

Poppe

Daar was geen meerderheid voor te vinden en dus is het wetsvoorstel volwaardig behandeld. Nu verandert men achteraf weer van gedachten. Ik vind het een rare kronkel. Ik ben daar geen voorstander van en daarom heeft mijn fractie tegen gestemd.

□

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! D66 heeft zich niet tegen dit verzoek van de Eerste Kamer willen keren vanwege de bijzondere situatie, maar zij maakt zich wel zorgen over de vertraging die het voor de huurders met zich brengt. Ik wil erop wijzen dat er geen precedentwerking van uit mag gaan. Ik zou het verkeer vinden als regelmatig dit soort tussentijdse verzoeken aan de Raad van State wordt gedaan.

De **voorzitter**: Het nu genomen besluit laat onverlet dat wij over een dergelijk verzoek keer op keer op grond van beleidsmatige overwegingen een beslissing kunnen nemen.

□

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben tegen gestemd, omdat wij het van belang vinden dat deze wet zo snel mogelijk ook door de Eerste Kamer komt. Wij vrezen dat nu een vertraging optreedt en dat komt de huurders absoluut niet ten goede.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

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 1998 (25600-XII);**

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Marktwerking en

concurrentie zijn kernbegrippen in het beleid van deze minister van Verkeer en Waterstaat, zeker als het gaat om het openbaar vervoer. Daar is meer van terechtgekomen dan van het verbeteren van de leefbaarheid en het bestrijden van de files. Concurrentie op het spoor en concurrentie in het stads- en streekvervoer: het bestaat inmiddels. Als er één minister is die een nagenoeg grenzeloos vertrouwen in marktwerking heeft, dan is het deze minister wel. Verkeer en Waterstaat kan zich onder haar leiding beter omdopen tot het ministerie van marktwerking, asfalt en beton. De minister zal deze woorden misschien als een compliment beschouwen, maar zo zijn ze niet bedoeld.

Deze minister is wel een minister met dadendrang. Mevrouw De Boer kan daarover meespreken. Aanvankelijk werd deze minister nog geroemd vanwege haar streven naar een bestuurlijk draagvlak voor de Betuwelijn, maar haaks op deze werkwijze stond het besluit over de hogesnelheidslijn. Bij dat besluit zegevierde de arrogantie van de macht. Ervaart de minister dat besluit ook als een absoluut dieptepunt in haar ministerschap tot nu toe?

Voorzitter! Je vraagt je af waarom zo'n extraverte baas de introverte cultuur van dit departement niet heeft kunnen veranderen. Die cultuur van geslotenheid kan de minister nog eens lelijk opbreken. Ik geef in dit verband drie voorbeelden. Vijf jaar na de Bijlmerramp moet de Kamer dreigen met een parlementair onderzoek om de onderste steen boven te krijgen. De groeicijfers van de luchtvaart zijn systematisch gebagatelliseerd en dat blijft vreten. Ten slotte: de wijze waarop de Kamer in het begin van het zomerreces vooral niet is geïnformeerd over de vergunningverlening aan Lovers is een slechte zaak.

Voorzitter! De minister lijkt in beleidsmatig opzicht haar greep op de ontwikkelingen te verliezen. Of het nu gaat om het algehele mobiliteitsbeleid, de luchtvaart, het goederenvervoer of het tweede structuurschema Verkeer en vervoer: de doelen worden niet gehaald. Het en-en-beleid gaat zich wreken. Waarom worden geen scherpere keuzen gemaakt, keuzen die een duurzaam verkeers- en vervoersbeleid wel dichterbij brengen? GroenLinks zet tegenover Nederland

distributieland: Nederland innovatieland. Daarin is geen plaats meer voor meer en bredere rijkswegen, maar wel voor meer openbaar vervoer. Ook tegen collega Reitsma zeg ik: wij zijn de enigen die die keuze maken of durven te maken. Nederland innovatieland geeft schone alternatieven voor de groeiende, maar vervuilende luchtvaartsector.

Voorzitter! De fractie van GroenLinks presenteert nu drie voorstellen voor beter, sneller en goedkoper openbaar vervoer. Het eerste behelst het volgende. Vanwege de hogere kosten van onder andere de HSL-Zuid vindt de regering dat investeringen in het binnenlandse railprogramma een à twee jaar moeten worden uitgesteld. Er is nog een forsere vertraging ten aanzien van de ontsluiting van de Vinex-locaties. Wij vinden het onacceptabel dat de binnenlandse reiziger financieel moet opdraaien voor de internationale reiziger. Dat is geen goede zaak. Bovendien weten we allemaal dat het essentieel is dat op het moment waarop nieuwbouwlocaties bewoond gaan worden, er daar een openbaarvervoersontsluiting is. Met het plan van het kabinet is dat niet het geval. De fractie van GroenLinks stelt voor om de luchtvaartpassagier de extra kosten voor de HSL-Zuid te laten betalen. Met een oplopende toeslag op het ticket tot f 100 voor een vlucht naar Londen, Frankfurt, Parijs en Brussel laat je die passagier voor zijn eigen alternatief betalen. Alle vier de steden zijn of worden verbonden met de snelle trein. De tijdswinst die de komende jaren nog wordt geboekt, rechtvaardigt ook een oplopende toeslag, want je begint niet met f 100. Wij hebben uitgerekend dat dit tot 2005 zo'n 3,5 mld. aan inkomsten oplevert, precies het bedrag dat wordt geïncasseerd als er BTW op tickets of accijnzen op kerosine wordt geheven. Het is interessant om te vernemen wat PvdA en D66, die daarvoor zijn, van dit voorstel vinden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U wilt die mensen de HSL in hebben, wat u door de luchtvaart wilt laten financieren door f 100 op een ticket naar Parijs en Frankfurt te heffen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb vier steden genoemd: Londen, Frankfurt, Parijs en Brussel.

Rosenmüller

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat levert heel veel geld op. Maar als die mensen precies doen wat u wilt, namelijk gebruik maken van de HSL, wat dan?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): In de berekening is rekening gehouden met een vraaguitval van 30%. 30% van de mensen die nu nog vliegen, neemt dan de trein. Zelfs dan levert het over die langere periode 3,5 mld. op. Het gaat mij om de achterliggende gedachte. In de Kamer bestaat overeenstemming over de ontsluiting van de Vinexlocaties, zodat de OV-plannen niet mogen worden uitgesteld. Als derde spreker kan ik nu, in antwoord op een vraag van collega Van Gijzel, zeggen dat daarvoor een meerderheid bestaat. Het gaat echter om de vraag hoe dat wordt gefinancierd. Als de fractie van mevrouw Van 't Riet en die van u voor BTW op tickets en accijnzen op kerosine zijn, zonder dat dit in internationaal verband kan worden geregeld, is het dus interessant om te kijken of je dat meer specifiek kunt doen. Je zou creatief nadenkend meer middelen vrij kunnen maken om de OV-investeringen naar voren te halen. Ik hoop dat u hierover niet alleen een vraag stelt, maar hierop in tweede termijn ook inhoudelijk wilt reageren; hetzelfde geldt voor D66.

Voorzitter! Het tweede voorstel houdt in dat wij 200 mln. willen vrijmaken voor een extra bijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij wij het leeuwendeel willen inzetten voor verbetering van de dienstregeling op het platteland, dus buiten de grote stad.

Het derde voorstel gaat over het tarievenbeleid, dat het hart raakt van het mobiliteitsbeleid. In dezelfde week dat hier de accijnsverhoging op benzine wordt weggestemd, komt de NS wel met een tariefverhoging. Wranger kan het bijna niet! Het gaat om tariefverhogingen tot 6% in de spits, met als klap op de vuurpijl de beperkingen in de spits voor gezinsleden van OV- of NS-jaar-kaarthouders. Dat vraagt om actie van de politiek. De voorgaande sprekers hebben dat al gedaan. Daarmee kan ik nu al zeggen dat een meerderheid van de Kamer die plannen van de NS afwijst. Maar het is duidelijk dat je via die weg mensen eerder in dan uit de auto krijgt. Ziehier de zegeningen van de zelfstandiging. Wat vindt de

minister van deze maatregelen van de Spoorwegen? Ik verzoek de minister dringend met de NS te overleggen om de tariefstijging te matigen, maar ook vooral de plannen die een structuurwijziging zijn met betrekking tot de OV- en NS-jaarkaart, in te trekken. Indien nodig zal ik daarover in tweede termijn een motie indienen. Wil de minister reageren op het voorstel om de tarieven in 1998 voor het openbaar vervoer te bevriezen?

Voorzitter! De luchtvaart houdt de gemoederen dagelijks bezig. Dreigen de randen van de nacht rondom vliegveld Beek nog dikker te worden, nu het een illusie lijkt met 950 nachtvluchten tot een rendabele luchthaven te komen? Wij hebben duidelijk gemaakt dat wij niets zien in het gedogen van de overschrijding van de geluidszones rond Schiphol dit jaar. De politiek maakt zich op deze wijze bijzonder ongelofwaardig. Er is nu al een recordaantal van 200.000 klachten over het geluid dit jaar, waarbij er steeds meer klachten komen uit gebieden die ver van Schiphol liggen. Wie dat tot zich laat doordringen, zo zeg ik tegen collega Reitsma, zou zich moeten schamen voor de verhalen dat geluids-overschrijding alleen maar tot overlast voor koeien in de wei leidt. Ik geloof dat dat niet meer met droge ogen vol te houden is.

Van het kabinet horen wij nu dat het in 1998 wel zal lukken en dat in 1998 de wettelijke geluidsgrens wel zal worden gehandhaafd. Laat ik mij maar in rond Hollands uitdrukken: ik geloof daar eerlijk gezegd geen barst van. Het hele luchtvaartdebat van de afgelopen twee jaar hangt van schijnzekerheden aan elkaar. Elke keer worden we ingehaald door de werkelijkheid, namelijk dat de economische machten sterker zijn dan de milieugrenzen. Met steun van de Partij van de Arbeid en D66, wat mij zeer bijzonder teleurstelt, ondanks de kritiek die ook tegen de minister wordt geuit. Mevrouw Van 't Riet moeten wij nog horen.

Met haar openlijk geuite twijfel over het halen van de mainportdoelstelling heeft de minister zelf het argument al gegeven. Is die doelstelling haalbaar, als er met de slotcoördinatie over zo'n vijf jaar het bordje "vol" komt te hangen? Accepteert de minister dat? Zo nee, blijkt dan dat die dubbeldoelstelling van mainport en milieuverbetering toch niet haalbaar is? Juist dat debat

hadden wij twee jaar geleden bij de uitbreidingsplannen rondom Schiphol moeten voeren.

Dan is er nog het meer langere-termijnperspectief van het project TNLI. Daar doen zich eigenlijk drie mogelijkheden voor, als je zou willen kiezen voor uitbreiding. Men kent de positie van GroenLinks. Ik heb nu te weinig tijd om dat nader te onderbouwen. Die drie mogelijkheden zijn: bouwen in zee, een overflowterminal of doorgroeien op Schiphol. De minister-president heeft eigenlijk al verklaard wat het kabinet een dezer dagen of weken zal besluiten, namelijk doorgroeien op Schiphol. Hij zei: misschien moet er wel een nieuwe baan bij, een milieubaan, en moeten banen die veel geluidshinder veroorzaken, worden gesloten. Weer een milieubaan, dacht ik toen. Nog even en Schiphol is een groot ecologisch project met allemaal milieubanen. Bij dit kabinet is bijna niets meer slecht voor het milieu, zo lijkt het. Is dat overigens ook voor de minister de meest waarschijnlijke uitkomst van het debat?

Ik wil nog een enkele opmerking maken over de fiets. Jaarlijks hebben wij aandacht gevraagd voor het fietsbeleid. De fiets is het alternatief voor de kortere afstand, maar er wordt minder gefietst, zo blijkt uit de cijfers. Is dat geen signaal om in actie te komen? In de motie die ik verleden jaar heb ingediend, werd gevraagd om meer middelen voor fietsvoorzieningen, met speciale aandacht voor de combinatie van fiets en openbaar vervoer. Deze motie werd ondertekend door alle collega's. Wat is daar precies mee gebeurd? Wil de minister reageren op het onderzoek van ENFB en ANWB, waaruit bleek dat er nog zeer veel schort aan de kwantiteit en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen bij de NS-stations?

Ik rond af met vier kleinere punten. De plannen voor een waterkering in de Eems moeten worden gerealiseerd op een plaats met grote ecologische betekenis. De gevolgen voor de natuur zijn nog absoluut onvoldoende bekend. Wil de minister er bij haar Duitse collega op aandringen dit project in de ijskast te stoppen totdat goed naar de alternatieven is gekeken? Ik denk hierbij aan dijkverhoging en aan het verplaatsen van de desbetreffende werf.

Rosenmüller

Er wordt weer onderhandeld tussen de Europese Unie en Zwitserland over het zware wegtransport door de Alpen. Zal Nederland zich blijven inzetten voor het verbod op vrachtwagens die zwaarder zijn dan 28 ton en het verbod van nachtransport en goederenverkeer op zondag?

Wanneer wordt dat apparaat om de radarcontrole op de weg te omzeilen nu eens uit de markt genomen? De minister heeft toezeggingen gedaan, maar wij kunnen in een landelijke krant op de voorpagina nog elke keer advertenties zien.

Wij blijven ten slotte van mening dat de A73 beter op de westoever kan komen.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De VVD heeft grote waardering voor de reorganisatie van het departement. Van input naar output, dat is een juiste benadering voor een werkministerie. Wij willen echter ook de output naar de Kamer wat verbeterd zien worden en niet vijf dagen voor de begrotingsbehandeling pas de antwoorden op de gestelde schriftelijke vragen krijgen en niet op de dag van de begrotingsbehandeling verrast worden – verblijden is het dan namelijk niet meer – met een brief over SWAB en TIB. Dat geeft alleen maar verwarring in de discussie tussen het CDA en mij. Ik hoop dat dit de laatste keer is dat zoiets zo laat komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil dit graag direct rechtzetten. Ik was helemaal niet van plan om een brief te schrijven over SWAB en TIB. Ik was van plan om die informatie mondeling te geven. Toen de begrotingsbehandeling echter een dag werd uitgesteld, dacht ik om te voorkomen dat ik een heel lang verhaal zou moeten houden over hoe het nu precies zit met SWAB en TIB, het toch maar op papier te zetten. Dat heb ik gedaan. Mijn verontschuldiging daarvoor. Als het moet, zal ik die brief morgen graag voorlezen.

De heer **Reitsma** (CDA): In de antwoorden op de schriftelijke vragen die wij verleden week woensdag kregen, werd al aangekondigd dat de minister een brief zou

schrijven. Wist zij toen al wat het schema van de Kamer was?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik dacht dat ik er niet meer aan toe zou komen. Dan had ik het mondeling moeten doen. Dat was ook mijn planning, maar toen werd besloten om de behandeling op woensdag te beginnen, was ik in staat om het toch nog op papier te zetten. Dat heb ik gedaan. Mijn verontschuldiging daarvoor. Ik zal morgen wel een stuk uit die brief voorlezen.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Er is, naast die reorganisatie, nog een andere trend te constateren. Aan steeds meer bedrijven, instellingen en organisaties worden kwaliteitseisen gesteld. Ook Verkeer en Waterstaat doet daaraan mee, zie het interdepartementaal beleidsonderzoek. Bovendien worden er sinds 1 januari 1997 eisen gesteld aan de aannemers die Rijkswaterstaat inhuurt; deze moeten ISO-9000 of ISO-9002 zijn gecertificeerd. Rijkswaterstaat zelf is echter niet gecertificeerd. Er wordt bij het management- en opleidingsbeleid wel extra aandacht besteed aan het profiteren van de expertise van anderen, maar een integraal kwaliteitsbeleid voor Rijkswaterstaat, laat staan voor het hele departement, ontbreekt. De VVD-fractie is van mening dat een dergelijk beleid noodzakelijk is om het ministerie een gelijkwaardige gesprekspartner te laten zijn van bijvoorbeeld de aannemers waarmee wordt gesproken. Denkt de minister ook aan een integraal kwaliteitsbeleid? En zo ja, hoe gaat zij dat invullen? Zoals het allemaal wordt ingeschat, vraagt dit om een evaluatie. Wordt een dergelijke evaluatie ook voorzien en mag dat dan uiterlijk over twee jaar zijn?

Voorzitter! Ergens is de inzichtelijkheid van de begroting verbeterd, maar elders is deze weer verwaterd. De begrotingspresentatie van het departement zelf is wat steriel geworden. Veel beleidszaken zijn weergegeven in het deel MIT en Infrastructuurfonds. Daarom moet naar de mening van de VVD-fractie in plaats van de totale presentatie van de begroting zoals nu, een presentatie in afzonderlijke delen worden heroverwogen, om op die manier de zaken ook geïntegreerd beter te kunnen bekijken.

Voorzitter! In de begroting voor 1997 is een heel scala van activiteiten weergegeven. In het vervolg daarop zijn diverse nota's verschenen. Daarin werden vele ambities geuit, die door de Kamer werden onderschreven. Natuurlijk was daar extra geld voor nodig. De regering heeft daar binnen de beperkte ruimte ook voor gezorgd, met de duidelijke indicatie dat er in een volgende regeerperiode weer meer bij zou moeten. Ondanks dat extra geld, in het bijzonder voor SWAB, speciaal voor de periode 1998-2000, zijn er nu toch weer financiële problemen. Als gevolg van de verhogingen bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid en de speciale bijdrage voor de contractsector, is het Tweede tactische pakket voor het spoor in de verdrinking gekomen. Om erger te voorkomen, is de minister creatief geweest. Door verschuivingen is er toch nog 650 mln. voor het TTP structureel beschikbaar gebleven. Maar dat is dan ook 150 mln. structureel tekort. De minister geeft ook aan dat daardoor een grote verschuiving gaat plaatsvinden bij spoorinfra. Veel van het reparatiegeld is uit de SWAB-gelden gekomen: van de 741 mln. is maar 228 mln. over om in 1998-2000 iets extra te doen. Maar die SWAB-gelden waren juist nodig om achterstand in te lopen. Dit betekent dat er van alle mooie plannen gericht op meer geld na de komende verkiezingen niets terecht zal komen, omdat het geld gebruikt gaat worden om de ontstane gaten te dichten in plaats van de bestaande ambities nader in te vullen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Hoezo deze conclusie? Wat bedoelde de heer Blaauw dan zonet met zijn opmerking op een interruptie van ondergetekende dat de doelstellingen van SWAB gerealiseerd zijn? Hij zegt hier nu zelf: weg geld!

De heer **Blaauw** (VVD): Weet u wat er zo prachtig in die brief staat? Daar staat: gerealiseerd voor 1997. Daar staat niet in wat nog moet komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar de SWAB-nota was toch bedoeld voor de jaren 1998 t/m 2005?

De heer **Blaauw** (VVD): De SWAB-nota had voor een stukje betrekking op 1997. Dat weet de heer Reitsma. Dat speelde zich meer af in de voorbereidings sfeer. Veel daarvan is

Blaauw

gebeurd. Men is daar zelfs op vooruitgelopen. Ik verwijs naar de brief. Ik heb het over de periode 1998-2000.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De VVD-fractie kan niet van twee walletjes eten. De heer Blaauw moet zeggen dat hij er alle vertrouwen in heeft dat de doelstellingen van het beleid zoals die in SWAB staan, ook gezien de financiële middelen, gerealiseerd worden. Of hij moet zeggen dat er 500 mln. weg is, zoals hij zojuist deed, omdat dit geld als lapwerk voor andere zaken nodig was. Daarmee komen wij tot de conclusie dat het mooie streefbeeld van een minister, waar wij haar jammer genoeg in 2005 niet op kunnen afrekenen, omdat er dan naar ik aanneem een andere minister zit, niet gerealiseerd wordt.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik breng precies datzelfde punt naar voren, namelijk dat 1997 dus gehaald is. Deze begroting is voor 1998. Daarin wordt een doorkijk gegeven voor een aantal jaren. Die doorkijk is niet gefinancierd. Ik breng dat als mijn probleem naar voren. Dat probleem zit ook aan uw kant, mijnheer Reitsma. Wat dat betreft kunnen wij hand in hand opwandelen.

Voorzitter! Ik noem de ambities, om nog maar te zwijgen over de kosten van de tweede Maasvlakte, nieuw Schiphol en de HSL-Oost. Zoals aangegeven door de minister, zal er onder de huidige omstandigheden in 2000 een vertraging zijn van nieuwe projecten van vier jaar. Projecten zoals voorzien in de PKB Schiphol en in Vinex-afspraken zouden echter ongeschonden blijven. Ook daar heb ik lichte twijfels over. Ik noem één voorbeeld, omdat ik anders het hele land moet nalopen, want ook elders in het land dreigt hetzelfde te gebeuren. Ik neem de problematiek rond de Vinex-locaties in de provincie Utrecht: Leidsche Rijn, Valhorst en Houten. Afspraken die contractueel zijn vastgelegd, schijnen doorbroken te worden en men is doof voor het pleidooi voor een bijdrage van het Rijk voor de rondweg Houten-Zeist.

Het uitstel van hoogwaardig openbaar vervoer in Utrecht in de plannen komt wel zeer hard aan. Voor de stad is het nauwelijks mogelijk om zelf een adequate fasering voor de uitvoering op te

zetten. Het brengt ook grote financiële consequenties voor de gemeente met zich: twee jaar uitstel betekent 100 mln. extra kosten, en bij vijf jaar loopt dit bedrag op tot 245 mln. Nu zitten de grote steden toch al chronisch krap bij kas. Wat denkt de minister toch te kunnen doen om alsnog aanpassingen aan te brengen, zodat de voorziene calamiteiten zich niet voor zullen doen? De minister is zelf op bezoek geweest in het gebied, dus zij weet waar het om gaat en het gaat gedeeltelijk niet eens om grote bedragen.

Gezien de noodzakelijke infrastructuurle voorzieningen in het gehele land, dus duidelijk ook buiten de Randstad, mede gelet op een aantal megaprojecten die in gang zijn gezet of nog in de pijplijn zitten, is het klip en klaar dat de financiële projecties in deze begroting niet toereikend zijn. Dat wordt nog duidelijker als men de zogenaamde missiebrief eraanast legt. De regering werkt vanuit de vastgestelde spelregels voor deze periode. De spelregels voor de volgende termijn moeten na de komende verkiezingen worden bepaald, onder de dan geldende krachtsverhoudingen. Het bedrijfsleven zelf praat over miljarden per jaar meer, dat is mogelijk wat overdreven, aangezien de automobiliteit toch minder groeit dan een paar jaar terug werd gedacht, maar het is buiten kijf dat goede bereikbaarheid meer kost dan nu is voorzien. Tot op heden was het bedrijfsleven ten volle bereid om samen te werken met de overheid en om mee te denken over en te zoeken naar oplossingen voor het tegengaan van congestie op de wegen. Het bedrijfsleven ziet echter ook de beperking die weer op de financiële middelen wordt gelegd. Daardoor zwakt die bereidheid af en zal er sprake zijn van een verlies van draagvlak.

Voorzitter! Er lopen aparte overlegtrajecten inzake nieuw Schiphol, TNLI en VERM, zoals ook het geval was voor de Betuweroute en de HSL-Zuid. De financiering via het FES en het Infrastructuurfonds houdt deze projecten enigszins buiten de gewone werkbegroting, alhoewel de extra lasten voor de laatste twee nu wel gedekt worden met gelden die voor iets anders waren bestemd. Worden de extra kosten voor de versnelling van de vijfde baan in de begroting verwerkt en gaan zij dus ten koste van andere

zaken, of wordt aan extra geld gedacht?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wat bedoelt de heer Blaauw daarmee? Ik ben namelijk absoluut niet van plan om de vijfde baan te bekostigen, want die wordt bekostigd door Schiphol. Tot nu toe is alle luchtvaartgebonden infrastructuur gewoon door de luchthaven zelf gefinancierd.

De heer **Blaauw** (VVD): Maar er kan best eens een bijdrage worden gevraagd, omdat de versnelling extra kosten met zich brengt. Ik kom ook nog op een ander punt waarmee extra kosten gemoeid zijn en die betreffen het vervolg. Bij de beantwoording van de schriftelijke vragen is namelijk gebleken dat deze versnelling in verband wordt gebracht met de uitvoering van de overige infrastructuur rond Schiphol. De zuidtangent is daarbij essentieel, maar er wordt gedacht aan busverbindingen voor het openbaar vervoer dat daarover plaatsvindt. De regio en de provincie dringen aan op tram of eigenlijk lightrail, waarbij men mede inbrengt dat dit niet voor meerkosten hoeft te zorgen, omdat de fysieke uitvoering van de busbaan "railwaardig" is. Wordt hier serieus naar gekeken, of moeten wij nu eerst wachten op de uitkomst van het pilotproject Randstadrail dat zelf steeds meer de contouren van een fantoom gaat krijgen wegens de prijsoverschrijding?

Het gehele concept van lightrail wordt naar mijn gevoel toch erg terughoudend benaderd. Uiteraard is het niet de oplossing van alle problemen, maar de bijdrage aan de beheersing van de files is toch redelijk positief in te schatten. Randstadrail dreigt peperduur te worden, maar Randstadspoor in de provincie Utrecht kan er, zegt men, voor 300 mln. liggen, omdat uitgegaan wordt van medegebruik van bestaande of in het kader van Rail 21 nog aan te leggen nieuwe spoorinfrastructuur. Kan er versnelling aan worden gegeven, of wordt het tijdpad volledig overheerst door de koppeling met de andere railinfrastructuur?

Het SVV 2 is op achterstand gekomen en SWAB zou daar wat aan doen. Maar nu gelden voor SWAB zijn gebruikt om andere gaten te dichten, rijst de vraag of het SVV definitief op achterstand is gekomen,

Blaauw

of zijn er toch nog plannen om daar in de toekomst wat aan te doen?

In de filosofie van de decentralisatie wordt de provincie een spilfunctie gegeven. Juist verkeer en vervoer hebben daarbij een belangrijke positie. Is het dan niet beter dat de gelden voor de kleine infrastructuur naar de provincie gaan, die dan een prioriterende en verdelende rol in die provincie kan uitoefenen?

Het personenvervoer is het afgelopen jaar met eentonige regelmaat aan de orde geweest. En die serie is nog niet beëindigd. De vraag dringt naar voren wat te doen nu de planwet verkeer en vervoer dit jaar niet meer aan de orde komt. Welke kostendekking streeft men nu uiteindelijk na en wat zijn de budgettaire consequenties hiervan en van de verschuiving die nu optreedt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik snap de vraag niet. Welke relatie ziet de heer Blaauw tussen de planwet en de kostendekking in het openbaar vervoer? Als ik op deze vraag een antwoord wil geven, moet ik haar in elk geval snappen.

De heer **Blaauw** (VVD): De realisering van de planwet verkeer en vervoer wordt verschoven. Dat weet de minister. Dat halen wij niet per 1 januari. De minister gaat dus zeer waarschijnlijk over op de oude bekostigingssystematiek. Daar wil ik graag een reactie op horen. Deze verschuiving kan consequenties hebben. Daarnaast vraag ik de minister – ik geef toe dat dit daar los van staat, maar omwille van de tijd heb ik een beetje in mijn tekst gefrommeld – in hoeverre zij een lagere structurele dekking nastreeft voor de OV-tarieven. Wij zaten op 50%, maar in de bekende teksten is dat percentage gezakt tot net onder de 40. Blijven wij streven naar 40% of hebben wij een lager streefgetal? Wat zijn daarvan de budgettaire consequenties? Hiermee heb ik uitgebreid aangegeven wat de inhoud van twee zinnen was.

De Nederlandse Spoorwegen hebben behoorlijk de aandacht getrokken. Er zijn nieuwe dienstregelingen en er rijden meer treinen in de spits. Daarmee hoopt men veel meer reizigers te vervoeren. In de daluren rijden minder treinen. Dit laatste zou als reden hebben dat die daluren onrendabel zijn. Door de verschuiving naar de spits zou er minder

materieel beschikbaar zijn en men zou ruimte moeten maken voor passerende goederentreinen. Dat laatste wordt bijvoorbeeld in het geval van Rijswijk genoemd. Uit de beantwoording van de schriftelijke vraag daarover blijkt echter dat dit argument geen hout snijdt. Op het traject Leiden-Den Haag-Rijswijk-Schiedam is op dit moment reeds per uur in beide richtingen een goederenpad beschikbaar, dat niet eens ieder uur wordt gebruikt. Is de minister het met ons eens dat dit dus geen juist argument is om het aantal stoptreinen te verminderen? Is zij bereid hierover contact op te nemen met de NS? De NS zijn tegenover de gemeenten overigens niet zo klantvriendelijk als de minister denkt. De gemeente Rijswijk kreeg de informatie over reizigersgetallen niet – met dit middel kan toch worden gemeten of een stop van een trein in de daluren nuttig is – zonder dat men daarvoor een vrij fors bedrag op tafel zou leggen. Kan de minister laten uitzoeken welke tarieven de NS eigenlijk berekenen? Zij doen daar wat geheimzinnig over. In hoeverre staat dit soort tarieven in verhouding tot de tarieven die de overheid normaal gesproken rekent voor informatie aan de cliënt?

Als klap op de vuurpijl gaan dan ook nog de spitstarieven omhoog, in het bijzonder die voor de OV-jaarkaarthouders. Daarbij moeten de familieleden uit de spits naar de daluren. Gaat dat niet tegen de draad van het rijksbeleid in: de automobilist ombouwen tot een spoormobilist? En dat geldt zeker voor de spits. Ik noem de problemen: Houten, Geldermalsen, Rijswijk. Zo zijn er meer te noemen. Andere woordvoerders hebben het hier ook naar voren gebracht. Gaat de minister, dit gehoord hebbende, rond de tafel zitten met de NS en aangeven dat dit toch wel een heel merkwaardig beleid is?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben blij met de kwalificatie van de heer Blaauw, dat dit buitengewoon merkwaardig is en haaks staat op het overheidsbeleid, maar zijn fractie – de meest fervente pleitbezorger van de verzelfstandiging, met daaraan gekoppeld een tariefvrijheid bij de Nederlandse Spoorwegen – is misschien wel de laatste die hierover op die manier mag klagen.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat begrijp ik

niet. Wij praten hier toch met elkaar om van gedachten te wisselen? Wij zijn toch bereid om een discussie over zaken te voeren? Ik ga tenminste niet ieder debat doctrinair in, zoals anderen dat misschien doen. In dezen ga ik gewoon af op hetgeen ik zie in de samenleving en op de informatie die wij krijgen. Misschien is het antwoord dat NS hun gang kunnen gaan en dat er een andere contractant is die in de daluren op het spoor erbij kan komen. Dat is ook marktwerking. Dat is zelfs concurrentie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het was helemaal niet mijn bedoeling zo'n gevoelige snaar te raken, maar nu het toch is gebeurd, ga ik maar even door. Hoe verhoudt de tariefvrijheid zich volgens de heer Blaauw tot de kritiek die hij nu op een onderdeel van de tariefverhoging heeft? Hij oefent de kritiek overigens terecht uit. Ik ben daar ook mee begonnen. Ik houd de balans wat dat betreft goed in de gaten. De tariefverhoging is inderdaad exorbitant. Daar zijn wij het over eens.

De heer **Blaauw** (VVD): Exorbitant is het juiste woord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoewel het exorbitant is, vindt u dat de Nederlandse Spoorwegen wel die vrijheid hebben en behoren te behouden. U was daar een fervent voorstander van, maar nu vindt u dat de minister in dit specifieke geval behoort te interveniëren en haar invloed dient aan te wenden om de prijsverhoging voor de gezinsleden van de OV-jaarkaarthouders ongedaan te maken.

De heer **Blaauw** (VVD): U kunt de 65-plussers en al die andere zaken er ook bij noemen. Er is een tarievenstructuur en een treinenstructuur opgezet, maar er gaat nu wel erg veel in één klap veranderen. Ik vind dat de overheid bijna de plicht heeft om in ieder geval met de Spoorwegen in gesprek te gaan en te zeggen: hallo, hoe zit het precies in elkaar, is er niet een andere weg te bewandelen, waardoor u tot dezelfde rendabele situatie komt?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zegt dat de overheid bijna de plicht heeft om dat te doen. Vindt u niet dat er dan een omissie zit in het

Blaauw

contract dat de overheid met de Nederlandse Spoorwegen heeft afgesloten? Ik denk dat er geen enkel juridisch instrument is voor de overheid om de NS terug te laten komen van haar gedachten of voornemens.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Mijn fractievoorzitter heeft een uitgebreid verhaal gehouden over jurisdisering. Voor mij hoeft niet in een contract vast te liggen wat de plicht is van de overheid. Gezien het gigantische probleem van de spits en de files vind ik dat er een morele plicht is tegenover de bevolking, en die hoeft niet in een contract vast te liggen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Er is een contract. Je regelt de belangrijkste dingen die de overheid zou willen waarborgen in een contract. Het prijsinstrument is voor u niet zo wezenlijk dat u het in een contract wilt vastleggen, maar u hebt zich misschien vergaloppeert in de effecten die dat voor de Nederlandse Spoorwegen heeft. Daarom vindt u dat de minister moet overleggen of interveniëren om te trachten dat ongedaan te maken. Zo komen wij weer bij elkaar uit.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik zei niet ongedaan maken. Ik heb alleen maar gezegd dat de minister rond de tafel moet gaan zitten met de NS om deze problematiek aan te snijden. Je kunt hem gedeeltelijk ongedaan maken of wijzigen in een andere systematiek. Meer vraag ik op dit moment niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Toch is de woordvoerder van de VVD-fractie hier wat vrijblijvend bezig. Bij het debat over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen heeft zijn fractie erop ingezet dat er 100% tariefvrijheid moet zijn in het contract, waarin op verzoek van de andere fracties een clause hierover is opgenomen. Dat is zijn goed recht, maar trekt hij, nu hij de minister vraagt om dat in goed overleg te corrigeren, de conclusie dat hij politiek op een andere lijn moet gaan zitten?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Wij hebben nog steeds te maken met de NS als een monopolistische organisatie. Nu wij opeens deze

tariefstructuren krijgen, terwijl de vrijheid op het spoor nog niet zover is, vind ik dat de overheid daar wel degelijk wat over kan zeggen, wegens de monopolistische positie van de NS. Dat betekent niet dat wij dat ten eeuwigen dage kunnen doen. Die tariefvrijheid groeit steeds verder in de tijd, wanneer er vrijheid is op het spoor, met veel meer concurrentiemogelijkheden. Wij zijn dat nog aan het uitwerken, en wij zitten nog in een tussenfase. Daarom zeg ik dat dit een tegendraadse zaak is en dat de minister eens met de NS moet gaan praten.

De heer **Reitsma** (CDA): Het punt blijft dat er tot het jaar 2000 een contract ligt. Na 2000 moet er een nieuw contract komen. In deze situatie is er een monopolist, want volgens het contract hebben zij het recht om dit uit te voeren. De VVD-fractie zegt nu met terugwerkende kracht dat de politiek wel invloed moet houden op de tarieven.

De heer **Blaauw** (VVD): De overheid stelt ze niet vast, maar zij kan wel degelijk invloed hebben, zoals u zegt. Bij andere takken van sport in het bedrijfsleven hebben wij ook gezien dat de overheid bepaalde interventies pleegt en zegt: dit is een beetje te gek, want er is nog steeds geen vrijemarktstructuur.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik ben blij met de gewijzigde opstelling van de VVD-fractie. Het is echt een principiële ander geluid dan collega Remkes tot nu toe in de debatten heeft laten horen, waarvoor dank.

De heer **Poppe** (SP): Het is een interessant debatje. Hoor ik daar de VVD zeggen dat de gesel van de markt, de concurrentievrijheid die moet leiden tot meer efficiency, lagere prijzen en betere dienstverlening, in de praktijk verkeerd uit blijkt te pakken? Is dit echter niet een typisch gevolg van marktwerking? In een bepaalde tijd is er veel vraag naar openbaar vervoer. Als er veel vraag is, gaat de prijs toch omhoog? Dat is toch typisch marktwerking? De negatieve gevolgen van die werking wil de heer Blaauw niet hebben. Wat kan de minister echter doen? Hoeveel moet de minister volgens de VVD gaan om de NS af te houden van afschaffing van de 65-pluskaart, de

jeugdkaart en een verhoging van de prijzen in de spits?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik vraag de minister niet om de NS hiervan af te houden. Ik vraag de minister om rond de tafel te gaan zitten met de NS en hetgeen in de samenleving naar boven is gekomen naar voren te brengen, ook gehoord hetgeen in de Kamer hierover wordt gezegd. De minister zal hiervoor niet doof zijn geweest. Zij heeft dat gehoord. Dat betekent niet dat ik de minister iets opleg of dat er iets moet. Ik vind dat de dialoog altijd geopend mag worden.

De heer **Poppe** (SP): Dan blijft de volgende vraag staan. Als deze dialoog leidt tot het overeind houden van het beleid dat de NS wil inzetten, kan de minister alleen maar zeggen dat het een typisch geval van jammer is. De heer Blaauw wil kennelijk verdergaan. Hoeveel moet de minister gaan om de ontwikkeling bij de kaarten voor de jeugd en de 65-plussers tegen te gaan en bovendien de mensen in de spits niet terug in de auto te jagen?

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Poppe heeft ook de heer Van Gijssel gehoord bij zijn inbreng op het punt van de vrijheid op het spoor en de contracten. Wij hebben allemaal de verdraging gezien. Als de NS blijft bij wat het is, kan het zelfs voor de heer Poppe aanleiding zijn om te zeggen dat het belangrijk wordt dat er meerdere gebruikers op het spoor komen en de daluren zo op een andere wijze kunnen worden ingevuld. Zo krijgen wij werkelijke concurrentie op het spoor. Die is er op dit moment eigenlijk niet.

De **voorzitter**: De laatste maal voor de heer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Hier worden appels met peren vergeleken. De werkelijke concurrentie op het spoor betekent dat men een keuze kan maken uit een "tig" aantal kaartjes: van een Franse multinational, een Nederlands bedrijf of een toevallig touringcarbedrijf dat ergens een lijntje heeft gekocht. Dan krijgen wij Engelse toestanden en daar voel ik niet voor. Mijn vraag moet men niet afleiden naar die situatie. Wat moet de minister naar de mening van de VVD doen om de mensen bij de spits niet uit de trein te jagen en de

Blaauw

afschaffing van de kaarten voor de 65-plussers en de jeugd tegen te gaan? Hoever moet de minister gaan om deze marktwerking tegen te gaan? Daar moet de heer Blaauw toch duidelijk in kunnen zijn: hij wil dit niet en de minister moet het voor elkaar krijgen! Dat is toch wat de heer Blaauw zegt?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb heel duidelijk gezegd dat de VVD-fractie naar aanleiding van de gebeurtenissen bij de tarieven van mening is dat de minister met de NS rond de tafel moet gaan zitten.

De heer **Poppe** (SP): Dat is een slap verhaal!

De heer **Blaauw** (VVD): Dat vindt u een slap verhaal, maar u wilt altijd met het mes op tafel opereren! Dat wil ik niet. Als de heer Poppe zegt dat de minister naar de NS moet om de tarieven naar beneden te halen, opereert hij verkeerd.

De heer **Poppe** (SP): Welk resultaat moet minister halen? Kan de heer Blaauw dat aangeven?

De heer **Blaauw** (VVD): Nee. Ik geef gewoon aan dat de minister hierover met de NS moet gaan praten, gehoord het debat dat hier vandaag gevoerd wordt over dit soort onderwerpen.

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

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het resultaat moet tamelijk duidelijk zijn. Dat resultaat moet zijn wat is vastgelegd in de brief bij de verzelfstandiging van de NS. Daarin staat dat er niet meer dan een stijging van 4% per jaar mag zijn. Een bandbreedte dus. Dat kan langs twee lijnen opgelost worden. De minister kan tegen de NS zeggen dat men zich niet aan de brief houdt en dat een en ander gecorrigeerd moet worden. Als de NS echter een overtuigend verhaal heeft waarom men afwijkt, kan de minister dat contractueel afkopen. Dat is de tweede variant. Gelet op de huidige omstandigheden lijkt mij de eerste variant echter de meest voor de hand liggende.

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

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Op een van mijn treinreizen tussen Den Haag en Schiphol zag ik deze zomer tevreden hoeveel er in de infrastructuur verbeterd is de laatste jaren: vier sporen, een prachtig nieuw station in Leiden en ook Schiphol heeft een station dat een mainport waardig is. Dat is een goede zaak. Het werd dan ook hoog tijd. De reiziger heeft er heel wat bouwvallende voor getrotseerd.

Eindelijk is het klaar. Tenminste, dat dacht ik. Want het laatste herfstreces was het weer raak op dit traject. Ik schrok ervan. Acht dagen lang is Schiphol mondjesmaat per trein bereikbaar geweest. Hoelang blijft dat zo, dacht ik. Wanneer houdt het eens een keer op? Ik heb begrepen dat Schiphol ook begin volgend jaar te maken krijgt met een grote buitendienststelling als gevolg van bouwwerkzaamheden. Daar blijft het niet bij, want er zijn nog veel andere trajecten die op de schop zijn of nog op de schop moeten, en daar staan wij overigens helemaal achter: het traject Rotterdam-Dordrecht, het traject Eindhoven-Utrecht, spoorverdubbelingen tussen Utrecht en Amsterdam, verder weg in de tijd de HSL-Oost en de aansluiting van de toekomstige HSL-Zuid op het gewone spoornet. En telkens weer zien wij dan de gele advertenties van de NS in de krant: hou rekening met een extra reistijd van een halfuur; NS zet bussen in. En dan maar hopen dat niemand tijdens de bouw een vitale kabel lostrekt, waardoor de werkzaamheden onvoorzien nog eens uitlopen.

De komende tien tot vijftien jaar houden wij in Nederland die ellende van de bouwput in het spoorvervoer. Dat betekent onvermijdelijk meer vertragingen en dus hinder voor honderdduizenden reizigers, bijna iedere week, jaar in jaar uit. Ik vind eigenlijk dat wij die reiziger dat niet kunnen aandoen. Er is een grens overschreden en die aaneenschakeling van bouwputten bepaalt ook het imago van het spoorvervoer, waar het toch al niet zo best mee is gesteld. Ik wil geen misverstand oproepen, want ik zie de heer Rosenmöller alweer hongerig rond de interruptiemicrofoon lopen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zo hongerig ben ik niet, maar nu ik toevallig toch hier ben wil ik wel iets te berde brengen. Ik hoeft niet degene te zijn die de NS in bescher-

ming neemt. Als dagelijkse treinreiziger hoef ik ook niet te bagatelliseren dat het af en toe buitengewoon lastig is om geconfronteerd te worden met vertragingen en opstoppingen mede als gevolg van bouwwerkzaamheden. Maar kan de heer Blaauw mij uitleggen hoe je een doel kunt bereiken zonder zulke werkzaamheden? Ik vind het eerlijk gezegd niet helemaal in overeenstemming met wat ik van zijn partij verwacht, om krokodillentranen te huilen over de effecten van investeringen in de spoorinfrastructuur. Als er meer geïnvesteerd wordt, zullen ook dit soort problemen incidenteel nog wel eens voorkomen. Ik ben best bereid om dat te verdedigen, als het allemaal maar binnen de perken blijft en goed aangekondigd wordt. Voor het verkeer op de weg hoeft dat niet aangekondigd te worden, want elke automobilist weet op voorhand dat hij een halfuur in de file zal staan.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik dank de heer Rosenmöller voor zijn interruptie, want die accentueert wat ik nu ga zeggen. Ik ben een warm voorstander van de nieuwe infrastructuur en ik pleit niet voor minder bouwen. Ik pleit wel voor een slimmere manier van bouwen. Om het modieus te zeggen, ik pleit voor een klantvriendelijke manier van plannen en uitvoeren. Om een voor iedereen herkenbare vergelijking te maken, ik raak ook geïrriteerd als de straat voor mijn huis elke keer opnieuw wordt opengebrouwen, voor het elektra en dan weer voor het gas, voor de kabel en dan weer voor de riolering. De burger pikt dat terecht niet, maar de treinreiziger moet zich door de nood gedwongen nogal wat hinder laten welgevallen.

Ik doe een oproep aan de minister, want zij is verantwoordelijk voor de taakorganisaties van NS, namelijk RailNed en Railinfrabeheer, die de bouwwerkzaamheden plannen en laten uitvoeren. Ik vind dat de minister het reizigerscriterium mee moet laten wegen in de planning van infrastructuur. Ziet de minister kans om de bouwprojecten op een andere wijze te plannen, zodat er misschien minder hinder voor de reiziger uit volgt? Kan er – schrik niet, meneer Rosenmöller – niet meer in de nacht gedaan worden? Kan de minister aangeven welke nieuwe bouwtechnieken er bestaan om de werkzaamheden sneller uit te

Blaauw

voeren? Zijn die dan veel duurder? Mijn suggestie is om spoorbouwprojecten te bundelen per corridor, dus alle bouwactiviteiten te persen in een kortere tijd in plaats van ze te spreiden over vele jaren. Als dat veel meer zou kosten, hoor ik het graag. Daarnaast dient de bouw begeleid te worden door een goede reclamecampagne, zoals Rijkswaterstaat nu voert rond de verbreding van de A4. Daarmee kweek je begrip en schep je draagvlak. Wat is de reactie van de minister op deze nogal duidelijke en concrete suggesties?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Niemand zal een tegenstander zijn van slimmer bouwen als dat minder overlast voor reizigers veroorzaakt. Maar durft u met droge ogen vol te houden dat de huidige wijze van investeren in het openbaar vervoer en de onvermijdelijke overlast die dat meebrengt, te vergelijken is met het vier keer opbreken van uw eigen stoep terwijl het ook in één keer had gekund? Is dat echt een reële vergelijking of is het een karikatuur?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik wilde het voor u simpel houden, dus heb ik een duidelijk beeld gekozen. Maar het slaat duidelijk niet bij u aan, u vindt het een flauw beeld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zou het ook heel vervelend vinden als het vlak voor mijn huis gebeurde, en ook overlast voor de reizigers vind ik heel vervelend. In alle ernst vraag ik nu wat de aard en de ernst van de problematiek is die u vrij uitgebreid beschrijft. Als dagelijkse treinreiziger die kriskras door het land gaat, ervaar ik de problematiek niet zoals u die weergeeft. Toevallig was ik in diezelfde acht dagen op Schiphol en, inderdaad, het duurt een minuut of twintig langer. Dat is vervelend, maar je weet het. Je kunt je erop instellen. Nogmaals, als het slimmer kan, wil ik u graag steunen, maar overschat u het kostenprobleem niet een beetje?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben de heer Rosenmöller dank verschuldigd voor zijn insteek op mijn voorstel. Hij heeft echter al meteen een negatieve benadering en zegt: het wordt zeker duurder. Ik hoor dat wel van de minister. Als dat zo is, vind ik dat wij mogen weten hoeveel duurder het is. Misschien zijn wij dan bereid er wat

aan te doen binnen de planning die er nu bestaat op financieel gebied.

Voorzitter! Files rond de stadsgewesten zullen in de ochtend- en avondspits blijven bestaan. Een van de redenen zijn de verkeersplannen van die stadsgewesten. De binnenstad autoluw maken, geeft files bij alle ingangspunten naar die binnenstad; zie de situatie rond Utrecht. Een alternatief is er nauwelijks voor de automobilist wegens de staat van het openbaar vervoer. En dat openbaar vervoer wordt ook weer vertraagd door besluitvorming en tekort aan financiën. En dan wel rekeningrijden invoeren rond die stadsgewesten? Hoe zit het met de automobilist die verderop moet zijn en gebruik wil maken van de doorgaande rijkswegen, en met het doorgaande vrachtverkeer dat gebruik maakt van de achterlandverbindingen die toevallig door dat stadsgewest lopen, terwijl er geen alternatief aanwezig is? Hoe moet je dat compenseren? Dat kan zeker niet via de provinciale opcenten. Het alternatief transferia lijkt leuk, maar het tarief in de Arena voor een dag staan is f 12,50 en dat is niet erg wervend, zeker als je het vervoltransport beziet. Waar is rekeningrijden ingebed in Europees verband? Die vraag hebben wij al veel eerder gesteld. Hoe zal dit voor buitenlandse auto's geregeld worden? Hoe gaat de proef eruitzien? Wordt dat echt betalen, of krijgen wij een systeem zoals in Duitsland, waarbij men een bepaald bedrag kan verrijden?

Ik geef toe: dit is een heel pakket vragen. Misschien zegt de minister: dit zit allemaal in de omschrijving van de proef. Als zij op een aantal van deze vragen antwoord kan geven, ben ik in ieder geval al zeer tevreden.

Natuurlijk worden de problemen in de Randstad vergroot, niet alleen door een toename van het autobezit, maar ook door de groei van de bevolking in diezelfde Randstad, hoewel dat door sommigen wordt ontkend. Al die mensen moeten daar wonen en werken. Het spreidingsbeleid geeft maar beperkt soelaas, omdat veel bedrijven dicht bij de mainports willen zitten. Zie alleen al de aanstaande verhuizing van Philips en het lonken van PTT naar de oude stek in het westen. Er moet daarom inventief gekeken worden naar hogesnelheidsopenbaarvervoer. Wordt overigens de HSL-Zuid niet

reeds ingepast in een snelle verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam, naast de internationale functie? Een dergelijke voorziening met het noorden van het land zou wel eens een antwoord kunnen geven op de vraag waar iedereen later moet kunnen wonen zonder opeen te worden geperst. De Hanzelijn ligt vast, maar hoe zit het met een verdere uitbreiding van het verbinden van het noorden met de Randstad? Wonen en recreëren in Friesland, werken in de mainport. Misschien is dit voor GroenLinks geen goede gedachte. Van die kant is immers vaker naar voren gebracht dat hoogwaardig snel openbaar vervoer meer mobiliteit aantrekt. Het zou echter een oplossing kunnen zijn voor vele problemen. Vandaar dat ik graag de visie van de minister op dit punt hoor. Het is duidelijk dat ik hierop doel naast de Hanzelijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij plegen voor onszelf te spreken. De heer Blaauw denkt een standpunt van ons te moeten verwoorden. Dit vraagt om een nadere toelichting. Zoals hij weet, zijn wij voor hogesnelheidsverbindingen. Wij weten dat dit extra mobiliteit aantrekt, maar het is wel het alternatief voor het vliegverkeer op de korte afstand. Ik begrijp dan ook niet helemaal de portee van zijn opmerking.

De heer **Blaauw** (VVD): U heeft het over het vliegverkeer op de korte afstand. Ik heb het over een nationale inpassing van het snelle vervoer. Zie de HSL-Zuid. De prognoses geven aan dat het reizigersaantal op het traject Amsterdam-Rotterdam het internationale reizigersaantal zelfs gaat overtreffen. Dit zou ook voor andere assen kunnen worden bekeken. Ik noem één as. Daarom trent hoor ik graag de visie van de minister.

Voorzitter! Van het heel snelle naar het wat langzame vervoer. Het gebruik van de fiets moet gestimuleerd worden door het vergroten van de veiligheid van de fietser.

De heer **Poppe** (SP): Even terug naar de HSL. Ik meen dat het gaat om 40% nieuwe reizigers, dat wil zeggen mensen die in het weekend per trein naar Parijs gaan om een pilsje te drinken en dan weer terug. Dat was toch niet de bedoeling van de HSL? Maar het gebeurt wel. Ook qua

Blaauw

milieu blijkt de HSL weinig soelaas te bieden vanwege de toename van nieuwe reizigers.

De heer **Blaauw** (VVD): Het komt niet vaak voor, maar nu denk ik dat ik de heer Rosenmöller met de heer Poppe heb verwisseld. Het is dus de mening van de SP dat de HSL niet moet worden aangelegd, omdat deze alleen maar meer mobiliteit aantrekt.

De heer **Poppe** (SP): Wij hebben het gehad over het realiseren van hogesnelheidstreinen; daar zijn wij voor. Als u het debat heeft gevolgd, kunt u weten dat over enkele jaren de hogesnelheidslijn absoluut niet meer rendabel is omdat men dan ook met een kantelbaktrein met 250 km/uur door een gewone bocht kan gaan. In Nederland zou het hoogstens tien minuten reistijd schelen.

De heer **Blaauw** (VVD): Moet die hogesnelheidstrein niet doorlopen naar Parijs omdat hij in de weekeinden 40% meer mensen aantrekt?

De heer **Poppe** (SP): Die trein gaat inderdaad van Amsterdam naar Parijs, maar ik wil onderstrepen dat ik het heb over een hogesnelheidstrein en niet over hogesnelheidslijn.

De heer **Blaauw** (VVD): Tot op heden geldt dat op die lijn een trein gaat rijden en is er geen geld om er ook nog eens een magneetzweefding naast te leggen. Ik denk, voorzitter, dat ik dit maar opzijschuif.

Voorzitter! Het gebruik van de fiets moet gestimuleerd worden door het vergroten van de veiligheid van de fietser. Dit kan niet door fietsers van rechts voorrang te geven; dat komt de veiligheid van deze zwakke verkeersdeelnemer niet ten goede. Wel zouden gemeenten en provincies gestimuleerd moeten worden meer vrije fietspaden aan te leggen en kruisingen met wegen van een hogere orde veilig uit te voeren. Onderdeel van het landelijk beleid moet ook zijn het stimuleren van bedrijven om voorzieningen te treffen voor de werknemers die op de fiets willen komen. Hierbij kan worden gedacht aan het beschikbaar stellen van stallingen, maar eveneens van douche- en verkleedruimten. Waarom geen douches en verkleedruimten voor fietsers en wel overal crèches voor kinderen? Wat zijn overigens de conclusies naar aanleiding van de evaluatie van het

Masterplan fiets? Is decentralisatie van het fietsbeleid naar de provincies niet beter om versnippering bij gemeenten te voorkomen? Ook bij het openbaar vervoer moeten er fietsvoorzieningen komen; de kost gaat voor de baat uit wanneer men het gebruik van het openbaar vervoer, gecombineerd met het fietsgebruik, wil entameren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Blaauw gaat geld uitgeven en dan ben ik altijd benieuwd wat dat betekent. Hij zegt dat je moet gaan douchen als je gefietst hebt. Waarom is dat?

De heer **Blaauw** (VVD): Fietst u wel eens?

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

De heer **Blaauw** (VVD): Op afstand?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ook op afstand.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan moet u eens lekker ruiken... Men zweet nog wel eens bij het fietsen en dan komt het wel eens voor dat men zich wil verschonen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou kunnen. Op zichzelf valt er iets te zeggen voor een douchegelegenheid op het werk, maar om dat nou uit het fietsbudget te halen... Waar het om gaat, is dat wij stallingsfaciliteiten en dat soort zaken realiseren.

De heer **Blaauw** (VVD): Maar ik vraag helemaal niet om geld uit het fietsbudget. Ik zeg slechts dat die zaken moeten worden geëntameerd en dat kan langs verschillende lijnen gebeuren. Het realiseren van faciliteiten ten behoeve van fietsers is mijns inziens vooral een kwestie van een mentale oversteek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat doen we al jaren.

De heer **Blaauw** (VVD): Uiteraard, maar ik wilde dit punt toch nog eens extra vermelden omdat er nogal wat problemen rijzen, in het bijzonder bij het stallen van fietsen bij busopstapplaatsen en stations. Ik wil niet zeggen dat het meteen de rijksoverheid moet zijn die daarvoor maatregelen moet treffen; dat kan

ook de lagere overheid of het bedrijfsleven zijn.

Voorzitter! Voorzieningen voor gehandicapten hebben de volle aandacht. Mij is gebleken dat het openbaar vervoer in Berlijn, met nagenoeg dezelfde bussen als de Nederlandse bedrijven, een speciale busuitvoering kent voor het vervoer van gehandicapten met rolstoelen. Een apart plateau daalt neer als men de desbetreffende knop bedient. Deze voorziening is ook van belang voor vrouwen in gezegende omstandigheden die zich anders moeizaam naar binnen moeten hijsen. Voorzitter! Er schijnt een richtlijn te komen met voorwaarden waaraan een bus moet voldoen. Kan deze voorziening daarbij worden betrokken? Ik kan mij niet voorstellen dat dit sterk kostenverhogend werkt terwijl dit voor gehandicapten een zeer positieve zaak is.

Een ander punt is de mobiliteit van gehandicapten met hun eigen auto. Juist voor hen is de auto een uitweg uit isolatie en vaak een voorwaarde om nog aan het arbeidsproces te kunnen deelnemen. In het kader van WVG zijn de hierbij in het geding zijnde gelden gedecentraliseerd naar de gemeenten, die echter vaak nauwelijks weten wat ze ermee moeten doen. Natuurlijk moet dit niet door het Rijk worden overgenomen, maar misschien kan men de gemeenten diets maken waar zij terecht kunnen voor de hier bedoelde voorzieningen. Ik wijs erop dat door het bedrijfsleven aan het uitvoeren van projecten in deze sfeer nogal wat aandacht wordt gegeven. Ik sluit mij bij de heer Van Gijzel aan waar het gaat om zijn opmerkingen over de decentralisatie van de middelen voor de sociale veiligheid. Door de BOS-BOV-gemeenten wordt dit als een onnodige versnippering beschouwd. Men prefereert een meer centrale aansturing, die dan beter ten goede kan komen aan wat grotere projecten. Die zullen natuurlijk wel in de grotere steden plaatsvinden, maar daar mogen ze toch ook het grootste rendement geven. De minister is in de beantwoording van de schriftelijke vragen een andere mening toegeedaan en zegt bijvoorbeeld dat Dordrecht dan buiten de boot zou vallen. Nee, als je decentraliseert naar de provincie of het zelf in de hand houdt, kun je daar ook zelf sturing aan geven. Maar u begrijpt dat decentralisatie naar de

Blaauw

provincie op dit punt bij mij de voorkeur heeft.

Ik kom bij het goederenvervoer. De transportwereld is heftig in beroering. De schotten zijn doorbroken en iedereen wil het met een ander doen. Bi- en intermodaliteit zijn dagelijks onderwerp van gesprek. Met het TIB is het ook uitvoerig in de Kamer besproken. Een kenniscentrum is daarom zeer belangrijk. Er worden echter op dit moment meerdere initiatieven ontplooid voor een kenniscentrum verkeer en vervoer. Ik noem V en W, VROM, EZ en LNV tezamen en Schiphol en de haven Rotterdam tezamen. Het is echter van belang dat de kennis niet wordt versnipperd, maar vergaard wordt in een kenniscentrum. Wat is de stand van zaken op dit moment? De minister noemde ook iets daarvan in de schriftelijke beantwoording.

De zeescheepvaart is op de goede weg. Het beleid begint vruchten af te werpen. Het zeehavenbeleid wordt geëvalueerd. De Havenraad heeft reeds een rapport overhandigd met vele aanbevelingen. De mening van de minister daarop wachten wij af. In hoeverre is er echter ruimte voor steun aan kleinere havens? Dat is namelijk nog niet duidelijk. Terecht is in eerste instantie gekozen voor de twee grootste havens. In hoeverre zal er ruimte zijn voor de kleinere havens? De VVD-fractie is namelijk van mening dat het van groot belang is dat alle Nederlandse zeehavens hun concurrentiepositie moeten kunnen behouden en zo mogelijk verstevigen. Naast de investeringen die al gedaan worden vanuit de particuliere sector, is de helpende, sturende hand van de overheid soms onontbeerlijk. Neil Kinnock in Brussel is hetzelfde toegedaan en zijn collega Van Miert schijnt daar geen bezwaar tegen te hebben. Wij moeten echter wel alert blijven, want dit moet niet weer een mooi doel worden in Europees verband voor de besteding van structuurfondsgelden. Overigens wil ik wel melden dat het besluit om de toegang tot het Noordzeekanaal met grotere sluizen uit te voeren, door de VVD-fractie wordt toegejuicht. Evenzo is de aandacht voor de kustvaart volledig op zijn plaats. Grotere inzet van kustvaart of deftiger short sea genoemd, zal de druk op de achterlandverbindingen over de weg enigszins verminderen.

Ondergronds transport heeft de volle aandacht. Het OLS voor Aalsmeer is als eerste project een

stap in de goede richting, alhoewel de kosten aan de hoge kant dreigen te komen. De minister kondigt ook een nieuwe buisleidingsnota aan. De derde dimensie heeft daardoor steeds meer de aandacht, waaraan wij als VVD-fractie ook onze volle steun geven.

De binnenvaart maakt een wat tweeslachtige ontwikkeling door. Er is de Rijnvaart, die een goede groei doormaakt. Het containervervoer maakt daarnaast een extra goede groei door, waarbij de eenheden steeds groter worden en continueert normaal is. Grotere eenheden geeft wel zorgen voor de diepgang, wat kwetsbaarheid oplevert voor lagere waterstanden. Grotere eenheden in continudienst betekent echter ook dat mogelijk het uitgestippelde beleid voor het uitwijkovernachtingshavensysteem herzien moet worden, vooral omdat het om grote bedragen gaat. Een voorbeeld is uitwijkhaven Lobith. Er zijn twee varianten, beide gericht op 70 ligplaatsen. Optimalisering van de huidige haven naar 50 is veel goedkoper en zou onder de huidige omstandigheden misschien voldoende kunnen zijn. Kan daar toch nog naar gekeken worden?

Ik sprak van een tweeslachtige ontwikkeling. Daarnaast is er het noord-zuidvervoer, maar een overgang naar een open markt aldaar wordt nog geplaagd door de bijna onmogelijkheid om retourladings op bevrachtingsbeurzen in Frankrijk te krijgen naar een andere Franse havens. Dat is dus geen echte vrije cabotage. En dit met de spits toch al in de verdrukking. Kan hier gepraat worden met de Franse collega?

De wegvervoerders zeggen het nu ook al: liever met de trein dan met de auto. Het aanbod is er dus, maar het staat stil voor het spoor. Er is sprake van een capaciteitstekort en problemen met NS Cargo. Daarom wordt het tijd om concurrentie erop los te laten. In hoeverre staat NS Cargo in de etalage? Wat is de positie van de regering in dezen?

Uiteraard zijn er bij het wegvervoer de eigen problemen, zoals het Rijtijdenbesluit, invoering van de digitale tachograaf, Europese controle van het wegvervoer geharmoniseerd – een lachertje – en Frankrijk dat al weer een stakingsdreiging heeft. Wordt dat weer een lawine van aanvragen van schadevergoedingen of doet Brussel er iets

aan? En komt er nu eindelijk een soort van vrije passage voor internationaal vervoer via een road freeway die ook stakingsvrij zou kunnen zijn?

Is het mogelijk de bestelauto onder te brengen in SELA 2, gezien de steeds grotere rol die dit vehikel heeft in de stadsdistributie?

De recreatievaart krijgt onvoldoende aandacht van de overheid. Recreatievaart is een evenement dat niet alleen voor de brede beurs geldt; ook de smalle beurs doet mee aan de recreatievaart. Door de diverse ontwikkelingen, bijvoorbeeld tariefstijgingen, bijdragen voor het milieu maar ook de hogere prijzen voor de brandstof, dreigt recreatievaart toch meer in een luxehoek terecht te komen. Is er misschien een mogelijkheid om, behalve de door de organisaties gevraagde samenwerking – met een bijdrage van de recreant – bijvoorbeeld op het gebied van baggeren, de rode diesel wederom in te voeren? De proefperiode loopt op 1 januari 1998 af. Wanneer komt de evaluatie en wat kunnen wij daarover horen? Kan daar iets aan gedaan worden, mede gezien het feit dat de laatste accijnsverhogingen van de witte diesel niet gecompenseerd worden?

Voorzitter! Ik heb al eerder gesproken over de vervuilende factor van de recreatievaart en wel het lozen van het vuile sanitairwater in het oppervlaktewater. Kan de minister nader ingaan op de mogelijkheden van verwerking van dit vuile water – ook voor het bilgewater – door afgifte aan de wal? Er zijn al projecten in het noorden geweest, maar ik zou deze mogelijkheden gaarne opnieuw naar voren gebracht willen zien omdat het toch een belangrijk punt is. De concentratie van de vervuiling treedt juist op in de zomermaanden, wanneer ook de temperaturen het ongunstigst zijn. Zodoende kan niet worden gezegd dat het maar een heel klein percentage van de totale vervuiling is.

De jaarlijkse financiële bijdrage aan VVN begint een ritueel te worden. De bijdrage aan VVN voor 1998 vertoont een korting ten opzichte van 1997 van 1,73 mln. en dat schijnt precies het aanvankelijk begrote kortingstotaal voor drie begrotingsjaren te zijn. Mede gezien de uitspraak van de meervoudige kamer van de arrondissementrechtbank van Amsterdam is het de vraag



Mevrouw Van 't Riet (D66)

of hiermee de intenties van de amendementen-Hofstra en -Blaauw, respectievelijk van 1995 en 1996 worden omzeild. Kan de minister nadere uitleg geven?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wij hopen dat de minister enthousiast is teruggekeerd uit Japan, waar zij onder meer geïnformeerd is over het ondergronds bouwen. Misschien kan zij dan met meer inzet de plannen voor ondergrondse infrastructuur ondersteunen zonder bij voorbaat al over de kosten te vallen. Ondergronds bouwen is de toekomst voor de aanleg van infrastructuur. Nederland is een vol landje waar met de aanleg van infrastructuur zorgvuldig omgesprongen moet worden en de aantasting van milieu en landschap een belangrijk afwegingspunt moet zijn. Een aantal projecten loopt nu, zoals de Heinenoordtunnel – hoe staat het daarmee? – de Betuwelijn, de Westerschelde-oeververbinding en de aanleg van de HSL-Zuid. Innovatieve projecten, zoals het ondergrondse logistieke systeem bij Schiphol, kort gezegd de bloemen van Aalsmeer naar Schiphol, worden ondersteund.

Het goed en realistisch afwegen van de aanleg van infrastructuur is

uitermate belangrijk, en dat zowel de Kamer als het kabinet hiermee heeft geworsteld, is de afgelopen drie jaar wel gebleken. Het begon al met de Betuwelijn en de A73. Iedereen in Nederland kent deze weg inmiddels en via Beek en de HSL kwamen we bij Abcoude en de A4 Midden-Delfland. Dat deze afweging anders moet, is zowel de Kamer als het kabinet wel duidelijk. Het kabinet doet ons komend jaar een voorstel tot een gestructureerder afweging door tussen projecten prioriteiten te stellen. D66 heeft al een voorzet gedaan en die wil ik nu herhalen. D66 vindt dat in de toekomst de gevolgen voor milieu en ruimte van infrastructuur al in een vroeg stadium in de besluitvorming moet worden meegenomen. De gevolgen voor de omgeving moeten naast de bereikbaarheidseis als uitgangspunt worden genomen. Dit betekent voor ons niet dat een project koste wat het kost moet worden uitgevoerd. Wel betekent dit dat een project óf niet uitgevoerd kan worden óf op voldoende geld moet wachten als het door de duurzame uitvoering financieel onhaalbaar wordt. Duurzame versterking van de ruimtelijk-economische structuur van ons land wordt niet bevorderd door alles tegelijk en op een koopje te willen doen. En er wordt nogal wat infrastructuur duurder dan gepland. De noord-zuidlijn is daar een goed

voorbeeld van. De kosten zijn nu al verdubbeld. Over de A73 heeft inmiddels besluitvorming plaatsgevonden. D66 heeft hierover schriftelijke vragen gesteld. Uit de beantwoording maken we op dat de minister eind van dit jaar met een eventuele bijstelling van de projectkosten zal komen. Wij vragen de minister om duidelijkheid en om het project te betrekken bij het afwegingskader infrastructuur. Als de kosten de pan uit rijzen, bestaat op dat moment eventueel de mogelijkheid om een heroverweging plaats te laten vinden. Die moet nu niet worden gedaan.

Het ernstigste in de begrotingen voor komende jaren is voor D66 de vertraging van de realisatie van openbaarvervoerprojecten. De oorzaak is onder meer de extra kosten voor inpassing van de Betuwelijn en de HSL, die op het Infrastructuurfonds drukken. De minister heeft ervoor gekozen de aanleg van spoorwegen en de ontsluiting van stadsgewesten en nieuwe woonlocaties te vertragen. D66 begrijpt deze keuze niet goed. Er zijn met lokale overheden afspraken gemaakt over deze projecten. De rijksoverheid hoort zich aan die afspraken te houden. De minister van Verkeer en Waterstaat is er verantwoordelijk voor dat dit ook gebeurt. De Kamer is met dit beleid voor het blok gezet en staat nu voor de opdracht om de zaak weer vlot te trekken. Het gaat hier om "de betrouwbare overheid". Hoeveel is er eigenlijk in 1998 tekort om procedures voor de stadsgewestelijke openbaarvervoerprojecten, zoals die voor de noord-zuidlijn en de HOV Leidsche Rijn, door te laten gaan? In dit verband denk ik ook aan de Hanzelijn. Uit de beantwoording van de vragen maak ik op dat de minister gebruik wil maken van de FES-gelden. Mijn fractie wil de inhoud, te weten verbeteren van het stadsgewestelijk openbaar vervoer, laten prevaleren boven de vorm, de manier van financieren, hoewel het droevig is dat minister Jorritsma er niet in geslaagd is haar eigen financiering op orde te krijgen. D66 stelt wel eisen aan de eventuele aanwending van FES-gelden. Wij willen het FES gebruiken voor voorfinanciering met terugbetaling waarbij dan een structurele oplossing bij de formatie moet worden geregeld. In tweede termijn zal ik op dit punt een motie indienen.

Van 't Riet

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet spreekt over voorfinanciering die terugbetaald moet worden. Zij moet dan ook aangeven waar ik de middelen kan vinden voor terugbetaling. Ik neem aan dat het benodigde geld beschikbaar moet komen uit posten voor projecten die in de huidige planning zitten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er kan geld beschikbaar komen door middel van prioriteitenstelling bij de totale afweging, maar het geld kan ook beschikbaar komen bij de behandeling van de missiebrief. Hierover kom ik in de rest van mijn betoog nog te spreken. Er is in die brief een bedrag van 65 mld. geraamd plus mainport PM. Ik neem aan dat de hele investeringsplanning voor de komende jaren bij de formatie betrokken wordt. Er zal ook dekking gevonden moeten worden. Eventueel kan het benodigde geld uit het FES komen, maar er zal in ieder geval op dat moment sprake zijn van een afweging.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind het betoog van mevrouw Van 't Riet niet helder. Zij heeft zojuist de minister gekapitteld en gezegd dat de minister te weinig daadkracht heeft getoond. De minister zou in de besprekingen in het kabinet niet voldoende middelen beschikbaar hebben kunnen krijgen. Dat hebben wij trouwens ook in De Telegraaf kunnen lezen. Daarover zijn wij het eens. Maar wat wil mevrouw Van 't Riet nu precies? Kan zij zeggen wat D66 voorstelt om het probleem op te lossen? Voorfinancieren is gemakkelijk, maar daarmee los je geen probleem op. Op die manier verschuif je slechts iets. Dus: wat wil mevrouw Van 't Riet nu precies?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Kort samengevat: wij willen extra geld voor het openbaar vervoer en met name voor de ontsluiting van Vinex-projecten en het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Wij hebben ontdekt dat de eerste tranche van het FES voor 1998 niet is besteed. Het gaat dan om 500 mln.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er is niets besteed.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar 500 mln., de extra aardgasbaten, zijn niet besteed aan bepaalde projecten.

Dat geld gaat in het fonds. Natuurlijk wil het kabinet een integrale afweging maken. Dat zou kunnen gebeuren bij de formatie. Voor het jaar 1998 hebben wij een probleem van 250 mln. Hoe hoog het bedrag exact is, hoor ik nog wel van de minister. Dat probleem willen wij nu oplossen met gebruikmaking van het FES. Van de 500 mln. die voor 1998 in het FES gestort zou worden, zou een deel gebruikt kunnen worden om in 1998 projecten te starten, waaronder de aanleg van de noord-zuidlijn en de uitvoering van de andere projecten die ik heb genoemd. De structurele oplossing zou dus bij de formatie geregeld kunnen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb daartoe zelf initiatieven genomen via een amendement, dus ik juich dat toe. Maar als u dat wilt, moet u óf een amendement indienen óf u moet zich aansluiten bij het door mij ingediende amendement. Daarom vraag ik om duidelijkheid. Mij is nu duidelijk dat u die concrete projecten dit jaar gefinancierd wilt hebben, waarvoor dekking gezocht moet worden. Dan moet je als Kamer ook je verantwoordelijkheid nemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Opdat er volgend jaar geen vertraging ontstaat in de aanbesteding van de projecten, zoals gepland door de lagere overheden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb grote twijfels over de vraag of dit via het FES kan. Voorfinanciering uit het FES lijkt mij eerlijk gezegd een onmogelijkheid. Dat hoor ik nog wel van de minister.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De deskundigen zeggen dat het kan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Deskundigen zijn we natuurlijk zelf! Via prioriteitenstelling zullen wij zelf de keuzes moeten maken. Ik heb daar een wat andere gedachte tegenovergesteld, die op zichzelf bij uw fractie zou moeten aanspreken. Er zijn meer kosten, onder andere in verband met de HSL. Kan via een opslag op de tickets voor de korte termijn niet dat soort middelen worden vrijgemaakt om de OV-investeringen naar voren te halen? Kan het vliegen niet wat meer worden belast, en het openbaar vervoer wat meer worden bevoor-

deeld? Spreekt die gedachte u aan, nog los van de reactie van de minister?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is een sympathieke gedachte. Omdat ik niet weet of uw voorstel mogelijk is, vraag ik daarop een toelichting van de minister. U kent onze problemen met de BTW en de accijnzen. Het is in ieder geval een heel andere financieringsbron dan de onze. Wij hebben allemaal lopen zoeken: ik heb het FES gevonden, u denkt aan een heffing op de tickets en de heer Reitsma heeft een amendement ingediend waaraan dekking wordt gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat? Ik heb een amendement ingediend, inclusief dekking. Ik dacht dat u zei "...waar- aan geen dekking wordt gegeven".

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik prees u. U denkt vaker dat ik u aanval, terwijl ik u prijs. Wij komen daarop in tweede termijn terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik beoog met mijn vraag het speelveld met betrekking tot de financiering wat te verbreden, en daarbij een relatie te zoeken met doelstellingen die we in het algemene mobiliteitsbeleid geformuleerd hebben, maar die meestal qua concrete uitwerking geen slag dichterbij komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Over de langere termijn maken wij ons zorgen. Als er bij het regeerakkoord geen extra geld komt voor infrastructuur, worden de beleidsdoelstellingen volgens de minister zeker niet gehaald en komen de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland zwaar op de proef te staan. In welke verhouding staan de vertragingen tot de missiebrief, die voor stadsgewestelijk openbaar vervoer en lightrail 9,8 mld. raamt? De missiebrief van het kabinet gaat om de versterking van de ruimtelijk-economische infrastructuur, met het karakter van een verkenning van publieke investeringswensen. Het hierin uitgezette beleid gaat tot 2010. In de missiebrief wordt uitgegaan van een economische groei van 3% en er wordt geconstateerd dat de sterke toename van mobiliteit een steeds groter knelpunt wordt voor de bereikbaarheid van ons land. Er wordt gesproken van een aanvals-

Van 't Riet

plan voor bereikbaarheid, berustend op toekomstige moderne infrastructuur. Ik begrijp van de minister dat hiermee de SWAB-nota wordt bedoeld. Hoe ziet dat aanvalsplan eruit? Een totaalbedrag van 65 mld. is, zo begrijp ik, in de missiebrief "verkend", waarvan 11 mld. is verwerkt in de begroting. Bijna de helft gaat naar de vervoerssector, waarbij de mainports nog als PM-post zijn genoemd. Wat is de samenhang met de nu uitgebrachte begroting en de status van de missiebrief?

In de missiebrief wordt een behoorlijk bedrag aangegeven voor lightrail. Dit lijkt een interessante optie om stadsgewesten op een goede manier door openbaar vervoer te ontsluiten. Veel lagere overheden zijn dan ook plannen aan het maken voor de invoering van lightrail. Er zijn nu al meer dan dertig initiatieven bekend. Sommige plannen lijken mij wat meer haalbaar dan andere. Mijn fractie vindt dat de rijksoverheid bij de ontwikkeling van lightrail een meer coördinerende en stimulerende rol op zich moet nemen. Hoe denkt het ministerie erover om algemeen geldende criteria op te stellen, waar lokale overheden mee kunnen bepalen of lightrail wel of niet een optie is? Er gaat nu veel lokaal geld verloren aan het ontwikkelen van ideeën die niet levensvatbaar zijn. Het project dat nu het verst lijkt te zijn gevorderd, is het pilotproject Randstadrail. Ligt de pilot nog op schema? Denkt de minister erover om de Hofpleinlijn aan te besteden? Deze pilot is alleen bedoeld om met lightrailmateriaal op bestaand spoor te rijden. Interessanter wordt het als straks de treinen in de stad kunnen rijden, het Karlsruhemodel. De bedoeling op termijn is toch de integratie van systemen. Helaas mis ik dit toekomstbeeld in het convenant. In Nederland variëren alle spoorbreedtes van 80 cm tot 100 cm. Kortom, het past allemaal niet op elkaar. Dat moet geïntegreerd worden, wil je lightrail kunnen realiseren.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Van 't Riet behandelt hier zo ongeveer de hele missiebrief. Dat vind ik boeiend.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik sprak nu over lightrail en dat staat niet in de missiebrief.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar verder heeft u toch ongeveer de hele missiebrief behandeld. Het is boeiend dat u eigenlijk al die investeringsprojecten die daarin staan, wilt realiseren. Vervolgens vraagt u aan de minister hoe zij dat oplost. De minister schrijft in alle stukken dat dat in de volgende kabinetsperiode zal gebeuren. Met andere woorden, in uw verkiezingsprogramma zal duidelijk moeten worden hoe die zaken uitgevoerd moeten worden. Kunt u eens uit de doeken doen welke visie D66 in het verkiezingsprogramma zal zetten om die 40 mld., met nog een aantal plussen, de komende jaren bij elkaar te schrapen? Hoe realiseert u dat?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U wilt een bedrag weten?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, het bedrag is niet zo belangrijk, maar ik wil een indicatie hoe D66 dat bedrag de komende jaren wil financieren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het interessante van die missiebrief is dat drie departementen bij elkaar gaan zitten en een inventarisatie hebben gemaakt van niet alleen de wensen, maar ook van de prioriteiten voor de toekomst. Het lijkt mij noodzakelijk om dat bij de formatie vorm te geven. Wij vinden dat een belangrijke verkenning. Het is op dit moment ook niet meer dan een verkenning. De financiële vertaling daarvan moet nog plaatsvinden. Ik denk dat hetgeen er staat behoorlijk realistisch is, onder andere hetgeen wordt gezegd over het stadsgewestelijk openbaar vervoer en lightrail. Daarom heb ik dat met name genoemd. Er staan veel meer projecten in, zoals de mainports. Daarvan is echter nog helemaal niet bekend hoe duur dat wordt. In het verkiezingsprogramma van D66 staat dat daar behoorlijk wat aandacht voor moet zijn. In die zin ondersteunen wij het dus.

De heer **Reitsma** (CDA): U geeft geen antwoord op mijn vraag. Die 40 mld. voor de komende tien jaar betekent 3 mld. op jaarbasis, bovenop alle financiële stromen en het bedrag dat al in het FES zit. Ik wil nu graag van u horen, omdat u zegt dat u de ambitie van de investeringen uit de missiebrief de komende jaren wilt realiseren, hoe D66 die

extra ruimte van ongeveer 3 mld. per jaar zoekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Onze financiële vertaling van het verkiezingsprogramma komt over een aantal weken. Ik moet afwachten wat de programmacommissie in het programma zal opschrijven voor investeringen voor de infrastructuur in den brede, want dat staat los van wat de fractie wil. Dat er extra geld noodzakelijk is, staat buiten kijf, ook om onze beleidsdoelstellingen te halen. Een bedrag zult u van mij echter niet horen, ook al vraagt u dat tien keer.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar neem ik wel genoegen mee, maar u zegt tegen de minister dat hetgeen in die missiebrief staat, dat investeringsniveau en de ambitie die daarin zit, moet worden gerealiseerd. U hoeft nu niet te zeggen hoeveel D66 daarvoor neer wil leggen, maar daar mogen wij u straks dus op afrekenen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat mag u sowieso. Wij ondersteunen de visie en de ambitie van de missiebrief, maar dat betekent niet dat het concrete bedrag bijvoorbeeld 65 mld. wordt. Dat moet in de formatie moet worden uitonderhandeld.

D66 vindt het een goed teken dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn teruggebracht naar 35 mln. per jaar, maar de gevolgen voor de openbaarvervoersector door de bezuinigingen van 35 mln. samen met het onttrekken van de beloning voor groeiers uit de exploitatiebijdrage en de herverdelingseffecten van de nieuwe bekostigings-systematiek, blijven groot. Bij elkaar wordt het toch nog een fors bedrag. Wij maken ons zorgen over de gevolgen die dit kan hebben op sommige plekken voor de dienstregeling. D66 vindt een goede monitoring van belang. Kan de minister dat toezeggen?

Je ziet dat de vervoersbedrijven maatregelen willen voorstellen om de kostendekkingsgraad te verhogen door het duurder maken van de kaartjes, de NS, en de VSN door het willen afschaffen van de 65-pluskaart en de kinderkaartjes. De Nederlandse Spoorwegen hebben voorgesteld de gemiddelde prijzen per kaartsoort te verhogen. Vooral in de spits zijn behoorlijke verhogingen voorgesteld. D66 vindt deze verhogingen

Van 't Riet

onbehoorlijk. Daarnaast wil de NS het gebruik van de partnerkaart van de OV-jaarkaart in de spits verbieden. De NS daagt hiermee de politiek uit en zaait onrust onder de reiziger, gezien de vele brieven die wij hierover ontvangen. De vraag is echter of de NS hiermee over de randen van de afspraken gaat die in het overgangscontract bij de verzelfstandiging zijn gemaakt. De gemiddelde prijsverhoging per kaartsoort is voor de NS-jaarkaart 6,4%, voor de jeugdmaandkaart 7,4% en voor de meermanskaart 6,9%, terwijl de gevolgen voor de mensen die reizen met een partnerkaart voor woon-werkverkeer wel heel erg groot zijn. Vallen niet juist deze verhogingen buiten de afspraken?

De D66-fractie vraagt zich af of de reiziger hierdoor niet juist wordt ontmoedigd om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De reiziger ervaart de kosten van het openbaar vervoer al als hoog. Vooral de spits is het moment van de dag waarop het van groot belang is dat er meer met het openbaar vervoer gereisd wordt. Het gevaar bestaat dat men bij te hoge tarieven toch weer voor de auto gaat kiezen. We verzoeken de minister in overleg te treden met de directie van de NS, de ongerustheid over deze maatregelen over te brengen en via de lengte of de breedte ervoor te zorgen dat dit ongedaan gemaakt wordt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mevrouw van 't Riet zegt dat het via de lengte of de breedte ongedaan gemaakt moet worden. Ik dank haar daarvoor. Dat betekent politiek gezien dat zij vindt dat de minister de verhoging in de spits moet afdwingen, desnoods afkopen, ook al vinden de NS dat zij geen boodschap aan de minister hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er zijn al ideeën geopperd over de wijze waarop de rijksoverheid kan gaan betalen, bijvoorbeeld via contractafsluiting. Er is een overgangscontract met de NS, waarover we in de Kamer bij de verzelfstandiging heel wat discussie hebben gehad. De NS hebben nu een index berekend van 3,3%. Daar bovenop komt 2% en dan nog eens een bepaald percentage. Ik vraag me af of dit binnen de bandbreedtes past die we toen besproken hebben. Als het daar niet binnen past, hebben we een verhaal. Als het wel past, hebben we een

probleem. Ik vind dat de minister dan via morele druk of contractafsluiting moet proberen dit ongedaan te maken. Ik vind dit geen goede manier van werken.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is heldere koek. Ik verwacht nu steun en resultaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister moet het doen!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik had al aangekondigd dat ik morgen, als het antwoord van de minister daar aanleiding toe geeft, een Kameruitspraak aan de Kamer zal voorleggen. Mevrouw Van 't Riet maakt het probleem iets breder – zoals ik zelf ook heb gedaan – dan alleen de exorbitante verhoging voor de gezinsleden van een houder van een NS-OV-jaarkaart. Zij vindt verhogingen van 6% of meer voor andere kaarthouders en mensen die op de spits zijn aangewezen, ook buitenproportioneel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het komt er aarzelend uit, maar ik hoor geen ontkenning.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is een ondersteuning van wat ik gezegd heb.

De heer **Stellingwerf** (GPV): Ik geloof dat we het er op dit punt met zijn allen eens zijn over eens zijn dat dit probleem opgelost moet worden. Mevrouw Van 't Riet suggereert echter nu al dat er misschien met geld gerammeld moet worden. Ik vraag me af of zij de NS daarmee geen enorme machtspositie geeft, in de zin van: wij kunnen wel een extreem voorstel op tafel leggen; de politiek komt dan wel met een zak geld. Kan dat niet de consequentie zijn?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kan de consequentie zijn. Deze suggestie is echter al eerder genoemd vandaag. Ik dacht dus: ik noem het ook maar. Het is een van de mogelijkheden die ik op dit moment overigens niet het meest gewenst vind.

Voorzitter! Deze tariefverhoging maakt overigens weer duidelijk dat er een goede consumentenbescher-

ming nodig is. De minister heeft ons in 1995 toegezegd dat de consumentenbescherming en inspraak geregeld zouden worden. Dat is nog steeds niet gebeurd. Zowel de politiek als de consument heeft nu onvoldoende inspraakmogelijkheden. D66 wil een gekwalificeerd adviesrecht van een consumentenorgaan waarvan de NS alleen gemotiveerd het advies naast zich neer mag leggen. Deze motivatie zal dan gecontroleerd moeten worden door een onafhankelijke instantie. Hoe staat het met de instelling van dit consumentenorgaan?

Voorzitter! Het kabinet zet in op een corridorgerichte benadering. Wij ondersteunen dit van harte. De oost-westcorridor is in een vergevorderd stadium. Noord-zuid en noord-oost worden nader verkend. Ik wil even stilstaan bij de verkenning noord-oost. Wij hebben een advies gekregen van de commissie-Langman, waarop naar ik meen begin volgend jaar een reactie van het kabinet komt. Wij hebben het MIT nog te behandelen. Wij komen daar nog op terug bij de behandeling van de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn. Wij willen de vertraging van de aanleg van de Hanzelijn ongedaan maken. Verder willen wij kijken of de minister mogelijkheden ziet voor een andere innovatieve spoorverbinding naast de Zuiderzeespoorlijn, zoals de HSL en misschien zelfs de magneettrein, als dit inderdaad een realistisch project blijkt te zijn. Dit is als substituuft voor het luchtverkeer natuurlijk een zeer interessante ontwikkeling. Na de laatste accijnsverhoging lijkt prijsbeleid te werken, lezen wij in de beantwoording van de vragen. De groei van de automobilititeit zou aanmerkelijk meer zijn als deze verhoging niet had plaatsgevonden. Dat lees ik in het MIT in de antwoorden op vraag 44.

De minister probeert nu voortvarend het rekeningrijden vorm te geven. D66 heeft gepleit voor invoering in 1998, en de minister begint dan met de experimenten, waarvoor dank. De vraag rijst nu wat er moet gebeuren met de opbrengst van het rekeningrijden. Wordt deze teruggegeven, in welke vorm dan ook, of niet? Wat is het kabinet van plan? Wanneer is een eventueel besluit te verwachten? Bij vorige besprekingen hebben wij gesproken over het selectiesysteem, dat in mist lijkt te zijn opgegaan. D66 heeft

Van 't Riet

overigens een voorkeur voor rekeningrijden. Het selectiesysteem lijkt heel duur te worden, omdat daar extra infrastructuur voor moet worden aangelegd. Wordt er door de minister nog aan het selectiesysteem gewerkt?

Binnenkort komt het kabinet met een voorstel over de toekomst van de luchtvaart, na publicatie van de perspectievennota en de nut-en-noodzaakdiscussie. Wij zullen daar dan op reageren, dus nu zeg ik daar niets over. Er is echter meer aan de hand. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de luchtvaart tot de aanleg van de vijfde baan in 2003? Aan het einde van het laatste algemeen overleg met de minister sprak zij de zorgwekkende woorden dat de beperking van de groei van de luchthaven – zij sprak zelfs over een nulgroei – zal betekenen dat de mainportstatus ter discussie staat. In de kranten lezen wij dat er zelfs sprake zal zijn van minder dan een nulgroei. Is Schiphol inmiddels zoveel gegroeid dat alle rek eruit is? D66 wil dit graag in beeld hebben en vraagt de minister te onderzoeken, eventueel uitgevoerd door de Raad van verkeer en waterstaat, wat tot de aanleg van de vijfde baan de effecten zijn van de handhaving van de milieugrenzen op de mainport. Op welke termijn kan dit onderzoek zijn uitgevoerd? Kan dat bij de tussen-evaluatie die de minister de Kamer versneld heeft toegezegd? D66 blijft overigens op het standpunt staan dat Schiphol mag groeien, maar de milieugrenzen niet.

Mijnheer de voorzitter! Wat is er in deze kabinetsperiode bereikt en wat niet? Wat betekende minister Jorritsma voor bereikbaar maar ook voor leefbaar Nederland? Aan de ene kant is er veel uitgevoerd wat onder het vorige kabinet is ingezet, namelijk de Betuwelijn, de HSL, de uitbreiding van Schiphol, de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en de marktwerking openbaar vervoer. De Kamer corrigeerde en trapte hier en daar op de rem. Aan de andere kant is het zorgelijk dat de files alleen maar langer zijn geworden, het gebruik van het openbaar vervoer teleurstelde en het evenwicht tussen de groei van de luchtvaart en het handhaven van de milieugrenzen nog niet is gevonden. Om alle beleidsdoelen nog te kunnen halen, is niet alleen SWAB en TIB nodig; ook moeten er in het volgende

kabinet extra middelen worden vrijgemaakt. Daadkracht is noodzakelijk. Deze minister komt daadkrachtig over, maar de vraag rijst of zij dat ook daadwerkelijk is. Dat de noodzaak daarvoor aangetoond wordt in deze begroting, staat in ieder geval buiten kijf. Daarom wens ik deze minister naast daadkracht ook realisatie toe van de door haar gestelde beleidsdoelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vond het een aardig slot, waarin werd opgesomd wat het vorige kabinet had ingezet en wat deze Kamer erdoor heeft gekregen. Mevrouw Van 't Riet miste echter voldoende daadkracht bij deze minister. Waartoe roept zij de minister nu op? Zij heeft er nu meer dan drie jaar gezeten en voor dit beleidsterrein krijgt de minister een onvoldoende van mevrouw Van 't Riet. Wat kan de minister tot aan de verkiezingen nog herstellen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zij kan in ieder geval de vertraging verminderen van de uitbreiding van de openbaarvervoertrajecten in de stadsgewesten.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar het fileprobleem zal in de periode tot aan de verkiezingen vermoedelijk nog groter worden dan het vandaag is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het wordt in ieder geval minder als de projecten worden uitgevoerd, naast het rekeningrijden dat volgend jaar wordt ingevoerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Van 't Riet blijft bij haar politieke conclusie dat deze minister daarvoor een onvoldoende krijgt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, en of het aan de minister ligt is een tweede vraag, want het verkeers- en vervoersbeleid is een hardnekkige materie. In het volgende kabinet zullen in ieder geval meer inzet en meer middelen nodig zijn om de beleidsdoelen uit het SVV te halen. Daarin is immers de visie van de Kamer neergelegd. Ook uit de begroting blijkt dat het nodig is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan blijft de wezenlijke vraag aan de minister toch wel wat zij aan moet met een fractie als D66, die de minister op de hoofdpunten van haar portefeuille –

filebestrijding en mobiliteit – een onvoldoende geeft. Welk vertrouwen heeft de minister in deze coalitiepartner?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Aan de ene kant heeft de minister nogal ingewikkelde megaprojecten daadkrachtig uitgevoerd. Dat waarderen wij. Wij hebben de worsteling zelf mee kunnen maken. Aan de andere kant moet ik constateren dat de beleidsdoelen die wij onszelf elk jaar stellen, niet worden gehaald. Vooral in het MIT is behoorlijk toegelicht dat deze ook niet gehaald kunnen worden als geen extra beleid wordt gevoerd.

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! "Een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen" is het streefbeeld waarmee het Nederlandse waterbeheer in 1998, het jaar waarin Rijkswaterstaat zijn 200ste verjaardag viert, de geschiedenis wil ingaan. Door de bijna-overstromingen van de takken van de Rijn in 1993 en de overstromingen in het Maasstroomgebied in 1995, heeft men ingezien dat wij ons in Nederland, na eeuwen van insnoeren van rivieren door bedijking, fixatie van de kustlijn, inpoldering van kwelders, drooglegging van venen en afdamming van estuaria, in een bijzonder kwetsbare positie hebben gemanoeuvereerd. Deze kwetsbaarheid wordt vergroot door de voortgaande bodemdaling als gevolg van menselijke ingrepen en de te verwachten zeespiegelstijging en meer en hogere piekafvoeren van de rivieren als gevolg van het broeikas-effect.

Het nieuwe beleid van duurzame bescherming tegen overstromingen door meer ruimte te creëren voor rivier en estuarium, vormt een belangrijke trendbreuk bij Rijkswaterstaat. "Een stille revolutie", noemde ik het vorig jaar. Het was hoog tijd daarvoor.

Dit beleid ligt in het verlengde van de aanbeveling van de commissie-Boertien I om bij rivierdijkversterkingen, naast veiligheidsaspecten, rekening te houden met de zogenaamde LNC-waarden – landschap, natuur en cultuurhistorie – en het milieu. Deze commissie is ingesteld nadat onze vorige "watermanager", Doeke Eisma,



De heer Van Waning (D66)

dreigde een eigen onderzoek in te stellen naar de te weinig uitgekende uitvoering van dijkversterkingen, waarbij LNC-waarden verloren gingen. Na de hoge waterstanden van Rijn en Maas heeft mijn fractie voortdurend de aandacht gevraagd voor de noodzaak van grensoverschrijdend stroomgebiedbeheer en voor rivierbedverbreding en -verdieping in combinatie met natuurherstel. Het behoud en herstel van natuurlijke processen bij watersystemen blijkt, tot verbazing en soms ontzetting van hen die alleen in dijkverhogingen geloofden, een absolute voorwaarde te zijn voor veiligheid tegen overstromingen. Dit geldt volgens ons ook voor het teruggedrongen en genuilkorfde Westerschelde-estuarium en voor harde constructies aan de kust. Wanneer kunnen wij de door ons gevraagde evaluaties tegemoetzien van hogere hoogwaterstanden achterin het Westerscheldebekken, ontstaan door toenemende getijdoordringing, en van de invloed van een of meer grootschalige kustlocaties op ons kuststelsel?

Bij de vorige begrotingsbehandeling hebben wij ook gevraagd om een algemeen beleidsplan met daarin een overzicht van de geplande rivierverruimingsactiviteiten met tijdsplanning, kostenplaatje, proefprojecten en verwachte effecten op hoogwater.

Daarnaast herhaalden wij toen onze vraag om een studie naar de mogelijkheden van verdieping van de rivierbeddingen. Het was ons de voorgaande twee jaren namelijk opgevallen dat bij verruiming van de rivier alleen over verbreding werd gesproken. Door de minister is ons toen toegezegd dat een en ander in de Vierde nota waterhuishouding zou worden behandeld. Dat is niet gebeurd, terwijl er al wel honderden miljoenen voor rivierverruiming zijn gebudgetteerd, honderden hectaren uiterwaarden zijn aangekocht en proefprojecten worden uitgevoerd. Wij vinden dat zeer onbevredigend.

In deze begroting staat dat het beleidsvoorbereidend onderzoek ter onderbouw van een veiligheidsbeleid voor buitendijkse gebieden in 1999 gereedkomt, terwijl het onderzoek naar werkelijke kansen op en risico's van overstromingen van door primaire waterkeringen beschermde gebieden circa 2002 gereed zal zijn. Enigszins omineus wordt hieraan, kennelijk als redengeving, toegevoegd: "De huidige bij het ontwerpen van waterkeringen gebruikte kennis is namelijk nog voor een flink deel op empirie gebaseerd, waarbij aanzienlijke onzekerheidsmarges worden gehanteerd". Het staat op bladzijde 81 van de begroting.

Voorzitter! Ik heb vorige week bij de behandeling van de voortgangs-

rapportage Deltaplan grote rivieren de minister en alle betrokkenen namens mijn fractie gecompimenteerd met die voortgang. Ik heb toen ook mijn twijfel uitgesproken over het fundamenteel onderzoek ten behoeve van waterstaat, zowel kwantitatief als kwalitatief. Recentelijk is geconstateerd dat de zeedijken minder veilig zijn op grond van gewijzigde inzichten over de blokkleding, wat ons ook miljarden gaat kosten. Het gaat hierbij om zaken van letterlijk en figuurlijk vitaal belang, waaraan hoge kosten zijn verbonden en waarbij de tijd dringt.

Ik verzoek de minister daarom de Kamer voor 1 april 1998 een notitie te doen toekomen met:

- een beleidsplan rivierverruimingsactiviteiten, zoals vorig jaar door mijn fractie is gevraagd;
- een voorlopige onderbouw van veiligheidsbeleid van buitendijkse gebieden;
- een voorlopig overzicht van werkelijke kansen op en risico's van overstroming van door primaire waterkeringen beschermde gebieden;
- een voorlopig overzicht van de gevolgen van klimaatverandering voor zeespiegelstijging, stormvloed en hogerivierafvoeren;
- een overzicht van het huidige en geplande fundamenteel en toegepast onderzoek waterstaat, met verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijkswaterstaat en de grote technologische instituten en de daaraan toegewezen gelden.

Tevens verzoek ik de minister daarbij uitsluitel te geven over de door haar voorgestelde kostentoeleding voor het brengen van de zeedijken op het vereiste veiligheidsniveau, zodat wij de discussie over de blokkleding kunnen beëindigen. Tegen die tijd kan het bestuurlijk overleg met de Zeeuwse regio over de financiële consequenties van het zogenoemde "van voldoende naar goed brengen" afgerond zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van Waning somt nogal wat op dat in een notitie moet. Vraagt hij hiermee niet om een nieuwe of andere Vierde nota waterhuishouding?

De heer **Van Waning** (D66): Wij hebben vorig jaar een beleidsplan gevraagd. Toen is toegezegd dat het in de Vierde nota waterhuishouding zou komen, maar daar staat het dus niet in. Sinds begin 1995 vragen wij

Van Waning

wat het effect is van verdieping. Die vraag is eerst gebagatelliseerd, als zijnde gevaarlijk voor het grondwater en de waterhuishouding, enzovoorts, en nu blijkt het al te gaan plaatsvinden.

Het onderzoek over die andere aspecten is voor een flink deel op empirie gebaseerd, zoals ik heb aangehaald uit de begroting, waarbij aanmerkelijke onzekerheidsmarges worden gehanteerd. Wij hebben het over een Rijkswaterstaat die al bijna 200 jaar oud is. Ik wijs op de uitspraken van de hoogleraar waterbouw, d'Angremond, in NRC Handelsblad van 27 september 1997, onder het kopje: Wij zijn een soort zeerovers en accountancycultuur rukt op bij Rijkswaterstaat. Daarin wijst hij erop dat na het opheffen van de dienst Zuiderzeewerken en de deltadienst het fundamenteel onderzoek op een te laag pitje is gekomen.

Net als bij het AO over het Deltaplan grote rivieren verwijs ik naar het symposium dat morgen wordt gehouden door het Koninklijk geologisch mijnbouwkundig genootschap en de Stichting geologisch, oceanografisch en atmosferisch onderzoek. Het onderwerp van het symposium is: rivierdynamiek, verleden, heden en toekomst. Ik citeer: "Het blijkt dat er een groot aantal fundamentele vraagstellingen is bij de rivierproblematiek, waarvoor nader wetenschappelijk onderzoek noodzakelijk is. De centrale vraagstelling is welke invloed veranderingen in klimaat en landgebruik hebben op het rivierregime en daaraan gerelateerd transport van sedimenten en stoffen. Wat zijn daarvan de consequenties voor de functies die de grote riviersystemen voor de mens vervullen?"

Mijn grote zorg is dat die door mij gevraagde trendbreuk erg laat heeft plaatsgevonden. Doordat er tweemaal, vrijwel opeenvolgend, hoogwater is geweest, is een heel andere wijze van denken over het ruimte geven aan rivieren doorgebroken. Ik ben blij dat het gebeurt, maar ik vind het onacceptabel om zo lang te wachten, tot 1999 en 2002, met onderzoeken die over onze fundamentele veiligheid gaan. Ik wil dus een voorlopige onderbouwing of een aanzet daartoe.

De heer **Van den Berg** (SGP): Vorige week hebben wij overleg gevoerd

over het Deltaplan grote rivieren. Toen waren de heer Van Waning en ik het geheel eens over een snelle aanpak en duidelijkheid over de Zeeuwse dijken. De heer Van Waning en zijn fractie hebben hierover in Zeeland heel duidelijke uitspraken gedaan, maar daar hoor ik niets meer van. Hoe zit dat precies?

De heer **Van Waning** (D66): Ik wil voor 1 april uitsluitel hebben over de door de minister voorgestelde kostentoedeling voor het brengen van de zeedijken op het vereiste veiligheidsniveau. Het maakt mij niet uit of dat in dezelfde notitie gebeurt of in een aparte notitie. Wij hebben hierover drie keer met de minister van gedachten gewisseld. Het is zeer onbevredigend verlopen. Dat ben ik geheel met de heer Van den Berg eens. Ik heb de uitspraak gedaan, ook in Zeeland zelf, dat herstel van de zeedijken van "onvoldoende" naar "goed" in principe voor rekening van het Rijk komt, wanneer de oorzaak gelijk is als nu het geval is.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van Waning blijft dus van mening dat dit geen onderhoud is?

De heer **Van Waning** (D66): Waar er sprake is van gelijksoortigheid van oorzaak, is het geen onderhoud. Misschien mag ik de minister op dit punt in overweging geven om van de driedeling in onvoldoende, voldoende en goed af te stappen. In de Wet op de waterkering staan volgens mij alleen maar de termen voldoende of onvoldoende. De genoemde driedeling brengt ons wat in verwarring.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het zo boeiend aan het betoog van collega Van Waning dat hij bij het waterbeleid van de minister van Verkeer en Waterstaat aangeeft dat hij het met bepaalde dingen eens is, dat de minister andere dingen niet goed doet en dat weer andere dingen onacceptabel zijn. Komt de heer Van Waning nog tot een totaalconclusie over de minister op het gebied van waterstaat?

De heer **Van Waning** (D66): Ja. Het valt mij op dat de heer Reitsma elke woordvoerder van de coalitie probeert te ontlokken hoe ontevreden wij over deze minister zijn. Ik kan hem nu al klip en klaar zeggen

dat ik het wat betreft de daadkracht, de dossierkennis en de inzet van de minister op het gebied van waterstaat geheel eens ben met collega Van den Berg. Ik heb daar grote waardering voor. Ik heb dat ook altijd uitgesproken. Ik ben minder tevreden over de plannen en de verdieping. Dat weet de minister. Zij heeft mij daar eigenlijk het bos, of beter gezegd: de uiterwaarden, ingestuurd.

Voorzitter! Door herstel en herinrichting van watersystemen kan tegen relatief lage kosten op korte termijn een belangrijke stap worden gezet die niet alleen bevorderlijk is voor de ecologie, maar ook voor drinkwatervoorzieningen, landbouw en recreatie. Het gaat hierbij om de inrichting van vooroevers, de bescherming van eroderende oevers, de ontwikkeling van nieuwe nattenatuurontwikkeling en de aanleg van vispassages in rijkswateren. Voor het Veerse Meer betekent dit de aanleg van een doorlaatmiddel waardoor de waterkwaliteit wordt verbeterd als gevolg van een grotere verversing met zout Oosterscheldewater.

Met de huidige begrote middelen zouden de in de Derde nota waterhuishouding geformuleerde doelstellingen niet in het jaar 2005, maar pas in 2040-2050 kunnen worden gerealiseerd. Het kabinet wil deze aspecten behandelen bij de Vierde nota waterhuishouding, maar de D66-fractie vindt dit te laat en te onzeker. Daarom is als vervolg op de door mij met anderen medeondertekende motie van vorig jaar, nu het amendement op stuk nr. 6 ingediend. Daarin worden de gelden gevonden uit een verschuiving ten laste van de aanleg van wegen. Hier wordt een keuze gemaakt voor natte natuur en milieu boven asfalt.

Voorzitter! Ik heb nog een paar andere onderwerpen. Wat betreft het zeescheepvaartbeleid kan ik een zeemanskreet aanhalen: recht zo die gaat! De goede koers moeten wij vasthouden en de uitvoering vanuit de overheid moeten wij blijven steunen. Wij zijn bijzonder tevreden over het nieuwe zeescheepvaartbeleid.

Wij zijn benieuwd naar de activiteiten van de nieuwe stichting Nederland maritiem land. Misschien mag de Kamer deelgenoot worden gemaakt van de activiteitenlijst van deze stichting als deze gereed komt.

Wat betreft de binnenvaart komt er binnenkort een algemeen overleg.

Van Waning

Bij de recreatievaart sluiten wij ons aan bij wat door onze VVD-collega is gezegd. Ik wil eraan toevoegen dat de afspraak die door de Hiswa, ANWB en samenwerkende watersportverenigingen aan de ministers van V en W, LNV en EZ is gevraagd, er ook moeten komen. Zo kunnen de verschillende problemen integraal worden aangepakt.

Over de waterschappen hebben wij enige zorg naar aanleiding van uitlatingen van LTO Zeeland. Vanuit LTO Zeeland tracht men bij de komende waterschapbestuursverkiezingen via alle categorieën het bestuur te bezetten. Wij hebben daar ernstige zorgen over, omdat wij vinden dat de waterschappen werkelijk democratisch bestuurd moeten worden. Wij vragen ons af of in de komende evaluatie naar voren kan komen hoe wij dat kunnen bereiken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik even een vraag stellen, voorzitter? Ik heb niets gelezen over LTO Zeeland. Bedoelt de heer Van Waning dat zij aan het lobbyen zijn om bestuurszetels in waterschappen te bezetten?

De heer **Van Waning** (D66): Zij maken gebruik van de huidige situatie om daar binnen te komen via de verschillende categorieën. Men kan het hen niet kwalijk nemen en zij doen het zeer effectief, maar wij zien graag tegenkrachten, zoals vanuit Natuur en milieu, opdat het bestuur democratisch en evenwichtig is. Dergelijke organisaties kunnen daar niet tegenop.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Waarom niet?

De **voorzitter**: Het debat daarover vindt morgen plaats. De minister mocht even een informatieve vraag stellen.

De heer **Van Waning** (D66): Ik heb, ten slotte, een aangehouden motie rondgedeeld over heffing oppervlaktedelfstoffen, getekend door mij en de heer Huys. De motie is ingediend bij de behandeling van het structuurschema Oppervlaktedelfstoffen op 6 november 1995. Ze is toen aangehouden op verzoek van de minister in afwachting van een rapportage van de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel. Deze werkgroep oordeelt in haar tweede rapport van 14 maart 1996:

“Een belasting oppervlaktedelfstoffen wordt kansrijk geacht voor verdere uitwerking.” Ik verzoek de minister hierop in te gaan, want wij overwegen de motie alsnog in te dienen en daarover te laten stemmen.

Voorzitter! Moet ik de motie voorlezen?

De **voorzitter**: Het is een reeds ingediende motie, nietwaar?

De heer **Van Waning** (D66): Het is een aangehouden motie.

De **voorzitter**: Een aangehouden motie hoeft niet voorgelezen te worden.

De heer **Van Waning** (D66): Ik rond af door mij aan te sluiten bij de positieve grondhouding jegens de minister waar de heer Van den Berg over sprak.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het mobiliteitsprobleem en de terugdringing daarvan zal de komende kabinetsperioden prioriteit nummer één voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat (moeten) blijven. De minister weet dat de RPF-fractie kritisch is geweest inzake de door haar voorgestane aanpak van het mobiliteitsvraagstuk. Ons bezwaar richt zich tegen de gedachte dat de ontwikkeling van de mobiliteit een soort natuurlijk gegeven of noodlot zou zijn: “Wij kunnen er met z'n allen niet veel aan doen, laten wij er maar het beste van proberen te maken; geleiden dus.”

Naar het oordeel van de RPF-fractie is het nodig dat de overheid op dit beleidsterrein opnieuw bij haar taak wordt bepaald. Zij is behartiger van het algemene, het publieke belang. Van daaruit moet ze werken aan een duurzaam en rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Als ergens individueel en publiek belang met elkaar botsen, dan is het wel op het terrein van de mobiliteit. Als rechtgeaard liberaal wil de minister zoveel mogelijk de individuele vrijheid bij de mobiliteitskeuze ontzien. Niet voor niets staat in het beleid het begrip “bereikbaarheid” centraal. Als de overheid aan het eind van deze eeuw in het mobiliteitsbeleid geen vergaande keuzes wil maken, keuzes die niet altijd sporen met die van het individu, dan kan dat op den duur

ook voor die individuele keuzevrijheid diep ingrijpende gevolgen hebben.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1998 wordt de lijn gevolgd die vorig jaar met de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans is ingeslagen, die van de bereikbaarheid dus. Toch lijkt het ambitieniveau lager te liggen. Terwijl in de genoemde nota's gesproken wordt over “buitengewoon ambitieuze” plannen, heeft de voorliggende begroting het over “het inlopen van de achterstand in de uitvoering van SVV-2”. Speerpunt daarbij is het verminderen van de groei van de automobiliteit. Een behartigenswaardig streven, maar ik kan dat moeilijk plaatsen in het licht van de voorgenomen versnelling van de verbreding van vele snelwegen. Omdat elk aanbod zijn eigen vraag schept, kunnen wij wachten op de volgende verbreding van weer allerlei autosnelwegen. Wij zitten in een vicieuze cirkel, die wij hoe dan ook zullen moeten doorbreken.

De introductie van het rekeningrijden moet een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de reductie van de automobiliteit. De RPF-fractie verwacht van deze maatregel het nodige, maar wij zien die toch niet als de definitieve oplossing. Velen zullen nauwelijks worden gehinderd door het rekeningrijden. De individuele automobilist zal, waar hij kan, kiezen voor sluiproutes of voor een hogere prijs van zijn ritten in de spits, terwijl het openbaar vervoer in veel gevallen, zeker na de recent aangekondigde tariefmaatregelen van de NS, nog steeds geen serieus alternatief voor de auto vormt.

Voorzitter! Hoewel de RPF-fractie geen tegenstander is van rekeningrijden, vindt mijn fractie ook dat het denken over nieuwe toekomstgerichte systemen om tot een beperking van de huidige hypermobiliteit te komen, niet stil moet blijven staan. Wij verwachten dat een bijdrage aan een noodzakelijke trendbreuk kan worden geleverd wanneer wij tot een radicale verandering komen van de grondslag van de motorrijtuigenbelasting. Tot op heden vormt het gewicht van de auto de heffingsgrondslag. Zie bijvoorbeeld de extra heffing als compensatie voor het niet doorgaan van de accijnsindexering. Wij pleiten ervoor dit te veranderen in een vast bedrag, gerelateerd aan het

Stellingwerf

brandstofverbruik van de auto, verhoogd met een variabel bedrag dat afhankelijk is van het jaarlijks aantal verreden kilometers. Het totaal hiervan zou dan fiscaal kunnen worden verrekend. Dat is variabelisatie van autokosten in optima forma. De voordelen van een dergelijk systeem zijn evident: selectief autogebruik wordt sterk bevorderd, sluipverkeer wordt voorkomen, er hoeft geen apart administratie- en invorderingsapparaat te worden ontwikkeld, allerlei ingrepen in de fysieke infrastructuur kunnen achterwege blijven en het levert een systeem op waarin ook lagere-inkomensgroepen gebruik kunnen blijven maken van de auto. Verder is het systeem geldig in het hele land en voor alle auto's, waarbij, afhankelijk van de mate van beschikbaarheid van openbaar vervoer, regionale tariefdifferentiatie denkbaar is. Hierdoor wordt tegelijkertijd bereikt dat wij van de eindeloze discussie over grenseffecten en dus over de positie van de pomphouders in de grensstreek af zijn. De brandstofprijzen hoeven dan immers niet meer uit de pas te lopen met die in de ons omringende landen. Tegenover introductie van een dergelijk fiscaal systeem, want dat is het, kan zelfs een verlaging van de brandstofaccijnzen te overwegen zijn.

Voorzitter! U zult begrijpen dat wij benieuwd zijn naar een reactie van de minister. Ziet zij mogelijkheden voor een dergelijke ontwikkeling in de richting van een fiscale verrekening van autokilometers? Wij overwegen in een motie om een onderzoek op dit punt te vragen.

Wij hebben dit plan neergelegd in een RPF-notitie over het mobiliteitsbeleid, getiteld "Selectief mobiel; naar een duurzaam en rechtvaardig mobiliteitsbeleid". De woordvoerders hebben deze notitie reeds ontvangen. Ik zou de nota ook aan de minister en de Kamervoorzitter willen aanbieden. Tevens zou ik de voorzitter willen vragen het onderdeel uit die notitie dat handelt over de "kilometerbelasting" toe te voegen aan de Handelingen.

De **voorzitter**: Ik neem aan, dat tegen het opnemen van een noot in de Handelingen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)²

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Het openbaar vervoer lijkt er niet in te slagen terrein op de auto te winnen. Je vraagt je af of de aanbieders van het openbaar vervoer wel voldoende rekening houden met de wensen van (potentiële) OV-gebruikers. De voorgenomen tariefverhogingen bij de NS, met name in de spits, zullen zacht gezegd geen aanmoediging zijn om van de auto over te stappen naar de trein. Sterker, de NS jaagt met de voorgestelde maatregelen de trouwste klanten uit de trein. En weer wordt de positie van met name grotere gezinnen met al dan niet elders schoolgaande kinderen de dupe. Juist die gezinnen maken vaak gebruik van een OV- of een NS-jaarkaart en zullen dus diep in de buidel moeten tasten. In concrete gevallen is er zelfs sprake van prijsstijgingen van f 6500 per jaar naar ruim f 15.000 per jaar. Dat is te gek voor woorden. Samen werken wij aan bereikbaarheid, maar blijkaar niet meer tijdens de spits in de trein. Is overigens het gevaar niet groot dat de hele OV-jaarkaart verdwijnt als dit spoor wordt ingezet, omdat de NS eenzijdig beperkende voorwaarden doordrukt, dus zonder instemming van andere OV-partners? Die geven wellicht straks de pijp aan Maarten en dan is de ramp helemaal niet te overzien.

Voorzitter! Uit de ontwerp-dienstregeling van de NS voor 1998-1999 blijkt dat de bediening van veel kleine (forensen)stations wordt verminderd ten gunste van intercity-verbindingen. Ook hierdoor zullen veel mensen de auto worden ingejaagd. Wat wil en bovenal wat kan de minister aan deze zorgelijke ontwikkelingen doen? Het lijkt er veel op dat de verzelfstandiging van de NS en de introductie van marktwerking op het spoor leiden tot een verantwoordelijkheidsvacuüm. Enerzijds betaalt het Rijk alle infrastructuur en heeft het alle aandelen, anderzijds lijkt de NS te kunnen gaan voor een zo gunstig mogelijk bedrijfsresultaat en niet voor een maatschappelijk gezien zo gunstig mogelijk dan wel politiek noodzakelijk geacht pakket mobiliteitsmaatregelen. Zolang de Kamer op het kernnet geen concurrentie op het spoor accepteert, zou de minister de mogelijkheid moeten hebben grenzen te stellen dan wel corrigerend op te treden inzake prijsstelling en lijnvoering.

Wat is de opvatting van de minister op dit punt en wat zijn haar mogelijkheden?

Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de kritiek van alle andere woordvoerders ten aanzien van de ontsluiting van Vinex-locaties. Het lijkt mij dat wat in convenanten is vastgelegd, nu wordt doorbroken. Is er daarmee geen sprake van woordbreuk?

Voorzitter! Ik richt mij vervolgens op het goederenvervoer. De minister blijft optimistisch ondanks alle problemen die zich ook elders in Europa in het spoorgoederenvervoer voordoen en ondanks het feit dat niet wordt voldaan aan de voorwaarde van de commissie-Hermans, dat het wegvervoer zou moeten worden belast met vergaande flankerende maatregelen om de Betuwelijn rendabel te maken. Dit brengt mij ertoe nogmaals te pleiten voor een gefaseerde dan wel gedeeltelijke aanleg van de Betuweroute. Over het deel Europoort-Kijfhoek bestaat weinig verschil van mening; echter, over het deel Kijfhoek-Duitse grens des te meer. Het zou van wijsheid getuigen deze keuze alsnog te maken. Je kunt zodoende de grote onzekerheden met betrekking tot het vrachtvervoer per spoor tussentijds verantwoord beoordelen en afwegen én inspelen op actuele ontwikkelingen. Een bijkomend voordeel is dat voor de korte termijn investeringsgeld kan worden vrijgemaakt, zodat met betrekking tot een aantal belangrijke projecten vertraging kan worden voorkomen. Ik noem als voorbeelden de Hanzelijn en Randstadrail. Ik kom op dit punt bij de komende voortgangsrapportage terug.

Voorzitter! Een van de actuele ontwikkelingen in het containervrachtvervoer, naast de hoopgevende resultaten in de binnenvaart, betreft het totaal nieuwe vervoersconcept combiroad. Het gaat om een schoon, stil, veilig en, volgens de eindrapportage na een succesvol afgesloten proef, rendabel concept. Het lijkt in de toekomst grote kansen te hebben in het vrachtvervoer, evenals overigens wellicht ook in het personenvervoer. Tijdens de algemene beschouwingen heeft de RPF-fractie reeds een motie ingediend die erop was gericht met dit concept meer concreet aan de slag te gaan. Die motie is aangehouden, maar ik vraag u, voorzitter, om

Stellingwerf

haar weer aan de agenda toe te voegen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Stellingwerf stel ik voor, de motie-Van Dijke over "combiroad" (25600, nr. 23), die op 18 september jl. is aangehouden, weer op de agenda te plaatsen.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Dat uitstel van infrastructuurprojecten ook nieuwe kansen kan bieden, lijkt ook op te gaan voor de A73. Na de besluitvorming hierover heeft zich een aantal nieuwe feiten voorgedaan. Met name de technische en landschappelijke eisen zullen leiden tot verdere forse kostenstijgingen. Dat is ook een van de redenen waarom de uitvoering van het project met twee jaar naar achteren is geschoven. Het laatste in ogenschouw nemend, denkt mijn fractie dat dit een unieke kans biedt om dit besluit nog eens goed tegen het technische en financiële licht te houden. Er zouden bij een heroverweging enkele honderden miljoenen vrijgemaakt kunnen worden die zouden kunnen worden ingezet om knelpunten elders op te lossen. Is de minister bereid om haar gedachten over deze mogelijkheid te laten gaan, opdat we er bij de behandeling van het MIT, wanneer de concrete projecten aan de orde komen, op terug kunnen komen?

Voorzitter! Een andere zaak die ook bij de behandeling van het MIT aan de orde komt, is de passage Leiderdorp; ik doel nu op de tracékeuze voor de A4. Onlangs heeft de minister een besluit genomen aan de hand van de trajectnota-MER A4-Leiden-Burgerveen. De minister kiest voor een korte, verdiepte ligging. Het ontwerp-tracébesluit zal waarschijnlijk begin november ter visie worden gelegd. Omdat bij de voorbereiding tot nu toe werd uitgegaan van een verlengde tunnelvariant, denken wij dat het goed is hierover nog eens in het kader van het MIT te praten, mede omdat in het MIT bedragen zijn opgenomen die nog zijn gebaseerd op het verlengdetunnelconcept. Ik vraag de minister dan ook of het mogelijk is de tervisielegging van het ontwerp-tracébesluit enkele weken uit te stellen, tot na de behandeling van het MIT. Ik neem aan dat dit geen probleem hoeft te zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u vragen waar u dit vandaan haalt?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Uiteraard krijgen wij informatie van de hierbij betrokken gemeentebesturen. Ik heb begrepen dat in de huidige voorstellen betreffende het MIT het zojuist bedoelde financiële beeld is opgenomen. Ik hoor morgen graag hoe het zit.

Voorzitter! De minister heeft verschillende Kameruitspraken naast zich neergelegd. Dat kan zij uiteraard ongestraft doen, zolang de Kamer daar verder geen consequenties aan verbindt. Ik vraag nu echter speciale aandacht voor de uitvoering van mijn motie over het spoorwegstation in Houten-Zuid die in 1994 werd aangenomen, mijn motie over het vliegveld Midden-Zeeland, in 1997 aangenomen, en mijn motie over het vliegen boven stiltegebieden, aangenomen in 1996. Met betrekking tot de in de laatstgenoemde motie vermelde kwestie, is het nu al meer dan anderhalf jaar stil. Ik hoop dat de minister kan toezeggen dat er nu snel duidelijkheid kan worden gegeven over de AMvB die toen al in concept gereed was. Met betrekking tot Houten-Zuid zal ik zo nodig een amendement voorbereiden dat ertoe strekt om in deze Vinex-locatie op korte termijn in elk geval een tijdelijke voorziening te treffen, in afwachting van de verduubeling van het baanvak Utrecht-Geldermalsen. Wat Midden-Zeeland betreft rijst de vraag waarom de minister de Kamer niet heeft meegedeeld dat én waarom ze deze motie niet heeft uitgevoerd. Daarover hebben wij nimmer een bericht gehad.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mede namens de GPV-fractie.

Terugblikkend roept het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat bij onze fracties gemengde reacties op. Veel waardering hebben wij voor de daadkrachtige aanpak van de dijkversterkingen na de laatste hoogwaterperiodes. Terecht ziet de minister veiligheid als haar hoogste prioriteit. Dat behoort ook zo te zijn voor een minister van Waterstaat in ons grotendeels laaggelegen land. Op het punt van de veiligheid zijn er overigens nog

wel wat wensen. Ik kom daar nog op terug.

Minder geslaagd vinden onze fracties het beleid in deze periode wat betreft mobiliteit. De mobiliteitsbehoefte zien wij nog steeds groeien, maar de feitelijke mobiliteit neemt steeds meer af. Het verkeer komt als het ware tot stilstand. Ook de sterke nadruk op – misschien moet ik zeggen: het geloof in – marktwerking en de verschillende privatiseringstendenzen geven onze fracties aanleiding tot kritische kanttekeningen.

Deze begroting wordt overheerst door de discussie over investeringen in de infrastructuur. Vele infrastructuurele projecten, vooral railprojecten uit het Tweede tactische pakket, worden naar achteren verschoven en dat vooral vanwege de enorme slokops Betuwelijn en HSL. Voor ons is dat onaanvaardbaar. Deze keuze heeft onder andere gevolgen voor de ontsluiting van de Vinex-locaties. Ook dat vinden wij niet aanvaardbare gevolgen, ook in het licht van convenantafspraken daarover. Daaraan kan de minister zich toch ook niet onttrekken? Concrete projecten zullen wij overigens graag nader bij het MIT bespreken.

Het zou ook goed zijn om wat meer vooruit te blikken. Dat wordt overigens bemoeilijkt, omdat diverse belangrijke beleidskeuzes op zich laten wachten. Ik denk bijvoorbeeld aan de marktordening in het OV na 2000. Ook noodzakelijke investeringen in de infrastructuur worden vooruitgeschoven tot na de verkiezingen. Naar ons oordeel kunnen bepaalde keuzes nu niet worden ontlopen. Bijvoorbeeld als wij kiezen voor voorrang voor bereikbaarheid via openbaar vervoer, dan moet daar doeltreffend in worden geïnvesteerd. Dat betekent ook keuzes in infrastructuur. Dan moeten wij ervoor kiezen om het autoverkeer op te vangen op het huidige asfalt via een betere benutting. Dat geeft ruimte voor investeringen in het openbaar vervoer, in infrastructuur, materieel en kwaliteitsverbetering. Het OV moet een echt alternatief worden.

In het licht van al deze ontwikkelingen is het de vraag of het SVV-2 nog wel een geschikt beleidskader is. Ik vraag mij dat steeds meer af. Ik hoor uit het veld en van andere overheden dat men dringend behoefte heeft aan een nieuw SVV. De minister zal dat met mij eens zijn,

Van den Berg

want zij knikt al. Wordt daaraan al gewerkt of laat zij dit liggen voor de nieuwe kabinetsperiode? Ik hoor dat graag van haar.

In de huidige situatie zullen wij veel moeten doen aan een betere benutting van het huidige wegstelsel. Ik zal niet alle mogelijkheden opsommen. Ook anderen hebben ze al genoemd. Ik noem nog een enkel punt.

Het eerste is de heffing per gereden kilometer, met name vast te stellen met elektronische middelen. Zojuist heeft de RPF-fractie het een en ander gepresenteerd. Ik herinner er echter aan dat de SGP-fractie verleden jaar hierover al vragen heeft gesteld, omdat wij een heffing per gereden kilometer effectiever vinden dan rekeningrijden. Vorig jaar is geantwoord dat hier een studie van wordt gemaakt, ook in het kader van de vergroening van het fiscale stelsel. Wat is de stand van zaken op dit punt?

Rekeningrijden vinden wij niet de beste variant, maar niettemin steunen wij invoering zolang effectievere varianten technisch niet haalbaar zijn, ook om differentiatie per gebied mogelijk te maken.

Verder hebben wij nog een concrete suggestie, die ons is ingegeven door een brief van de NZH. Is het mogelijk rekeningrijden te combineren met bijvoorbeeld het sparen van punten die recht geven op kortingen op OV, de zogenaamde "weg-van-de-wegmiles"?

De gedachte van aparte betaalstroken, waarover ook verleden jaar is gesproken, steunen wij.

Een onderwerp dat het vorige jaar ook aan de orde is geweest, is de verlaging van de maximumsnelheid in stedelijke gebieden, met name op de ring rond verschillende gebieden in de spits via dynamische regulering. Daarover is vorig jaar een motie van de SGP-fractie aangenomen, de motie op stuk nr. 30, maar wij hebben niet gehoord wat daarmee gebeurd is. Wij krijgen daarover graag nadere informatie.

Ten slotte noem ik het gebruik van spitsstroken. De evaluatie van de proeven op de A28 is zeer positief. Waarom gaan wij daar dan niet meer toe over? Er liggen toch mogelijkheden om daardoor files te voorkomen. Wij kunnen dat snel doen.

Marktwerking in het OV biedt kansen en risico's. Onze fracties hebben steeds gezegd: denk aan de nutsfunctie van het openbaar

vervoer. Daarom moet marktwerking, als wij daartoe overgaan, zeer voorzichtig en begeleid worden ingevoerd. Het beleid moet ook duidelijk zijn op langere termijn. Daarom vragen wij nu wanneer er duidelijkheid komt over het concurrentieregime op en om het spoor na 2000. Wij kunnen de NS toch niet zo lang in onzekerheid laten. Denk ook aan de investeringen. Heeft dat niet een verlamme uitwerking?

Over de NS gesproken, er is sprake van een verhoging van de tarieven in de spits. Daar wil ik duidelijk over zijn. Daar gaat een volstrekt verkeerd signaal van uit. Er is op die manier absoluut geen impuls om in de spits over te stappen van de auto op het OV. Integendeel, er dreigt een terugtrekkende beweging. Dit is bovendien een regelrechte doorkruising van het overheidsmobiliteitsbeleid. Dat kan de minister toch ook niet accepteren?

Het gebruik in de spits van de OV-kaart door gezinsleden wordt nu door de NS aan banden gelegd. Daar hebben onze fracties grote bezwaren tegen. Dit heeft ook een buitengewoon afstotende werking en dat moeten wij toch willen voorkomen. Er zijn veel bedrijven en ook scholen die zich juist gericht hebben op bereikbaarheid via het spoor. Die zouden hier nu ook de dupe van worden. Zo kun je toch niet met je klanten omgaan? Wil de minister met de NS om de tafel gaan zitten om over deze maatregel als zodanig te spreken, maar ook te bevorderen dat de NS om de tafel gaat zitten met dergelijke grote klanten? De conclusie is in ieder geval dat het beleid inzake verzelfstandiging, privatisering en marktwerking dit soort risico's en effecten moet uitsluiten. Er zitten immers duidelijke sociale effecten aan en dat kan betekenen dat de overheid bepaalde bijdragen zal moeten blijven verlenen. Dat gaat wij niet uit de weg.

Voorzitter! De fiets krijgt, ondanks alle mooie woorden en plannen, onvoldoende daadwerkelijke voorrang en stimulansen. Ik heb al jaren gepleit voor meer en betere voorzieningen, bijvoorbeeld bewaakte fietsenstallingen. Die zijn er nog te weinig en aan onbewaakte fietsenstallingen bestaat helemaal een tekort. Ook moeten er voorzieningen komen bij bushaltes. Welke mogelijkheden ziet de minister

bovendien om het mee kunnen nemen van de fiets in bus en trein te bevorderen?

Voorzitter! "Nederland transportland" is een adagium dat niet zonder meer kan worden verlaten. Maar er is wel behoorlijk wat op af te dingen. Nederland heeft weinig belang bij transport dat slechts doorvoer is naar andere landen. De toegevoegde waarde daarvan is te gering. Investeren zal veel gericht moeten, afhankelijk van de toegevoegde waarde voor onze eigen economie. In hoeverre is dit voor de regering een afweging in het investeringsbeleid? Ik wijs in dit verband op de tweede Maasvlakte. In het verlengde hiervan is een kritische bezinning nodig op wegtransport dat slechts doorvoer is. Is meer drang en dwang mogelijk om dit soort vervoer van goederen, waarvoor ook alternatieven beschikbaar zijn – spoor en water – van de weg af te krijgen?

Wat komt er nu terecht van het flankerend beleid. Ik denk in dit verband aan het rapport van de commissie-Hermans over de Betuwelijn. Ik zie daar helaas heel weinig van.

Voorzitter! We zijn er allemaal diep van overtuigd dat de toekomst van transport voor een zeer belangrijk deel onder de grond ligt. Straks is al even de reis van de minister naar Japan aan de orde geweest. Ik herinner mij een eerder bezoek van de minister aan Japan, maar dan in haar hoedanigheid van Kamerlid. Het was een buitengewoon interessant werkbezoek. De heer Van Gijzel herinnert het zich ook levendig. Ik denk in dit verband ook aan vliegvelden in zee, een ander actueel onderwerp. In Hongkong en Japan hebben wij daarmee heel boeiende ervaringen opgedaan. Ik vind dat de ondergrondse mogelijkheden met meer kracht moeten worden benut in deze tijd van technische vernieuwingen. Duurzame en milieuvriendelijke oplossingen zijn daarmee ook veel beter bereikbaar. Dit is voor onze fractie een reden temeer om te bepleiten de Betuwelijn de grond in te boren. Letterlijk en figuurlijk misschien, maar ik bedoel dit nu letterlijk. Wil de minister ruimte laten voor meer ondergrondse oplossingen?

Voorzitter! Over de binnenvaart komen wij later nog te spreken, maar ik wil nu reeds benadrukken dat wij maatregelen nodig blijven vinden voor de benutting van het onderlig-

Van den Berg

gende vaarwegennet en ter voorkoming van het uit de vaart raken van kleinere schepen. Het zou namelijk een belangrijk verlies betekenen als er alleen maar schaalvergroting is.

Voorzitter! Ik wil nog enkele opmerkingen maken over het onderdeel natte waterstaat. Anderen hebben dat grotendeels laten liggen, maar ik hoop er toch nog een enkele opmerking over te maken. Ik heb de minister al gecompimenteerd met haar aanpak van de veiligheidsproblematiek. Wij mogen op dat punt overigens niet verslappen. In het overleg van de vorige week heb ik gezegd dat wij de intentie om in 2000 klaar te zijn met het Deltaplan grote rivieren recht overeind willen en moeten houden. Maar een vertraging van de Maaswerken met tien jaar achten onze fracties mede in dit licht niet acceptabel. Hier liggen ook toezeggingen. Enige vertraging zal onvermijdelijk zijn, maar kan 2010 worden toegezegd, mede door de inzet van het bedrijfsleven?

Voorzitter! Over het punt van de Zeeuwse dijken heb ik bij interruptie al even met collega Van Waning gesproken. Nu hoef ik hier niet veel over te zeggen. Vorige week hebben wij er al uitgebreid over gesproken. Ik blijf het onjuist vinden en ook in strijd met eerdere toezeggingen om een groot deel van de bekende problematiek van de Zeeuwse dijken nu als "onderhoud" te bestempelen en die daarmee op het bordje van de waterschappen te deponeren. Kennelijk levert ons overleg met de minister niets op. De Kamer moet in dit debat daarover dan maar een uitspraak doen. Ik overweeg in tweede termijn op dit punt een motie in te dienen.

Voorzitter! Over het kustbeleid heb ik ook een vraag gesteld. Volgens de begroting voor het Infrastructuurfonds dreigt het fundament van onze kust door zandverlies in dieper water te worden aangetast. Is reeds in middelen voor de noodzakelijke maatregelen voor de komende jaren voorzien? Of dit zo is, kan ik niet uit het gestelde in de begroting opmaken.

Voorzitter! Over de waterhuishouding zal ik kort zijn. We hebben inmiddels de Vierde nota waterhuishouding. Met de bespreking daarvan zullen wij, helaas, nog even moeten wachten. Nu wil ik wel twee concrete punten noemen. Er is ook hier sprake van het "wegdrukken" van uitgaven

in verband met de veiligheid. Op zichzelf steunen wij het dat prioriteit wordt gegeven aan de veiligheid. Wij vinden het echter heel jammer dat herstel van de watersystemen en sanering van waterbodems zo weinig prioriteit krijgen. Mijn concrete vraag aan de minister is of de sanering van de waterbodems niet meer met ICES-middelen kan worden gefinancierd. Er zijn risico's in verband met "verondieping" van vaarwegen en dan is er toch een inhoudelijke relatie met de ICES-gelden.

De heer Van Waning (D66):

Voorzitter! De heer Van den Berg zei dat voor hem de veiligheid vooropstaat. Collega Van den Berg opereert hier al veel jaren en hij heeft grote kennis over zaken op het gebied van de waterstaat. Hoe denkt hij over de trendbreuk die zich thans voordoet? Twee, drie jaar geleden werd de veiligheid namelijk nog bereikt met dijkversterkingen, maar daarna kwam het ruimte creëren voor de rivier. Ik wil mijn punt concretiseren.

De heer Van den Berg zei met betrekking tot de tweede tranche, dus met betrekking tot de dijkversterkingen die eind 2000 klaar moeten zijn, dat de minister zich aan de planning moet houden. Nu is het mogelijk dat men met het ruimte geven aan de rivier in sommige gebieden meer tegemoetkomt aan de veiligheid door natuurlijke processen. Daardoor zou je de oorspronkelijk bedoelde dijkversterkingen niet of later kunnen uitvoeren. Je zou de dijk ook verder naar achter kunnen leggen. Op die manier zou echter met de hele operatie meer tijd gemoeid zijn. Vindt de heer Van den Berg zoiets onaanvaardbaar?

Voorzitter! Tijdens de plenaire behandeling van het project Westerschelde kwam het aspect veiligheid op het allerlaatste moment aan de orde. Het vergroten van de komberging, dus het eventueel ontpolderen, zou met het oog op de veiligheid noodzakelijk kunnen zijn. Hoe denkt de heer Van den Berg over dergelijke aspecten?

De heer Van den Berg (SGP):

Voorzitter! De heer Van Waning stelt twee verschillende punten aan de orde. Wat het eerste betreft: ik sta positief tegenover alternatieven, bijvoorbeeld tegenover de mogelijkheid om ruimte aan de rivier te geven. De veiligheid behoeft niet alleen bereikt te worden met

dijkverzwaring. Dat heb ik in het verleden ook niet gezegd. Wel ben ik altijd duidelijk geweest in dezen: voor mij staat veiligheid voorop. Ik ben niet geneigd om mee te gaan in voorstellen waarmee een jarenlange vertraging bij dijkverzwaringen wordt geaccepteerd om ruimte voor de rivier te kunnen scheppen. Als je dat zou doen, betekent dat toch dat de veiligheid voor die gebieden langer op zich laat wachten en wellicht op de tocht komt te staan. Dus hoe sympathiek deze gedachten ook zijn, ik zeg: veiligheid voorop. Ik handhaaf dus heel duidelijk onze inzet voor het jaar 2000.

Wat het tweede punt betreft: ik ben er absoluut niet van overtuigd dat de veiligheid ontpoldering zou eisen. Integendeel! Ik vind ontpoldering met het oog op veiligheid een zeer ongewenste maatregel. Daarover ben ik ook altijd duidelijk geweest en dat weet de heer Van Waning. Ik zal hem op dit punt dus niet steunen.

De heer Van Waning (D66):

Voorzitter! Deze woorden bevestigen eigenlijk de noodzaak van het uitbrengen van een notitie voor 1 april. Met deze notitie zou in ieder geval een aanzet voor een discussie over dit aspect worden gegeven.

De heer Van den Berg (SGP): Dat is uw conclusie.

Voorzitter! Ik rond af, en daarbij zal ik helaas enkele punten onbesproken moeten laten. Wat is de visie van de minister in verband met de bijdragen die waterschappen zouden kunnen leveren aan verlaging van de lokale lastendruk? Dit is een belangrijk punt en het heeft de laatste dagen ook veel aandacht gekregen. Op welke wijze zouden de waterschappen dan gecompenseerd moeten worden? Over de bijdragen van de gemeenten wordt gediscussieerd, maar ook de waterschapslasten vormen een belangrijk deel van de druk.

Voorzitter! Ten slotte: het departement van Verkeer en Waterstaat vervult in onze samenleving uiterst essentiële functies, die de woonbaarheid van ons land rechtstreeks raken. Voor de fracties die ik mag vertegenwoordigen, geven noties als rentmeesterschap en de bijbelse opdracht om te bouwen en te bewaren, hieraan een nog diepere dimensie. Graag wensen wij de bewindsvrouw, en allen die

Van den Berg

haar bijstaan in haar verantwoorde-lijke taak, wijsheid en bovenal Gods onmisbare zegen toe.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Bij de begroting van VROM was er veel aandacht voor ruimtelijke ordening en milieu. Het gekke is eigenlijk dat bij Verkeer en Waterstaat veel meer wordt gepraat over de werkelijke inrichting van ons land, en dat daar de meeste plannen of besluiten worden voorgebakken: de groei van Schiphol, de tweede Maasvlakte, de Betuwelijn, de HSL en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het noorden van het land zijn voor 90% infrastructurele voorstellen. Verder noem ik de ontsluiting van de Vinex-locaties voor het openbaar vervoer, of juist het ontbreken daarvan. Eigenlijk zijn dit allemaal zaken die in de allereerste plaats met ruimtelijke ordening en milieu te maken hebben. Ook het openbaar vervoer heeft zo langzamerhand meer te maken met ruimtelijke ordening en milieu dan met vervoer op zich. Ik begreep de minister van VROM dan ook wel toen zij in Buitenhof vertwijfeld uitriep dat zij in het kabinet alles voor de helse deuren moest wegslepen, omdat ruimtelijke ordening en milieu in het kabinet aan de achterste mem hangen. De heer Van Gijssel heeft al uitgelegd wat dat betekent: weinig resultaten voor de minister van VROM.

Wie de ruimtelijke ordening en het milieu serieus neemt, begrijpt dat planontwikkeling van infrastructuur en de inrichting van het openbaar vervoer gewoon niet thuishoren bij Verkeer en Waterstaat, maar bij VROM. Verkeer en Waterstaat is een typisch ministerie van de uitvoering: aannemers en uitvoerders. Er wordt gedacht in kubieke meters zand, te storten beton en asfaltbeton, soms zeer open. Dat ministerie denkt meer in kwantiteit dan in kwaliteit. De minister van VROM zei op 26 juni 1995 dat VROM: "zich in een eerder stadium moet gaan bezighouden met de ruimtelijke inpassing van grote projecten. Bij het eerste begin van de besluitvorming daarover zal de vraag gesteld moeten worden of de infrastructuur vanuit milieuoogpunt verantwoord is, en of er vanuit ruimtelijk perspectief wel mogelijkheden voor aanwezig zijn". En gelijk heeft De Boer! Planvorming voor infrastructurele werken en het

openbaar vervoer horen niet thuis bij Verkeer en Waterstaat, maar bij VROM. Dat zou mogelijk heel wat gesteggel achteraf schelen: een beetje inpassen hier, een beetje verdiepen daar, een stukje rekeningrijden enzovoorts. Al dat gesteggel achteraf, zoals wij bij de Betuwelijn en de HSL hebben gezien, zou dan achterwege blijven. De minister van Verkeer en Waterstaat wil veel wegen, spoorlijnen en bruggen aanleggen of verbreden, maar als het om ruimtelijke en milieu-verantwoorde inpassing gaat, is er geen geld meer. Neem de A4 bij Vlaardingen, de brug bij Kampen en de spoorlijn bij Abcoude. Ook de binnenvaart, die in feite ook alles te maken heeft met ruimtelijke ordening, wordt uitgekleeft en weggesaneerd. Maar daarover zullen we het binnenkort hebben.

Mijnheer de voorzitter! Dit kan allemaal zo niet langer, want het blijft gedonder. Ik stel dan ook voor dat bij planvorming voor infrastructuur en openbaar vervoer eerst onder verantwoordelijkheid van het ministerie van VROM besluitvorming plaatsvindt over de ruimtelijke ordening en de milieuaspecten. Ik denk dat dit mevrouw Van 't Riet, gelet op wat zij zojuist daarover heeft gezegd, zeer moet aanspreken. Als zij het gemist heeft, moet zij dat maar nalezen! Op grond van een goede maatschappelijke kosten-baten-analyse kan de Kamer besluiten of een project sowieso wenselijk is en, zo ja, met welke prioriteit. Daarna komt pas het ministerie van Verkeer en Waterstaat, om de uitvoering in asfalt en beton waar te maken, en het onderhoud daarvan natuurlijk ook in de gaten te houden. Zoals ik al heb gezegd, zijn we dan gesteggel op het laatste moment over een tunnel hier of een verdieping daar kwijt, want dan is daar gewoon van tevoren goed over nagedacht, in plaats van achteraf, na de besluitvorming.

Mijnheer de voorzitter! De minister-president is zich met Schiphol gaan bemoeien. Hij dacht aan een tweede milieubaan erbij en twee oude banen dicht, waarna we kunnen doorgroeien tot 80 miljoen passagiers. Alsof de Kamer niet heeft besloten dat 44 miljoen passagiers het matje is! Alsof de minister van VROM, De Boer, hier in de Kamer niet heeft geroepen dat daar geen tittel of jota van af kan. Sprak de minister-president ook namens de

minister van Verkeer en Waterstaat? Zijn de gestelde groeigrenzen boterzacht of zo hard als De Boer ze noemde?

Binnenkort worden de knopen doorgehakt over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart en infrastructuur. Vraag is alleen waar die knopen worden doorgehakt. Op de kantoren van Schiphol en de KLM, bijvoorbeeld door het old boys netwerk van oud-medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Ik heb begrepen dat een andere oud-minister van Verkeer en Waterstaat, Kroes, genomineerd staat als directeur van Schiphol. Wij zullen wel zien.

Luchtvaart is natuurlijk niet weg te denken, maar het is de vraag wat de maatschappij als geheel opschiet met nog meer vliegbewegingen. Waar gaat het om? Een congres op de stranden van de Antillen, een zakelijk besprekinkje in Parijs, het afvliegen van congressen, het aanvoeren van sperzieboontjes uit Senegal en bloemen die eerst worden ingevoerd en daarna weer worden uitgevlogen? Kan de minister een gedetailleerde analyse aan de Kamer verstrekken, waarin duidelijk wordt wat de economische en maatschappelijke motieven zijn voor het huidige vliegverkeer? Wat wordt er allemaal gevlogen? Als het gaat om vakantie-reizen, moet natuurlijk iedereen met het vliegtuig met vakantie kunnen, maar niet de één vier keer en de andere nooit. Er zou dus een zekere verdeling in moeten komen. Maar hoe, ik zou het niet weten, maar in ieder geval niet zoals het nu gaat.

Ik zal nu ingaan op het openbaar vervoer. Wie in 1995 voor de verzelfstandiging van de NS heeft gestemd, kan inmiddels bespeuren wat er is aangericht. De Kamer wil rond de grote steden meer en sneller openbaar vervoer, maar de Spoorwegen dunnen de stoptreinen juist uit. De Kamer wil de files in de spitsen bestrijden, maar de NS verhogen de tarieven in de spits, vanuit de marktgedachte dat je op een veelgevraagd product meer winst kunt maken. Ik had daar gisteren tijdens het vragenuurtje vragen over willen stellen, maar dat doe ik nu dus. Iedereen heeft er inmiddels vragen over gesteld, onder andere over de 65-pluskaart, de jeugdkorting en de situatie van de gezinsleden van iemand met een OV-jaarkaart. Kan de minister garanderen dat deze

Poppe

tariefplannen van de NS, die ten koste gaan van de jeugd en de ouderen en van het milieu, omdat in de spits de mensen weer de auto in gejaagd worden, niet doorgaan? Dat het niet over de rug van de mensen gaat die ik zojuist noemde?

Ik heb nog een vraag over een ideetje van de vervoersbedrijven. Zij signaleren een verschil van 10% in kostendekking voor het stads- en streekvervoer tussen Zuid- en Noord-Nederland. In Noord-Nederland komt wat minder geld in het laatje, omdat de zones groter zijn. De conclusie van de vervoersbedrijven ligt dan voor de hand: de zones 10% kleiner maken. Dan wordt het allemaal duurder. Is de minister bereid een poging in die richting tegen te gaan? Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

Commerciële werken betekent voor de NS kennelijk minder onderhouds- en veiligheidseisen aan materieel. De NS hebben per 1 oktober voor bepaalde materieelsoorten het dagelijks onderhoud vervangen door tweedaags onderhoud of nog erger, naar het schijnt met toestemming van de minister. Is dat juist? Artikel 55 van het Reglement dienst hoofd- en lokale spoorwegen, onderdeel van de Spoorwegwet, zegt hoe dat moet. De voor treinen bestemde krachtvoertuigen en rijtuigen moeten globaal eenmaal per etmaal geheel worden nagezien. Daarbij moet er in het bijzonder op worden gelet dat de voertuigen geen gebreken vertonen die voor de veiligheid van het verkeer gevaar kunnen opleveren, aldus artikel 55. Volgens onze informatie zijn in september vele honderden treinstellen niet dagelijks, maar soms maar eens in de vijf dagen geïnspecteerd. Afgelopen maandag is een rijtuig van de intercitiy Zandvoort-Maastricht op station Utrecht afgekoppeld met een gebroken as. Dit rijtuig had dus niet de vereiste controle gehad. Twee weken terug is een treinstel van de intercitiy Nijmegen-Den Helder ook in Utrecht afgerangeerd met een roodgloeiende as. Daar was een lager uitgelopen. Dat was ook onvoldoende gecontroleerd. Dit werd toevallig ontdekt door een perronopzichter; anders waren er mogelijk rampen gekomen, zoals ooit in Bostel.

De dagelijkse inspectie, die nota bene wettelijk is voorgeschreven, had de kans op dit soort defecten

aanzienlijk kunnen verkleinen. Ik vraag de minister dan ook om geen water in de wijn te doen en regelmatig door onafhankelijke inspecteurs te laten vaststellen of de veiligheid van het spoor en trouwens ook bij het stads- en streekvervoer, niet verslonst door de druk van de commercie, die nu door dit kabinet op het openbaar vervoer is gelegd. Zo nodig kom ik op dit punt met een motie.

Voorzitter! Ik vat kort samen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal zijn infrastructuurverantwoordelijkheden aan het ministerie van VROM moeten overdoen. Anders blijven we met het voortdurende gedonder zitten waar we nu al drie jaar mee zitten. We moeten met zijn allen vaststellen dat marktwerking het openbaar vervoer nu al afbreekt. En met Schiphol zijn we ook nog lang niet klaar!

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De minister zal morgen om 10.15 uur antwoorden.

De vergadering wordt van 16.25 uur tot 16.30 uur geschorst.

Aan de orde is de **interpellatie-Rosenmöller**, gericht tot de minister-president en de staatssecretaris van Financiën over **pensioenregelingen europarlementariërs**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 21 oktober 1997.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)³

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het reizende circus van europarlementariërs heeft zich de laatste weken niet echt geliefd gemaakt. Waar ruim 600 parlementariërs terecht meer bevoegdheden wensen om Europa democratischer te laten functioneren, verlaagt men zich tot twisten over het eigen salaris, de onkostenvergoeding en de pensioenvoorziening. Wij weten dat het salaris door de nationale lidstaat wordt bepaald. De onkostenvergoeding bestaat uit een dagvergoeding van ruim f 500 bij aanwezigheid, een algehele onkostenvergoeding van

f 6900 netto per maand en een kilometervergoeding van ruim f 1,50 voor minder dan 400 kilometer en van iets minder dan f 1 voor meer dan 400 kilometer. Voor medewerkers wordt twee ton per europarlementariër gefourneerd. Over dit soort bedragen kan inderdaad behoorlijk ruzie worden gemaakt.

In het programma Netwerk was twee weken geleden een onthullende reportage te zien waaruit bleek dat het nog steeds gebeurt dat europarlementariërs op vrijdagochtend binnenkomen, de presentielijst tekenen en als de wiedeweerga met het eerstvolgende vliegtuig terugkeren naar de kiezers die zij vertegenwoordigen. En dat à raison van f 500. Zo mogelijk nog erger was het dat er een boekje werd opgedaan over het door het Parlement zelf opgezette pensioenfonds. Dat fonds bestaat in aanvulling op de pensioenvoorziening die de leden zelf al in hun eigen land hebben; zo zijn de Nederlandse leden bij het ABP verzekerd. Waar een gewone burger voor eigen rekening op de particuliere markt voor een aanvullend pensioen kan zorgen, hebben de europarlementariërs het voor zichzelf aanmerkelijk beter geregeld. Mij lijkt dat dit niet illegaal is, maar moreel wel verwerpelijk. De premie bedraagt – schrik niet – f 4500 per maand. Daarvan wordt tweederde betaald door het Europees Parlement en eenderde wordt ingehouden op de onbelaste onkostenvergoeding van de leden. Het laatste bedrag, f 1500, zou ook nog eens in enkele gevallen aftrekbaar zijn van de belasting in Nederland. Ik krijg hierover graag opheldering van de staatssecretaris.

Voorzitter! Dat volksvertegenwoordigers zichzelf zo verrijken op kosten van de Europese en misschien voor een deel zelfs de Nederlandse belastingbetaler, tart elk rechtsgevoel. Je zou verwachten dat zo'n pensioenvoorziening, als die ineens volop in de schijnwerper is komen te staan, wel direct wordt opgedoekt, maar niets is minder waar. Dit geldt ook voor het even snel opstrijken van het presentiegeld waarover ik sprak. Een jaar geleden heeft de fractie van GroenLinks hierover ook al vragen gesteld aan de Nederlandse regering. Maar in het Europees Parlement zelf gebeurde er nagenoeg niets, ook niet vorige week. Het zelfreinigende vermogen