzame ontwikkeling.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de schriftelijke en de mondelinge antwoorden tot nu toe. Ik ga eerst in op de fileproblematiek, het structuurschema Verkeer en vervoer en alles wat daarmee samenhangt.

Het is onverstandig dat wij onderling onenigheid over de cijfers hebben, dus probeer ik om te beginnen die weg te nemen. De minister zegt: 16%. Dat is fout. Collega Van Gijssel riep zo even: bijna 40%. Dat is ook fout. Heel toevallig zit het precies tussen die twee percentages in: het is 28%. Dat cijfer is afkomstig van het CBS en het betreft alle motorvoertuigkilometers in Nederland. Ik adviseer de minister dringend om volgend jaar in de begroting gewoon dit cijfer te hanteren, want iedereen ziet het op straat en er ontstaat een heel rare uitgangssituatie als wij over dergelijke trivialiteiten gaan steggelen. Het percentage voor de snelwegen is 54 en de afspraak voor 2010 is 35%. Het probleem is dus heel duidelijk: het gaat gewoon verkeerd en daar moeten wij iets aan doen. Dit wordt breed in de Kamer onderkend; wij zijn het er alleen niet over eens wat wij eraan moeten doen.

De heer **Poppe** (SP): U noemt het percentage van 28, afkomstig van het CBS. Dat is juist, maar het is een gemiddelde. Voor de rijkswegen bedraagt het percentage 54.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik net gezegd. Voor sommige rijkswegen is het percentage nog hoger.

De heer **Poppe** (SP): Dan kent u ook de prognoses van het CBS tot 2010.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De verwarring is wel verklaarbaar. Door de herziening van de wet inzake het wegenbeheer is de indeling sinds januari 1993 anders. Misschien moeten wij de minister vragen er helderheid over te verschaffen hoe de berekeningen tot stand komen, ook ten behoeve van het CBS.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is allemaal prima, als het maar 28% is. Ik wijs op nog een cijfer, waar tot nog toe niemand in het hele debat

Hofstra

aandacht voor heeft gevraagd. Het aantal personenkilometers per auto groeit langzamer dan het aantal voertuigkilometers. Ondanks de STER-spotjes ± "poolepoolepoolen" ± daalt de gemiddelde bezettingsgraad dus nog steeds. Ik wil de zaak overigens niet erger maken dat ze is.

De VVD-fractie wil meer aandacht voor de infrastructuur in haar totaliteit, niet alleen voor de auto maar mede voor de auto. Verder willen wij gewoon dat het SVV effectief tot uitvoering wordt gebracht. Om dat te bereiken zijn volgens ons de volgende middelen beschikbaar. Ik heb ze in eerste termijn al genoemd maar herhaal ze kort.

Op de eerste plaats moeten wij innovatiever en creatiever ontwerpen. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat er volgend jaar in het MIT een aparte beschouwing aan zal worden gewijd. Ik denk daarbij aan ondergronds bouwen, geïntegreerd bouwen en wellicht ook nog een stukje landaanwinning ten behoeve van de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Vooral de leefbaarheidsproblematiek moet ons daartoe aanzetten. Daardoor kan tevens het draagvlak in de samenleving voor dergelijke voorzieningen groter worden. Natuurlijk kost dit extra geld; dat realiseert mijn fractie zich.

Wat wij op korte termijn moeten doen, is improviseren en onze rigide ontwerpnormen versimpelen. Dat pleidooi heb ik in eerste termijn gehouden en ik heb er nog niet veel weerklank op ontvangen. Ik ben heel blij met de proef op de A28 tussen Den Dolder en Rijnsweerd, waar de vluchtstroken structureel in gebruik zullen worden genomen als spitsstroken. Dat moet op veel meer plaatsen in ons land worden gedaan.

Een paar van mijn vragen over de procedures heeft de minister schriftelijk beantwoord, maar die antwoorden waren wel zeer mager. Mijn fractie heeft bepleit om binnen de overheidsdiensten de procedures te versimpelen en daarop is het antwoord gekomen dat het wel zorgvuldig moet. Uiteraard, maar als er één maand inspraaktermijn is, moet de uitspraak ook na een maand volgen, en niet na vier maanden. Zo kunnen wij ook heel veel tijd winnen.

In deel E van het SVV staat een aantal criteria op grond waarvan de MER van toepassing is. Ik heb alleen als voorbeeld de bekende derde

rijstrook op de A6 genoemd, de zuidelijke rijbaan van Hilversum richting Almere-stad. Als dat een busstrook werd, zou er geen MER behoeven te worden toegepast, omdat het om minder dan 5 kilometer zou gaan. Dat is ook een wat arbitrair gegeven, lijkt mij, maar als het een strook voor al het verkeer werd, zou er een MER voor moeten worden uitgevoerd. Nu zou ik graag van de minister horen dat zij wil bevorderen dat dit niet nodig zou zijn, zodat wij in die zin veel simpeler zouden kunnen werken.

In het verband van het voorbeeld van de A1 ga ik nog even in op de CRAAG-studie, een voorbeeld van een project dat al heel lang loopt en waarbij de besluitvaardigheid niet al te groot is. Ik wijs met name op de discussie die in brede zin ontstaan is over de vraag of je bij zo'n verbredingsstudie de effecten van het doortrekken van de A6 zou mogen bekijken. De "schriftgeleerden" ± ik gebruik dit woord omdat ik het nogal dogmatisch vind ± vinden dat dit niet mag, omdat een doorgetrokken A6 niet in het SVV voorkomt. Maar, voorzitter, wij leven toch niet in China? Ik zou dan ook willen bepleiten, niet op te houden met denken, maar vrolijk te gaan studeren. Omdat zo'n verlengde A6 niet in het SVV voorkomt, zouden wij die nog niet kunnen aanleggen; dat is correct. Maar nu wordt eerst de PKB herzien, dan zijn wij jaren verder en dan moet er nog gestudeerd worden, zodat het wel de volgende eeuw zal worden voordat wij concreet iets kunnen doen, terwijl er in Almere elk jaar 10.000 mensen bij komen, die voor een deel de auto kiezen. Ik heb dit de vorige keer uitvoerig uit de doeken gedaan. Zou de minister deze CRAAG-knoop snel willen doorhakken?

Voorzitter! Vervolgens de financiën. Wij hebben aangegeven dat wij op een aantal voorwaarden akkoord gaan met variabelisering van de autokosten. En dat geldt ook voor rekeningrijden. Met variabelisering zouden wij wat ons betreft snel kunnen beginnen, als wij dat ten minste met Duitsland en België samen doen. Op dit punt heb ik een uitvoerig antwoord van de minister gekregen. Als wij de accijns en daarmee de kilometerkosten verhogen en als wij dat fiscaal neutraal willen doen, dan moeten de vaste lasten van de auto naar beneden, zo hebben wij gezegd, dus

de motorrijtuigenbelasting en de BPM. De VVD wil deze op termijn afschaffen, maar de minister zegt dat dit helemaal niet kan. Dan zou ik haar toch willen vragen, hoe zij dat geld gaat teruggeven. Het gaat in centen helemaal niet om zo'n hoog bedrag per kilometer, dus als wij willen variabeliseren ± en daar is de VVD voor ± dan moeten wij toch een veel nadrukkelijker beleid op dit punt voeren.

Ik wil nog wel eens zeggen dat de VVD de BPM in vergelijking met de belasting in de ons omringende landen een absurde belasting vindt. Auto's zijn hier 25 à 30% duurder. Op de kortere termijn hebben wij te maken met de onderuitputting en is er dus niet meer geld nodig. Het zou niet eens "weggezet" kunnen worden. Maar de VVD-fractie maakt zich er sterk voor, voor de komende kabinetsperiode meer geld voor infrastructuur beschikbaar te stellen.

Er zijn verschillende definities van het begrip "file". Zelf heb ik een jaar of vijftien geleden het begrip "Drentse file" geïntroduceerd: twee auto's tegelijkertijd. Dat geldt nu ook niet helemaal meer, het zijn er inmiddels wel drie of vier geworden... Maar het ministerie heeft ons verleden week een nieuwe definitie voorgehouden: de "egeltjesnorm". Een niet onbelangrijke vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat zei in het verband van een bepaalde weg die wellicht verbreed zou moeten worden, dat egels die weg nog veilig kunnen oversteken. Alleen lopen die diertjes sneller dan je denkt, dus ik vraag mij af wat de waarde van deze kwalificatie is, maar ik vind het op zichzelf wel een aardige benadering. In het SVV komen twee normen voor, de 2%-norm en de 5%-norm. Voor velen van ons is dit een abstract gegeven. Het zijn eigenlijk heel hoge normen. De minister heeft op onze vraag om monitoring al een toezegging gedaan, maar wij zouden eigenlijk graag een filethermometer hebben. Het zal namelijk in de komende jaren echt heel hard de verkeerde kant op gaan. Dit alles zouden wij graag in beeld hebben, met de benodigde maatregelen, en niet alleen in de zin van de infrastructuur, maar ook op andere punten. Als dit in het MIT verwerkt werd, zouden wij een heel aardig beeld krijgen. En wat ons betreft zou de normering nog wel wat genuanceerd kunnen worden, dus van 2% tot 5%, van 5% tot 10% en van 10%

Hofstra

tot 15%, opdat wij een helder inzicht krijgen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Levert de heer Hofstra bij die thermometer ook de aspirines?

De heer **Hofstra** (VVD): Die hebben wij al, in de vorm van het SVV. Misschien is dat een nog wel sterker middel dan aspirines.

Het openbaar vervoer. In eerste termijn heeft de VVD gezegd dat zij geen genoegen kan nemen met het huidige contract als er geen duidelijkheid komt over het open eind van de onrendabele lijnen. Inmiddels hebben wij het verhaal van McKinsey gekregen waarin de systematiek uit de doeken wordt gedaan, maar wij zouden toch ook graag de financiële consequenties ervan onderkennen. De heer Rosenmüller vroeg om duidelijkheid op dit punt. De VVD wil duidelijkheid, ook over de financiën, voordat deze zaak kan worden geaccordeerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Hofstra** (VVD): Wat ik zeg. Het verhaal van McKinsey is een normering en spreekt mij als technicus heel erg aan met die grafiekjes en dergelijke. Er moet op een gegeven moment echter ook over geld worden gesproken. Het griezelige van de onrendabele lijnen is dat er een open-eindefinanciering in zit. Daarover moeten wij duidelijkheid hebben, voordat wij de NS veel bevoegdheden geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij noemen dat de contractsector. Hoe wilt u dat ik duidelijkheid geef voordat ik ten eerste weet welke lijnen onrendabel zullen zijn en ten tweede weet hoe de onderhandelingen verlopen?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij moeten een of andere modus vinden zodat het bijvoorbeeld onder voorbehoud wordt gefiatteerd. Het lijkt ons wezenlijk dat er duidelijkheid over de financiën is voordat het geaccordeerd wordt.

Ik kom op de bezuiniging op het streek- en stadsvervoer. De redenering van de minister spreekt ons wel aan. Je moet het natuurlijk vergelijken met de totale omzet in die sector. Er moet efficiënter gewerkt worden en er kan naar de mening

van de fractie van de VVD ook efficiënter gewerkt worden. Misschien is het een oplossing voor de motie of het amendement van de heer Van Gijssel om eenmalig, dus alleen voor 1996, de bezuiniging met het genoemde bedrag te verminderen en binnenkort, op een andere plek en op een ander tijdstip, nog eens erover te discussiëren hoe het structureel moet om op die kostendekking van 50% te komen. Ik leg dat ook aan de collega's en de minister voor. De minister heeft zelf al een dekking aangegeven, maar als zij dat kan toezeggen, dan zou het voor de VVD-fractie een begaanbare weg zijn.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het is mij niet helemaal helder. Hoe wil de heer Hofstra dan die dekking vinden?

De heer **Hofstra** (VVD): Dan volg ik de lijn die de minister heeft aangegeven. De minister heeft een suggestie gedaan om het te financieren.

De heer **Leers** (CDA): Die is mij misschien ontgaan. Wilt u die nog eens herhalen?

De heer **Hofstra** (VVD): Er is gesproken over onderuitputting. De minister zou dat door onderuitputting kunnen financieren. Ik leg nu aan de minister voor of wij op die manier hieraan uitvoering zouden kunnen geven en wel concreet voor 1996. Vervolgens moeten wij binnenkort nog een aparte afspraak maken over de structurele financiering.

De heer **Leers** (CDA): Als ik het goed begrijp, is dit de onderuitputting van het Infrastructuurfonds.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, ik meen dat de minister het zo heeft bedoeld. Ik stel voor dat de minister zelf nog aangeeft hoe zij dit voor zich ziet.

De heer **Leers** (CDA): U doet een suggestie en zegt dat u de minister volgt. Ik neem aan dat u dan weet wat de minister wil. Daarom vraag ik u of u het ermee eens bent dat wij het principe doorbreken dat het Infrastructuurfonds niet mag worden gebruikt voor exploitatiedoeleinden.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD is het daar in principe mee eens. Wij

kunnen gewoon zeggen dat wij dat niet doen. Dan komen wij echter op de lijn van de minister. Wij zijn op weg met het efficiënter maken van de sector. Wij hebben een taakstelling van een kostendekking van 50%. Er gaat in totaal 3 mld. om. Als wij nu bezuinigen, is de stap volgend jaar nog groter. Het is een soort trap en er moeten dan twee treden tegelijk worden genomen. Dan moeten wij besluiten om de bezuiniging op geen enkele manier ongedaan te maken.

De heer **Leers** (CDA): U bent het met het principe eens, maar dan niet voor 1996. Voor 1996 kan het principe worden losgelaten. Vindt u niet dat u daarmee de deur openzet voor tal van andere leuke dingen? Er is een amendement van de heer Van Gijssel om de kortingen bij Veilig Verkeer Nederland te dekken. Er zijn meer zaken te vinden waarvoor het Infrastructuurfonds gebruikt kan worden. Met andere woorden, zetten wij de deur niet open voor allerlei leuke dingen?

De heer **Hofstra** (VVD): U moet ons voorstel zien als een mogelijkheid om eenmalig voor 1996 tot deze oplossing te komen. Dat is een oplossing waar de VVD aan zou willen meewerken.

De heer **Leers** (CDA): Dan stel ik vast dat wij na de "egeltjesnorm" nu de "kameleonnorm" krijgen. U wisselt kennelijk iedere dag van principe.

De heer **Hofstra** (VVD): De "egeltjesnorm" was overigens niet van de VVD-fractie afkomstig.

Ik kom nu toe aan de verkeersveiligheid. Ik heb begrip voor de redenering van de minister dat wij aan de gang gaan met het vierde meerjarenplan verkeersveiligheid. Wellicht komt er een zware commissie om het systeem van "duurzaam veilig" te implementeren. Ik wijs er nogmaals op dat het naar de mening van de VVD-fractie van belang is om op dat punt een flinke stap voorwaarts te maken. Dat kost veel geld, maar het levert ook weer veel geld op. Wij kunnen op zichzelf akkoord gaan met de procedure die de minister heeft geschetst.

Hetzelfde geldt voor de bezuinigingen op de instituten waarover is gesproken. Ik heb daar nog wel een vraag over. De minister heeft gesproken over tekortfinanciering.

Hofstra

Bedoelt zij daarmee dat de voorgenomen bezuinigingen vanzelf zouden verdwijnen? Wellicht kan zij daarop een nadere toelichting geven.

Voorzitter! Ik heb nog een paar opmerkingen over het goederenvervoer. De fractie van de VVD is akkoord met een nota over het goederenvervoer. Zij wil wel aandringen op integrale behandeling maar het moet vooral een compact en op de uitvoering gericht plan zijn, want nota's hebben wij zo langzamerhand genoeg. Met betrekking tot het wegvervoer bevestig ik de eerdere stellingname dat het flankerend beleid alleen in Europees verband zou moeten. Voorts meent mijn fractie dat het benutten van doelgroepenstroken alleen voor het vrachtverkeer, soms een goede oplossing is maar dat wij ook zouden moeten kijken of het voor meer lange-afstandsverkeer gebruikt kan worden, dus zowel vrachtwagens als ook personenauto's.

Het is natuurlijk duidelijk dat zowel de binnenvaart als het vervoer per rail moeten worden gestimuleerd. Zou het niet goed zijn om meer te doen aan de lange-termijnbudgetten voor de binnenvaart? Dat past immers in ons verzoek om meer over de hele breedte aan infrastructuur te doen. Graag vragen wij nog de aandacht voor de overslagfaciliteiten in Rotterdam van zee- naar binnenvaart, die verbeterd moeten worden. De Duitsers zijn afkerig van het doortrekken van het Twentekanaal richting Mittellandkanaal. Wij vinden dat Nederland daarop moet blijven hameren, want als het lukt om die verbinding te realiseren dan betekent dat een aanzienlijke vergroting van het Duitse achterland van Rotterdam. De minister heeft duidelijke dingen gezegd over de zorg voor de schippers. De fractie van de VVD blijft van mening dat de overheveling van Sociale Zaken en Werkgelegenheid naar Verkeer en Waterstaat nu in goede handen is. Ik hoop dat de onderhandelingen die de minister met die sector voert, zullen laten zien dat deze stelling juist is.

Voorzitter! Ik wil de minister een compliment maken voor het zeevaartbeleid met impulsen voor zowel de maritieme activiteit in het algemeen als de Nederlandse scheepsbouw. Dat is ook een stimulans voor Rotterdam. Mijn fractie is akkoord met de uitbreiding van de Rotterdamse havengebieden en zij is ook van mening dat

Rotterdam verder moet kunnen met de ontwikkeling van een tweede Maasvlakte in zee.

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de regionale organisatie van dit departement. Er zijn capaciteitsproblemen bij het voorbereiden en managen van projecten. Er is een decentralisatie gaande van verkeers- en vervoerstaken naar regio's. Er loopt een heroverwegingsactie via Financiën. Is de minister bereid om te kijken of bepaalde taken van directies van Rijkswaterstaat naar bijvoorbeeld de provincies zouden kunnen worden overgeheveld, naast de tweede hoofdvraag of er ook een principiële discussie kan komen over uitbesteden versus zelf doen? Je kunt daar veel over zeggen, maar de VVD ziet wel iets in een kerndepartement waarbij heel veel taken worden uitbesteed. Kunnen wij die discussie voeren bij de heroverwegingsoperaties?

Voorzitter! Wij hebben de contracten ontvangen tussen de minister en NS. Dat was in deze warme zomer zeer aangename lectuur. In bijlage II, op pagina 17 van de 21 pagina's, staat dat de gemeenten een belangrijke taak hebben bij de inrichting van stationspleinen. Vervolgens kom ik dan toch weer de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat tegen. Toen ging er bij ons een lampje branden. Is dat nu een verstandige organisatievorm? De NS wordt verzelfstandigd en de gemeenten hebben een belangrijke taak bij het inrichten van stationspleinen in bebouwde kommen. Ik neem aan dat het geen tikfout is en daarom mijn volgende vraag. Is het nu echt de bedoeling dat die rol door Rijkswaterstaat wordt vervuld?

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar uitvoerige beantwoording in eerste termijn. We bewegen steeds minder en wat gisteren gebeurde, was schrijnend. Ik wil langs deze weg mijn medeleven uitspreken met de familie van de overleden chauffeur. Het is schrijnend, maar het bracht ook meteen een discussie op gang in de samenleving. Ik denk dat er geen huiskamer was, waarin men niet over de files sprak. Het is ook schrijnend, omdat het in de samenleving tot paniekreacties leidt.

Ik denk dat dat heel verkeerd is. Het VNO roept om meer wegen.

Als ik de begrotingsbehandeling in historisch perspectief bekijk, krijg ook ik de nijsing het hoofd in de schoot te leggen. Ik krijg de indruk dat, als ik hetzelfde verhaal had gehouden als mijn fractie acht jaar geleden hield, dat nog even actueel zou zijn. In 1987 heeft de toenmalige minister het rekeningrijden al op de agenda gezet en werd al aangegeven dat de automobilititeit moest worden afgeremd.

Het lijkt erop dat wij nog geen stap verder zijn. De automobilititeit groeit en blijft groeien, infrastructuur wordt aangelegd, openbaar vervoer blijft afnemen. Het probleem is echter niet het gebrek aan wegen, maar het teveel aan auto's en te weinig mensen in die auto's, zoals ook de heer Hofstra al aangaf.

Er is de laatste jaren veel infrastructuur aangelegd. Het gevolg daarvan is dat er steeds meer auto's bij komen. Een onderzoeksbureau heeft ooit eens berekend dat iedere rijstrook erbij een toename van de automobilititeit betekent van 25%. Het lijkt erop alsof er na de enorme files van gisteren een roep uit de samenleving komt om meer wegen. Met name het VNO maakt zich daar sterk voor, zoals ik net al aangaf.

Ik wil daarom beklemtonen dat dit korte-termijnpolitiek is, die het milieu schaadt en niet de oplossing is voor de mobiliteit. Mij lijkt dat ook het bedrijfsleven zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Daarin steun ik de minister. De minister kan dit stimuleren met vervoersplannen. Het wordt gelukkig beter, maar het moet nog veel sterker verbeteren. Carpoolen kan ook nog sterker dan nu gestimuleerd worden. Ook dient het geven van reiskostenvergoedingen voor de auto, wat nog door vele bedrijven wordt gedaan, in sterke mate ontmoedigd te worden. Als gekozen wordt voor een vestigingslocatie, dient de voorkeur uit te gaan naar bereikbaarheid met het openbaar vervoer boven een plek ergens in het groen zonder dat het bereikbaar is.

De minister zegt dat de oplossing van de files ligt in het stimuleren van het openbaar vervoer en het rekening rijden. D66 vindt dit ook en zegt dit ook al vele jaren. Over het stimuleren van het openbaar vervoer is met deze minister geen verschil van mening. Maar over de manier waarop hebben wij nog een

Van 't Riet

discussie, die ik echter niet op dit moment wil voeren. Die komt nog wel bij de behandeling van de nota-Broxx en bespreking van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen.

Er blijft wel onenigheid bestaan over de bezuiniging bij het stads- en streekvervoer. Ik denk dat duidelijk is wat de Kamer wil. Misschien is het hierover ingediende amendement niet het fraaiste voorbeeld van een amendement, maar ik vind dat wel moet worden aangegeven dat de bezuiniging in ieder geval voor dit jaar ongedaan moet worden gemaakt. Mijn vraag aan de minister is: als die wens zo leeft, zou het dan niet verstandig zijn om volgend jaar een discussie te voeren over de vraag of wij dat bedrag niet structureel omlaag kunnen brengen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik mevrouw Van 't Riet op dit punt een vraag stellen? Ik krijg nu net het amendement onder ogen dat mede door de collega's Van Gijzel en Leers is ingediend. In dat amendement wordt nog geen dekking geven. Wij zijn het erover eens dat de korting op de exploitatie van het stads- en streekvervoer ongedaan moet worden gemaakt. Ik heb een heel concrete dekking aangegeven, namelijk om het budget voor wegen te verlagen. Dat zou toch volstrekt bij u in het pulletje moeten vallen, als ik althans het begin van uw tweede termijn goed heb beluisterd? U wees er op dat iedere nieuwe rijstrook leidt tot een toename van de automobiliteit met 25%. Waarom haalt u het daar dan niet weg? Dat is toch een heel duidelijke keuze?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben al eerder een discussie gevoerd over de dekking die wij bij het amendement hebben aangegeven. Ik vind dat u een goed argument heeft. Wij hadden de dekking eigenlijk al moeten aangeven bij de behandeling van het MIT, toen wij bezig waren met het schrappen van wegen en het aanleggen van andere wegen. Ik neem het punt mee. Ik neem het amendement ook mee bij de bespreking die wij nog zullen hebben.

Ik denk wel dat die door u voorgestelde oplossing niet lukraak kan worden toegepast. Er zal serieus moeten worden gezien waar wegen

wel geschrapt moeten worden en waar dat niet kan. Ik had het idee dat u over het schrappen van een bepaald percentage sprak. Maar bij het zoeken van dekking moet je wel goed onderzoeken welke wegen eventueel niet kunnen worden geschrapt. Dat is een inhoudelijke benadering.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb het eergisteren in eerste termijn aan de orde gesteld. Ik heb het vandaag heel concreet gemaakt door een amendement in te dienen inzake de exploitatiebijdrage voor het stads- en streekvervoer. Het kan toch in zijn algemeenheid in mindering gebracht worden op dat artikel in de begroting? Dan geef je daarmee ook een politiek signaal. Bij de uitwerking daarvan bepaal je wat er op een gegeven moment geschrapt moet worden. Dat is de enige consequentie die daaraan verbonden is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat je daar serieus naar zou moeten kijken, en wel bij de behandeling van het MIT. Die bespreking hebben wij nu achter de rug, maar het is wel een punt voor volgend jaar. Ik ben niet bereid zomaar een percentage aan te geven en het aan de minister over te laten wegen te zoeken die kunnen worden geschrapt. Dat is geen behoorlijk beleid.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Mag ik hier ook nog een vraag over stellen? Er is een amendement ingediend om het bedrag ten gunste van het openbaar vervoer te laten komen. Erin wordt verwezen naar een totaalbedrag van 100 mln. Mag ik uit het feit dat dit amendement door drie fracties is ingediend afleiden dat de drie fracties straks ook bereid zullen zijn om dezelfde invulling te geven aan de dekking ervan? Want ik neem aan dat er nu vervolgens een invulling moet gaan plaatsvinden. Ik kan mij het praktische probleem voorstellen dat het nu niet mogelijk is een invulling te geven. Maar wij moeten niet in een later stadium geconfronteerd worden met een discussie tussen de drie ondertekenaars over de dekking. Want dan is er helemaal geen sprake van een dekking.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is ontzettend moeilijk om vanaf deze plaats de interrupties te verstaan, maar ik geloof dat ik u begrijp. U

zegt dat de dekking door de drie ondertekenaars moet worden ondersteund. Dat is inderdaad de bedoeling.

De heer **Schutte** (GPV): Ik ben zeer benieuwd!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als de heer Rosenmöller vraagt of het niet al gekund had, dan zeg ik: ja, het had al maanden gemoeten, maar het kan niet meer, dus wij nemen het mee naar volgend jaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik een motie of een amendement indien en ik roep alleen maar iets over een verhoging, dan krijg ik hier altijd van de regeringspartijen het verwijt dat dat financieel niet solide is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En terecht!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat vind ik ook. Ik doe dat dus al een aantal jaren niet meer. Ik kom met heel concrete voorstellen. Nu maakt mevrouw Van 't Riet zich vervolgens schuldig aan datgene wat zij andere partijen altijd verwijt. Dat kan toch niet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister heeft daar zelf natuurlijk wel aanleiding toe gegeven. Wij hebben die kapitaaldotatie van de VSN heel duidelijk in de markt gezet. Wij willen dat dat de dekking is voor de bezuiniging op het stads- en streekvervoer. Het bedrag is echter niet meer te traceren. Dat is uitermate slim van de minister geweest. Wij willen het geld echter alsnog getraceerd hebben. Wij willen een lijst in de zin van: welke onderdelen van die 43 mln. heeft u waarvoor besteed? Daarop kunnen wij zien welke posten wij niet willen. Dat kunnen wij op dit moment niet. Vandaar deze noodmaatregel, want meer dan een noodmaatregel is het niet. De heer Van Gijzel zal dat straks ook nog wel even toelichten. Wij willen de bezuiniging ongedaan maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is volstrekt helder, dat is ook wat ons bindt en daar is ook een grote kamermeerderheid voor. Het gaat er nu even om welke consequenties wij daaraan verbinden. In het debat van vanochtend is duidelijk geworden dat

Van 't Riet

de kapitaaldotatie in de grote pot bij Verkeer en Waterstaat is gegaan. Er zijn posterioriteiten en prioriteiten uitgedeeld. Dat heeft geleid tot een begroting. Vervolgens moeten wij dus op die begroting 44 mln. zoeken. Ik heb een heel concrete suggestie gedaan. Het lastige is dat ik veel liever met één amendement zou zijn gekomen. Ik vraag mevrouw Van 't Riet heel concreet in welke richting zij zoekt om die 44 mln. te vinden. Dat is toch iets wat wij aan u mogen vragen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kan ik u gewoon nog niet zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zou voor u normaal gesproken een reden zijn om faliekant tegen een amendement of een motie van ondergetekende te stemmen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft niet aangegeven hoe de mutaties beneden de 10 mln. zich verhouden tot de mutatietabel inzake de kapitaaldotatie van de VSN. Langs die lijnen is het dus voor de Kamer niet mogelijk om aan te geven waar het geld dan gevonden moet worden. In het amendement staat dat het geld gevonden moet worden in begrotingsprioriteiten. Daarmee is de dekking dus gegeven. Er bestaat in Nederland geen uitgavenverplichting. Wij weten waar het geld zit, maar wij weten niet waar het aan besteed wordt. De minister moet daar zelf een invulling aan kunnen geven.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wij vinden het zo langzamerhand onacceptabel worden dat de minister het rekeningrijden zo ver voor zich uitschuift. De discussie is in 1987 al begonnen. In veel landen is men al een stuk verder met de invoering. In Singapore is zelfs een Nederlandse firma betrokken bij de uitvoering. Ook in de ons omringende landen gaat men gewoon zijn weg. Daar maakt men zich veel minder zorgen over de standaardisatie, waar wij ons zo'n zorgen over maken. Frankrijk, Duitsland, Italië, Noorwegen, en zo kan ik doorgaan. Al die landen zijn verder dan wij. Ik blijf pleiten voor versnelde invoering en intensivering van de elektronische structuur, al heb

ik het gevoel dat ik aan een muur sta te krabben.

De minister heeft in een bijzin bij het MIT gemeld dat zij als proef een vluchtstrook gaat gebruiken als extra rijstrook. Nu al geef ik aan dat dat voor de D66-fractie geen oplossing is. Het gaat gewoon om de toevoeging van een rijstrook. Het kan bovendien nogal wat betekenen voor calamiteiten, onveilige situaties, etc. Ik begrijp dat de minister dit wil ondervangen met vluchthavens en dergelijke, maar ik denk dat zij op de verkeerde weg is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wel problemen, geen oplossingen!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit vinden wij inderdaad geen oplossing.

De nota over het flankerend beleid goederenvervoer is volgens de minister eigenlijk de integrale nota die wij ook willen. Ik denk dat ik daarom geen motie meer hoef in te dienen. Wij spreken elkaar nader als deze nota er ligt.

Ik heb begrepen dat de handhaving van de verkeersveiligheid, die wij ongelooflijk belangrijk vinden, wordt geïntensiveerd en in het overleg met de collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie aan de orde zal komen. De motie die ik daarover had klaarliggen, zal ik om die reden niet indienen.

De heer Van Gijzel diende een motie in waarin de minister wordt verzocht te onderzoeken welke mogelijkheden er in het fiscale regime zijn om bepaalde gewenste maatregelen, zoals carpoolen en dergelijke, te kunnen bevorderen. Op zich vind ik dat een positief en sympathiek punt. Ik vraag de minister echter in hoeverre dit ook mogelijk is. Kunnen in ons fiscale systeem bepaalde stimuleringsmaatregelen worden opgenomen, met name voor het carpoolen? Met bepaalde ontheffingen zou dat beleid dan kunnen worden geïntensiveerd. Ik wil graag dat zij dit in haar antwoord betreft.

In de schriftelijke beantwoording stelt de minister dat het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt uitgevoerd en dat het nieuwe beleid straks in de nieuwe nota zal worden gepresenteerd. Wij vinden de afstemming tussen kleine luchtvaartterreinen, regionale luchthavens en de nationale luchthaven van groot belang.

Daarom dien ik daarover een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat het voor de discussie en besluitvorming over de toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur van belang is dat er afstemming plaatsvindt tussen kleine luchtvaartterreinen, regionale luchthavens en de nationale luchthaven;

verzoekt de regering eerst de discussie over de afstemming tussen de luchtvaartterreinen in Nederland te voeren en de aanwijzing en geluidszonering van de kleine luchtvaartterreinen op te schorten tot na deze afstemming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (24400-XII).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In mijn tweede termijn heb ik een motie ingediend die gericht is op een zodanig prijsbeleid, dat de auto minder wordt bevoordeeld dan het openbaar vervoer. Het gaat dus om een verschuiving in de prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer. Wat vindt mevrouw Van 't Riet van die motie? Gezien de pleidooien van de afgelopen jaren en dagen, kan ik mij niet voorstellen dat D66 tegen een pleidooi is om de prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer in die zin te verbeteren. Sinds 1992 is die verhouding immers verslechterd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb die motie niet voor mij liggen. Die zou ik graag eerst willen zien. De schets die de heer Rosenmöller nu geeft, dat de auto duurder wordt dan het openbaar vervoer, steun ik. Ik zal de motie in die zin bekijken.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil mevrouw Van 't Riet een vraag stellen over haar motie. Het waren allemaal prachtige volzinnen, maar wat is de bedoeling van die motie?

Van 't Riet

Wat zit haar dwars, wat wil zij regelen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat u dat heel goed weet. Op dit moment zijn wij in het kader van de geluidszonering allerlei kleine luchtvaartterreinen aan het aanwijken. Er wordt een maximale geluidszone vastgesteld waarbinnen gevlogen kan worden. Waar ik problemen mee heb, is dat de afstemming ontbreekt tussen al die kleine luchthavens, die soms op heel korte afstand van elkaar liggen, en de regionale luchthavens. Wij zijn luchtvaartterreinen aan het zoneren die misschien helemaal niet meer moeten voortbestaan, omdat er te veel bij elkaar liggen of omdat er al een verschuiving is naar andere luchthavens. Ik vind dat je eerst beleid moet maken voordat je ad hoc allerlei geluidszones aanwijst. Dat ad-hoc-beleid is nu juist het punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat u om de geluidhinder. Wij kennen bijvoorbeeld ook voetbalstadions of racecircuits. Wilt u daar ook op die manier mee aan de gang? Moeten wij bij al die regionale vliegvelden en vliegveldjes op deze manier te werk gaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind van wel. Misschien dat wij het nog een andere keer kunnen hebben over de voetbalstadions. Die vergelijking wil ik nu even niet maken. U weet dat het om een ingewikkelde en belangrijke discussie gaat. Bij de discussie over Schiphol stond de geluidsoverlast centraal: in hoeverre laat je het geluidsniveau groeien waarbinnen kan worden gevlogen? Dat speelt echter niet alleen op de schaal van Schiphol, maar ook op de schaal van de kleine luchtvaartterreinen en van de regionale luchthavens. In het SBL is vastgelegd dat er wordt gezoneerd; dat zal de minister ook antwoorden. Mijn probleem is echter dat hier geen beleid achter zit. Daarom hebben wij daarover een motie ingediend.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De heldere stijl van de beantwoording door de minister, zowel schriftelijk als mondeling, was voor mij een verademing. Dit betekent echter niet dat wij het met al haar politieke keuzes eens zijn. Zo

zijn wij niet alleen ongelukkig met de mobiliteitsontwikkeling en de daaruit voortvloeiende fileproblematiek, maar zijn wij ook van mening dat het anders moet. Over dat aspect blijft nog veel onduidelijkheid bestaan. De huidige instrumenten blijken niet tot de gewenste trendbreuk te leiden. Het sleutelen aan en met name het uitbreiden van de weginfrastructuur blijken keer op keer in wezen symptoombestrijding te zijn. Een trendbreuk in maatregelen kan niet anders dan vooraf worden gegaan door een trendbreuk in het denken, de mentaliteit. Aan dat aspect wordt helaas voortdurend te weinig aandacht besteed.

Doelmatigheid en efficiency van de infrastructuur zijn nodig. De doelmatigheid zou er echter veel meer mee gediend zijn, wanneer de samenleving ervan overtuigd kon worden dat het individuele keuzegedrag moet veranderen. Dat betekent dat wij minder moeten toegeven aan bijvoorbeeld haast en gemakzucht. Wij moeten dus werken aan een andere levensstijl. De winst die via gedragsbeïnvloeding behaald kan worden, is naar onze overtuiging aanzienlijk groter en goedkoper dan voortgaan op de huidige weg. Er is in ieder geval sprake van een leemte in het beleid op dit punt. Ik zou graag zien dat de minister zich nader bezint op dit kansrijke deel van het mobiliteitsprobleem, zeg maar de immateriële kant ervan. Dan kan de noodzakelijke trendbreuk ook naar voren komen. De minister ± ik duidde daar in eerste termijn al op ± heeft daar wel een paar goede opmerkingen over gemaakt, bijvoorbeeld gisteravond in NOVA, maar zij zou hier nog op terugkomen. Dat heeft zij helaas niet gedaan. Ik vraag haar dus om dat alsnog te doen.

Wij zijn van mening dat er niet bezuinigd moet worden op de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Hier moet juist geïntensiveerd worden, uiteraard in combinatie met een grotere doelmatigheid. Wij hadden het amendement op stuk nr. 13 ingediend om de bezuinigingen ten minste op te schorten tot de uitkomsten van de discussie rond Brox en De Boer bekend zijn. Bij de Voorjaarsnota zouden dan knopen kunnen worden doorgehakt. Met andere woorden: de Kamer zou dan een inspanningsverplichting op zich kunnen nemen. Wij hebben evenwel begrepen dat deze weg niet

begaanbaar is in de Kamer. Daarom trekken wij het amendement dan ook in. Ik doe dat echter niet zonder nadrukkelijk onze steun uit te spreken voor de beide door de heer Rosenmüller ingediende amendementen. Het doel van zijn amendementen en dat van het onze is hetzelfde. De keuze in die amendementen is in ieder geval helderder dan de lijn die de heer Van Gijssel c.s. in hun amendement kiezen. In dat amendement wordt voorgesteld om 44 mln. uit de prioriteitenstelling te halen die de minister in de afgelopen periode in haar begroting heeft neergelegd. De consequentie van die keuze van de heer Van Gijssel en consorten zou wel eens kunnen zijn dat die prioriteitenstelling van de minister totaal overhoop gehaald wordt. En daar willen wij op dit ogenblik absoluut niet voor kiezen. Het zal uiteindelijk wel uitdraaien op het compromis dat de heer Hofstra naar voren heeft gebracht; dat verwacht ik althans. De minister heeft hier zelf al de dekking voor aangegeven. Mij dunkt dus dat daar nog wel wat speelruimte in zit. Voor de zekerheid wil ik echter toch een motie op dit punt indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet voornemens is in 1996 75 mln. te bezuinigen op de exploitatie van het stads- en streekvervoer;

constaterende, dat de voorgenomen bezuiniging samenhangt met de uitkomsten van de nog niet afgeronde discussie in het kader van de commissies-Brox en -De Boer;

spreekt uit dat de mate waarin deze bezuiniging wordt geïmplementeerd afhankelijk dient te worden gemaakt van de uitkomsten van bovengenoemde discussie,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (24400-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Deze

Stellingwerf

motie biedt wellicht de ruimte in tijd die de heer Hofstra feitelijk nodig heeft voor de discussie waar hij op gewezen heeft.

Tot slot kom ik op de verkeersveiligheid. Wij zijn van mening dat er van de voorstellen van het kabinet een volstrekt verkeerd signaal uitgaat. De toename van het aantal doden en gewonden vereist een andere inzet. Wij hebben een amendement ingediend om de organisaties die in feite uitvoering geven aan het door de politiek gewenste verkeersveiligheidsbeleid, blijvend te honoreren. Maatschappelijke uitvoeringsorganisaties met zoveel vrijwilligers moeten volgens ons niet afgeknepen worden. Wij willen die organisaties niet meer geven, maar er wel voor zorgen dat de gelden op het huidige niveau gehandhaafd worden. De procedures zijn volgens de minister zorgvuldig gevoerd en er is tijdig overleg geweest. Dat is natuurlijk goed, maar volgens ons is dit een politieke keuze. Daarom hopen wij dat de collega's in de Kamer het amendement ter zake zullen steunen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister gaarne voor de mondelinge en schriftelijke reactie die wat betreft onze vragen vrij volledig was. Ik ben ook erkentelijk voor haar aandacht voor de natte waterstaat. Ik heb al eerder gezegd dat de veiligheidstaken nog wel eens in de publieke belangstelling achterblijven ten opzichte van de discussies over de bereikbaarheid. Ik begrijp dat, maar zonder veiligheid is er geen bereikbaarheid, zeker niet over land. Daar hebben wij het nu toch in de eerste plaats over.

Mijn vraag is of, gezien alle discussies, niet een nieuwe impuls in beleid nodig is. Dan denk ik heel concreet aan het SVV. Als ik mij goed herinner ± maar de minister zal dat zeker kunnen ophelderen ± heeft het SVV weliswaar een lange horizon, naar ik meen tot 2010, maar heeft het een beperkte bereikbaarheid, te weten vijf jaar na vaststelling door de Eerste Kamer. Die tijd begint al op te schieten. Wat doet de minister formeel met het voorliggende SVV? Is niet een eventuele herziening een gelegenheid om een krachtige nieuwe impuls aan het

beleid te geven? Zo ja, wanneer is dat mogelijk?

Voorzitter! De bezuiniging op het openbaar vervoer is ook door mij een verkeerd signaal genoemd. Ik steun maatregelen om die bezuiniging terug te draaien, maar niet op alle mogelijke manieren, of beter gezegd, onmogelijke manieren. Het amendement van de heer Van Gijssel kan ik absoluut niet steunen, want het is voor mij geheel onduidelijk ten laste van welke prioriteit dat gaat. Daar kunnen namelijk zaken bij zitten waar mijn fractie zeer aan hecht. De minister heeft er een aantal van genoemd. Dus op die manier kunnen wij niet werken. Dan vind ik het amendement van de heer Rosenmüller veel duidelijker en consequenter. Mijn vraag aan de minister is dan of zij kan aangeven welke consequenties dit amendement heeft en welke bezuinigingen dit tot gevolg heeft op concrete projecten in de wegensector.

Ik ben blij met de toezegging van de minister met betrekking tot het flankerend beleid in relatie tot goederenvervoer. Hetzelfde geldt voor haar opmerking dat het investeringsniveau voor de vaarwegen daarbij zeker betrokken zal worden. Ik vraag er gaarne nogmaals aandacht voor, want de dalende tendens in de komende jaren, hoe die dan ook veroorzaakt wordt, is in mijn ogen een slechte zaak.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Het zal mij helaas niet lukken om in één minuut de mate van emoties in mijn bijdrage te leggen die bij dit debat past. Niettemin toch een korte bijdrage.

Ik meen dat de minister wat al te optimistisch is over de mogelijkheden ter oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Dat daarbij sprake is van onderuitputting is wrang. Als de oplossing van genoemd vraagstuk versneld kan worden, zullen daartoe natuurlijk alle mogelijkheden moeten worden ingezet. Ik zie het ook als een taak van deze minister om zich hiervoor sterk te maken. Ik voeg er aan toe: niet eenzijdig in de weginfrastructuur.

De minister heeft gezegd dat het allemaal beter kan worden als er een fantastisch openbaar-vervoersnet komt. Inderdaad, als dat er komt, zijn wij een heel eind verder, maar het

moet er nog komen. In ieder geval staat daarmee op gespannen voet de bezuiniging op het openbaar vervoer. Alle pogingen om die zoveel mogelijk ongedaan te maken, zal ik graag steunen. Een aantal mogelijkheden is voorhanden. De heer Rosenmüller heeft een voorstel gedaan. Er ligt een voorstel inzake onderuitputting. Het amendement Van Gijssel in de huidige vorm kan wat mij betreft niet. Maar wij hebben nog even tijd. Ik zou de indieners willen voorstellen dat zij de komende dagen benutten om de andere kant van de medaille ook in te vullen, al dan niet in overleg met de minister, opdat wij voordat de stemming plaatsvindt, precies weten wat de dekking is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zou dat graag doen. Wij hebben er vanochtend al een debatje over gehad; wij hebben de mutaties beneden de 10 mln. niet gezien. Dat betekent dat wij de dekking nog niet concreet aan kunnen geven. Tegen dat probleem lopen wij dus aan. Wij hebben nu een vorm gevonden waarin wij uitspreken binnen welke post het bedrag van 44 mln. gevonden moet worden. Voor de minister geldt hier geen uitgavenverplichting; ze kan er dus onder blijven. Dat bedrag zal vervolgens ten goede moeten komen van het stads- en streekvervoer.

De heer **Schutte** (GPV): Ik heb zojuist al in de richting van mevrouw Van 't Riet gezegd dat het natuurlijk niet helemaal ondenkbaar is dat de drie ondertekenaars als de invulling vanuit de 100 mln. aan de orde is, het niet helemaal met elkaar eens zullen worden. Ik vind dat de Kamer moet weten wat het resultaat daarvan is. Overigens zal de minister zich realiseren dat er drie handtekeningen onder het amendement staan, samen goed voor een royale kamermeerderheid. Dus als het in stemming gebracht wordt, ligt het probleem niet alleen bij de indieners maar ook bij de minister. Het is dus voor beide kanten van belang dat de komende dagen benut worden om ook de andere kant van de medaille in te vullen en dat de Kamer alsdan stemt over dat amendement.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vind dat wijze woorden en ik zou willen dat het zo kon.

Schutte

De heer **Schutte** (GPV): Het moet volgens mij kunnen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb ook een aantal schriftelijke antwoorden op vragen gekregen. Daarvoor dank! Ik ben het met de antwoorden over het algemeen niet eens, maar daar kan ik niet op ingaan. Met **Aan** antwoord was ik het volstrekt niet eens, maar dat was ook een antwoord op een vraag die ik niet had gesteld.

De cijfers zijn genoemd. De gemiddelde groei is 28% en de groei op de snelwegen 54%. Volgens het CBS zullen wij in 2010 op 72% zitten. De doelstelling was 35%. Wij kunnen hier dus duidelijk spreken van een dubbeldoelstelling.

Volgens de minister is het fileprobleem ook het gevolg van het gedrag van mensen. Dat is zo. De mobiliteit van mensen lijkt wel wat op water: het zoekt de weg van de minste weerstand. Daarom is het naar onze mening ook noodzakelijk om ervoor te zorgen dat er zo'n betere weg is. Dat moet het openbaar vervoer zijn. Daar moet alles op ingezet worden. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de negatieve trend in het aandeel van het openbaar vervoer doorbroken moet worden;

overwegende, dat een aanzienlijk deel van de files wordt veroorzaakt door woon-werkverkeer, waarvoor het openbaar vervoer een alternatief zou moeten zijn;

verzoekt de regering de geplande bezuinigingen op het stads- en streekvervoer ongedaan te maken;

verzoekt de regering tevens inefficiënt gebruik van deze subsidies te bestrijden, waaronder onnodige overheadkosten, door erop toe te zien dat deze subsidies gebruikt worden voor uitbreiding en kwaliteitsverbetering van stads- en streekvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (24400-XII).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik neem hier toch een zekere schizofrenie waar in het debat, zowel aan de kant van de Kamer als aan de kant van de regering. Nederland moet de hoofdingang van Europa worden. Maar als iedereen hier naar toe komt, blijkt opeens het straatje te vol te worden en dat hebben wij problemen, want als wij het straatje verbreden, komt er alleen nog maar meer verkeer. De ene keer hebben de regering en de coalitie het "hiep hiep hoera"-petje op ± ha, wij krijgen meer transitie door Nederland; de economie groeit ± en de andere keer een klein somber petje en zeggen ze: oh, oh, wij krijgen files. Het is echter van twee n **Aan**: als alles door Nederland moet, als Nederland de transportband van Europa moet zijn, krijg je files. Daarom heb ik ervoor gepleit om in te zetten op ontwikkeling van het noorden in plaats van van de Randstad, want de grens is bereikt; de cijfers wijzen dat uit. Met name het vervoer over water moeten wij sterker benadrukken. Daarom wil ik twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het vervoer over water voordelen heeft ten opzichte van vervoer over de weg;

verzoekt de regering in het kader van het toegezegde plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer een onderzoek in te stellen naar mogelijkheden en middelen om vervoer over water te bevorderen boven vervoer over de weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het baanvak Groningen-Sauwerd-Eemshaven

slechts enkelsporig is;

overwegende, dat ter bevordering van de economische ontwikkeling van het Noorden een betere ontsluiting van het havengebied Eemshaven wenselijk is;

verzoekt de regering de verdubbeling van de spoorlijn Groningen-Sauwerd-Eemshaven op te nemen in de planstudie-fase van het Tweede tactisch pakket,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze moties zijn voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, worden zij voldoende ondersteund.

Zij krijgen resp. de nrs. 23 en 24 (24400-XII).

Aangezien het amendement-Stellingwerf (stuk nr. 13) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mijnheer de voorzitter! Ik moet eerst even melden dat ik nog een aantal amendementen mis. Zoudt u er misschien voor kunnen zorgen dat iemand mij het complete setje aanreikt?

De **voorzitter**: Dat gebeurt reeds.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar woorden in tweede termijn. Ik kreeg overigens af en toe het gevoel dat sommigen toch wel erg spraken vanuit de sfeer van: wie zonder zonde is, werpe de eerste steen. Vervolgens waren zij heel driftig aan het stenen werpen, daarbij doend alsof zij zelf zonder zonde waren. Het spijt mij dat ik het moet constateren, maar ik vind dat het wel aan de orde was. Ik kom daar dadelijk nog op terug als het gaat om de inhoud.

Ik proef uit het verhaal van de heer Leers iets heel vreemds. Hij suggereert dat er een groot verschil van opvatting is met de regering. Als ik echter zijn plan lees, komt dat voor 100% overeen met hetgeen in het SVV en het MIT staat. Het enige verschil is dat hij zegt dat er na 2000 vooral extra geld moet komen voor de achterlandverbindingen. Ik ben het ermee eens dat er na 2000 extra geld moet komen. Ik heb dat ook

Jorritsma-Lebbink

gezegd. Voor een deel zal dat aan achterlandverbindingen moeten worden besteed. Dat ben ik ook met het eens. Nog belangrijker is het om er na 2000 voor te zorgen dat ook het stadsgewestelijk openbaar vervoer extra middelen krijgt. In mijn schriftelijke antwoorden heb ik aangegeven dat wij moeten nagaan of er geen extra middelen moeten gaan naar de binnenvaart infrastructuur.

De vraag is dus of 500 mln. wel voldoende is. Dat geld moet mijns inziens niet uitsluitend aan achterlandverbindingen besteed worden. Hoe moet het geld dan wel verdeeld worden? Naar mijn mening moet dat gebeuren conform de prioriteitenstellingen die wij met elkaar hebben afgesproken binnen het structuurschema Verkeer en vervoer.

Ik kijk nu ook een beetje beschuldigend in de richting van de heer Van Gijzel. Hij suggereert toch wel heel sterk dat als de Partij van de Arbeid maar voortdurend haar zin had gekregen, het veel beter zou zijn geweest in dit land. Nou, ik ken tal van stukken infrastructuur waarbij wij jaren vertraging hebben opgelopen die nu leiden tot behoorlijk wat files en waarbij minstens enig verwijt aan de heer Van Gijzel mag worden gemaakt. Hij kan daarvoor prima overwegingen hebben. Maar een feit is dat het stukje snelweg tussen Den Haag en Rotterdam een van de moeilijkste stukken in dit land is waar de files heel groot zijn. Ik kan niet ontkennen dat enig verwijt ook in zijn richting gemaakt mag worden. Zo zijn er meer plekken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA):
Voorzitter!...

De **voorzitter**: Laten wij even rustig zijn. Mijnheer Van Gijzel, u hebt uw opvattingen ter zake de afgelopen anderhalf uur minstens vijf keer zeer uitvoerig naar voren kunnen brengen. Laten wij de minister nu de gelegenheid geven te antwoorden. Als u het absoluut niet kunt volhouden, kunt u altijd nog een interruptie plaatsen. Ik vrees dat u gaat herhalen hetgeen u ons zo indringend hebt voorgehouden.

Wil de minister haar betoog vervolgen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu ik toch steentjes werp: ik zal er straks

ook een naar mijzelf werpen. Ik vrees dat ik niet zonder zonde ben. Ik zal dat erkennen ook.

Mevrouw Van 't Riet zegt tegen mij dat haar fractie voor uitvoering van het SVV is. Maar zodra er een achterlandverbinding moet worden aangepast, conform de afspraken in het SVV heb ik D66 daarop nog nooit vrolijk ja horen zeggen. Op mijn beurt zeg ik dan: of je doet alles, maar dan moet je ook echt alles doen, of je moet niet zeggen dat je alles doet en het vervolgens niet doet. Ik weet dat de heer Rosenmüller en de heer Poppe daar anders tegen aankijken. Volgens hen is het SVV-beleid niet goed. Dat is een opvatting. Die mag je hebben. Ik zou ontzettend blij zijn als ik met degenen die voortdurend tegen mij zeggen dat het SVV-beleid uitgevoerd moet worden, af kon spreken dat zij ook bereid zijn, alle onderdelen uit te voeren. Dat betekent dan de investeringen in de achterlandverbindingen en de hoofdtransportassen en de investeringen in de spoorwegen en het openbaar vervoer in de stedelijke gebieden en het flankerend beleid dat ingevuld moet worden. Dat vraagt een commitment van ons allen.

Wat mij betreft moet het in een zo snel mogelijk tempo gebeuren. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan. Aan de ene kant moeten wij proberen, de investeringen zoveel mogelijk te stimuleren en aan de andere kant het flankerend beleid daar in te zetten waar het kan. Wij hebben daarover een aantal afspraken gemaakt. De heer Rosenmüller heeft gevraagd naar het prijsbeleid bij het flankerend beleid. In het regeerakkoord hebben wij afgesproken dat wij een aantal dingen zullen doen. Per 1 januari wordt de inflatiecorrectie ingevoerd voor de accijnzen. Gelukkig weten wij dat dankzij de afspraken met de openbaar-vervoerbedrijven de tariefverhogingen dit jaar zeer beperkt zijn. Ik weet ook zeker dat, als wij doorgaan met de verzelfstandiging van de openbaar-vervoerbedrijven, zij niet gek zullen zijn. Zij zullen niet kiezen voor zeer sterke verhogingen van de tarieven. Want de enige manier om meer mensen in trein en bus te krijgen, is ervoor te zorgen dat er een goede relatie blijft bestaan. Als zij meer tariefvrijheid krijgen, zouden zij middelen kunnen inzetten om meer op bepaalde doelgroepen hun

marketing in te zetten en wel zodanig dat zij mensen in de trein en de bus krijgen die zij tot nu toe er niet in hebben. Dat is de bedoeling van de hele operatie waarin wij zitten. Het is niet de bedoeling om de zaken onaantrekkelijk te maken. Verzelfstandiging is geen doel op zichzelf, maar een middel om het openbaar vervoer te verbeteren en niet om het te verslechteren.

Voorzitter! Ik wil een aantal opmerkingen maken aan het adres van de heer Leers over het aanbestedingsbeleid. Hij heeft daarover specifieke vragen gesteld. Ik wil deze kort beantwoorden. Wij hebben gekozen voor het aanbestedingsbeleid uit een oogpunt van betere spreiding van het aantal onderhoudswerken over het jaar. Dat is goed voor de veiligheid van de mensen. Het is ook bedoeld om de files tegen te gaan. Om ervoor zorgen dat zich niet alles concentreert in één seizoen zijn wij overgegaan tot meerjarige contracten in de sfeer van het onderhoud. Dat levert op zichzelf een probleem op voor de kleinere partijen, maar wij hebben met hen afgesproken, en wij proberen dat ook te stimuleren, dat er natuurlijk ook gezamenlijk ingeschreven kan worden. Zij kunnen kleine consortia vormen. Ik zie dat de kleinere aannemers dat ook in toenemende mate doen. Maar ik wil wel graag vasthouden aan die meerjarige afspraken en die wat grotere contracten, omdat de bedrijven daarmee ook beter hun materieel en hun personeel kunnen inzetten. Bovendien zijn er nog die heel goede bijverschijnselen van minder files en meer veiligheid.

De heer Leers heeft een motie ingediend inzake de GPDW. Ik wil de Kamer de aanvaarding van die motie dringend ontraden. Het overleg met de werkgevers- en de werknemersorganisaties en de uitzendbureaus loopt op dit moment nog. Laten wij dat echt zorgvuldig voeren, want beide partijen hebben voor een deel gelijk. Een dergelijke motie maakt het vinden van een compromis niet eenvoudiger. Sterker nog, ik vrees dat dat dan onmogelijk wordt. Enerzijds gaat het om reële sociale en arbeidsmarktproblemen, anderzijds gaat het ook om concurrentievraagstukken die elders geheel anders zijn opgelost. Bovendien dwingt de Europese regelgeving ons een bepaalde kant uit. Ik vind het belangrijk om met

Jorritsma-Lebbink

partijen tot een oplossing te komen. Anders is de kans groot dat de rechter de knoop moet doorhakken. Ik hoop derhalve dat de Kamer deze motie niet aanvaardt. Aanvaarding van de motie leidt bovendien tot een zeer groot aantal civiele procedures. Er liggen op dit moment ruim 30 verzoeken tot aanwijzing. Die moeten bij de uitvoering van de motie allemaal worden afgewezen. Er is dan echt sprake van een daad van onbehoorlijk bestuur.

Er waren afspraken tot een geleidelijke liberalisering. Helaas is daar niets van terechtgekomen. De GPDW heeft ondanks toezeggingen zijnerzijds tot vandaag niet gereageerd. Daarom zeg ik: geeft u mij in vredesnaam de kans om dat goed af te ronden, want de ene of de andere kant op, het zal altijd tot een onbevredigende situatie leiden. Ik vrees dat de motie van de heer Leers niet leidt tot datgene wat hij wil.

De heer Van Gijzel wees erop dat er de afgelopen jaren zo ontzettend veel in wegen is geïnvesteed en dat desondanks de files niet zijn afgenomen. Ik heb zelf dat lijstje natuurlijk ook nog eens doorgekeken. Ik wil erop wijzen dat de afgelopen jaren veel in wegen is geïnvesteed, maar dat het voor het grootste deel altijd nog uitlopers van oudere besluiten van voor het SVV waren. Het echte intensiveren van de investeringen in de achterlandverbindingen en op de plekken waar het heel erg noodzakelijk is, is toch iets waar ik nu net een beetje aan toe begin te komen. Ik ben het met hem eens dat wij die prioriteit fors moeten stellen.

Overigens heeft hij zelf de afgelopen jaren ook een paar andere prioriteiten gesteld dan de prioriteiten die te maken hebben met achterlandverbindingen en hoofdtransportassen. Dat was namelijk daar waar de verkeersveiligheid in het geding was. Dat is ook een belangrijke prioriteit, maar met een beperkt budget betekent dat toch elke keer weer een verschuiving. Het betekent dat je dan weer minder doet aan de dingen die heel noodzakelijk zijn.

Ik vind het van groot belang om de komende tijd met elkaar te proberen om echt die plekken uit te kiezen waar heel grote problemen zijn dan wel zullen ontstaan, zodanig dat wij die problemen ook echt oplossen. Maar soms hebben wij dan onconventionele oplossingen voor

de tijdelijkheid nodig. Er is nu gekozen voor een experiment op de A28. Daar is een probleem, daar staan files. Wij kunnen niet zeggen: u mag er niet meer staan. De auto's staan er gewoon. Derhalve vraag ik enige steun voor creatieve oplossingen. Ik vind dat ik die tijdelijk moet kunnen uitproberen. Als zou blijken dat het onveilig is dan de normale situatie, dan moeten wij er onmiddellijk mee ophouden. Dat ben ik volstrekt met de heer Van Gijzel eens. Dat hebben wij ook gezegd. Wij hebben goede afspraken gemaakt. Mijns inziens zou het wel eens een heel goede oplossing kunnen zijn.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd om het voor doelgroepen te bestemmen. Het gaat over een stukje van 4 kilometer in de spits en het wordt een uur of drie per dag gebruikt. Er zitten op dat moment nauwelijks vrachtauto's op dat stukje weg. Als ik het dus alleen voor de vrachtauto's zou kunnen gebruiken, dan helpt het helemaal niets. Ik wil gewoon even kijken of hiermee een stuk fileproblematiek kan worden opgelost.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als dat zo is, dan heeft de minister daar een punt. Ik zou daar echter graag inzicht in willen hebben. Op de Van Brienoordbrug hebben wij die scheiding ook aangebracht en daar werkt het wel. Gezien de aard der dingen is het daar misschien ook wel logischer, maar ik wil het toch even gezien hebben. Mijn angst is dat wij met generieke uitbreidingen bezig zijn, terwijl het op zichzelf zo goed zou zijn als wij de ruimte voor het vrachtverkeer op die manier kunnen realiseren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben graag bereid om het complete plannetje dat daarvoor gemaakt is, aan de Kamer te sturen. Dan praat ik over de technische inrichting en de begeleiding. Ik wijs er echter op dat het, als wij praten over fileoplossingen in de spits, zoals bij Rotterdam, niet gaat om kortdurende stukjes. Bij Rotterdam praten wij niet over een kortdurende oplossing, een experiment of een klein stukje. Bij Rotterdam hebben wij gewoon een vrachtwagenstrook aangelegd: extra infrastructuur, apart en ook helemaal apart gezet via fysieke scheiding. Vanmorgen heb ik in eerste termijn gezegd dat ik die scheiding wil

verlengen. Hier praten wij over een oplossing die voor een tijdje een oplossing zal zijn; structureel zal daar ooit iets anders moeten gebeuren en het gaat over een zeer kort stukje. Als dit werkelijk lukt, probeer ik op een aantal plekken waar de nood net zo hoog of nog hoger is, te bekijken of wij ook daar dit soort oplossingen voor de korte termijn kunnen gebruiken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dus u stuurt een voorstel naar de Kamer. Dat is akkoord, maar ik zou daar graag bij willen zien wat de intensiteit van het vrachtverkeer in de totaalstroom is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Daarbij is het overigens niet zo dat wij fysiek scheiden; daar heb je dus al een probleem.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Gisteren was er dat ongeluk. U weet zelf dat vluchtstroken er juist voor bedoeld zijn dat ambulance- en politieverkeer etcetera bij calamiteiten die stroken kan gebruiken. Wat gebeurt er als er tijdens de spits een calamiteit is? Hoe lost u dat op? Is zo'n situatie dan überhaupt nog bereikbaar? U zegt: wij zorgen er wel voor dat het verkeer weer weg is. Waar laat u dat dan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is precies wat wij samen met de ANWB hebben ontwikkeld. Ten eerste komen er een aantal vluchthavens. Ten tweede is het daar toevallig ± daarom kun je het niet overal doen en is het ook geen oplossing voor overal en altijd ± een zanderige berm; ook de berm is daar dus te benutten voor een calamiteit. Ten derde is er een elektronische verkeersbeïnvloeding: op het moment dat er werkelijk iets zou gebeuren, gaat het kruis op rood en moet men van de baan. Mijn ervaring ± dat gaan wij ook heel zwaar monitoren ± is dat mensen inderdaad snel van een strook af zijn als er een rood kruis staat, of dat nou een vluchtstrook is of een andere strook. Met andere woorden: het is op dat moment echt een spitsstrook met vluchthavens. Ik wil gewoon dat experiment eens even doen en kijken of het werkt en of wij op zo'n eenvoudige manier snel op kleine stukjes een oplossing kunnen bieden. Als dat een zware bottle-neck wegwerkt, hebben wij daar toch

Jorritsma-Lebbink

winst mee binnengehaald. Misschien is het, wanneer wij begonnen zijn, verstandig dat u gewoon eens met z'n allen komt kijken; ik wil zelf ook wel zien hoe het werkt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kunt u ook aangeven of als gevolg van dit project, dit experiment, de automobilitéit op dat stukje toeneemt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is zeer onwaarschijnlijk, want de problemen zijn daarbuiten, op dat zelfde stuk weg, nog zo groot dat het slechts een klein deel van het probleem verkleint. Nogmaals: dit is geen structurele oplossing; dat zie ook ik heel goed, maar u moet niet denken dat wij op alle plekken in de Randstad helemaal niets meer aan de infrastructuur hoeven te doen en dat de oplossing geheel ligt in het openbaar vervoer of andere methoden. Ik zal op een aantal plekken nog knelpunten op moeten lossen. Die zijn er ook; de A28 is bijvoorbeeld op dit moment een knelpunt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Rosenmöller, want nu wordt weer een nieuw punt aangesneden waar wij uitvoerig over gaan debatteren, terwijl wij met de afronding van de begrotingsbehandeling bezig zijn. Dan had u dat in een van de termijnen aan de orde moeten stellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Gijzel heeft mij gevraagd wie de verantwoordelijkheid wenst te nemen om de projecten werkelijk uitgevoerd te krijgen. Ik vind dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is. Men weet van mijn acties in de richting van het Amsterdamse om te proberen om een project eindelijk in de uitvoeringsfase te krijgen, maar ik kan niet beslissen voor Amsterdam; Amsterdam moet uiteindelijk zelf beslissen of het de noord-zuidlijn wil aanleggen. Men kan de verantwoordelijkheid wel naar mij schuiven, maar ik stel het geld beschikbaar en wij stellen mensen beschikbaar om eraan mee te helpen om het in de uitvoeringsfase te krijgen, maar uiteindelijk moet de gemeenteraad van Amsterdam zijn eigen verantwoordelijkheid nemen

en keuzen maken. Dat kan ik niet voor Amsterdam doen. Ik kan stimuleren, ik kan Amsterdam achter de broek aan zitten, ik kan ernaar toe gaan en in de krant laten zetten dat ik het een belangrijk project vind. Dat doet de Kamer ook en dat moeten wij met z'n allen vooral blijven doen, maar men moet het uiteindelijk wel zelf doen en ik mag in vredesnaam hopen dat er vervolgens niet nog een referendum overheen komt.

Dan komen wij bij de elektronische heffingssystemen, waarover de heer Van Gijzel zulke treurige woorden heeft gesproken. Ik ben het op zich met hem eens, waarbij ik overigens denk dat het er ook nog niet was geweest ± in de gecompliceerde vorm waarin Nederland het moet doen ± als wij vanaf 1986 het goede verhaal hadden gehouden en als wij er allemaal voor waren geweest. Mevrouw Van 't Riet roept wel vrolijk: wil de minister nou in vredesnaam een beetje meer opschieten; maar ik dacht dat wij de discussie bij het mondeling overleg over het rekeningrijden goed gevoerd hadden: er is geen land in Europa dat een werkelijk geavanceerd systeem van rekeningrijden heeft. Er zijn wel landen in Europa die tolsystemen hebben; die zijn overigens voor het grootste deel niet elektronisch en voor zover zij elektronisch zijn, zijn zij op één stukje weg geregeld. Ja, zo kan ik het ook regelen. Wij waren bezig een systeem te bedenken waardoor op een bepaalde tijd van de dag al het verkeer in een bepaalde regio wat duurder zou worden en daarna weer wat goedkoper. Wij wilden dus systemen die afstand- en prijsgerelateerd zijn. Zo'n systeem bestaat in Europa nog niet en dat komt er ook niet in Singapore.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Volgens mij is dat wel zo. Ik heb zelf op de weg in Duitsland gereden en daar was het helemaal zo geregeld. Het is inderdaad maar een klein stukje, maar dat is ook onze inzet. Vooral in de stedelijke gebieden zou er elektronische tolheffing ofwel rekeningrijden moeten komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het project in Duitsland is een mooi voorbeeldproject. Dat is een van de projecten waaraan wij proberen kennis te ontlenen. Ik ga er binnenkort met mijn Duitse collega over praten. Overigens bevindt Duitsland

zich nog niet in een stadium om het rekeningrijden echt in te voeren. Ik voorspel u dat Nederland het eerder zal invoeren dan Duitsland, want de politieke problemen rond dit onderwerp zijn daar nog een beetje groter dan hier; laat ik u dat zeggen. Ik weet niet of u mijn collega Wissmann daarnaar heeft gevraagd. Zo ja, dan heeft u waarschijnlijk dit antwoord gekregen. Overigens voert niet hij het in maar moet het land het invoeren, voor zover het over de wegen in stedelijke gebieden gaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Wissmann heeft mij gezegd dat het systeem in 1998 zal worden ingevoerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is volstrekt nieuw en ik denk dat de heer Wissmann het niet heeft gezegd. U zou het nog eens moeten natrekken. Ik zal het hem zelf vragen, want het zou prachtig zijn, maar ik geloof er niet in.

Nu ik toch mea culpa aan het belijden ben, geef ik ook toe dat ik in het verleden als kamerlid namens mijn fractie tegen dit soort systemen was. Dat was echter niet vanwege het systeem op zichzelf, zoals in de Handelingen valt na te lezen. De VVD-fractie was niet principieel tegen rekeningrijden maar was ertegen dat het werd gebruikt als een extra inkomstenbron van de rijksoverheid; daar heb ik mij altijd tegen verzet. Wij hebben altijd gezegd dat sturing en financiering niet door elkaar gehaald moeten worden. Toen ik minister werd, heb ik die twee dan ook meteen uit elkaar gehaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat de heer Wissmann betreft, ik denk dat hij heeft gezegd dat hij ernaar streeft in 1998 een soort heffing voor het vrachtwagenverkeer in te voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ja. Hij wil de heffing verdrievoudigen, en u weet hoe ik daarover denk. Ik ben het met hem eens dat wij zo spoedig mogelijk een soort "road pricing"-achtig systeem voor het vrachtvervoer moeten invoeren, waardoor de langere afstand zwaarder belast wordt dan de korte afstand. Daar denken hij en ik helemaal hetzelfde over. Ik denk alleen dat hij tamelijk optimistisch is geweest, omdat hij een snelle invoering van die verdrievoudiging wil.

Jorritsma-Lebbink

De heer Van Gijzel heeft vragen gesteld over het Masterplan fiets. De uitvoering van de goede elementen uit het masterplan zullen wij voortzetten. Ik ben in overleg met de ENFB, ook over de vraag welke rol die organisatie daarin kan spelen. Het blijft onze taak om het kennis-instrumentarium te onderhouden en verspreiden, en het fietsbeleid bij gemeenten en provincies te stimuleren. Overigens worden in de planverplichting of zorgplicht die de gemeenten en provincies krijgen ook enige onderdelen op dit terrein neergelegd. Ik ben er heel tevreden over dat wij straks werkelijk met hen hierover kunnen spreken en dat het echt hun verantwoordelijkheid wordt, waardoor er niet meer van weggelopen kan worden. Ik hoop echt dat de gemeenten, mede door de gebundelde doeluitkering, gestimuleerd worden om zelf meer te investeren in de fietsinfrastructuur, want dat is van groot belang.

Over het amendement van de heer Van Gijzel hoef ik niet zoveel meer te zeggen. Ik vind dat het niet kan. Het is een ongedekt amendement, want ik heb nog nooit gezien dat een amendement bij toelichting wordt gedekt. Een amendement bestaat eruit dat een artikel wordt verhoogd en dat een of meer andere artikelen worden verlaagd; dat is een goed amendement, althans een begrotings-amendement volgens de afspraken die wij altijd aanhouden.

De heer Van Gijzel beschuldigt mij ervan dat geld dat ik op mijn begroting bezuinigd heb, niet meer terug te vinden zou zijn. Ik vind dat een onterechte beschuldiging. Er staan meer extensiveringen op mijn begroting. Ik moge erop wijzen dat de mutatiestaat waar de posten van meer dan 10 mln. op staan, posten bevat waar veel meer dan 10 mln. van af is gegaan: bijvoorbeeld 43 mln. en in één geval naar ik meen zelfs meer dan 100 mln., terwijl andere posten zijn verhoogd. Ook staat er een aantal echte intensiveringen in de begroting, die gebaseerd zijn op nieuw beleid. Een aantal daarvan is wat moeilijker te vinden, omdat zij niet in een verzamelstaat zijn opgenomen, aangezien gaat daarbij gaat om allemaal heel kleine posten. Ik ben absoluut ontevreden over het ongedekt zijn van het amendement en ik ben het er mee eens dat, als het werkelijk tot invulling moet komen, er misschien geen overeen-

stemming zal zijn over de posten, zoals iemand zei. In die zin vind ik echt dat dit amendement niet kan. Ik moet zeggen dat ik bijna nog meer gecharmeerd ben van het amendement van de heer Rosenmöller op stuk nr. 5, want daar wordt een dekking bij aangegeven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U mag het amendement ook overnemen, dan trek ik het wel in!

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het gekke is alleen dat ik het amendement wat anders lees. De heer Rosenmöller geeft in zijn toelichting aan dat het een structureel amendement is, maar dat kan niet, want het Infrastructuurfonds kent alleen eenmalige uitgaven per jaar. Overigens zou de dekking hierbij ook gevonden kunnen worden in de onderuitputting, omdat die toch meegaat naar volgend jaar, zoals ik al heb aangegeven. Daarmee zou deze kwestie voor één keer opgelost zijn. En ik heb ook al gezegd dat ik best bereid ben om de zaak bij de voorbereiding van de begroting voor volgend jaar nog eens te bekijken. Men moet niet denken dat ik heel blij was met deze bezuiniging, want dat is niet waar. Ik had wel heel grote begrotingsproblemen en een bezuinigingstaakstelling die nog voortvloeide uit een beslissing van het vorige kabinet die wij niet gecorrigeerd hebben bij het opstellen van het regeerakkoord. Het is iets te makkelijk om te zeggen dat men ervan uitgegaan was dat de voorstellen van De Boer eerder geïmplementeerd zouden kunnen worden, want iedereen die de procedure een beetje bekeken heeft, heeft kunnen zien dat wij al bij de besprekingen over het regeerakkoord hadden kunnen weten dat die niet drie maanden na het aantreden van het kabinet geïmplementeerd zouden zijn. Dat is nu in het eerste jaar van dit kabinet gebeurd, wat buitengewoon snel is. Het rapport is in mei aangeboden en een halfjaar later heb ik mijn beleidsconclusies al naar buiten gebracht, dus men kan niet stellen dat ik het nog veel sneller had kunnen doen. Wij hadden dit kunnen weten bij het opstellen van het regeerakkoord en als wij het anders hadden willen doen, hadden wij dat toen moeten besluiten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik constateer dat u net zo ongelukkig

bent met deze kwestie als de Kamer, dus zouden wij ervan uit moeten kunnen gaan dat wij samen een oplossing vinden. Het probleem is dat wij onvoldoende inzicht hebben. Het overzicht van de mutaties vormt geen totaaloverzicht van prioriteiten; er is er wel een voor bedragen van meer dan 10 mln., maar bij veel van deze aspecten zal het misschien ook om bedragen van minder dan 10 mln. gaan. Ik heb samen met mijn collega's Van 't Riet en Leers een amendement ingediend omdat wij vinden dat de dekking langs de aangegeven lijn gevonden zou kunnen worden. Als u daar moeite mee hebt, vraag ik opnieuw om een integrale lijst. Vanmorgen zei u dat er, als wij allen vinden dat er iets aan gedaan zou moeten worden, ook nog wel naar de onderuitputting van het Infrastructuurfonds gekeken zou kunnen worden. Dat beschouw ik ook als een mogelijkheid, als de uitwerking daarvan maar hetzelfde is als in het amendement, dat een doorwerking van drie jaar heeft. Als het op een andere manier kan, dan heb ik daar geen bezwaar tegen. Het gaat mij dus niet om de methodiek, maar om het resultaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Laat ik daar heel helder over zijn. Alle begrotingsartikelen te zamen vormen mijn prioriteiten; ik vind het dus minimale uitgaven. Als u andere prioriteiten heeft, moet u gewoon artikelen uitkiezen waarbij u de bedragen wilt verlagen. Ik vind het prima, maar de hele lijst die ik heb gemaakt, kan toch niet bepalend zijn voor de manier waarop u prioriteiten stelt? Dat zou toch heel raar zijn? Ik herinner me dat er vroeger bij de behandeling van de welzijnsbegroting altijd honderden amendementen werden ingediend. De ene vereniging kreeg niets meer van de Kamer en de andere kreeg er een heleboel bij. Dat deed de Kamer zelf, zij bepaalde zelf haar prioriteiten. En overigens kunt u ook heel goed uit de begroting opmaken, waar de kleinere bedragen zitten, want die zijn te vinden in de artikelsgewijze toelichting. Die zijn allemaal terug te vinden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar niet herleidbaar naar die verhoging. Als u gewoon een lijst maakt, wordt het allemaal een stuk eenvoudiger. U heeft ervoor gekozen om alleen van bedragen van meer dan 10 mln. een

Jorritsma-Lebbink

lijst te maken. Er is dus voor ons een probleem om na te gaan, hoe wij die dekking zouden kunnen vinden. Ik ben naar aanleiding van de vraag van de heer Schutte bereid om na te gaan, of wij vóór maandag gezamenlijk een concrete dekking zouden kunnen vinden of dat wij gebruik zouden kunnen maken van de lijn die u zelf aangeeft.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik blijf erbij dat er in mijn begroting bij elk artikel is aangegeven of er iets bijgekomen is of dat er iets afgehaald is. Dat is keurig vermeld in de artikelsgewijze toelichting. Ik begrijp niet goed welke extra informatie de Kamer uit zo'n lijst kan halen. Zij kan gewoon de artikelen langslopen; daar staat het allemaal keurig bij. Als de Kamer vindt dat er een artikel opgehoogd moet worden, mag zij van mij dertig artikelen aanwijzen waar dan een bedrag van afgehaald moet worden. Zij mag ook veertig artikelen noemen en zij mag het ook uit één artikel halen. Dat is dan wel de keuze van de Kamer. Ik ben tot de conclusie gekomen dat de begroting zoals zij er nu uit ziet, minimaal is. Ik heb de 40 mln. op dat begrotingsonderdeel van hoofdstuk XII niet kunnen vinden.

Ik ga nog even naar een alternatieve dekking. De heer Van Gijzel wil eigenlijk een dekking voor de komende drie jaar, omdat de afspraak met VSN over de kapitaaldotatie nog drie jaar zou lopen. Dit is mogelijk door het amendement zo te formuleren dat de kapitaaldotatie weer opgevoerd wordt. Ik begrijp wel dat het geld niet per se naar de kapitaaldotatie hoeft te gaan, maar gebruikt moet worden om de bezuinigingen in het stads- en streekvervoer te verlagen. De heer Van Gelder zegt niet dat de kapitaaldotatie in ere moet worden hersteld, maar hij wil dat geld wel voor drie jaar terug. Dat is natuurlijk te regelen.

Ik heb daarop gezegd dat ik niet zou weten hoe ik dat uit hoofdstuk XII moet halen. Ik wil het ook niet structureel, voor drie jaar, uit het Infrastructuurfonds halen. Dat moeten wij niet doen; dat is heel onverstandig. Ik zie geen alternatief in de begroting voor 1996, waarin ik de prioriteiten niet anders heb kunnen stellen. Daarom zeg ik: dan moet het in vredesnaam maar eenmalig uit het Infrastructuurfonds

komen. Vervolgens kan de Kamer op mij de plicht leggen om volgend jaar voorstellen in de begroting te doen om de tweede en de derde tranche op te lossen. Dat is een mogelijkheid. Het is geen fraai voorstel. Ik stel het zelf ook niet voor, maar als de Kamer een fatsoenlijke dekking wil hebben, dan is dat het enige waaraan ik kan denken.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik begrijp dat wij het eens zijn over de doelstelling dat het voor drie jaar geldt en dat wij alleen de modaliteiten nog moeten vinden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarbij vermeld ik meteen dat ik volgend jaar wellicht een aantal andere pijnlijke keuzen zal moeten maken. Als er één ding helder is, dan is het dat het uitgavenplafond bekend is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een vraag aan de minister over mijn amendement. De minister zegt toch feitelijk niets anders dan dat zij het amendement overneemt. Zij zegt immers dat het met betrekking tot het Infrastructuurfonds gaat om een eenmalige zaak. Zij spreekt de bereidheid uit om voor de begroting van 1997 nog eens te kijken naar de mogelijkheden. Dat is natuurlijk een inspanningsverplichting en daar zullen wij volgend jaar dan over spreken. Dan is er toch geen principieel verschil meer. Dan kan het amendement vanuit de Kamer toch een bepaalde steun krijgen? Ik zeg dit ook tegen de collega's.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat ik op zichzelf bezwaren heb tegen een amendement op het Infrastructuurfonds. Ik zal het nooit overnemen, dus dan moet er een suggestie uit de Kamer komen. Dit is wel een solide dekking. Het is niet mijn favoriete dekking, maar het is wel een solide dekking. Dat kan ik niet ontkennen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): U hebt de Kamer in eerste en tweede termijn gehoord en deze suggestie stuit bij u niet op weerstand en kan dus geen politieke gevolgen hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb begrepen dat u het structureel had bedoeld. Ik begrijp inmiddels dat het volgens de cijfers ook kan, maar dat

zou ik niet willen. Het moet wat mij betreft een incidentele zaak zijn.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik realiseer mij goed dat hierover een discussie mogelijk is. Mag ik als indiener mijn amendement zo toelichten dat het gaat om een incidentele bezuiniging op het Infrastructuurfonds voor 1996?

Minister Jorritsma-Lebbink: Er moet dus geld worden gehaald uit de onderuitputting die wordt overgeheveld van 1995 naar 1996.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ja, met de toelichting dat u de inspanningsverplichting uitspreekt om voor 1997 en 1998 op de begroting te kijken of het voor die periode geregeld zou kunnen worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan verzoek ik de Kamer om de amendementen zodanig in te richten dat dit duidelijk blijkt en dat de Kamer dit ook wenst. Ik kan uw amendement niet plotseling een heel andere betekenis toekennen. U moet toch formuleren wat u precies wilt. Dit moet overigens niet tot de heer Rosenmöller beperkt blijven; het amendement moet ook een keer worden aangenomen, of niet.

De heer Leers (CDA): De minister noemt eenmalig gebruik van de onderuitputting van het Infrastructuurfonds acceptabel, mits de Kamer zelf met het initiatief komt. Kan dit wel, want dit is toch tegen de wet? De wet bepaalt namelijk dat die uitgaven niet mogen worden gebruikt voor exploitatiedoeleinden, maar voor investeringen. Hoe kan zij hier ooit mee akkoord gaan?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is natuurlijk altijd mogelijk om het juridisch anders te regelen. Er is namelijk ook een vaste overheveling naar het Infrastructuurfonds. Ik heb de begroting niet zo ingediend. Ik zie geen mogelijkheden tot herprioritering op mijn begroting. Ik heb ook geen exogene financiering. Ik heb geen van u allen horen zeggen bij de algemene beschouwingen dat u die wel zag. Behalve dan de heer Rosenmöller. Wanneer u desalniettemin die 44 mln. toch terug wilt op de begroting van Verkeer en Waterstaat, dan kan dat alleen maar via een dekking die er is. Ik vind niet dat er

Jorritsma-Lebbink

een dekking wordt aangegeven als u mij zegt dat ik maar een beetje moet zoeken in de marge van hoofdstuk XII. Ik heb in het afgelopen jaar ook keuzes moeten maken en dat moet u dan net zo goed doen. Misschien kiest u dan een wat minder fraaie dekking. Als het maar een dekking is, want dat heb ik liever dan dat u mij opzadelt met een amendement zonder dekking.

De heer **Leers** (CDA): Die is misschien wel solide maar niet mogelijk. Iedere Nederlander dient zich aan de wet te houden, alleen wij niet. Wij kunnen het meteen veranderen, nog los van het feit dat wij allen uitspreken dat we meer moeten investeren in de infrastructuur en u net zo goed als ik weet dat de middelen die zitten in het Infrastructuurfonds van jaar op jaar terugkomen, ook al worden ze niet uitgegeven. Die gebruiken wij dan voor iets anders.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan zelfs besluiten om dit als een lening te beschouwen en het in de jaren daarna weer terug te betalen aan het Infrastructuurfonds. Ik zou dat zelf heel belangrijk vinden. Op dit moment heb ik een buitengewoon krappe begroting. Eigenlijk had ik nog tegen de heer Van Gijzel moeten zeggen, dat ik ook met VSN de discussie wil aangaan over dividend-uitbetaling. Als daar geld uitkomt, sluit ik niet uit dat we dat kunnen terugsluizen in het Infrastructuurfonds. Dat kan ook een oplossing zijn voor de toekomst. Natuurlijk is er dan nog niets binnen gekomen, maar ik vind wel dat die discussie aangegaan kan en moet worden.

Voorzitter! Ik kom nu bij de inbreng van de heer Hofstra, die blij was dat ik in het volgende MIT ook innovatieve en creatieve ontwerpen aan de orde wil laten komen. Ik wil nog iets zeggen over zijn opmerking over de ontwerpsnelheden. Volgens mij haalt hij een paar dingen door elkaar. Als er in de spits heel langzaam kan worden gereden, dan betekent dat nog niet dat je voor de gehele weg tot andere ontwerp-snelheden moet overgaan. Je moet daar tamelijk rigide in zijn. Ik moet er niet aan denken dat wij een weg ontwerpen voor een langzame snelheid die in de spits acceptabel is maar die 's nachts als men normale snelheden rijdt, ervoor zorgt dat iemand bij de eerste de beste

calamiteit de bocht uitvliegt. Natuurlijk moet je creatief en enorm flexibel zijn, maar je moet bij het ontwerpen ook rigide zijn, namelijk zo veilig mogelijk. Het is logisch dat Rijkswaterstaat daar marges bij hanteert en ik moet u zeggen dat ik liever heb dat Rijkswaterstaat iets te streng is dan dat hij zo flexibel is, dat we meer ongelukken krijgen.

Ik had al toegezegd, dat ik nog een brief wilde schrijven over de cijfers. Ik heb het gevoel dat de heer Hofstra denkt dat hij het gelijk al heeft uitgevonden. Ik wil nog wel eens een discussie voeren met AVV en CBS om te kijken of de cijfers die nu gebruikt worden, de juiste zijn. We zullen dan ook moeten bezien of wij de parameters moeten aanpassen. De Kamer krijgt daar bericht over.

De heer Hofstra vindt het te gek dat ik in de studies voor de A1 niet de doortrekking van de A6 wil meenemen. Ik mag dat niet doen. Het SVV is een limitatief stuk. Alles wat niet in het SVV staat, bestaat dus niet en mag ik niet doen. Ik zal altijd eerst het SVV moeten aanpassen, wil ik verder kunnen gaan met bijvoorbeeld het betrekken van het doortrekken van de A6 in de CRAAG-studie. Dat is een reëel probleem, want het mag nu niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dit toch een heel vreemde gang van zaken en ik heb dat ook heel duidelijk in mijn eerste termijn gezegd. Wij verplichten onszelf om niet langer na te denken over mogelijke alternatieven. Als het waar is wat u zegt, dan moeten wij als de sodemieter proberen om dat te veranderen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind ook dat wij daar creatief naar moeten kijken, want er moet in de CRAAG-studie natuurlijk wel iets gebeuren.

In het kader van de regionale organisatie van het ministerie heeft de heer Hofstra gevraagd om een discussie over zelf doen en uitbesteding bij het IBO. Laat ik zeggen dat ik hoop dat wij in de toekomst wat meer zelf gaan doen en wat minder zullen uitbesteden. Mijn redenering is daarbij tegengesteld aan die van de heer Hofstra. Dat mag gek klinken uit de mond van iemand die toch echt van mening is dat de overheid zo klein mogelijk zou moeten zijn. Maar als er, zoals nu gebeurt, structureel werk wordt uitbesteed, wat mij drie keer zoveel kost, vind ik dat wij eens een beetje

verstandig moeten zijn en moeten bekijken of wij dat structurele werk niet weer gewoon zelf zouden moeten doen in plaats van het uitbesteden. Die discussie komt echt terug bij het IBO. Ik zou haar daar verder ook voor willen bewaren.

Ik kan u ook meteen melden dat ik absoluut niet van plan ben om andere taken dan die, die wij op dit moment nog uitvoeren en die in het kader van de decentralisatie naar de provincie en de gemeenten overgeheveld worden, weg te halen bij Rijkswaterstaat. Ook de discussie daarover zal terugkomen bij de behandeling van het IBO. Ik weet dat er een aantal provincies zijn, vooral in het noorden van het land, die denken dat zij wel het gehele takenpakket van Rijkswaterstaat kunnen uitvoeren. Maar ik vind van belang dat Rijkswaterstaat een goede en ook zuinige opdrachtgever van infrastructuur blijft, die ook zuinig omgaat met het geld dat de belastingbetaler ons geeft. Eerlijk gezegd vind ik dan dat je dat niet moet gaan versnipperen. Ik vind dat wij een behoorlijk kennisapparaat nodig hebben en ik denk dat het uiteindelijk duurder zal zijn bij elke provincie dit soort kennisapparaten op te tuigen.

Met andere woorden, het is prima dat de taken die naar de provincies en de gemeenten moeten, gedecentraliseerd worden, met de mensen die daarbij behoren. Maar de overige taken houd ik graag bij dat centrale apparaat. Daar hebben uiteindelijk wij allemaal, ook de provincies en de gemeenten, zeer veel voordeel van.

De heer **Hofstra** (VVD): Heb ik het goed begrepen dat wij die discussie op zichzelf wel kunnen aangaan en dat wij de elementen voor die discussie aangereikt krijgen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kreeg de indruk dat de minister klaar was met haar beantwoording op dit onderdeel. Zou zij toch nog iets willen zeggen over het doorhakken van de CRAAG-knoop? Want als wij daar niets doen, is het pas over tien jaar mogelijk iets te doen aan de files daar die elke dag groeien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u het goed dat ik mij nog eens een overzicht laat aanreiken van alle problemen die daar nu nog liggen?

Jorritsma-Lebbink

Dan zal ik er zo snel mogelijk op terugkomen. Ter verduidelijking merk ik op dat de CRAAG-studie de studie is over de corridor tussen Flevoland en Amsterdam en het Gooi en Amsterdam. Ik zal zelf bezien welke knelpunten er zijn. Als ik kan bevorderen dat het proces sneller verloopt, zal ik dat zeker doen.

De voorzitter: Hoe lang denkt u nog nodig te hebben?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het gaat nu heel snel.

Volgens planning zal het Randstadplan in het voorjaar van 1996 verschijnen. Daarin zal integraal de visie op het mobiliteitsbeleid worden opgenomen. Het lijkt mij niet dat ik voorafgaand daaraan nog een apart verhaal zou kunnen houden. De periode tot het voorjaar van 1996 is al zeer krap, dus het lijkt mij verstandig alsdan het gehele plan in één keer te bespreken.

De heer Hofstra sprak nog over een filethermometer. Er zijn prognoses van de file-ontwikkeling bij verschillende scenario's. Er bestaan ook heel duidelijke kaartbeelden over. Desgewenst kunnen die ook aan de Kamer worden verstrekt. Dus zeg ik die u graag toe.

Ik moet de heer Hofstra meedelen dat de derde rijstrook helaas MER-plichtig is. Ik ben graag bereid hierover nog eens met de minister van VROM van gedachten te wisselen. Ik weet dat ook zij bezig is te proberen MER-procedures af te schaffen waar ze niet nodig zijn.

Als de tekortsubsidiering van een organisatie wordt afgeschaft, verdwijnt de bezuiniging niet. Het plafond van de subsidiering wordt voor 1996 met zo'n 571.000 verlaagd. Voor andere organisaties is dat overigens minder, zoals ook blijkt uit de informatie die de Tweede Kamer heeft gekregen.

Naar aanleiding van de vraag naar een doelgroepenstrook voor lange-afstandsauto's moet ik er toch op wijzen dat deze auto's wat moeilijk te onderscheiden zijn, tenzij wij ze allemaal een skibox op het dak zetten. Want dan weet je bijna zeker dat het een lange-afstandsauto is. Maar even serieus, het is niet te onderscheiden dus ik denk dat het niet mogelijk is dit voor soort auto's op een doelgroepenstrook te maken.

De heer Hofstra heeft ook nog gevraagd naar de rol van de HID bij

stationspleinen. Een station is een heel belangrijk punt, dat gezien kan worden als een overslagpunt van mensen, commercieel, plaatselijk en ook landelijk. Het is een toegang tot de nationale infrastructuur. Dus ik vind dat de HID als dat nodig is, zich daarmee ook zou moeten kunnen bemoeien. Hij moet het niet doen als het niet nodig is, maar wel als het wel nodig is.

De heer Hofstra heeft ook gevraagd om aandacht voor de overslag van zee- naar binnenvaart. Het is een van de dingen waar wij in het kader van ICES mee bezig zijn. Er zijn studies in uitvoering voor varende overslag en voor verbetering van de afhandeling van de binnenvaart aan de kade, met name de containeroverslag. De Kamer zal daar op enig moment bericht over krijgen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of het SVV echt herzien zal worden. Inderdaad moeten wij in 1996 aangeven of een algehele herziening nodig is. Er komt binnenkort een formeel antwoord hierover naar de Kamer. De strekking daarvan zal zijn dat het strategisch kader niet hoeft te worden herzien. Ik proef dat de Kamer die opvatting deelt. Het gaat vooral om het garanderen van de uitvoering van het SVV-2-pakket.

Over het amendement van de heer Leers over schipperszorg heb ik eigenlijk al een mening gegeven. Ik begrijp dat hij het amendement handhaaft. Ik vind dat ik zo goed mogelijk met de organisatie moet omgaan, maar ik vind dat het ook met deze organisatie op een efficiënte en zuinige manier moet. De heer Leers zegt in feite: geef het geld maar, u hoeft niet verder te onderhandelen. Dat is een keuze die je kunt maken. Ik vind dat eerlijk gezegd wat gemakkelijk. Ik zeg daarmee niet dat wij niet op die 500.000 zullen uitkomen. Ik wil wel een reële en open discussie over hun begroting kunnen voeren. In die zin moet ik het amendement ontraden.

De heer Stellingwerf heeft op stuk nr. 12 een amendement ingediend over het verkeersveiligheidsbeleid. In artikel 1 wordt het verplichtingenbedrag verlaagd. Ik moet daarbij zeggen dat dat ten koste gaat van het realiseren van de investeringsimpuls. De personele problemen binnen het ministerie zijn bekend. Alles wat van de P-begroting afgehaald wordt, betekent dat de

investeringsimpuls minder uitgevoerd kan worden, dus meer onderuitputting. In artikel 2 wordt het verplichtingenbedrag verhoogd. De intensivering wordt vooral gezocht in impulsen voor "Duurzaam veilig" en niet voor speerpunten, terwijl ook een aantal speerpunten van groot belang is voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. In artikel 3 wordt een bezuiniging ongedaan gemaakt die overeengekomen is in het regeerakkoord. Ik ben in overleg over een heldere en zakelijke financieringssystematiek zonder verlies van uitvoering van de kerntaken. Ik ben eerlijk gezegd buitengewoon ongelukkig met de gekozen dekking, zeker gezien ook het begrotingsonderzoek, tijdens hetwelk heel helder is geworden dat de personeelsproblematiek bij Verkeer en Waterstaat erg groot is.

De heer Van Gijssel heeft een motie ingediend over de ecologisering van het fiscale stelsel. Ik moet iets corrigeren, want blijkbaar heb ik in de schriftelijke beantwoording te veel gesuggereerd dat de vergroeningsgroep zich op dit moment ook bemoeit met rechtstreeks de mobiliteit beïnvloedende zaken, terwijl het echt alleen gaat om de milieuelement daarin. Het gaat dan wel om vermindering van emissies, etc. maar niet over de bereikbaarheidsproblematiek. De motie betreft primair de verantwoordelijkheid van de minister van Financiën. Ik zal in zijn richting een actie ondernemen. In principe moet de bereikbaarheid evenzeer als het milieu de inzet van fiscale instrumenten verdienen. Ik zal het verzoek graag aan mijn ambtgenoot voorleggen. Over zijn reactie zal ik de Kamer berichten. Ik merk daarbij op dat het daarbij wel moet gaan om effectieve instrumenten en niet om alleen symbolen.

De heer Rosenmüller heeft op stuk nr. 18 een motie voorgesteld. In het regeerakkoord hebben wij een indexatie van de motorbrandstofaccijnzen afgesproken. Daarnaast denken wij, als de internationale context dat mogelijk maakt, aan accijnsverhogingen die gecompenseerd zullen worden in een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Bij de internationale context denk ik niet aan heel Europa, maar wel aan bijvoorbeeld de ons omringende landen. De NS zijn autonoom in hun prijsstelling. Zij waren dat in feite al, zij het dat wij de algemene prijsni-

Jorritsma-Lebbink

veaus vaststelden. Maar in de differentiatie waren de NS al lang autonoom. Gezien de concurrentiepositie, zullen de NS zich naar mijn indruk op dit punt zeer gematigd opstellen en juist nieuwe klanten zoeken. Daar komen wij overigens in december verder over te spreken. Het stads- en streekvervoer kent gelukkig evenzeer een gematigde verhoging. Op langere termijn geldt ook dat er hierop minder overheidsinvloed zal zijn.

Gezien het voorgaande, zie ik geen mogelijkheden voor verdergaande maatregelen van de overheid ter verbetering van de prijs-verhoudingen. Wel gaan wij over een aantal jaren via het rekeningrijden in bepaalde delen van het land de variabele kosten verhogen. Ik denk zelf ook dat de marktwerking in het openbaar vervoer structureel een beter perspectief biedt. Dat blijkt al een beetje, want het afgelopen jaar hebben wij hierover nauwelijks onderhandelingen hoeven te voeren. Men wilde zelf ook graag lage tariefverhogingen.

Mevrouw Van 't Riet diende een motie in...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik had ook nog een motie ingediend over de 100 km-grens.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dat punt heb ik al een schriftelijke reactie gegeven. Laten wij ons nu eerst eens concentreren op de handhaving van het huidige beleid, want het is een heel groot probleem om dat goed geregeld te krijgen. U weet dat ik ook vind dat wij die handhaving echt in de tang moeten krijgen. Het kan niet zo zijn dat wij snelheden afspreken die vervolgens niet worden gehandhaafd. Daar zetten wij op dit ogenblik fors op in. Ik heb er dan, eerlijk gezegd, weinig behoefte aan om nu te zeggen: wij gaan het op nog meer plekken doen. Op een aantal plekken gebeurt het al automatisch, omdat daar toevallig files staan. Verder is het mijn opvatting dat wij eerst moeten inzetten op datgene wat wij met elkaar hebben afgesproken. In die zin wil ik de Kamer de aanvaarding van die motie ontraden.

Mevrouw Van 't Riet vroeg in haar motie om met de zonering van de kleine luchthavens te wachten tot een integrale afweging van de luchtvaart. De zonering die nu in procedure is, is gebaseerd op een

integrale visie op de luchtvaart, zoals neergelegd in het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Alle zoneringen waar wij mee bezig zijn, zijn een uitwerking van dat structuurschema. Men moet zich goed realiseren dat aanwijzingsprocedures niet een jaar duren; daar ben je heel lang mee bezig. Het wachten op een nieuwe te ontwikkelen integrale visie en besluitvorming zou de ontwikkeling opnieuw stilzetten. Tijdens het opstellen van het SBL en de voorbereiding van de zonering zijn in feite alle nieuwe ontwikkelingen vanaf 1980 stilgezet. Het opnieuw alles ter discussie stellen betekent een nieuwe periode van onzekerheid voor nog eens ten minste drie jaar. En er is echt niemand gebaat bij het uitstellen van de zonering. Die zonering geeft zekerheid voor bestuurders, omwonenden en gebruikers. Zolang er geen zones zijn vastgesteld, is er immers geen enkele basis voor handhaving van de geluidsbelasting en ook niet voor het weren van bijvoorbeeld woningbouw dichtbij die vliegvelden. Dit betekent ook dat er dan geen basis is om de klachten van omwonenden in behandeling te nemen. Ik zou die klachten dan graag doorsturen naar mevrouw Van 't Riet. Als er niet wordt gezoneerd, is er immers ook niets te handhaven. Op basis van het overleg in de commissie is advies gevraagd aan de milieucommissie van het vliegveld Seppe. Dat advies hebben wij jongstleden maandag ontvangen. De Kamer krijgt daar zeer binnenkort een brief over, mede namens de minister van VROM. Ik vind echt dat wij heel onverstandig bezig zijn als wij nu niet zonereren. In het nieuwe SBL kunnen overigens weer andere keuzen worden gemaakt. De huidige zonering betekent niet dat er nooit meer andere keuzen kunnen worden gemaakt. Maar wachten vind ik echt heel slecht, want dat levert voor iedereen onduidelijkheid op.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar in het vigerende SBL is juist de omissie gebleken dat er geen integrale afweging tussen de luchthavens is. De minister zegt terecht dat gesaneerd...

De **voorzitter**: U heeft geen termijn meer. Wilt u nu uw vraag stellen? Wij zijn met de afronding van het debat bezig.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Over één jaar hebben wij inzicht in de te maken integrale afwegingen. Is dat ene jaar uitstel van de zonering dan zo'n probleem? Als je nu zoneert, leg je het ook voor jaren vast, in ieder geval tot na 2000.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, in 1998 krijgen wij het nieuwe structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel 1. Daarna gaat de Kamer het behandelen, is er inspraak etcetera. Wij moeten keuzes maken in dat deel 1. Het kan best zijn dat wij daar andere keuzes in maken dan in het vorige structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Ik sluit dat geenszins uit. Vooralsnog moet je op basis van het vigerende structuurschema Burgerluchtvaartterreinen echter wel kiezen voor een zonering. Als wij bij de herziening besluiten om met een luchtvaartterrein op te houden, dan verdwijnt de zonering daar natuurlijk ook automatisch. Wij kunnen het echter niet nog een paar jaar uitstellen en in de tussentijd niets doen. Dat zou betekenen dat één het vliegen doorgaat en het geluid doorgaat. De kans dat er woningen in die zones komen te staan, blijft dan ook bestaan. Ik neem echter aan dat mevrouw Van 't Riet ook vindt dat er op een aantal plekken gewoon een vliegveldje moet kunnen blijven. Misschien maakt zij in het totaal een andere keuze of vindt zij dat er meer geconcentreerd moet worden. Het kan echter niet zo zijn dat wij ons niet houden aan datgene wat wij in de PKB hebben afgesproken. Ik vraag mevrouw Van 't Riet dus echt dringend om haar motie in te trekken en ook mee te werken aan een stuk zonering. Dat doe ik niet, omdat wij vinden dat er keuzes moeten worden gemaakt voor de eeuwigheid, maar wel omdat het fatsoenlijk geregeld moet worden. En het SBL is in deze Kamer aangenomen.

De heer Poppe heeft een motie ingediend met het verzoek om een onderzoek in te stellen naar het bevorderen van het vervoer over water ten koste van het vervoer over de weg. Op dit moment wordt uitvoering gegeven aan de resultaten van het onderzoek van de commissie-Van Duursen. Een van de activiteiten is het bevorderen van het vervoer over water door een verhoging van de efficiency in de overslag, onder andere via de varende terminals. Overigens heb ik al aangekondigd dat staat in de

Jorritsma-Lebbink

brief ± dat ik zal komen met een notitie flankerend beleid goederenvervoer. Daarin wordt gezocht naar methodes in de flankerende sfeer om te bevorderen dat er goederen van de weg naar water en rail gaan.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister zal misschien wel begrijpen dat ik een concrete bevordering bedoel. Ik denk hierbij aan de maatregelen om de ontvlagging in de zeescheepvaart tegen te gaan. Er moet sprake zijn van concrete bevordering, zodat de vervoerders echt voor het water gaan kiezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben met niets anders bezig. Als u evenwel een fiscale faciliteit wilt, dan moet ik zeggen dat u die niet krijgt. Daar doe ik ook geen studie naar. Als u dat wilt, kan ik meteen zeggen dat ik daar niet toe bereid ben.

De heer **Poppe** (SP): Dan moet u ook niet klagen over die files.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is flauwekul; er zijn een heleboel manieren om goederen van de weg naar het water te krijgen. Ik verwijs alleen al naar de groei van het containergebruik in de binnenvaart; dat is daar relatief gezien veel groter dan op de weg. Dat gaat dus heel goed. Als wij nog betere overslagterminals maken en de binnenvaarders ook meer de markt op laten gaan en hen meer competitief maken, dan durf ik te garanderen dat er nog heel veel winst te behalen is.

De **voorzitter**: Hoe lang denkt de minister nog nodig te hebben voor haar antwoord?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er niet meer geïnterrumpeerd wordt, ben ik eigenlijk klaar.

De **voorzitter**: U bent nu dus klaar?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil nog één opmerking maken over het laatste wat de minister gezegd heeft. Dat is duidelijk onvoldoende. En daarom heb ik deze motie ingediend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik meen dat ik met de beantwoording van de laatste vraag van de heer Poppe alle vragen in het

kader van mijn begrotingsbehandeling beantwoord heb. Ik dank de Kamer voor de inbreng die zij vandaag, gisteren en eergisteren gepleegd heeft.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Mij is gebleken dat er nog beraad nodig is over één of twee amendementen. Ik stel derhalve voor, dinsdag over een week te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

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 Justitie (VI) voor het jaar 1996 (24400-VI);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van hoofdstuk VI (Ministerie van Justitie) van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24300).**

(Zie vergadering van 15 november 1995.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister en de staatssecretaris van Justitie op vragen, gesteld in eerste termijn.

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

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)³

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! Het ambt dat de staatssecretaris en ik bekleden is, zagezegd, geen rustig bezit. Justitie staat voor zware beslissingen in roerige tijden. Rust nu is er niet, en op zichzelf streven wij er ook niet naar, maar wel hebben wij de ambitie om stabiliteit te scheppen in dit belangrijke publieke bedrijf. Die stabiliteit ontstaat niet vanzelf. Integendeel, die vraagt om actie, initiatieven en beleid. Zorgvuldig en weloverwogen beleid, dat overigens al in gang is

gezet. Van rustig op de winkel passen, zo kan ik de heer Vos verzekeren, is echt geen sprake. Ons werkterrein is daarvoor te sterk in beweging.

In de loop van januari zal de commissie-Van Traa, de parlementaire enquêtecommissie, haar bevindingen openbaar maken en met aanbevelingen komen op het gebied van de bestrijding van de georganiseerde misdaad. Met de woordvoerders van gisteren ben ik het eens, dat het debat over opsporingsmethoden dan gevoerd moet worden. Met de omzichtigheid die ons past nu de commissie zich op haar rapport bezint, wil ik hier wel gezegd hebben dat onze rechtsstaat hier langs twee wezenlijke lijnen dient te opereren. Wij kunnen niet tolereren dat criminele groeperingen onbereikbaar en ongenaakbaar worden. Ook hierbij geldt ± ik zeg dat in de richting van de heer Van Heemst ± dat er geen "no go areas" mogen ontstaan, maar tegelijkertijd bevestigt het beeld dat naar buiten komt mijn diepe overtuiging dat de wijze van misdaadbestrijding evenmin een "no go area" mag worden. Met andere woorden: bij opsporingsactiviteiten zijn inzichtelijkheid, verantwoording, toetsing, controle en normering kernbegrippen. Aan een versterking daarvan moet met vereende krachten worden gewerkt. Politie, justitie en onze samenleving zijn daarbij uitdrukkelijk gebaat.

Juist ook dit illustreert dat wij met de ingezette reorganisatie van het openbaar ministerie op een goed spoor zijn gaan zitten. Daarin hebben wij immers gekozen voor een duidelijke positionering van de kerntaken van het OM, waarvan zeer uitdrukkelijk het toezien op en het leiding geven aan de politie in haar opsporingstaak deel uitmaken. Daarin hebben wij ook voor het eerst het openbaar ministerie als één organisatie neergezet. De professionele verantwoordelijkheid van de individuele officier van justitie die gehandhaafd blijft, moet zijn ingebed in duidelijke kaders en een duidelijke verantwoordingsstructuur. Ruimte voor professionaliteit staat niet gelijk aan autonomie. Sterker nog, professionaliteit zonder verantwoordingszin is een contradictie in terminis.

Ik verwacht het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie die de