

18de vergadering

Donderdag 30 oktober 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Bukman

Tegenwoordig zijn 106 leden, te weten:

Adelmund, Van Ardenne-van der Hoeven, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Van Dijke, Dijkma, Dittrich, Van den Doel, Essers, Feenstra, Fermina, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Heeringa, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Ten Hoopen, Huys, Jeekel, A. de Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, Klein Molekamp, Koekkoek, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Luchtenveld, Marijnissen, Mateman, Meijer, Meyer, Middel, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Van Oven, Passtoors, Van der Ploeg, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Rosenmüller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Smits, Stellingwerf, Sterk, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Visser-van Doorn, Vliegenthart, Van der Vlies, Van Vliet, M.B. Vos, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Waning, Weisglas, Witteveen-Hevinga, Wolters, Ybema, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Melkert, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

en De Grave, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

□

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

Doelman-Pel, Nijpels-Hezemans, Hendriks, Van Middelkoop en Van Walsem, wegens bezigheden elders;

Poppe, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Sipkes, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1998 (25600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998 (25600-A),**

en van:

- de motie-Van Dijke over "combi-road" (25600, nr. 23).

(Zie vergadering van 29 oktober 1997.)

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

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

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)⁴

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Ik heb gepoogd zoveel mogelijk vrijwel alle feitelijke vragen, al zitten er ook een aantal politieke bij, schriftelijke te beantwoorden, zodat, naar ik hoop, mijn antwoord daardoor een beetje puntig kan zijn.

Voorzitter! De behandeling in dit huis van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1998 is voor een aantal van u aanleiding gebleken om het beleid dat ik in 1994 heb ingezet, alvast te evalueren. Dat is mijns inziens wel een beetje vroeg, want we zitten er op z'n minst nog tot mei volgend jaar en de komende maanden hebben wij althans nog steeds bergen werk te verzetten. Tot u spreekt, zo zeg ik in het bijzonder in de richting van de heer Reitsma, een minister van Verkeer en Waterstaat die bepaald niet stilstaat. Maar goed, een tussentijdse beoordeling schuw ik niet en ik ga en ik sta voor al datgene wat nu al is bereikt en ook voor alle dingen die nu op de plank liggen.

Zo hebben wij tijdens de vorige begrotingsbehandeling uitgebreid stilgestaan bij de nota's Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB) en Transport in balans (TIB). In de nota Samen werken aan bereikbaarheid werd een samenhangend pakket van maatregelen gepresenteerd dat tot doel heeft ons land bereikbaar te houden. In het afgelopen jaar



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat

hebben wij samen met de andere overheden en maatschappelijke partners heel hard gewerkt aan onze economische bereikbaarheid en ook aan de leefbaarheid. De steeds schaarser wordende ruimte, zowel fysiek als wat betreft milieu en beschikbare financiën, noodzaakt ons tot scherpe keuzen en tot een heel creatieve aanpak. Een integrale benadering, zoals de SWAB-nota die voorstaat, is daarbij van groot belang. Het gaat erom op een verantwoorde en intelligente wijze om te gaan met de vraag naar en het aanbod van mobiliteit.

Naast de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans, zijn wat mij betreft marktwerking, prijsbeleid, decentralisatie en Duurzaam veilig heel belangrijke pijlers van het beleid.

Voor de investeringen in de infrastructuur geldt dat er met daadkracht verkenningen op alle SWAB-achterlandverbindingen zijn opgestart en uitgevoerd. Dat leidt ertoe dat voor een groot aantal projecten ook de planstudies worden opgepakt. Een aantal planstudies zal op korte termijn voor uitvoering gereed zijn. Dat past in de intentie van het kabinet om tijdig de benodigde infrastructuurprojecten, voortvloeiend uit programma's als het SVV-2, SWAB, TIB, het Tweede tactische pakket railinfrastructuur, de Vinex-convenanten, de PKB rond de

HSL-Zuid, de Betuweroute en Schiphol, gereed te hebben.

Verder is er voortvarend gewerkt aan een betere benutting van het hoofdwegennet. Ik verwijs daarvoor onder meer naar het ingestelde inhaalverbod voor vrachtwagens op 15% van de autosnelwegen, waarvan de eerste indrukken gelukkig positief zijn. Ook wordt toeritdosering steeds meer toegepast. Er is een nieuw experiment op de A2 met de spitsstrook gestart, als gevolg van de positieve ervaringen op de A28. De verkeersinformatie rond de grote steden door middel van dynamischeroute-informatie is sterk verbeterd. Er zijn voorts goede resultaten met aangepast weg- onderhoud: voor een korte periode een hele weg afsluiten in plaats van gedurende een lange tijd elke keer een klein stukje. Daar blijven files uit; de veiligheid van de wegwerkers is beter gewaarborgd, de omleidingsroutes worden goed gebruikt en de communicatie daarover verloopt prima.

Overigens is er naast deze infrastructurele inspanningen ook heel erg hard gewerkt aan het flankerend beleid en ik noem wat voorbeelden. In overleg met de NS zijn door Verkeer en Waterstaat extra spitsdiensten ingekocht. Met onder meer de ANWB wordt aan de weg getimmerd op het gebied van de deelauto's en de verkeersinformatie.

Met VNO-NCW en MKB Nederland is een heel grote campagne gestart om vervoersmanagement onder de aandacht van het Nederlandse bedrijfsleven te brengen en ze ook te overtuigen van de noodzaak daartoe. Met het OM is gezorgd dat de KLPD 100 extra politieagenten in kan zetten op de weg. De vier grote stadsregio's werken hard met ons aan het uitvoeren van de regionale bereikbaarheidsplannen. Er is dus alle aanleiding om met recht te spreken over samen werken aan bereikbaarheid.

Daarnaast hebben wij per 1 juli jl. een eerste stap gezet met de variabilisatie van de autokosten. In de publiciteit wordt helaas de verhoging van de brandstofprijzen nog vaak genoemd zonder dat de gelijktijdig geïntroduceerde verlaging van de houderschapsbelasting wordt vermeld. Het gaat er nu juist om dat het bezit op zich goedkoper kan worden en het gebruik ervan duurder.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft een vermeende tegenstelling ontdekt tussen de huidige minister van Verkeer en Waterstaat en de beoogde nummer 3 van de VVD-lijst voor de aanstaande Kamerverkiezingen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil eerst nog even terug naar de opsomming van de weldaden van SWAB, die de minister noemde. Ik heb de brief inmiddels ook gelezen en ik ben onder de indruk van alle weldaden ten aanzien van de kleine maatregelen. Daar krijgt de minister een pluim voor. Maar er waren twee grote krenten waar het elan in zit: 1. de middelen die de minister uittrok, ongeveer 2,5 mld., zijn inmiddels verdampt in de grote megaprojecten en zijn dus weg; 2. de belofte van de minister in SWAB dat er in 2005 op de belangrijke achterlandverbindingen een bijna filevrije baan zou zijn. Ook op dit laatste punt moet de minister helaas in haar brief concluderen dat dit niet haalbaar is. Ik heb gisteren al gezegd dat het jammer is dat wij haar vermoedelijk op dat moment er niet op kunnen beoordelen. In ieder geval is het elan van SWAB, beoordeeld op die twee krenten, weg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet weg. In SWAB hebben wij al aangegeven dat de doelstellingen van SWAB alleen haalbaar zijn als er voldoende middelen bij liggen en

Jorritsma-Lebbink

daar ga ik niet in mijn eentje over. De minister van 1997 bepaalt niet wat er in 2005 allemaal gebeurd kan zijn. Wij hebben aangegeven dat ik al het voorbereidende werk zal doen en dat ik, voorzover het in onze mogelijkheid ligt, ook nu de middelen er bij zal doen. Ik constateer dat dit niet voldoende is. Ik ben zo eerlijk om dat toe te geven. Maar, eerlijk gezegd, ben ik blij dat die plannen er nu wel zijn, uitgewerkt en wel, uitvoeringsgereed, zodat als er op de korte termijn middelen bij komen, hetgeen ik hoop en waar ik ook een beetje van uitga, ook werkelijk de spa in de grond kan. Dan hoeft men niet meer te beginnen met planvorming en studies. Dat was het doel: zorgen dat alles gereed is en voorzover het binnen onze mogelijkheden ligt, die ook uitvoeren. Wat wij kunnen doen, doen wij. Overigens zijn niet alle SWAB-middelen weggedampt. Voor een deel zijn daarmee opgelopen vertragingen teruggedraaid. Natuurlijk zou mijn ambitieniveau veel hoger zijn als er nog veel meer geld beschikbaar was, maar helaas moeten ook in dit land kabinetten keuzes maken.

Ik had graag voor mijn eigen begroting nu een veel grotere claim gedaan voor de infrastructuur, maar ik had nog een paar andere problemen op te lossen waarvan ook de heer Reitsma vond dat ik ze moest oplossen. Dat waren a. de veiligheid van het land en daar doen wij geen concessies aan, want ik heb daarvoor de middelen volledig geregeld en b. de nadrukkelijke wens van de heer Reitsma om structureel de exploitatievergoedingen voor het openbaar vervoer geregeld te krijgen. Daarbij gaat het om grote bedragen, honderden miljoenen structureel over vele jaren uitgestrekt. Dat is naar buiten toe nog wel eens onderbelicht gebleven omdat het niet zo zichtbaar is. Als ik die problemen niet allemaal had hoeven oplossen, had ik hier vandaag wat de investeringen betreft heel wat gelukkiger gestaan. Maar ik ben niet helemaal ongelukkig want ik zal straks nog iets zeggen over de FES-gelden die inmiddels wel gereserveerd zijn en waaronder natuurlijk ook infrastructuur valt. Er is wel degelijk iets gebeurd, maar het had natuurlijk altijd mooier en prachtiger gekund en ik ben ervan overtuigd dat, als volgende kabinetten, net zoals u allemaal hier,

overtuigd zijn van de noodzaak tot investeren, er in elk geval iets kan gebeuren en dan kunnen wij erin slagen om doelstellingen wel op tijd binnen te halen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Deze minister wil graag gekwalificeerd worden als een minister van daadkracht!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker!

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister dat waar had willen maken, had zij nu niet alleen maar met papieren maatregelen moeten komen, maar zich sterk moeten maken. Zij had het regeren niet moeten overlaten aan het volgende kabinet, maar dat nu moeten doen. En dat laat zij na! Zij steekt de handen in de lucht en zegt dat er vele wachtenden voor ons zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Helemaal niet! Ik steek helemaal niet de handen in de lucht! Alles wat ik kan doen, doe ik. We hebben meer dan 100 mln. gependeed aan het voorbereiden van plannen die uitgevoerd moeten worden. Mag ik een cynische opmerking maken? Was dat in het verleden ook maar gebeurd, dan had ik de eerste drie jaren niet met onderuitputting gezeten!

Voorzitter! De heer Reitsma maakte de opmerking, dat er toch wel een verschil zit tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en nummer 3 op de VVD-lijst. Ik denk dat er eerder een verschil is tussen de heer Reitsma van twee jaar geleden en die van nu. Twee jaar geleden was de heer Reitsma namelijk voor rekeningrijden...

De heer **Reitsma** (CDA): Nog steeds!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: ...en nu is hij tegen. Rekeningrijden is in onze ogen een instrument dat macro niet leidt tot lastenverzwaringen. Het is een sturingsinstrument en geen financieringsinstrument. De invoering van het rekeningrijden staat gepland voor 2001. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het wetsvoorstel en ik probeer het in de loop van de volgende maand naar de Kamer te sturen. Er moeten nog een paar dingen aan veranderd worden na het advies van de Raad van State, maar wat mij betreft kan ook nog voor de

verkiezingen besluitvorming plaatsvinden. Als de Kamer het goedvindt – ik kijk dan met name naar de heer Blaauw – zou ik de heel specifieke vragen daarover dan ook willen bewaren tot de wetsbehandeling.

Mede naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Reitsma en mevrouw Van 't Riet wil ik voor de goede orde nogmaals benadrukken dat er verschillen zijn in doelstelling tussen betaalstroken en rekeningrijden. Rekeningrijden is een generieke heffing op een bepaalde tijd en op een bepaalde plek, in die zin dat het de groei van het totale verkeersaanbod in de spits moet verbinden en moet leiden tot onder andere een betere spreiding van het verkeer over de dag. Bij betaalstroken wordt op een deel van de infrastructuur eigenlijk tol geheven, dus tegen betaling congestievrije doorgang verleend. Dit heeft daarmee een faciliterend karakter en geen regulerend karakter. Betaalstroken zijn in de praktijk veelal overigens alleen te realiseren op nieuw aan te leggen infrastructuur, fysiek gescheiden van de bestaande infrastructuur. Dat maakt het overigens meteen ook buitengewoon gecompliceerd. De voor die uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijke planprocedures zijn toch nodig. Ook al zou je dat privaat verder willen laten uitvoeren, dan nog zul je normale planprocedures moeten doorlopen. Zij maken realisatie helaas als regel op de korte termijn niet mogelijk. Over de gevraagde voortgang rond de uitwerking van betaalstroken als onderdeel van het zogenaamde selectiesysteem kan ik zeggen dat de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat en de Stadsregio Rotterdam nog druk bezig zijn met een gezamenlijke studie naar de mogelijkheden in de Rotterdamse regio van rekeningrijden, betaalstroken en een combinatie daarvan. Daarbij wordt gekeken naar een groot aantal aspecten zoals het wegontwerp, de tariefstructuur, de effecten op de mobiliteit, de organisatorische en de juridische aspecten en de kosten en de baten.

Verder is door de heer Reitsma nog gevraagd naar het onderzoek inzake de betaalstroken op nieuwe infrastructuur in de gehele Randstad. Die verkennende studie wordt gezamenlijk uitgevoerd door VNO-NCW, Verkeer en Waterstaat en

Jorritsma-Lebbink

een aantal organisaties die deelnemen aan het zogenaamde bereikbaarheidsoverleg. Naar verwachting zullen de resultaten van dat onderzoek voor het einde van het jaar beschikbaar zijn. Afhankelijk van de resultaten van genoemde studies kunnen we bezien of naast rekeningrijden op termijn ook andere vormen van betaald rijden, zoals betaalstroken, mogelijk zijn.

Op de vraag van de heer Reitsma of betaalstroken inderdaad niet zijn meegenomen in de wetgeving die op dit moment voor rekeningrijden wordt voorbereid, kan ik dan ook geen eenduidig antwoord geven. Als het vorm zou kunnen worden gegeven binnen het fiscale concept van rekeningrijden, voorzie ik geen problemen. Het faciliterende karakter van betaalstroken – betalen voor een dienst, zoals bij tolweg en de ideeën over een sterk afwijkende tariefstructuur en heffingsperiode – pleiten voor een apart wetgevingstraject. Dat kun je echter pas doen als echt helder is of het kan en, zo ja, hoe. Ik ben dus niet, zoals wel gesuggereerd is, tegen betaalstroken. Voordat wij daar echt iets zinvols over kunnen zeggen, moet echter onderzocht worden wat de effecten van de betaalstroken voor de bereikbaarheid zullen zijn. De heer Van Gijzel heeft hiernaar gevraagd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf is het goed wat de minister hier neerlegt, want het is iets waar de heer Reitsma en ook ik mee worstelen. In het hele traject van rekeningrijden en betaalstroken hebben wij voor onszelf gezegd dat de betaalstrook misschien wel een eerste stap hierin is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vrees dat het andersom is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het om gaat, is reguleren en reduceren in combinatie met bereikbaarheid. Misschien kunnen de cijfers op basis van experimenten met zowel het een als het ander aan de Kamer voorgelegd worden ten behoeve van de discussie over de introductie van rekeningrijden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je moet dan in elk geval helder voor ogen hebben of het überhaupt kan. Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar de effecten die het een en het ander hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U had het over de effecten op de bereikbaarheid. Ik wil echter ook weten wat de effecten van de betaalstroken zijn op het reguleren en reduceren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat wij weten dat er bij rekeningrijden op zichzelf geen grote reductie van het verkeer plaatsvindt. De belangrijkste reden waarom dit werkt, is dat het verkeer naar andere tijdstippen wordt verplaatst.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is een beetje afhankelijk van hoe je het doet. Als je rekeningrijden over de hele dag toepast, kan er wel degelijk een reducerende werking in zitten. U hebt dat al eens eerder aangegeven, net als mevrouw Maij-Weggen. Als je het alleen in de spits doet, heeft het een regulerende werking.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dat is het doel dat wij tot nu toe hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil die elementen kunnen zien en ik wil ook kunnen zien hoe je met dat instrument kunt sturen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik noem in dit verband altijd het simpele voorbeeld dat er zowel in dit huis als op mijn eigen ministerie en elders in de stad nog steeds vergaderingen beginnen om half negen, negen uur of half tien waarvoor mensen van buiten de Randstad zijn uitgenodigd. Ik durf u te garanderen dat, als het rekeningrijden eenmaal ingevoerd is, deze mensen zullen vragen of de vergadering alsjeblieft iets later mag beginnen. En dat is heel goed, want dan zijn wij die mensen tenminste kwijt uit de spits. En zo zal het met veel meer zaken gaan. Ik denk dus dat het een maatschappelijke aanpassing zal krijgen. Dat is tot nu toe ook het doel van rekeningrijden. In het wetsvoorstel dat de Kamer nog krijgt, is met het oog daarop ook sprake van een heffing in de spitsperiode.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Daarom is de keuze tussen rekeningrijden en het selectstelsel ook een principiële. Je merkt ook dat het bedrijfsleven wel gecharmeerd is van het selectstelsel, maar absoluut niet van

rekeningrijden. Die geluiden heb ik althans gehoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet helemaal waar; u bent daar te pessimistisch over. Tot nu toe heb ik van VNO-NCW en zelfs van Transport en Logistiek Nederland signalen gekregen dat zij verwachten dat het selectstelsel hun probleem niet oplost. Voor degenen die straks voorrang krijgen of, beter gezegd, die het zich allemaal kunnen permitteren om op de betaalstrook te rijden, wordt het probleem wel opgelost. Voor tal van groepen, waaronder werknemers uit de VNO-NCW-sfeer, zal dit het bereikbaarheidsprobleem naar verwachting niet oplossen. Desalniettemin vind ik dat wij het goed moeten onderzoeken. Ook moeten wij onderzoeken of die systemen naast elkaar ingevoerd kunnen worden. Het lijkt mij heel interessant om te zien of je kunt differentiëren en, zo ja, hoe je dat dan kunt doen. Als je een betaalstrook aanlegt, vind ik dat je het geld dat hiermee gegenereerd wordt, moet benutten voor infrastructuur of andere dingen. Bij rekeningrijden vind ik dat het geld teruggegeven moet worden. Daar zitten dus tamelijk principiële verschillen tussen, omdat er dan een keuzevrijheid is. Die vragen moeten dan ook goed beantwoord worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij krijgen toch nog een discussie over de keuze voor teruggave?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Onder het huidige regime is het gewoon dat elke belastingheffing – en dit is een belasting – per saldo onder het uitgavenkader valt en dus ergens teruggegeven moet worden. Het huidige kabinet gaat hier overigens niet meer over, want de uitvoeringswet rekeningrijden kan helemaal niet meer in deze kabinetsperiode behandeld worden. Het gaat nu om het principe of je het mag doen. Hoe het uiteindelijk geregeld moet worden, zal dus na ons bepaald worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit brengt mij tot de volgende vraag. Het selectstelsel is in feite dezelfde systematiek als rekeningrijden. Het is ook een vorm van een heffing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, het is een tol. Het is geen regule-

Jorritsma-Lebbink

rende heffing, maar een retributieheffing. Op zichzelf ben ik het met de heer Reitsma eens dat je, als je daarvoor zou kiezen, die gelden zou kunnen benutten voor de infrastructuur. De mensen hebben dan namelijk een keuze en kunnen er dus ook omheen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoeft dat dan niet in het wetgevingstraject voor rekeningrijden te zitten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan er nog niet in, omdat er nog onvoldoende helderheid is over de mogelijkheden. Als het binnen het fiscale systeem van rekeningrijden valt en er dus ook sprake is van een regulerende heffing, dan valt het gewoon onder dit wetsvoorstel. Als dat niet zo is en het dus echt een retributie is, dan zal, zoals nu al bij sommige projecten gebeurt, er projectmatige wetgeving voor nodig zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil nog iets nader ingaan op het draagvlak voor rekeningrijden en de betaalstrook. De minister zegt dat er bepaalde organisaties zijn die positieve signalen hebben afgegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In elk geval nog geen negatieve.

De heer **Reitsma** (CDA): Ze hebben dat ook gedaan richting de CDA-fractie, maar ze zeggen er tegelijkertijd bij dat ze uitgezonderd willen worden van het generiek rekeningrijden. Onder meer TLN en VNO-NCW zeggen: als generiek rekeningrijden zonder uitzondering wordt geïntroduceerd, kiezen we voor betaalstroken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, voorzover ik kan overzien, is de grootste angst bij de organisaties en bij sommigen in de Kamer – als die angst bij mijzelf niet wordt weggenomen, moeten wij er überhaupt niet aan beginnen – dat het niet reguleert. Laat er geen misverstand over bestaan: als het niet reguleert, moeten wij het niet invoeren, want wij doen het om te reguleren. De proof of the pudding wordt straks bijvoorbeeld de risicoanalyse die het CPB gaat doen. De Kamer krijgt die overigens voordat het desbetreffende wetsvoorstel hier wordt behandeld. Ik neem overigens aan dat die

behandeling hier niet meer voor het eind van het jaar plaats zal vinden. Het CPB hoopt tegen het eind van het jaar de risicoanalyse gereed te hebben, waarin aangegeven wordt hoe groot de kans is dat je iets met dat systeem oplost. De angst bij organisaties nu is dat het niets oplost. Het gaat overigens niet om het bedrag dat betaald moet worden; het gaat erom of er werkelijk minder files zullen staan, want dat zou de grote winst betekenen voor het bedrijfsleven. De kosten van 1,5 mld. per jaar die veroorzaakt worden door het feit dat ze in de file staan, worden natuurlijk lang niet gedekt door de kosten die ze zouden hebben om deel te nemen aan het rekeningrijden. Het stilstaan is een veel grotere kostenpost voor het bedrijfsleven dan dat kleine bedragje dat voor rekeningrijden moet worden betaald. Voor VNO-NCW en een aantal andere maatschappelijke organisaties is de vraag bepalend of rekeningrijden werkelijk de oplossing biedt. Ik vind dat een rechtmatige en voor mij ook heel belangrijke vraag.

De heer **Reitsma** (CDA): Op die vragen komen wij nog terug. Er is nog een andere vraag. De minister zegt een proef te willen doen. Dat vind ik prima, want dan kun je ervaring opdoen. Daar heb ik ook niets op tegen. Maar waarom zet zij dan in het wettelijke traject ten aanzien van betaalstroken, waarmee wat mij betreft ook best een proef gehouden zou kunnen worden, ook niet bepaalde stappen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan dus niet, want dan heb je het over retributie. Dan moet je in de wet opnemen waar je het aan besteedt. Ik kan geen plek bedenken waar ik nu een proef met de betaalstrook kan doen, omdat onze infrastructuur daarop niet is ingericht. Dat kan gewoon niet. Ook de wethouder van Rotterdam erkent dat dit niet kan en dat het echt langer duurt. Dus moet je dat onderzoek heel goed doen. Ik ben niet bereid om op een achternamiddag even snel een nummertje te maken met iets wat niet zo snel kan. Daar moeten wij echt voor oppassen. Ik waarschuw voor de optimistische gedachte dat betaalstroken snel ingevoerd zullen kunnen worden. Kijk naar onze infrastructuur. Wat is de reden waarom wij niet doen wat de Fransen doen? Omdat wij om de

3 kilometer een afrit hebben. De vrachtauto's of personenauto's die op zo'n strook rijden, moeten toch ook van de weg af kunnen? Hoe bereik je dat dan allemaal? Het is technisch buitengewoon gecompliseerd, maar wel de moeite waard om het goed te bekijken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zie ook dat mevrouw Van 't Riet hetzelfde stuk papier heeft van de wethouder van Rotterdam. Die zegt nadrukkelijk: het is in onze regio mogelijk om in 2000 of 2001 het systeem op een paar trajecten in te voeren. Daarom laat de minister een kans liggen om nu een proef c.q. een wettelijk traject nu voor te bereiden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg u toe dat als aan het eind van het jaar, wanneer het desbetreffende onderzoek gereed is, wij tot dezelfde conclusie komen, ik u onmiddellijk een nota van wijziging stuur waarin een en ander wordt geconcretiseerd. Ik denk echter dat het niet kan. Ik zeg dat nu maar omdat ik er voldoende hardheid over heb om het nu in het wetsvoorstel neer te leggen. Maar als het gezamenlijk kan, dan moeten wij het proberen. Als het een oplossing is, dan is het prachtig, maar ik zeg er wel bij dat het om een combinatie gaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben blij dat de minister zegt dat het vooral effect moet hebben wat betreft de spreiding van de automobiliteit en dat het niet primair een instrument is en dat er ook secundair niet van verwacht mag worden dat het leidt tot...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het leidt wel tot vermindering, maar beperkt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Precies, een beperkte neven-doelstelling en wij zullen dus meer instrumenten moeten hanteren om de automobiliteit terug te dringen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is natuurlijk toch het belangrijkste in verband met de alternatieven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het reducerend effect, maar ook het overwinnen van de eigen angst bij de minister en die bij de betrokken organisaties, hebben in belangrijke mate te maken met de hoogte van

Jorritsma-Lebbink

de heffing. Kunt u daar iets meer over zeggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is een punt waarover wij uitgebreid bij de behandeling van het desbetreffende wetsvoorstel komen te spreken. In dat kader worden de voorstellen tot rekeningrijden gedaan en daarbij komt ook de gevoeligheidsanalyse van het CPB aan de orde. Dit wetsvoorstel is overigens pas het eerste deel van het traject. Daarna zal de invoeringswet nog gestalte moeten krijgen en die materie is nog ingewikkelder.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kunt u in het kader van deze begrotingsbehandeling niet enigszins hierop vooruitlopen? Ik doel vooral op de tijdstippen waarop de heffing zal gelden en op de hoogte daarvan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb deze informatie niet paraat en ik wil geen verkeerde informatie geven. Ik meen dat er voor rekeningrijden gedacht wordt aan de periode tussen 7.00 uur en 9.00 uur. Daarbij gaat het om een bijdrage van f 5 per keer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wellicht kunt u hier in tweede termijn op terugkomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Deze gegevens staan in de voortgangsrapportage.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kijk eens aan, dan kunt u het zelf opzoeken.

De systeemtest is technisch van aard en zal op een aantal locaties worden uitgevoerd. Op drie punten zullen de verschillende soorten apparatuur worden uitgeprobeerd. De test maakt ook onderdeel uit van het evaluatieprogramma, waarin de industrie moet aantonen dat zij in staat is een systeem te leveren dat aan onze eisen voldoet. Er worden terecht hoge eisen aan gesteld. Wij kunnen ons op dit punt geen mislukkingen permitteren. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat straks de helft van de automobilisten geen rekening krijgt of dat er zeer grote foutenmarges zijn. De test is niet bedoeld om het regulerende effect van rekeningrijden te testen. Om dat te weten te komen, moet dit systeem op een redelijke schaal worden ingevoerd.

Voorzitter! In het kader van de beïnvloeding van de modal split is de laatste de jaren de samenwerking van het bedrijfsleven via het vervoersmanagement zeer goed van de grond gekomen. Ik heb al verwezen naar de campagne die wij samen met VNO-NCW en MKB Nederland uitvoeren. Bedrijven zijn zich er gelukkig steeds meer van bewust dat ze zelf een bijdrage kunnen maar ook moeten leveren aan hun bereikbaarheid en aan de leefbaarheid. Dit kan men doen door aandacht te geven aan het vervoer van en naar het bedrijf en door maatregelen te nemen die het solistisch autogebruik beperken. Door de fiscale maatregelen die ingevoerd worden en inmiddels al ingevoerd zijn, en door op bedrijfsniveau overeen te komen arbeidsvoorwaarden, wordt dit gestimuleerd. De inspanning op het gebied van vervoersmanagement is zeer kosteneffectief gebleken. Tegen zeer lage uitvoeringskosten kunnen relatief veel autokilometers worden bespaard. Ik wil de komende tijd ook bezien op welke wijze ik dat beleid een verdere impuls kan geven, want dit is zeer belangrijk.

Om de kwaliteit van het collectief vervoer te verbeteren, moet mijns inziens de markt zoveel mogelijk ongehinderd haar werk kunnen doen naar analogie met de telecomsector, waar met liberalisering al behoorlijke resultaten zijn geboekt. Ik vind het overigens jammer dat over dat onderwerp tijdens deze begrotingsbehandeling met geen woord is gesproken. Er komen echter nog genoeg gelegenheden om uitgebreid hierover van gedachten te wisselen.

Voorzitter! Er moet voor het openbaar vervoer zeker meer ruimte komen voor marktwerking. Voor het regionale openbaar vervoer en voor de taxi heeft de Tweede Kamer al daartoe besloten. Nog voor de verkiezingen wil ik ook wetsvoorstellen indienen om in deze sectoren de marktwerking daadwerkelijk tot stand te brengen. De concurrentie tussen vervoersondernemingen kan leiden tot een beter product tegen een gunstige prijs voor de reiziger. Het openbaar zal op die wijze een reëler alternatief voor de auto worden. Ik ben dan ook zeer verheugd dat de procedure voor de aanbesteding van collectief vervoer in Hoogeveen en Oldambt inmiddels in gang is gezet.

Ten aanzien van het regionale openbaar vervoer volg ik met zeer

veel belangstelling de ontwikkelingen bij de grootste Nederlandse busvervoerder. Ik sta op zichzelf zeer positief tegenover de inzet van VSN om een efficiëncyslag te maken. Dit kan uiteraard geen reden zijn de voorziene marktordening en de daarbijbehorende maximummarkt-aandelen aan te passen. Ik zie op dit moment overigens geen enkele reden om mijn oorspronkelijke voorstellen te versoepelen. De dynamiek die deze voorstellen op dit moment al tot gevolg hebben, vind ik van zeer groot belang. Overigens zou ik een dergelijke dynamiek ook verwelkomen op de markt voor het reizigersvervoer per spoor. Ik bestudeer op dit moment nog of dit op dezelfde wijze als in het regionale openbaar vervoer bereikt moet worden. Ik heb al toegezegd de Kamer rond de jaarwisseling daarover een notitie te sturen. Mijn mening is dat, of er nu concurrentie op of om het spoor komt, op zichzelf een maximering van marktaandelen gewenst is voor het bereiken van optimalisering.

Om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer niet te verslechteren, voer ik overigens een gematigd tarievenbeleid. Het is dan ook niet verwonderlijk dat door de Kamer en door anderen ongerustheid is uitgesproken over de recent door de Nederlandse Spoorwegen aangekondigde tariefverhoging in de spits, waarbij in het bijzonder het afschaffen van de mogelijkheid om met een zogenoemde gezinskaart met meerdere personen in de spits te reizen, een steen des aanstoots is gebleken. Los van de concrete beantwoording van de daarover gestelde vragen, zeg ik hier iets over. Ik onderscheid daarbij twee zaken. Wij willen dat de Nederlandse Spoorwegen in belangrijke mate financieel op eigen benen staan. Aangezien de NS in 2000 geen rijksbijdrage meer krijgen, moet de bedrijfsvoering rendabel worden. Dit geldt niet voor hetgeen via contracten bij de overheid wordt gekocht. Tariefvrijheid binnen de bandbreedte die daarover is afgesproken met NS, en ook vastgelegd in het overgangscontract van 29 juni 1995 – dat met de Tweede Kamer is besproken – is voor de Nederlandse Spoorwegen van cruciaal belang om ook bedrijfseconomisch verantwoord te kunnen functioneren. De NS blijven met de genoemde tariefverhoging binnen die bandbreedte.

Jorritsma-Lebbink

De formule van de hoofdk kaart met daarnaast een of meer bijk kaarten is naar de mening van de NS altijd bedoeld geweest om te voorzien in het forensenverkeer in de spits van de hoofdgebruiker en in het sociaal-recreatieve vervoer van het gehele gezin. Mede onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen – van steeds meer tweeverdieners in één gezin – worden steeds meer bijk kaarten gebruikt als hoofdk kaart. Daardoor is de prijs die de reiziger met een bijk kaart betaalt voor een kilometer zo ver onder de spits tarieven komen te liggen dat aanpassing van de formule volgens de NS redelijk mag worden geacht. Daar ben ik het op zichzelf mee eens. Wij kunnen niet van de NS verwachten marktconform te werken, terwijl tegelijkertijd tegen sterk gereduceerd tarief vervoer wordt aangeboden in de periode waarin de capaciteit meer dan maximaal benut wordt. Waar schaarste is, gaat de prijs omhoog. Op zichzelf doen wij hetzelfde met rekeningrijden.

Van geheel andere orde zijn naar mijn mening de effecten die deze, in ieder geval bedrijfseconomisch, te begrijpen beslissing met zich brengt voor de groep van jaarkaarthouders en ook voor de modal split. Ik ga ervan uit dat het niet de bedoeling van de NS is om mensen uit te trein de auto in te jagen of mensen onnodig voor hoge kosten te plaatsen, maar ik wil wel met NS in overleg treden om te bezien in welke mate dit toch het geval zal blijken en wat men kan doen om dat te voorkomen.

Ik heb zelf het genoegen gehad over een OV-jaarkaart te beschikken toen ik Kamerlid was. Ik vond het toen ook wel raar dat ik de kaart eigenlijk had omdat mijn kinderen er zo fijn op konden reizen. Ik gebruikte de kaart in de stad, maar dat had ik, gezien de prijs ervan, beter met een sterkaart kunnen doen. Wij kregen de kaart en ik kon daardoor mijn kinderen bijna gratis eersteklas door het gehele land laten reizen. Dat was voor mij een overwegende factor om deze kaart ook te accepteren. In mijn geval klopte het ook dat men in de spits ging reizen, want mijn kinderen gingen ermee naar school. Ik heb dat zelf altijd heel raar gevonden. Je kunt dan ook niet zeggen dat het op zichzelf slecht is wat er gebeurt. Over het gevolg van de maatregel wil ik nog goed met de NS praten. Ik wil

bezien hoe de neveneffecten beperkt kunnen worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister constateert dat er een tegenstelling is tussen het bedrijfseconomisch belang van de Nederlandse Spoorwegen en het algemeen belang dat wij hier als overheid dienen. De wenselijkheid om meer mensen uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen, is toch niet primair het belang dat de Nederlandse Spoorwegen in hun overwegingen betrekken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In mijn ogen gaat het om iets wat principiëler is dan het belang van de overheid in de sfeer van de modal split. Een alleenstaande die een OV-jaarkaart koopt, krijgt daar verder niets voor. Maar gaat het om een gezin, dan kan er goedkoper gereisd worden. Daar zit ook iets wat wringt. Zolang dit zich afspeelt in de sociaal-recreatieve sfeer, waar de kilometers goedkoop zijn omdat die toch wel worden gereden, vind ik het een goed idee. Mensen besparen daarmee immers reiskosten en het kost de NS ook niet veel. Maar is het wel zo redelijk om een gezin met een OV-jaarkaart goedkoop in de spits te laten reizen en een alleenstaande of een stel zonder kinderen precies hetzelfde bedrag te laten betalen? Dat kost wel twee keer de capaciteit. Ik vind dit niet helemaal eerlijk.

Ik vraag mij af op welke wijze dit gedaan kan worden zonder dat het effect is dat heel veel mensen overstappen in de auto. Of de NS daar voldoende over nagedacht hebben, weet ik niet. Ik wil nog eens heel goed met hen bespreken hoe dit effect tegengegaan kan worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Deze toezegging vind ik absoluut te mager. Er spelen namelijk twee elementen. Het eerste is de hoge tariefstijging in de spits tot 6% à 7% die volgens de minister binnen het contract valt. Dat kan dan wel wezen, maar ik vind zo'n stijging maatschappelijk niet verantwoord, omdat hiermee een ontwikkeling wordt gecreëerd waarin mensen de stap van de auto naar de trein niet maken. Daarop wil ik een nadrukkelijke reactie van de minister. Als dit een gevolg is van de tariefvrijheid, zouden wij daar nog eens heel goed over moeten denken.

Het tweede element betreft de OV-jaarkaarthouders. Met de huidige maatregel wordt een arrangement van de NS doorbroken. Dat is dus een structuurwijziging en volgens mij valt die niet binnen de afspraken.

Wil de minister op korte termijn over deze twee elementen overleggen met de Nederlandse Spoorwegen? Beide zaken staan namelijk haaks op het beleid van de overheid en volgens mij wil de Kamer de minister massief op heel concrete resultaten aanspreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan natuurlijk wel naar de NS toegaan en overleg voeren binnen de afgesproken bandbreedtes, maar ik vind dat eerlijk gezegd niet erg realistisch. Wij hebben een afspraak gemaakt over bandbreedtes van tarieven en ik vind dat wij de NS daarbinnen de vrijheid moeten geven. En laten wij overigens eerlijk zijn: wij zijn zelf ook aan het proberen om onze eigen tarieven in de spits hoger te maken. Wij gaan toch rekeningrijden invoeren om er juist voor te zorgen dat niet iedereen meer in de spits rijdt?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat gebeurt in 2001. In dezelfde week dat hier de accijnsverhoging op de benzine wordt afgestemd, komen de Nederlandse Spoorwegen met een forse tariefverhoging. En dan zegt de minister ook nog dat wij gaan rekeningrijden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar wij hebben op 1 juli jl. de accijnzen met 15 cent verhoogd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Door de Kamer wordt afgedongen op de afspraken die het kabinet heeft gemaakt, maar dat is een zaak van de Kamer. De minister kan dit probleem niet verwijzen naar de invoering van rekeningrijden in 2001, want dan slaat zij de plank volstrekt mis.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verwijs daar niet naar. Ik zeg alleen dat wij zoeken naar methodes om de spits duurder te maken en dat wij proberen om de "schaarse periodes" meer te belasten dan de rustige. Over de gezinskaart wil ik nog eens goed met de NS praten. Zo wil ik weten wat de verwachtingen zijn, want als dit betekent dat veel mensen niet meer met de trein zullen

Jorritsma-Lebbink

reizen, dan hebben wij een probleem. Ik wil weten hoe de NS dit denken op te vangen. En dan gaat het inderdaad om het verkeers- en vervoersbeleid en de modal split.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb gisteren al gezegd dat hier sprake is van een gordiaanse knoop. Enerzijds wil de minister via rekeningrijden en andere prijsmechanismen juist de automobilist in de spits uit de auto en in het openbaar vervoer krijgen. Anderzijds maken de Nederlandse Spoorwegen een tegendraadse beweging en jagen zij in de spits de kosten fors omhoog, terwijl de betrokken reizigers vaak niet de mogelijkheid hebben om op andere momenten met het openbaar vervoer te reizen. Daarmee worden zij in de auto gejaagd. Staat dit type prijsmaatregelen niet enigszins in gespannen verhouding met de lijn van de minister om juist in de spits zoveel mogelijk mensen uit de auto te krijgen en dus in het openbaar vervoer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt misschien zo. Ik vind overigens dat de mobiliteit in de spits in het algemeen duurder moet worden. Dat hoort de lijn te zijn. Het gaat er niet om dat wij mensen die in de spits reizen, subsidiëren ten koste van mensen die in de daluren reizen. Dat is de situatie die je bereikt als je niet oppast. Dat geldt zowel voor de auto als voor de trein. Het liefst had ik ook gehad dat de NS hadden kunnen aankondigen dat zij de tarieven in de daluren gingen verlagen, zodat het reizen in de spits relatief duurder wordt. Bedrijfseconomisch kunnen zij dat op dit moment niet, dus proberen zij binnen de mogelijkheden die zij hebben en binnen de randvoorwaarden die wij met elkaar hebben aangegeven, enige differentiatie aan te brengen. Dat is lastig. Tot mijn genoegen mag ik constateren dat het spoorvervoer het afgelopen jaar flink is gegroeid. Ik ga er nu met de NS over praten wat voor verwachtingen zij hebben van de invloed die de veranderingen in de gezinskaart op het gebruik in de spits zullen hebben, of liever gezegd op het verdwijnen van die mensen uit de trein naar de auto. Dat zou niet moeten. Dan moeten zij daar iets voor bedenken.

De heer **Reitsma** (CDA): Over dat punt heeft collega Rosenmüller al

heldere conclusies getrokken. Los van dat punt moet de minister toch erkennen dat het op gespannen voet staat met het streven van de minister om zoveel mogelijk mensen in het openbaar vervoer te krijgen, als de NS de tarieven in de spits met 7% of meer verhogen. Ik vraag mij in gemoede af waarom er eerst zoveel massieve druk uit de Kamer moet komen, waarna de minister zegt dat zij bereid is om te overleggen. Dat is nog een magere toezegging. De minister had zelf direct het initiatief moeten nemen en moeten bedenken: hiermee staat of valt een stuk van mijn verkeers- en vervoersbeleid. Zij had zelf direct actie moeten ondernemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik het niet mee eens. Het komende jaar ondersteunen wij de gebruiker van het openbaar vervoer flink aan de fiscale kant. Dat is van groot belang en daar ben ik zeer voor. Ik heb mijn eigen voorbeeld een beetje als referentiekader gebruikt, en dat is misschien niet goed.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is wel heel mager om alleen je eigen voorbeeld als referentiekader te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo ken ik er talloze. Nu u erover gesproken hebt, ben ik graag bereid om over de gezinskaartformule met de NS te praten. Over de andere punten zeg ik dat wij met elkaar hebben afgesproken dat de NS tariefvrijheid hebben binnen de bandbreedte die daarvoor geldt. Die hadden zij ook voordat het contract bestond.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, maar deze toezegging is te mager. De minister weet hoe zwaar de Kamer er in 1995 aan getrokken heeft om haar op dit onderdeel opnieuw te laten onderhandelen. Toen waren wij nog sceptisch of het wel goed zou komen, maar de minister zei dat het goed kwam. Zij beloofde zelfs materiële dingen, maar het gaat dus mis.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, het gaat niet mis. De NS zijn er toch niet op uit om straks geen mensen meer te vervoeren? Alles wijst uit dat de enige manier voor de NS om geld te verdienen is om zeer veel mensen te vervoeren. Zij moeten zoeken naar

een optimum. Daarom hebben wij ook bandbreedtes aangegeven en gezegd dat zij niet meer dan dat mogen. Dat is gebeurd en daar mogen zij mee spelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het nogal wat dat de minister haar eigen situatie als referentie gebruikt bij de beoordeling van de OV-jaarkaart. Ik ken haar inkomensituatie, want de mijne is dezelfde als die van haar in de vorige periode. Er zijn heel veel gezinnen in Nederland, waarbij kinderen naar school gaan en partners reizen, die geconfronteerd worden met een tariefstijging van 90%. De minister noemt dat een wijziging van de productformule, maar die mensen moeten er dadelijk gewoon duizenden gulden bijleggen. Dat kun je niet van de ene op de andere dag voor elkaar krijgen. Ik vind het niet terecht dat die prijs zo eenzijdig bij de burgers is gelegd. Het zal betekenen dat mensen alternatieve routes gaan zoeken.

Ik vind dat de spitsstijging van 7% niet past binnen de gemaakte afspraken. Zij gaat er bovenuit, want wij hadden een maximum van 4%. De Nederlandse Spoorwegen moeten deze zelf terugdraaien, want zij houden zich niet aan de afspraak. De minister zegt dat zij zich wel aan de afspraken houden, maar er kunnen zoveel negatieve effecten optreden wat betreft de vraaguitval dat wij zelf vinden dat er eventueel aanvullende contracten moeten worden afgesloten. Dat sluit ik niet uit. De minister moet derhalve helder maken wat de vraaguitval zal zijn als gevolg van deze tariefstijging.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de heer Van Gijzel meent dat de tariefstijging buiten het mandje valt – en dan hebben wij het niet over de productformule, maar over de tariefstijgingen zoals voorgesteld – dan zal ik daar nog eens in moeten duiken. Voorzover mijn informatie strekt, passen ze binnen de afspraken. Als dat niet zo, dan hebben wij een ander probleem. Ik stel voor dat ik het nog een keer zal toetsen. Wij kunnen dat wellicht zelfs nog eventjes in de lunchpauze bezien, zodat de heer Van Gijzel dat ook op papier heeft. Als de tariefstijging immers niet binnen de afspraken valt, moet ik daarmee naar de NS.

De **voorzitter**: Zullen wij dit punt



Mevrouw Van 't Riet (D66)

dan bewaren voor de tweede termijn?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik wil nog iets zeggen over de gezinsformule. Ik wil van de NS helderheid over de effecten daarvan op het gebruik. Ik zeg daar wel bij dat ik nog lang niet toe ben aan het sluiten van contracten op dit terrein. Je moet immers wel weten wat de precieze effecten zijn. Als er tot nu toe heel veel kinderen met zo'n kaart naar school reisden, dan moet je niet zeggen dat die nu maar op een OV-jaarkaart moeten overstappen. Zij moeten trajectkaarten gaan kopen en dan praat je over heel andere bedragen dan bij een aparte OV-jaarkaart. Een OV-jaarkaart kost immers veel geld. Dat weet ik ook wel. Die verhouding moet je dus wel in het oog houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat er dus nu gebeurt, is dat er een simpele aankondiging komt. De NS zeggen: jullie zoeken het maar uit; jullie kunnen in ieder geval niet meer in de spits reizen en de rekening betalen jullie zelf maar. Ik vind dat dit niet kan en ik wil dat de minister het verband tussen de prijselasticiteit en de vraaguitval aangeeft.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat krijgt u van mij. Daarover ga ik ook met de NS praten. Ik sluit ook niet uit

dat mensen andere wegen zullen zoeken om een één keer gekocht contract voort te kunnen zetten. Daar kan ik mij ook nog iets bij voorstellen.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De reizigers zouden in de trein moeten blijven en er niet uitgejaagd moeten worden. Dat is ook de visie die de minister bij de verzelfstandiging heeft neergezet. Zij heeft immers gezegd dat de Nederlandse Spoorwegen daarop zullen inzetten. Wij krijgen nu echter een ander beeld. Ik maak mij zorgen over de opmerking van de minister dat de mobiliteit in de spits sowieso moet afnemen. Dat geldt dus ook voor het openbaar vervoer. Wij willen juist een modal split: ervoor zorgen dat er minder met de auto en meer via het openbaar vervoer wordt gereisd.

Minister Jorritsma-Lebbink: En alles wat erbuiten kan, ook graag erbuiten!

Mevrouw Van 't Riet (D66): Als het gebruik van het openbaar vervoer in de spits ook zal worden ontmoedigd, dan vrees ik toch dat het effect daarvan is dat er toch voor de auto gekozen zal worden.

In artikel 12 van het overgangscontract staat dat de gemiddelde tariefverhoging niet hoger mag zijn dan 2% per jaar boven de samenge-

stelde index. Die index, die berekend is volgens de meerjarige economische verkenningen, is 3,3%. Ik kom derhalve op 5,3%. De jaarkaart wordt verhoogd met 6,4%, de jeugdkaart wordt verhoogd met 7,4% en de meermanskaart wordt verhoogd met 6,9%. Dat zit er dus ver boven! In die zin is de huidige handelwijze van de NS dus volgens mij niet binnen het contract te realiseren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het kan zijn dat mijn informatie niet compleet is. Nogmaals, ik wil dus nog even kijken of de handelwijze van de NS wel binnen dat mandje past. Als dat niet het geval zou zijn, dan moeten ze gewoon terug. Daar is immers een afspraak over gemaakt. Ik zal daar graag met de NS over spreken, maar ik wil eerst wel even voor mijzelf helder hebben of dat het geval is. Wij zullen daar dus in tweede termijn op terugkomen.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik heb nog een aanvullende vraag. Zelfs al zouden de tariefstijgingen binnen het contract passen, dan nog vinden wij dat deze handelwijze van de NS niet kan en dat wij methoden moeten vinden om die hele verhoging in de spits ongedaan te maken. Wij sturen de minister dus graag op pad.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik vind dat de minister te lief is voor de NS. Ik denk dat dit komt omdat de minister te veel uitgaat van een individualistische benadering van het fenomeen jaarkaart. Wij hebben aandacht gevraagd voor de positie van gezinnen. Ook al zal men overgaan op trajectkaarten en dergelijke oplossingen, dan nog blijkt dat er vele duizenden guldens per gezin zullen moeten worden bijbetaald. Dat is naar mijn mening gewoon onaanvaardbaar. De minister heeft gezegd dat zij met de NS wil praten over de effecten van de tariefstijgingen. Zij zou in die gesprekken ook moeten inbrengen dat er over twee jaar een nieuw contract moet worden afgesloten en dat zij, als dit niet verandert, overweegt om daar consequenties aan te verbinden. Ik denk dat het op die manier zou moeten worden gebracht. Het is een onaanvaardbare stap geweest.

De **voorzitter:** Ik wil de collega's

Jorritsma-Lebbink

vragen hun interrupties niet te laten uitdijen tot termijnen of iets wat daarop lijkt. Een beknopte formulering is doorgaans beter dan al te veel toelichting. Er is immers duidelijk gebleken dat de minister weet waar het over gaat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb in ieder geval impliciet een vraag gesteld en mijn tweede vraag, die tevens mijn laatste is...

De **voorzitter**: Ik heb liever dat u vragen expliciet stelt; dat werkt beter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zou er even op willen wijzen dat wij over twee jaar geen nieuw contract met de NS sluiten, maar dat wij bezig zijn met een wetgevingsproces op het gebied van de spoorwegen. Aan het eind van dit jaar of in januari krijgt de Kamer de ideeën over mogelijke marktwerking onder ogen. Wij gaan dus geen nieuwe contracten sluiten, wij bevinden ons in een overgangssituatie die zal uitmonden in een situatie zonder subsidie en een nieuwe wettelijke verhouding tussen de rijksoverheid en de NS. Sommigen denken dat ik nieuwe contracten met de NS moet gaan sluiten, maar dat ben ik niet van plan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar dan blijft toch mijn vraag overeind, of uw benadering niet veel te individualistisch getint is. En mijn tweede vraag is, of deze eenzijdige stap van de NS tegenover de andere OV-bedrijven er niet toe kan leiden dat de hele systematiek van de OV-kaart van tafel gaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop van niet en ik ga er vooralsnog ook niet van uit. Als het wel mocht gebeuren, ontstaat er een situatie waarover wij echt goed met elkaar moeten spreken; dat ben ik volstrekt met u eens. En ik vind niet dat mijn benadering te individualistisch zou zijn, ik wil wel opmerken dat elke passagier kosten met zich meebrengt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar ook gezinsleden moeten samen in de spits kunnen reizen, ook met een kaartsoort die men speciaal daarvoor heeft aangeschaft.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister onderschat

inderdaad de problemen van met name grote gezinnen. Ik onderstreep dit; ik heb gevallen gehoord waarin het een gezin zeker f 6000 à f 7000 kan gaan kosten. Bovendien vind ik dat de minister zich te afwachtend opstelt als het gaat om de gevolgen van een en ander voor de OV-jaarkaart. Zij zegt "dan hebben wij een probleem", maar ik vind dat zij nu haar verantwoordelijkheid moet nemen door dit soort gevolgen te voorkomen. En ik vraag me ook af of dit er nu niet een illustratie van is – de minister begon met een lovend verhaal over marktwerking – dat wij ervoor moeten oppassen de filosofie, de ideologie van de marktwerking te blijven omhelzen. Waar blijft de sociale functie van het openbaar vervoer als het op deze manier gaat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij als overheid de zaken anders geregeld willen hebben, dan zullen wij daarvoor contracten moeten sluiten. Dat is op zichzelf het bespreken waard, maar ik ben nog niet zover, zeker niet op dit terrein. Maar als je op grond van inkomenspolitieke of sociale overwegingen dingen anders wilt, dan zul je er contracten voor moeten sluiten en dan zul je er ook voor moeten betalen. Daarom vind ik ook dat je die twee dingen heel nadrukkelijk uit elkaar moet halen. Als het uit een oogpunt van marketing goed is om allerlei dingen te doen, dan is dat prima. En als dat sociaal ook nog voordelen biedt, is het nog mooier. Maar wij moeten de zaken wel even goed uit elkaar halen. Misschien zullen wij op de langere duur wel tot de conclusie komen dat het voor bepaalde samenlevingsvormen een onoverkomelijk probleem wordt, maar dan hebben wij een sociaal probleem en dan moeten wij erover praten wat wij er als overheid aan zouden kunnen doen. Nogmaals, ik zal de vraag, of er zo geen einde komt aan de OV-jaarkaart, graag betrekken bij de discussie met de NS, maar ook bij die met de andere OV-bedrijven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik keer nog één keer terug naar het principiële punt. Dit stelt dan toch ook grenzen aan de marktwerking? Ik heb nog steeds moeite met de ruime manier waarop de minister marktwerking in het openbaar vervoer interpreteert. Dat heeft dit soort gevolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat hoeft niet. Ik neem aan dat de overheden – provincies of gemeenten – die contracten sluiten met het streekvervoer, eisen aan de tariefstructuur zullen stellen, want er wordt gesubsidieerd. Dat zullen die overheden doen, want ze subsidiëren natuurlijk niet voor nop. Bij de NS is de situatie anders; die subsidiëren wij in principe niet. Beter gezegd, wij geven geen geld meer, behalve voor de echt onrendabele lijnen. En als wij echt iets willen in de sfeer van de tarieven, dan kunnen wij verwachten dat er een prijs tegenover zal staan. Die grens aan marktwerking heb ik altijd erkend. Ik vind ook dat je eisen behoort te kunnen stellen als je met marktwerking aan de slag gaat.

Dan de decentralisatie. Parallel met het vormgeven aan een nieuwe verhouding tussen de markt en de overheid is er sprake van het herstructureren van de taken van de rijksoverheid en de decentrale overheden. Over de coördinatie van het regionale verkeersveiligheidsbeleid zijn al per 1 januari 1994 afspraken gemaakt met de decentrale overheden. Opdat die overheden integrale verantwoordelijkheid kunnen dragen voor het mobiliteitsbeleid in de breedste zin van het woord, zijn wij met een proces van decentralisatie bezig. Ik hoop dat die per 1 januari a.s. alsnog een feit zal zijn. Ik hecht hier ook sterk aan, omdat decentrale overheden dan ook integrale verantwoordelijkheid kunnen dragen voor de ruimtelijke ordening in hun gebied, het openbaar vervoer, hun flankerend beleid, het parkeren, de indeling van de wegen in categorieën en het geven van prijsprikkels, voorzover dat lokaal en regionaal mogelijk is. Dan is dat in één hand en dat lijkt mij een goede weg. De rol van de rijksoverheid zou zich moeten beperken tot het, waar nodig, ordenen en reguleren van de markt, het flankerend beleid en het via – medefinanciering – zorgdragen voor infrastructuur en eventuele exploitatie van het openbaar vervoer. Met de medeoverheden werk ik aan een meerjarig convenant waarin we, voortbouwend op Verdi, toetsbare afspraken maken. Het systeem van de regiobekostiging zal daar volgend jaar een aanzienlijke bijdrage aan leveren. Bovendien is de bekostiging zo ingericht dat ze een stimulans is voor een betere aansluiting van het aanbod van openbaar vervoer op de

Jorritsma-Lebbink

vraag van de reiziger aan wiens wensen beter tegemoet wordt gekomen.

Ik maak een paar opmerkingen over de verkeersveiligheid. In juli van dit jaar is een belangrijke stap gezet met het ondertekenen van de intentieverklaring voor het startprogramma Duurzaam veilig. Het is de bedoeling dat het Rijk, de IPO, de Unie van waterschappen en de VNG nog dit jaar het definitieve convenant tekenen. De overeenkomst bevat de uitvoering van een aantal acties die bij elkaar tot een flinke reductie van het aantal verkeersslachtoffers leiden. Intussen blijft de verkeershandhaving op het gebied van de verkeersveiligheid een punt van zorg. Toch is gelukkig ook op dit terrein sprake van bemoedigende ontwikkelingen. Ik noem de gebiedsgerichte aanpak van verkeershandhaving door het OM, waarvoor Justitie 20 mln. extra heeft uitgetrokken. Verder ben ik er tevreden over dat ook in het interdepartementaal onderzoek verkeerstoezicht de noodzaak tot verdere intensivering van de verkeershandhaving wordt onderkend. Het kabinet zal op korte termijn een standpunt innemen. Kern van de zaak voor mij is een adequate handhaving van de Wegenverkeerswet. Bovenal is, en daar gaat het uiteindelijk om, het aantal verkeersdoden gelukkig in 1996 met 11% ten opzichte van het jaar daarvoor gedaald. Deze ontwikkeling lijkt zich ook in de eerste helft van 1997 voort te zetten. Voorlopige cijfers over de eerste zes maanden van dit jaar laten een daling zien van 4% ten opzichte van dezelfde periode in 1996.

De spanningen die ik verricht om het land bereikbaar te houden, zetten mijns inziens wel degelijk zoden aan de dijk. Dat wil ik op deze plek nogmaals duidelijk onderstrepen. Voor het eerst in jaren is er sprake van een duidelijk afvallende groei van het autoverkeer. In 1996 was er sprake van een grote economische groei en een forse groei van de werkgelegenheid. Het personenautoverkeer groeide echter niet. Voor het eerst sinds jaren steeg in de Randstad het gebruik van het openbaar vervoer. Terwijl in het algemeen het gebruik van het Nederlandse snelwegennet nog steeds sterk toeneemt, blijkt de gerichte aanpak van de files op de ruit rondom Rotterdam te leiden tot een vermindering van de files in plaats van de verwachte sterke groei.

Overigens voel ik mij voor die hoopgevende resultaten niet alleen verantwoordelijk. Zoals ik al zei, zijn ook de andere overheden, de maatschappelijke organisaties, de politie en de weggebruikers zelf daar debet aan. Mijns inziens is de afgelopen jaren wel degelijk een flink aantal stappen in de goede richting gezet. De aanpak blijkt te werken. We moeten dus op volle kracht daarmee voortgaan. Daarom heeft het kabinet verleden jaar extra middelen uitgetrokken om de start van de uitvoering van de verschillende nota's mogelijk te maken. Verder zijn in het afgelopen jaar beslissingen genomen rondom de wijze van uitvoering van de HSL-Zuid en de Betuweroute. De PKB Schiphol is vastgesteld met eveneens een omvangrijk investeringspakket.

Dan kom ik bij de financiering van de infrastructuur en de onderuitputting. Niemand spreekt er meer over – en dat vind ik interessant – maar voor het eerst sinds jaren word ik geconfronteerd met het feit dat ik meer geld kan wegzetten voor de aanleg van infrastructuur dan begroot was. Er is eindelijk een einde gekomen aan de onderuitputting. Gelukkig, dat doet u en mij deugd. Niet voor niets heb ik aan het begin van mijn ministerschap gesteld dat dit probleem zou worden aangepakt.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik had het in mijn betoog staan, maar ik heb dit punt later geschrapt. Mijn complimenten dat het gelukt is om de onderuitputting te beëindigen. Komt dit overigens door die 10% overplanning die u hebt ingeboekt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Door nog meer dingen. We plannen met een veel grotere precisie. Dat blijkt ook uit het MIT. Het MIT zoals wij het nu maken, heeft een veel grotere realiteitswaarde dan in het verleden, omdat wij er alleen maar projecten in opnemen die ook uitvoeringsgereed zijn. In het verleden wilde het nog wel eens gebeuren dat wij meenden, dachten of hoopten dat het zover zou komen, maar dat het niet zo bleek te zijn. Het heeft er natuurlijk wel mee te maken dat wij hard gewerkt hebben aan de planologische voorbereiding van een groot aantal projecten.

Nu blijkt, dat wij misschien de afgelopen jaren wel een beetje te hard gewerkt hebben. Het lijkt bijna ironisch, maar nu komen wij voor

alle mooie plannen dik geld tekort. Zo moesten voor de begroting 1998 inderdaad een aantal belangrijke kostenverhogingen worden ingepast.

Voor de Betuweroute was 443 mln. extra nodig, onder meer om de Sofiatunnel en de Botlektunnel geschikt te maken voor dubbel gestapeld containervervoer. Ik vind die beslissing, die door de Kamer is geaccordeerd, overigens nog steeds een goede beslissing, ook al weten wij dat het op de korte termijn niet zal kunnen. Dit zijn typisch investeringen die je voor zo'n lange termijn doet, dat je heel raar bezig zou zijn als je ook maar het risico liep dat het nooit meer zou kunnen. Vervolgens is er de HSL-Zuid. Hoewel wij het vorig jaar al wisten dat er meerkosten waren, is nu 757 mln. in de begroting ingepast. Daarnaast is er het amendement-Van Heemst, waarin 200 mln. extra is uitgetrokken voor het startprogramma Duurzaam veilig. Dat is een amendement; daar kan ik niet omheen. Dan zijn nog de meerkosten van de Westerschelde en een stukje van de Vierde nota waterhuishouding gefinancierd uit reguliere programma's.

Daarnaast is de beheersing van de infrastructuurprogramma's aanmerkelijk verbeterd. Door een betere beheersing komen de uitvoeringsprogramma's nu echt op stoom. Ook in de voorbereiding van de programma's is de beheersing verbeterd. Het gevolg is dat er nu voldoende projecten bouwrijp zijn. De schop kan in de grond, maar het geld ontbreekt vooralsnog. Heel concreet betekent het dat het Tweede tactische pakket, waarvoor ik wel 150 mln. extra heb gekregen voor de komende drie jaar, onderdelen uit het project mainport en milieu Schiphol, de investeringen uit Vinex en de realisatie van SWAB niet volledig kunnen worden uitgevoerd als er geen extra geld beschikbaar komt.

De heer Van Waning (D66): In dit rijtje komt de urgentie van de natte waterstaat niet naar voren. De vervuilde waterbodembodem is een gigantisch probleem. De diffuse bronnen moeten worden aangepakt. Wij hebben er op 2 oktober indringend over gesproken met de minister. Zij heeft dat onderkend. Zij heeft gezegd dat zij dit zou inbrengen in de besprekingen voor de nieuwe formatie. Daarom heb ik het

Jorritsma-Lebbink

niet meer opgebracht. Ik vind het wel gek dat zij het nu niet meer noemt.

Minister Jorritsma-Lebbink: U kent de missiebrief. Er zijn nog veel meer noden. Met alle respect, ik heb wat de waterhuishouding betreft, zoals ook in de vierde nota staat, aangegeven dat ik de hoogste prioriteit nu heb gelegd bij de veiligheid. Natuurlijk moet er de komende jaren meer geld bijkomen voor de bodemsanering. Ik word hier een klein beetje gered door de bel, overigens in een vervelende zin, namelijk doordat er op het ogenblik geen sprake van kan zijn om het beleid te intensiveren, want ik zou niet weten waar ik de specie moet laten. Dat is nu even gemakkelijk, maar op termijn moet het probleem natuurlijk wel geklaard worden. Het hoeft niet als hoogst urgent op de agenda, om de dooideenvoudige reden dat het fysiek onmogelijk is om het nu heel snel aan te pakken. Ik ben het echter met u eens, dat het een van de dingen is die de komende jaren ongetwijfeld weer op de agenda komen. Mijn eerste prioriteiten gelden echter het volgend jaar en het jaar daarna. Dat zijn de projecten die ik net heb genoemd.

De heer Van Waning (D66): Fietst de natte natuur in zoverre mee, dat bijvoorbeeld de beleidslijn Ruimte voor de rivier mede wordt uitgevoerd voor natuurontwikkeling?

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij proberen Ruimte voor de rivier en de verdere verbetering van de veiligheidssituatie in het rivierengebied te combineren. Er kunnen straks ook verdere maatregelen nodig blijken in verband met de hoogwaterstanden. De veiligheid is wel bepalend. Er zijn in het uiterwaardengebied wel eens projecten die mooi zijn voor de natuur, maar helaas de veiligheid in negatieve zin beïnvloeden. Dat kan dus niet.

De heer Van Waning (D66): Bij de besprekingen over de temporisering van de projecten voor de Maas hebt u gezegd dat de projecten integraal worden aangepakt. Ik begrijp dan niet dat een project als Natuur aan het werk, 5 mln. per jaar, die nu wordt overgeheveld naar Ruimte voor de rivier, toch vervalt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, in dit geval worden met Natuur aan het werk via Ruimte voor de rivier de natuur en de rivier verbeterd. Dat is een mooie combinatie. Dat was ook de bedoeling van Natuur aan het werk. Dat principe wordt daar ingevuld. Daar is ook geld voor.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! De minister heeft in haar betoog tot heden een aantal keren al gezegd: "geldgebrek" en "volgende kabinetsperiode". Dat blijft een beetje een repeterend motto. Maar de minister heeft zelf via de missiebrief aangegeven dat er, pakweg, voor de komende tien jaar een 40 mld. aan extra middelen moet komen, wil je het ambitieniveau waarmaken. De minister heeft in de conceptverkiezingsprogramma's van de drie grote partijen kunnen lezen dat er structureel ongeveer 1 mld. op jaarbasis – de een wat meer, de ander wat minder – aan keuzes bij gelegd wordt, wat de politieke partijen betreft. Dat betekent dat er sowieso een gat zit van 2 mld. op jaarbasis om het ambitieniveau waar te maken. Ik zou graag van deze minister eens willen horen hoe de minister dat dilemma oplost en welke visie zij daarop heeft, in plaats van elke keer te zeggen: volgende kabinetsformatie. Misschien zitten wij er niet eens bij en wij willen toch graag horen wat zij ervan vindt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben overigens het meest teleurgesteld door het CDA-verkiezingsprogramma, want daarin wordt uitgegaan van een groei van nul. Er wordt daarin 0,75 mld. beschikbaar gesteld, maar daarna wordt er gekort op grond van de verwachting dat er 0,75 mld. uit private financiering te halen zal zijn, hetgeen uiteindelijk leidt tot helemaal geen stijging van de infrastructuuruitgaven.

Overigens ben ik het wel met een deel van het betoog van de heer Reitsma van gisteren eens, in die zin dat wij alles op alles zullen moeten zetten om waar mogelijk meer aan private financiering te gaan doen. Bij mij is het dan geen private financiering, maar private exploitatie: van daaruit kunnen ook aandelen in de sfeer van de financiering gezocht worden. Ik ben er overigens niet heel optimistisch over dat dit op grote schaal kan. Bij de Betuweroute en ook bij de HSL hebben wij ingezet

om zo'n 1,5 mld. van het totaal van de kosten van het project via private financiering, uiteindelijk via private exploitatie, te realiseren. Dat acht ik nog steeds een heel realistisch verhaal en het is bepaald niet zo dat er niemand op zit te wachten. Alleen hebben wij daar gezegd dat het een beetje raar is om met private exploitanten te gaan praten als je nog geen zekerheid hebt over de begindatum van de exploitatie. Wij zitten bij de HSL volop in de voorbereiding en bij de Betuweroute ook; de Kamer krijgt er binnen afzienbare tijd voorstellen over hoe het zou moeten en hoe het zou kunnen. Nu, dat is het private deel.

Dan over het publieke deel. De missiebrief gaat uit van een economische groei van 3% per jaar. Daar zit natuurlijk ook een relatie met de noden wat de investeringen betreft. Voorzover ik heb kunnen zien, gaan al onze verkiezingsprogramma's uit van een wat bescheidener groei. Nu, dan is er alweer hoop aan de horizon dat er straks ook meer ruimte is. Het tweede is dat de missiebrief over de periode tot 2010 gaat. Geen van de verkiezingsprogramma's gaat daarvan uit. Die gaan sec over de periode tot 2002.

Laat ik nu eens hopen dat gebeurt wat het beste zou zijn en dan niet dat je het eerste jaar plotseling 4 mld. extra zou hebben, want u weet ook dat het dan weinig realistisch is dat je dit meteen uitgeeft. Maar laat ik hopen dat de opstijgende lijn, zoals dit toch gelukkig in de meeste verkiezingsprogramma's wel zichtbaar is, doorgezet wordt: dan zouden we nog een heel eind kunnen komen. Ik realiseer me evenwel dat als er geen 3% economische groei is maar 2%, en als de keuzes blijven zoals nu in de verkiezingsprogramma's neergelegd, waar ik ook nog lees dat de investeringscijfers bijna geen van alle alleen bestemd zijn voor harde infrastructuur of infrastructuur die onder mijn verantwoordelijkheid valt, ja, dan zullen er ook in volgende kabinetten nadere keuzes moeten worden gemaakt en zul je zien dat je op een aantal terreinen je doelstellingen niet haalt op het moment waarvan je het nu in de planning verwacht. Je zult ze dan op een later moment halen en een aantal zul je misschien niet halen. Zo eenvoudig is het wel. Het is wat dat betreft wikken en wegen. Ik zeg maar –

Jorritsma-Lebbink

volgens mij heeft u dat zelf ook allemaal gedaan – dat er blijkbaar – en dat is ook zo – op meer terreinen noden zijn dan alleen op het terrein van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Hier wringt iets. Deze minister roept elke keer: in 2005 filevrije achterlandverbindingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik nooit zo gezegd. Ik heb gezegd: mits er voldoende financiering is.

De heer **Reitsma** (CDA): Jawel, maar u belooft het wel...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik heb het nog nooit beloofd.

De heer **Reitsma** (CDA): ...en u wilt op basis daarvan rekeningrijden introduceren. Ik heb in dit verband gisteren gesproken over de zure maatregelen. Maar als het erop aankomt een visie neer te leggen, aangevende dat er voldoende middelen uitgetrokken worden om het doel ook te realiseren, dan zegt u elke keer: "volgende kabinetsperiode", "ik ben van een behoedzaam scenario afhankelijk", en dergelijke. U wordt in die zin een beetje moedeloos van het eigen beleid, maar dan moet u ook niet beloven dat u de achterlandverbindingen filevrij gaat maken, want u maakt dat niet waar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog nooit beloofd dat ik de achterlandverbindingen filevrij kan maken. Ik heb beloofd dat dit kan, mits er voldoende financiering is. Vervolgens zijn wij nu bezig met de eerste investeringen die nodig zijn om ook rond de grote steden de files op te lossen en dat zijn allemaal investeringen in de sfeer van het openbaar vervoer. Dat zijn heel belangrijke investeringen en straks kom ik daarop terug in verband met de Vinex-projecten. Dat betekent dus dat wij alles doen om wat nu kan ook nu te doen. Ik zeg er onmiddellijk bij dat niet alles kan, maar voor mij is dat geen reden om te zeggen dat wij dan helemaal niets meer doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar wat de CDA-fractie zo teleurstelt, is dat u wel belooft dat de files worden opgelost, terwijl u niet daadkrachtig

in het kabinet tegen de andere bewindslieden zegt: dit heb ik nodig, want anders kan ik mijn eigen ambities niet waarmaken. Dat laat u liggen en...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat laat ik helemaal niet liggen. Natuurlijk heb ik in het kabinet gezegd dat ik het nodig heb. Maar heb ik van u enige steun in die richting gekregen, bijvoorbeeld bij de algemene beschouwingen? Natuurlijk niet...

De heer **Reitsma** (CDA): Met deze jijbak komen wij er niet...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, u moet...

De heer **Reitsma** (CDA): Ik spreek u nu aan...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat mag u.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb gisteren signalen gegeven welke visie de CDA-fractie heeft en waar wat ons betreft de financiële middelen gezocht moeten worden...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, 100% uit...

De heer **Reitsma** (CDA): Maar u wijst dat bijna af. Waar het om gaat in dit debat is dat u helder aangeeft – u belooft immers de automobilisten dat er geen files zullen zijn – waar de middelen gezocht worden. Daar laat u een steek vallen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het allemaal buitengewoon interessant.

De **voorzitter**: Ik kom even tussenbeide omdat er te vaak door twee mensen tegelijk wordt gesproken. Dat lijkt mij voor de helderheid van de discussie niet de beste vorm. Dus als het even kan, graag ieder op zijn c.q. haar beurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn excuses, voorzitter! Ik zal pogen...

De **voorzitter**: Het feit dat u tezamen met een ander spreekt, hoeft niet altijd uw schuld te zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik althans, voor het aandeel dat ik erin had, mijn excuses aanbieden. Maar

ik wil wel gezegd hebben dat ik de kritiek van de heer Reitsma verre van mij werp. Ik heb iedere keer, ook bij de behandeling van de SWAB-nota en van de begroting voor Verkeer en Waterstaat, aangegeven dat het ambitieniveau uiteindelijk aangepast zal moeten worden aan de financiële realiteit. Het is niet anders. Ik zou natuurlijk het allerliefste willen dat alle extra middelen die in de komende jaren beschikbaar komen, aan mijn begroting worden toegevoegd. Dat zou ik willen, uitsluitend als minister van Verkeer en Waterstaat. Maar ik ben ook lid van een kabinet en uiteindelijk ook nog van een politieke partij en in die brede zin ben ik ook nog van mening dat niet alleen Verkeer en Waterstaat de prioriteit kan hebben. Er zijn ook andere noden. Ik ben eerlijk genoeg om te zeggen dat als er keuzes moeten worden gemaakt, dat ook bij mij moet gebeuren. Dat zullen keuzes zijn in de sfeer van je ambitieniveau als het niet allemaal haalbaar blijkt. En voorzover je het kunt binnenhalen via private financiering, dan is dat prima. Maar het gaat iets te ver om te denken dat je al je problemen kunt oplossen via private financiering, want dat is gewoon niet waar. Het gaat mij iets te ver als de heer Reitsma dat suggereert.

Wat dat betreft kom ik straks nog over zijn amendement te spreken, want daarin wordt het ook wel heel makkelijk gesteld. Daar lossen alle problemen zichzelf op met 350 mln. eenmalig toevoegen. Dat vind ik wel interessant! Als ik die toverformule nog eens van u kan krijgen, dan heb ik al mijn problemen opgelost.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil de minister wel laten uitspreken, maar nu bagatelliseert zijn wel iets. Mijn amendement is structureel bedoeld, net zo goed als zij in het FES structureel 500 mln. stopt. Zij moet de zaak nu niet op de kop zetten maar de discussie wel eerlijk houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar wat u er allemaal van betaalt is fantastisch. Alle spoorwegprojecten kunnen op tijd gerealiseerd worden. De hele Zuiderzeelijn kan ervan betaald worden. Randstadrail kan ervan betaald worden. De Hanzelijn kan er op tijd van worden aangelegd. Als ik dat nog eens op mij laat inwerken, moet ik er bijna voor zijn. Maar ik vind het toch wel heel

Jorritsma-Lebbink

verbazingwekkend dat het allemaal kan. Ik kan dat niet zo goed zien met de toevoeging van dat kleine bedrag aan mijn begroting.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank voor uw erkenning dat u er zojuist even naast zat en dat dit bedrag niet incidenteel is maar structureel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik had dat inderdaad niet gezien.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar de kritiek die u nu levert, is anders dan de vorige. Ik wil het u wel even voorrekenen en misschien moeten daar ook nog keuzes worden gemaakt. Maar u zou blij moeten zijn om daar waar het kabinet door onenigheid niet de keuze heeft durven en kunnen maken, de CDA-fractie die keuze wel voor u wil maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, nee.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie geeft het u in het Infrastructuurfonds. Maar die dank zult u niet zo snel aanvaarden van een oppositiepartij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik er heel helder over zijn: ik was het namelijk met die keuze eens om het op dat moment niet toe te voegen aan de begroting van Verkeer en Waterstaat, omdat wij toevallig bezig waren met een integrale afweging van projecten. Ik ben er helemaal niet bang voor dat uiteindelijk zeer veel via het FES zal toevloeien naar de begroting van Verkeer en Waterstaat, omdat ik er ook van overtuigd ben dat een aantal projecten op mijn terrein zeer hoog zullen scoren bij het financieren uit de FES-begroting. Laat ik daarover geen misverstand bestaan, maar ik kom er dadelijk op terug als ik spreek over Vinex en het onderliggende wegennet Schiphol.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Voor de interruptie van de heer Reitsma heeft de minister een algemeen beeld gegeven van de onderuitputting en de gang van zaken met de grote projecten en de extra gelden die daarvoor nodig zijn. Ik hecht eraan dat de minister nog eens heel expliciet neerlegt waarom wij die OV-projecten niet kunnen uitvoeren. Zij loopt daar met een

boogje omheen. Ik heb gisteren al gezegd dat dit niet komt door de grote projecten. Dat beeld is naar buiten gebracht en daarmee wordt eigenlijk een beetje de schuld aan de Kamer gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar nog aan toe. Overigens hebben wij natuurlijk veel meer in planning dan waar financiële middelen voor beschikbaar zijn. Ik zeg er echter onmiddellijk bij, dat nu eindelijk heel duidelijk wordt hoe knellend dat jasje is, doordat de Kamer het MIT dit jaar in zijn huidige vorm heeft gekregen. Overigens is de politieke besluitvorming niet alleen de oorzaak van de kostenstijging. Ik heb een paar oorzaken genoemd en een daarvan is de stijging van de projectkosten van de noord-zuidlijn. In het oorspronkelijke convenant zat een bedrag van 950 mln., terwijl deze projectkosten nu 1,8 mld. bedragen. Voor nogal wat Vinex-projecten geldt dat ze behoorlijke kostenstijgingen hebben vertoond en een overzicht daarvan heb ik in de schriftelijke beantwoording gegeven. Het boeiende was natuurlijk dat we hebben afgesproken dat probleem werkendeweg op te lossen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar dat is wel een probleem. Bij de Vinex-projecten heb ik al opgemerkt dat de noord-zuidlijn 1,5 mld. kostte, en niet 900 mln. zoals was afgesproken. Ik heb gevraagd hoe men daarmee om zou gaan en...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Werkendeweg zou dat worden opgelost!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja precies, maar nu wordt het niet werkendeweg opgelost, nu wordt het werkendeweg weggeschoven!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar dadelijk op terug. Wel wil ik nu nog opmerken dat ik dat toen ook zelf, maar vanuit een andere positie heb geobserveerd heb, en ik meen dat toen ook is gezegd dat er enige risico's gelopen zouden worden. Daar word ik nu dus heel vervelend mee geconfronteerd, maar daarom zie ik nog wel licht aan het einde van de tunnel.

Een andere reden waarom ik hier problemen mee heb, is dat niet alleen de hoge kosten op zichzelf al een aanslag op de projecten

betekenen, maar dat het bovendien ook deze keer noodzakelijk is gebleken om gelden uit het Infrastructuurfonds te besteden voor problemen op hoofdstuk XII. Ik heb de ruimte uit het Infrastructuurfonds moeten halen om bijvoorbeeld contracten voor onrendabele NS-lijnen op te vangen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat kan geen invloed gehad hebben op die stedelijke OV-infrastructuur!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat sorteert effect bij de TTP. Wat betreft de stedelijke infrastructuur is de oorzaak gelegen in het feit dat de projecten zelf veel duurder zijn geworden en in de planning nooit zo nauwkeurig voor de eerste vijf jaren opgenomen was datgene wat je ook financieel kon behappen. Tot nu toe was de planstudiefase een bulkverhaal en werd daarna iets in de realisatiefase opgenomen voor de periode na de vijf jaren; nu nemen we in de planning ook op wat je kunt doen met de middelen die op dit moment beschikbaar zijn. Daarom kunt u het ook zo helder zien.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik stel nu dus vast dat het niet door die grote projecten komt en ook niet door de extra gelden voor de onrendabele lijnen, maar dat het hoofdzakelijk voortkomt uit de te voorziene ophoging van die projecten enerzijds en de overgang in het MIT anderzijds. Ik heb de cijfers daarvan op een rijtje gezet, maar er is geen sprake van een verminderd budget voor investeringsbijdragen stad en streek. Waar hebben we ons de afgelopen jaren dan mee beziggehouden in verband met dat MIT? Dat gaf dus geen goed beeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb vorig jaar ook al in mijn begroting aangegeven dat er miljarden extra nodig zouden zijn om alle planstudieprogramma's die in het MIT staan, werkelijk tot uitvoering te brengen. Dat zou overigens voor het flinkste deel na 2000 gebeuren en dat is nog steeds zo.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het MIT kent twee fases: de eerste vijf jaar heel concreet en de tweede vijf jaar indicatief. Het gaat mij met name om de uitvoering van die heel concrete projecten. Die hadden wij qua tijd, qua bedrag en qua uitvoering keurig

Jorritsma-Lebbink

netjes op een rijtje gezet, maar dat blijkt nu niet uit te komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is waar.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Op pagina 78 van het MIT geeft u zelf al aan dat niet alleen het duurder worden van de projecten een verdringing heeft gerealiseerd. Dat is ook gebeurd door Beneluxmetro, de structurering van de doorwerking van het amendement-Hofstra en de afgenomen investeringsimpuls. De heer Van Gijzel heeft gezegd dat het budget niet veranderd is en dat de toename wel deze oorzaken heeft. Vervolgens vroeg hij of wij dat niet hadden kunnen voorzien. En daar gaat het om.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor een deel misschien wel, maar voor een deel ook niet. Er zijn namelijk ook nieuwe dingen gebeurd. Dat geldt met name voor de Beneluxmetro. Het mooie van het MIT, zoals het er nu uitziet, is dat u het allemaal veel helderder voor u krijgt. Dat vind ikzelf ook een grote verbetering ten opzichte van het verleden. Het maakt ons probleem echter nog pregnanter dan wij het in het verleden konden inschatten. Dat is natuurlijk waar, maar ik heb het liever helder op tafel dan dat ik het moet zoeken. En dat was in het verleden wel een beetje zo.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat betekent dat wij twee problemen hebben. Aan de ene kant is er het stads- en streekvervoer en aan de andere kant het Tweede tactische pakket waar ook een behoorlijke verdringing plaatsgevonden heeft, omdat de HSL en de Betuwelijn daar wel ingepast zijn. Mijn conclusie is dan ook dat wij niet zonder het FES kunnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom nu ook op de FES-pot.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Meer in algemene zin wil ik de minister dan eerst nog het volgende vragen. Ik heb de minister-president hier tijdens de algemene beschouwingen ook al voorgehouden dat het onacceptabel is dat de binnenlandse reiziger straks de dupe is van welke overschrijding dan ook, om het maar in algemene termen te formuleren, en dat plannen voor de ontsluiting

van Vinex-locaties uitgesteld zijn. Ik vraag de minister om dat voorgenomen verdragingsbeleid te wijzigen. Ik heb zelf een voorstel gedaan voor de financiering hiervan, maar ik wacht haar voorstellen voor de financiering met belangstelling af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet even een paar dingen uit elkaar halen. Wij hebben het voor een deel over de begroting voor volgend jaar en het MIT als planningsinstrument. Het lastige van het MIT als planningsinstrument is dat dit altijd een extrapolatie is op basis van de thans beschikbare budgetten. Dat kan niet anders, want ik kan geen mooie dingen opschrijven als ik het budget niet beschikbaar heb. Overigens, een van de redenen waarom wij vonden dat er nog extra geld in de FES-pot moest worden gestopt, had te maken met de missiebrief en het feit dat wij geconstateerd hebben dat er echt een behoorlijke behoefte aan investeringsruimte is, zowel in deze kabinetsperiode als lang daarna. Ik ben er ook heel trots op dat wij daarin geslaagd zijn; daar mag geen misverstand over bestaan. Ik wil er meteen bij zeggen dat dit ook een begin – ik heb in de krant gelezen dat ik dit woord niet meer mag gebruiken; ik zou het dus eigenlijk moeten vermijden – van een oplossing is van de investeringsproblematiek na deze kabinetsperiode.

Van veel kanten is aan mij gevraagd wat ik nu precies met dat geld ga doen. Natuurlijk jeuken mijn handen, maar daar gaat het nu even niet om. Wij hebben afgesproken dat de besluitvorming over dat geld nog niet is afgerond, omdat wij een integrale afweging willen maken van wat het belangrijkste is, wat het zwaarste weegt en wat het eerste moet gebeuren. Nu beluister ik bij de Kamer een zeer grote steun voor extra financiën voor de infrastructuur. Die steun is bijna Kamerbreed. De heer Reitsma geeft hier een wat andere invulling aan door ervoor te pleiten om die middelen uit het FES te halen. Op de financieringsmethode van de heer Rosenmöller kom ik straks nog terug. Hij pleit in ieder geval ook voor extra middelen voor infrastructuur. De heer Reitsma gaat het verste met zijn amendement. Ik zou overigens een beetje verdergaan, omdat ik nog meer prioriteer. Wat mij betreft zouden wij

de absolute prioriteit voor deze middelen moeten leggen bij de bereikbaarheid van de mainport Schiphol en de Vinex-locaties, de grote nieuwe woongebieden. Met het nu in het FES beschikbare extra geld kunnen die bereikbaarheidsproblemen overigens ook grotendeels tijdig worden opgelost en voor de dan nog overblijvende financieringsproblemen wat betreft de infrastructuur zouden in het kader van het komende regeerakkoord verdere afspraken moeten worden gemaakt. Dan zal overigens ook duidelijkheid moeten komen voor de oplossing van de financiering van het totale pakket aan voor uitvoering gereedliggende infrastructuurplannen. Dat kan om financiële redenen nu niet conform het gewenste tempo worden gerealiseerd. Misschien dat dit straks wel kan. Tot 2010 kom ik in ieder geval behoorlijke bedragen tekort.

Dat zou dus mijn inzet zijn. Ik zeg er wel direct bij dat een en ander ook integraal afgewogen behoort te worden. Nu is het wel boeiend dat bij Vinex en PKB Schiphol in alle scenario's die mij tot nu toe onder ogen zijn gekomen, hoge prioriteit wordt gelegd. Dus ik maak mij er niet te veel zorgen over, maar het moet nog wel besloten worden. En ik neem aan dat dit zal gebeuren, dan wel in de ronde die in januari of februari zal plaatsvinden in het kader van de verdere prioritering van de missiebrief, dan wel dat het zodanig gereed is dat een volgend kabinet er heel snel over kan beslissen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als dit de reactie is van de minister, heb ik er een enkele vraag over. Kan zij toezeggen dat de openbaarvervoersontsluiting van de Vinex-locaties conform het eerder voorgestelde tijdschema zal plaatsvinden en dus niet zal worden vertraagd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat is toezeggen? Dat is mijn inzet. Ik heb het gevoel dat er in het kabinet ook steun voor zal zijn. De vraag is alleen wanneer wij erover beslissen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik de vraag zou moeten beantwoorden rondom het toezeggen, dan zeg ik niet alleen vanuit mijn politieke opvatting maar ook ingegeven door ervaring, dat er openbaar vervoer moet zijn op het

Jorritsma-Lebbink

moment waarop de eerste bewoners aldaar hun intrede doen. Wij weten allemaal wat er gebeurt als dat niet het geval is; dan schaffen die mensen wellicht een tweede auto aan. Voordat je dan die personen weer het openbaar vervoer in krijgt...

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben daar twee manieren voor. Voorzover het grote projecten, grote aanpassingen betreft, lukt het soms om het openbaar vervoer al een flink stuk gereed te hebben, maar is er sprake van dat wanneer de eerste huizen er staan, eerst op een andere manier het openbaar vervoer geregeld wordt. Binnen de bekostigingssystematiek van het openbaar vervoer hebben wij daarvoor ook ruimte geschapen. Voor het overige meen ik dat de inzet zou moeten zijn om de Vinex-projecten weer in het gewenste tempo tot uitvoering te brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Goed, dat is een inzet, maar dat is nog geen garantie van het kabinet dat het gebeurt. Dat stelt mij teleur. Het tweede punt stelt mij helemaal teleur, namelijk dat u dus blijkbaar een hogere prioriteit toekent aan de bereikbaarheid van Schiphol dan aan het wegnemen van de spoorvertragingen en aan binnenlandse spoorinvesteringen in relatie tot het Tweede tactische pakket.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik geef er heel hoge prioriteit aan. Wat dat betreft heb ik het volste vertrouwen in het volgende regeerakkoord. Ik ga ervan uit dat niet alleen op dat punt maar ook ten aanzien van een aantal achterlandverbindingen vertragingen kunnen worden weggenomen. Ik geef inderdaad zeer hoge prioriteit aan het verbeteren van de bereikbaarheid rond Schiphol, omdat wij daar ook graag een aantal procedures willen versnellen. Dat ligt ook vast in de planologische kernbeslissing, waar ik zeer voor ben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijn fundamentele kritiek op de minister, ook in eerste termijn, is dat zij op een aantal terreinen de verkeerde keuzes maakt. De keuze voor de bereikbaarheid van Schiphol boven de investeringen die in het Tweede tactische pakket zaten met betrekking tot de binnenlandse railinfrastructuur, is een verkeerde keuze. De minister kan wel zeggen

dat ze beide zaken belangrijk vindt, maar als zij moet kiezen, maakt zij de keuze voor de bereikbaarheid van Schiphol. Dat vindt mijn fractie een verkeerde keuze.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is nu precies zo'n onderwerp op basis waarvan ik vind dat je je moet afvragen of het zo verstandig is om de 500 mln. structureel daarmee nu al te beleggen, waar het als een los onderdeelje wordt gezien binnen het geheel van de missiebrief. Ik kan mij zeer wel voorstellen dat er straks heel andere ideeën bestaan en dat het straks ook over meer geld zou kunnen gaan dan de 500 mln. Ik zeg er wel bij dat wanneer ik nu met urgentie volgend jaar zaken moet doen, mijn eerste keuze valt op de Vinex-locaties en vervolgens de ontsluiting van Schiphol omdat anders de vijfde baan niet aangelegd kan worden. De infrastructuur moet gerealiseerd zijn voordat de bouw kan starten. Dat heeft wat mij betreft de hoogste urgentie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Tijdens de algemene beschouwingen heb ik een motie ingediend waarin wordt uitgesproken dat vertraging onaanvaardbaar is. Ik heb deze motie uiteindelijk aangehouden. Ik verzoek u haar opnieuw op de agenda te zetten.

De **voorzitter:** Op verzoek van de heer Rosenmöller stel ik voor, de motie-Rosenmöller (25600, nr. 13) aan de agenda toe te voegen.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wellicht kan de heer Rosenmöller zijn motie anders formuleren. Er staat dat de vertragingen voortkomen uit de overschrijdingen in het kader van Betuwelijn en HSL. Ik heb zojuist aangetoond dat dit niet het geval is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kan de overwegingen eventueel nog aanpassen. Het dictum is uiteraard het belangrijkste; daar gaat het politieke signaal van uit.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik geef deze gedachte alleen maar even mee.

Voorzitter! Mijn fractie heeft gisteren gezegd, het niet aanvaardbaar te vinden dat er vertragingen optreden in de regionale en

stedelijke OV-projecten. De onzekerheid hierover bij bewoners, gemeenten en investeerders mag niet blijven bestaan. Ik vraag in de eerste plaats om een politiek commitment. Is het kabinet, los van de financiering, bereid om op zo kort mogelijke termijn – het liefst binnen een week of veertien dagen – duidelijk het politieke commitment aan te gaan om de vertraging ongedaan te maken? Ik vraag in de tweede plaats om op een later moment te bezien op welke wijze de financiering tot stand kan komen. Ik heb er begrip voor dat de minister in het kader van het FES een integrale afweging wil maken.

Ik hoor nog graag een reactie van de minister op mijn suggestie om de gemeenten in staat te stellen zelf een leenfaciliteit te activeren en de kapitaallasten daarvan door middel van een goed contract uit de rijksmiddelen te financieren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat betekent voorfinanciering en dat kan alleen maar als de financiering geregeld is. Dat is niet het geval en dus kan ik ook geen voorfinanciering regelen. Dat is een probleem.

Overigens is mijn politieke commitment helder. Ik vind dat de Vinex-contracten de hoogste prioriteit hebben. Ik wil graag de vraag aan het kabinet voorleggen of wij daar al op korte termijn helderheid over kunnen bieden. Maar wat heeft de Kamer aan een politiek commitment als er nog niet over het geld gesproken kan worden?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Door de huidige situatie wordt er absoluut een verkeerd signaal afgegeven. Er is veel onzekerheid bij de betrokkenen. Het is duidelijk dat wij met elkaar dit financiële probleem willen oplossen. Ik vind dat Kamer en kabinet op zo kort mogelijk termijn duidelijk moeten maken dat het ongewenst is dat de vertragingen optreden. Het kabinet moet daaraan toevoegen dat het er alles aan zal doen om zo snel mogelijk de financiering te regelen om deze vertragingen ongedaan te kunnen maken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Deze opmerkingen worden door het kabinet onderschreven. Wij proberen om zo snel mogelijk het financiële gedeelte rond te krijgen. Ik denk echter niet dat dit in veertien dagen mogelijk is. Het politieke commit-

Jorritsma-Lebbink

ment van de hoge prioriteit is onomwonden aangegeven in de missiebrief.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij kunnen er dus van uitgaan dat het kabinet de vertragingen ongedaan zal maken en dat de financiering later wordt bekeken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzover dit binnen onze mogelijkheden ligt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In de missiebrief staat dat dit de hoogste prioriteit heeft. Het politieke commitment is er dus al. Nu gaat het alleen nog om de financiering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is het.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wij onderschrijven de prioriteit voor de Vinex-locaties. Ik heb in dit verband ook het stadsbestuurlijk openbaar vervoer genoemd, evenals de Hanzelijn. Vallen deze projecten ook onder de prioriteitenstelling van de minister?

Ik ben blij met de inzet die de minister zojuist heeft uitgesproken. Ik heb een motie voorbereid inzake de dekking uit het FES en de mogelijkheid van voorfinanciering. Is zo'n voorstel acceptabel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gezegd dat voorfinanciering alleen mogelijk is als de financiering rond is. Zover is het nog niet. Wij moeten niet in technische details vervallen. Het gaat erom dat er voldoende prioriteit aan de Vinex-locaties wordt gegeven. Mijn opvatting is dat zij de hoogste prioriteit hebben.

In het kabinet is afgesproken dat er nader gesproken zal worden over de projecten die voortvloeien uit het rapport van de commissie-Langman. In de loop van het volgend voorjaar zullen wij de Kamer daarover voorstellen doen. Daar hoort uiteraard ook financiering bij. Niet alle projecten zijn te financieren uit de 500 mln. uit het FES.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister is van mening dat voorfinanciering uit het FES niet mogelijk is omdat de financiën niet goed geregeld zijn. Je kunt het FES ook gebruiken voor de eerste tranche in 1998 voor met name het starten van de projecten voor de Vinex-locaties.

Op die wijze krijgt men de financiering voor dat jaar rond. Natuurlijk is er sprake van een camelnose-effect. Die intentie moet dan ook bij de behandeling van de missiebrief worden uitgesproken. Is een motie met die inhoud voor de minister acceptabel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb uiteraard geen behoefte aan moties. Als u er behoefte aan hebt om een motie in te dienen, is dat uw beslissing. Ik waarschuw om niet te veel in technische details te treden. De vraag is of er voldoende prioriteit is gegeven aan de door u genoemde projecten. Het is van het grootste belang dat daarop antwoord wordt gegeven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U spreekt een intentie uit waarvan het nog niet zeker is of zij ook gerealiseerd wordt. Als de Kamer een uitspraak doet, ligt die vast.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ook zonder motie meld ik het kabinet wat de Kamer vindt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister heeft twee prioriteiten aangegeven. Ik deel haar opvatting dat aan de Vinex-locaties hoge prioriteit moet worden gegeven. Haar tweede prioriteit is Schiphol. Ook de CDA-fractie is van mening dat dit punt van wezenlijke betekenis is. Ik las echter in de stukken dat de minister zich houdt aan de afgesproken investeringen. Er worden geen ombuigingen voorgesteld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is vertraging. De aanleg van de Verlengde Westlandweg loopt vertraging op, die ik eigenlijk niet kan hebben, want die weg is voor een deel bepalend voor de aanleg van de vijfde baan.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herinner aan de motie-Van Rooy inzake de mogelijkheid om de financiering van projecten rond Schiphol aan te pakken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Om welke financiering ging het?

De heer **Reitsma** (CDA): De motie ging over de privatisering, waarbij expliciet de voorkeur werd gegeven aan het op orde brengen van met

name de investeringsprojecten in de infrastructuur rondom Schiphol.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bent u van mening dat wij vandaag Schiphol moeten privatiseren, met de daarbij behorende vooruitzichten?

De heer **Reitsma** (CDA): In een algemeen overleg hebben wij al een afspraak gemaakt over wat er moet gebeuren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heb ik dus niets aan voor de financiering.

De heer **Reitsma** (CDA): Het ligt gewoon aan u. Als u zo snel mogelijk helderheid biedt over de toekomst van Schiphol, kunt u ook met grote voortvarendheid de privatisering in gang zetten. U moet aan het werk!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Van tweeën één...

De heer **Reitsma** (CDA): Maar ik had...

De **voorzitter**: Nu grijp ik even in. Het is geen manier van discussiëren als men elkaar halverwege zinnen en bij komma's interrumpeert. U moet de discipline opbrengen om dat niet te doen. Er worden vragen gesteld en er wordt gereageerd. U moet er niet zo'n rommeltje van maken, al was het alleen maar voor onze stenografen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er niet zo'n voorstander van om opbrengsten meteen te koppelen aan uitgaven, omdat je die opbrengsten nog niet binnen hebt. Je loopt dan het risico van vertraging. Wij hebben overigens de afspraak dat, als er opbrengsten zijn uit het vervreemden van aandelen, deze naar het FES gaan. Dat is zelfs wettelijk geregeld. Zij worden dus voor het grootste deel wel voor harde investeringen gebruikt. Ik wil de door de heer Reitsma voorgestelde koppeling dus niet aanbrenge, want het risico van vertraging is veel te groot. Overigens is de Kamer hierover zeer verdeeld. Ik wil die plannen dus los van elkaar bezien, maar het probleem moet wel opgelost worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Aan het Tweede tactische pakket geeft de CDA-fractie ook grote prioriteit. De minister geeft voor bepaalde

Jorritsma-Lebbink

projecten een vertraging van vier tot vijf jaar aan. Waarom geeft de minister daaraan niet dezelfde hoge urgentie als de CDA-fractie?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil de handen vrijhouden om bij of na de verkiezingen keuzes te maken voor de achterlandverbindingen. Dat vind ik een interessante discussie voor de verkiezingen. Ik leg prioriteiten bij beide. Een flink deel van het fileprobleem wordt immers pas opgelost als de achterlandverbindingen op orde zijn. En ik voel er niet zo verschrikkelijk veel voor om nu al eenzijdig alle keuzes voor de toekomst te maken. Ik ben ervoor om, voorzover wij extra geld krijgen, zoveel mogelijk te doen van de dingen die wij geprioriteerd hebben, maar ik voel er niet zoveel voor om nu al alles dicht te spijkeren voor een volgende periode en compromissen te sluiten die eigenlijk pas later gesloten hoeven te worden.

De heer Stellingwerf (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik ben in ieder geval blij met de verduidelijking rond de prioriteitenstelling voor de Vinex-locaties. De minister heeft voor de tussenliggende periode in ieder geval wat geld beschikbaar gesteld om de locaties toch met bussen en taxi's te ontsluiten. Het gaat om 10 mln., maar ik vraag mij af of dat niet veel te weinig is. Of moet ik daaruit opmaken dat de minister hoopt dat het financiële probleem op heel korte termijn uit de wereld is?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat heb ik al gezegd. Ik ga daar zelfs van uit. En als het niet nu kan, dan is het over twee maanden, en als dat niet kan, dan is het over vijf maanden. Ik ben ervan overtuigd dat in welk investeringsscenario voor volgende kabinetten dan ook, de Vinex-projecten bovenaan zullen staan. Niemand hoeft er bang voor te zijn dat dit niet het geval zal zijn. Er wordt nu geweldig hard geroepen dat alles na zoveel jaren naar achteren gaat, maar ik heb geprobeerd om in meerdere rondes aan te geven dat die angst niet geheel gerechtvaardigd is, gezien de opvattingen die Kamerbreed in deze Kamer heersen en gezien mijn eigen opvattingen. Voorts kan het MIT niet anders dan nu extrapoleren op basis van de huidige omvang van de investeringsmiddelen.

De heer Stellingwerf (RPF): Die 10 mln. voor tijdelijke maatregelen acht de minister voldoende?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja zeker.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! De minister is duidelijk geweest over de Vinex-locaties. Ik vind dat zij een volstrekt verkeerde prioriteitenstelling hanteert voor de ontsluiting van Schiphol en de bereikbaarheid van Schiphol versus het Tweede tactische pakket voor de binnenlandse spoorinfrastructuur. Dicht de minister nu ook een hogere prioriteit toe aan de achterlandverbindingen over de weg dan aan de binnenlandse spoorinfrastructuur? Wil zij daar een verkiezingsdebat over? Dat kunnen wij wat mij betreft nu ook al wel hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben nu structureel een bedrag van 6,5 mld. aan het FES toegevoegd en dat duurt tot 2010. Ik ga ervan uit dat daar bij volgende verkiezingen investeringsmiddelen bovenop komen, heel bescheiden conform het CDA-programma waarin alles privaats moet worden geregeld, of wat meer conform de programma's van D66, VVD en PvdA. Het is naar mijn mening veel verstandiger om in dat kader een brede afweging te maken, waarbij het Tweede tactische pakket een belangrijke rol speelt, maar dat is niet het enige. SWAB hoort daar ook duidelijk bij. Daarin hebben wij een pakket vastgesteld waarin het grootste deel van de openbaarvervoervoorzieningen inmiddels zijn geregeld en een groot deel van de achterlandverbindingen niet. Ik vind dat dit in een prioriteitenstelling wel degelijk moet gebeuren. Daarvoor is het mij nu echter een beetje te vroeg.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): De minister geeft wel degelijk een politiek signaal als zij zegt dat zij dat debat voor een deel wil verschuiven naar de verkiezingscampagne. Een beetje inschattend wat deze minister gemiddeld denkt – gisteren heb ik een benaming aan het departement gegeven waarin de termen "asfalt" en "beton" voorkwamen – kan ik mij voorstellen dat zij een keuze maakt vóór het verbreden van de achterlandverbindingen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het

gaat om de belangrijke corridors naar het achterland, zoals vastgelegd in Samen werken aan bereikbaarheid.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik kan mij voorstellen dat zij die keuze maakt boven de investeringen die zijn aangekondigd in het Tweede tactische pakket voor de binnenlandse spoorinfrastructuur.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vind ze beide heel belangrijk, maar het een gaat niet boven het ander. Ik vind dat daarover een evenwichtig besluit moet worden genomen, maar dan wil ik wel graag kunnen beschikken over een inzicht in het totaal aan investeringsruimte.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Die ruimte komt pas na de verkiezingen, tijdens de formatie. Wat wil de minister dan tijdens de verkiezingen? Zij wil een debat, maar daarin zal zij toch niet aangeven dat zij én de binnenlandse spoorinfrastructuur wil én de achterlandverbindingen? Dan is het immers geen debat. Er wordt juist al te veel en-en-beleid gevoerd door dit departement. Daarom vraag ik de minister, enigszins als voorbereiding op het debat in april of mei, wat haar prioriteitenstelling is.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nu moet de heer Rosenmöller oppassen dat hij niet te ver gaat, want ik sta hier nog altijd als minister van dit kabinet. Laten wij elkaar bij de fora tijdens de verkiezingen maar eens goed bevragen over de prioriteitenstellingen voor na deze kabinetsperiode, want daar ga ik toevallig niet over. Ik zeg alleen dat ik het niet goed vind om nu op basis van deelinformatie de prioriteiten vast te leggen, maar ik zeg erbij: datgene wat moet gebeuren, moet gebeuren. Ik geloof dat ik hiermee voldoende heb gezegd over de problemen rond de infrastructuur.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik heb nog een voorstel voor de financiering gedaan.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb een apart antwoord over de heffingsystematiek bij de luchtvaart. De heer Rosenmöller heeft een financieringsmethode bedacht om het ten laste te brengen van het luchtvervoer naar steden die door de

Jorritsma-Lebbink

HST worden bediend. Met de basisgedachte achter zijn betoog over het belasten van vluchten binnen Europa of naar relaties die door de HST worden bediend, kan ik wel leven. Waar dat kan, zal de rol van het vliegtuig onzes inziens moeten worden overgenomen door de trein, met name de HST. Voorzover mogelijk zal de overheid daartoe de optimale voorwaarden scheppen, met inachtneming van de verantwoordelijkheden van de verschillende marktpartijen en zonder concurrentieverstorend op te treden.

Het kabinet streeft er dienovereenkomstig naar om luchtvervoer en railvervoer zoveel mogelijk met elkaar te integreren. Opname van reizen over de hogesnelheidslijn in de luchtvaartreserveringssystemen bevordert dat Europese luchtreizigers op de relevante trajecten vaker de hogesnelheidslijn nemen, als de HST in prijs en kwaliteit, dat wil zeggen frequentie, reistijd en comfort, kan concurreren met het vliegtuig. Integratie van tickets en tarieven, geïntegreerde bagageafhandeling en gecoördineerde dienstregelingen kunnen de transferreiziger op Schiphol en andere HUB's ertoe brengen om op hun Europese traject in plaats van het vliegtuig de trein te nemen.

Wij beamen ook dat de genoemde heffingen substantieel kunnen bijdragen aan de substitutie van vliegtuig naar HST. Er moeten wel een paar kanttekeningen worden gemaakt, waardoor de uitvoering van de nu voorgestelde maatregel ons niet mogelijk lijkt. Als je de heffing selectief doet op slechts enkele routes tussen grote HUB's, wordt de attractiviteit van alternatieve vliegroutes sterk gestimuleerd. Ik noem als voorbeeld regionale Britse luchthavens en Amsterdam.

Voorzover de informatie nu strekt, is er wel een beetje luchtig met de cijfers omgesprongen. Bij een heel snelle berekening kom ik niet tot 3,5 mld., maar tot 2 mld., als wij uitgaan van 30% uitval. Betwijfeld kan echter worden of een ticketheffing die slechts voor een paar bestemmingen geldt, en daarmee een aantal luchtvaartmaatschappijen veel sterker raakt dan andere, ook gezien kan worden als een non-discriminatoire heffing. De kans is heel groot dat zo'n heffing juridisch wordt aangevochten, zowel voor de

nationale gerechtshoven als voor die van de Europese Unie.

De inning van een dergelijke ticketheffing zal naar mijn mening echt onoverkomelijke problemen opleveren. De vraag is bijvoorbeeld hoe je tickets moet belasten die in het buitenland worden gekocht. Hoe kan de controle daarop plaatsvinden en hoe moet de afdracht aan de Nederlandse overheid plaatsvinden? Wanneer een heffing beperkt blijft tot in Nederland verkochte tickets, is dat weer discriminatie ten koste van maatschappijen die in Nederland hun thuisbasis hebben. Die maatschappijen zullen in dat geval de ticketheffing overigens trachten te omzeilen door meer tickets via buitenlandse kanalen te distribueren.

De volgende vraag is hoe je moet omgaan met passagiers die vanuit Nederland via de vier genoemde luchthavens naar een andere eindbestemming reizen, bijvoorbeeld Amsterdam-Parijs-Nice. Als het de bedoeling zou zijn om die tickets onbelast te laten, levert dat ook weer tal van moeilijkheden op en mogelijkheden om de heffing te omzeilen, bijvoorbeeld door het laatste stuk van de reis onmiddellijk te annuleren als je haar geboekt hebt.

Resumerend ben ik van mening dat de basisgedachte heel sympathiek is, maar dat een integrale benadering van de problematiek op ten minste Europees niveau de geloofwaardigheid toch iets meer ten goede kan komen. Nu ademt het toch een beetje de sfeer van een voorstel om het lokale bankfiliaal in Lutjebroek 's middags vroeger te sluiten om de recente mondiale koersdalingen op de beurzen te bezweren. Helaas is de wereld een beetje groter dan Lutjebroek en zelfs groter dan Nederland.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het laatste is in ieder geval creatief, maar het past niet helemaal in het betoog dat de minister voorafgaand daaraan heeft gehouden. Zij zegt: het is een basisgedachte die mij aanspreekt, het werkt ook...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het moet dus internationaal.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zij zegt: het is niet onwenselijk, maar het is niet mogelijk vanwege een aantal redenen. Ik kan in dit

interruptiedebat niet op al die punten ingaan. Ik wil de minister derhalve vragen of zij dat nog eens nader wil onderzoeken. Zij ziet praktische bezwaren, zoals een internationale component en een cijfermatige kwestie. Die moeten oplosbaar zijn. Wij hebben het zelf ook verder uitgewerkt dan ik in mijn korte spreektijd heb kunnen aangeven. Wil de minister haar visie hierop in een korte brief aan de Kamer voorleggen, zodat wij een keer nader over die gedachte kunnen spreken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben van mening dat er BTW op tickets geheven zou moeten worden en dat er kerosineaccijnzen moeten komen. Het gaat erg langzaam, maar ik krijg de indruk dat er zo langzamerhand in Europa een klein beetje meer draagvlak voor begint te ontstaan. Ik hoop altijd maar dat die uitspraak van het Europese Hof er op enig moment komt naar aanleiding van een klacht van een busmaatschappij over discriminatie ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij. Dat zou immers een meer evenwichtige benadering met zich brengen.

Datgene wat ik zojuist gezegd heb, is op een aantal punten misschien wat kort door de bocht. Ik wil de Kamer graag een schriftelijke nadere onderbouwing geven van de precieze bezwaren tegen een dergelijke individuele nationale actie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik bedank de minister voor haar toezegging. Dan wordt dat debat vervolgd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben zeer benieuwd naar die nadere onderbouwing. Ik ben het op zichzelf met de heer Rosenmöller eens dat wij dit soort instrumenten moeten bekijken. Het is een interessante gedachte. Het gaat in dit geval om specifieke elementen, en niet alleen om generieke, zoals bij BTW en accijnzen het geval is. Ik wijs op datgene wat in Zwitserland en Zweden op dit terrein gebeurt met betrekking tot de heffingen in het kader van de verontreiniging. Misschien zou de minister dat dan kunnen meenemen? Dan kunnen wij onze visie op dit soort instrumenten in een debat uitwisselen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zullen wij gelijk meenemen. Dat lijkt mij verstandig.

Jorritsma-Lebbink

De **voorzitter**: Wij hebben er intussen twee, overigens zeer interessante, uren debat op zitten. Het is een prima discussie over heel duidelijke kernpunten van Verkeer en Waterstaat. Het was mijn ideaal om voor de lunchpauze de eerste termijn van de regering af te ronden. Dat betekent dat wij daar nog een dik uur voor hebben. Zullen wij met elkaar proberen dit ideaal van de voorzitter werkelijkheid te laten worden? Dat lijkt mij ook prima voor het welzijn van ons allen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik denk dat dat moet kunnen. Er zijn nog een aantal losse vragen die ik moet beantwoorden en die zal ik graag zo snel mogelijk langslopen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zei, voorafgaande aan het interruptiedebatje met de heer Rosenmöller, dat zij het hoofdstukje infrastructuur afsloot. Ik heb echter vragen gesteld over de Zuiderzeespoorlijn en de A73.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik was juist toe aan de vragen over de Hanzelijn c.q. de uitbreiding van de verbindingen tussen het noorden en de Randstad. De Hanzelijn is opgenomen in de planstudietabel van het MIT. Naar verwachting valt het ontwerptrajectbesluit eind 1999. Als daar behoefte aan bestaat, zou ik er best voor voelen om in eerste instantie de mogelijkheden voor een verdere verbetering van de verbinding tussen de Randstad en het noorden eens goed op een rij te krijgen. Daarbij gaat het ook om het optimaal benutten van de mogelijkheden van de Hanzespoorlijn in combinatie met de versnelling van de treindiensten op de aansluitende trajecten. De vraag of er een vervoersmarkt bestaat die een nog snellere verbinding rechtvaardigt, zal onderwerp moeten zijn van de strategische studies die nu worden uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van het derde structuurschema Verkeer en vervoer. Daarbij zullen, conform eerdere toezeggingen, de Zuiderzeespoorlijn en de magneetbaan aan de orde komen. Het is van belang dat wij daarover ook communiceren met de noordelijke provincies, waarmee wij overigens sowieso communiceren naar aanleiding van het rapport van de commissie-Langman.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb gisteren twee opmerkingen gemaakt over de rechtvaardiging van een dergelijke lijn. Ik vind dat de bedrijfseconomische afweging van de NS aan de ene kant en de vervoersspanning aan de andere kant niet doorslaggevend kunnen zijn. De minister maakt nu de opmerking tussendoor, dat de vervoersspanning wel een waarborg moet zijn. Als je er zo tegenaan blijft kijken, zal de ontwikkeling van het noorden nooit plaatsvinden. Er kunnen maatschappelijke argumenten zijn om ondanks de gebrekkige vervoersspanning en ondanks de tegenvallende exploitatie de lijn toch aan te leggen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Natuurlijk, wij moeten er ons dan gewoon rekenschap van geven dat wij wellicht de eerste jaren een behoorlijke exploitatievergoeding moeten betalen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar dat is dan in wezen de prijs die je betaalt om de ontwikkeling van het noorden verder te stimuleren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Zeker, maar dat hoort natuurlijk toch een beetje bij de planning rond Langman. De Zuiderzeespoorlijn kan mijns inziens, whatever we do, nooit anders dan op een wat langere termijn gebouwd worden. Wij hebben daarvoor een kant en klaar derde structuurschema Verkeer en vervoer nodig. Ik heb het dan even nog niet over financiële spanningen. Ik vind het zelf op dit moment een beetje jammer dat daardoor de discussie hoe de verbindingen naar het noorden versneld moeten worden, volstrekt verlamd is geraakt. Ik voel een beetje mee met de heer Van Gijzel. De Hanzespoorlijn komt er in ieder geval op redelijk korte termijn. Wat mij betreft mag de inspanning erop gericht zijn de lijn weer naar voren te halen als er extra financiële middelen beschikbaar komen. Ik proef uit zijn woorden dat wij eens moeten nadenken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de lijn zo gebruikt wordt, dat de verbinding met het noorden, met Groningen en Leeuwarden, ook zo snel mogelijk en zoveel mogelijk wordt verbeterd en echt versneld. Dat lijkt mij een goede inspanning.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als ik de

minister goed begrijp, kunnen wij gelijkop lopen. Ik heb gepleit voor een versnelling van de Zuiderzeespoorlijn als het even kan. Die kost heel veel tijd. Wij moeten niet zo lang wachten. Laten wij de Hanzelijn en de herprofilering in de vorm van een hogere snelheid van het spoor dat daarop aansluit eens als uitgangspunt nemen. Laten wij dat met de noordelijke provincies bespreken, om te kijken of wij op korte termijn tot beleidsuitvoering kunnen komen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat lijkt mij een heel verstandige inzet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik sluit hier even op aan. Ik zou inderdaad prioriteit voor de Hanzelijn willen, en willen proberen met de financiële middelen die wij erbij kunnen vinden de vertraging te versnellen, zodat het schema in ieder geval wordt aangehouden. Begrijp ik goed dat wij nu ook bij de behandeling van het rapport-Langman, begin volgend jaar, de Zuiderzeespoorlijn in een breder kader kunnen plaatsen en kunnen kijken naar een snelle verbinding, zoals zojuist werd besproken met de heer Van Gijzel? Omdat het over de langere termijn gaat, zie ik relaties met de magneet-trein en de HSL als alternatieve mogelijkheden. Het gaat namelijk om de optimale ontsluiting van het noorden van het land.

Ik zou de Zuiderzeespoorlijn, de optimale ontsluiting van het noorden en de Hanzelijn willen ontkoppelen. Hanzelijn en Zuiderzeespoorlijn moeten niet inwisselbaar worden. Ik proef dat een beetje in de woorden van de minister.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, laat ik daar geen misverstand over laten bestaan. Er is besloten over de Hanzespoorlijn. Die zit in de planning en wordt uitgevoerd, maar loopt nu enige vertraging op. Ik ga er overigens van uit dat die weer ongedaan wordt gemaakt bij het volgende MIT. Ik hoor Kamerbrede opvattingen daarover. Ik ben daar zeer voor. De Zuiderzeespoorlijn zit in een heel andere plannings-systematiek. Ik vind het jammer dat daardoor de discussie over de verbetering van de verbinding met het noorden zo op de achtergrond is geraakt. Wij hebben heldere afspraken over de Zuiderzeespoorlijn. Die komt in het volgende SVV. In de

Jorritsma-Lebbink

scenariostudies wordt bekeken of de magneettrein daarbij helpt. Moet het een hogesnelheidslijn worden? Ik wil ook nog iets zeggen over het goederenvervoer. Hoe moet je de lijn precies gaan benutten? Wanneer moet je hem aanleggen? Hoe hoog is de urgentie? Die vragen moeten daarbij beantwoord worden.

In de tussentijd moeten wij niets doen. Het is misschien heel interessant om voor de korte en de middellange termijn te optimaliseren wat je al hebt, om het noorden een snelle verbinding te geven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik geloof dat wij het volledig met elkaar eens zijn. Het enige dat voor mij politiek relevant is, is dat wordt geprobeerd zo snel mogelijk een beleidskader te maken. De minister gaat overleggen met de noordelijke provincies, NS en RailNed, natuurlijk met de optie om in de volgende periode te kunnen beginnen met een hogesnelheidsverbinding met het noorden. Dat was de bedoeling. Wij wilden, vooruitlopend op de Zuiderzeespoorlijn, spoedig iets tot stand brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar ik zeg er wel bij dat wij even moeten bekijken hoe het met de timing, met de planning gaat. Wij hebben wel dezelfde intentie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het is voor het noorden en het oosten van wezenlijk belang duidelijkheid te verkrijgen omtrent de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn. De minister zei zojuist dat zij er positief tegenover staat om de Hanzelijn "naar voren te trekken", maar in een tussenzin zei zij erbij: in het volgende MIT. Ik ben best bereid om te bekijken of er bij mijn amendement nog een nadere prioriteitenstelling nodig zou zijn, maar ik zou nu wel graag zien dat wij afspreken dat wij in het huidige MIT opnemen dat de Hanzelijn met de grootst mogelijke snelheid zal worden aangelegd, even afgezien van procedurele vertragingen. Er is al een oude motie van het CDA waarin uitgesproken wordt dat de lijn in 2004 klaar moet zijn, tenzij dat procedureel niet mogelijk is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij weten nu al dat die lijn procedureel niet eerder dan in 2007 klaar kan zijn. Ik vind het eerlijk gezegd een beetje raar, want wij kunnen niet eerder dan

eind 1999, begin 2000 starten. Is het dan geen gebakken lucht als wij iets in de planning veranderen, terwijl de wereld er volgend jaar absoluut anders zal uitzien? Als ik het volgend jaar voor het zeggen had – ik zeg al bij voorbaat dat het niet zo is – dan zou ik als er meer geld voor infrastructuur beschikbaar kwam, zeker een poging willen wagen om de aanleg van de Hanzespoorlijn te versnellen. Maar het gaat niet alleen om deze lijn, want ik had er zojuist al een debat met de heer Rosenmöller over dat het ook gaat om de verbindingen met het achterland, de overige verbindingen en de omvang van de investeringsruimte volgend jaar. En dan praat je nog maar over het jaar waarin wellicht begonnen zou kunnen worden. Welnu, dat heeft dan meer realiteitswaarde dan nu bedragen vastleggen die volgend jaar wegzakken in het totaal waarover afspraken gemaakt moeten worden. Dat vind ik niet zo verstandig. Er is overeenstemming over de beleidsintentie en eenieder die vindt dat de Hanzespoorlijn een hoge prioriteit heeft, zal er ook z'n best voor doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dit punt houden wij vast en wij komen bij het MIT wel terug op de toezeggingen die de minister gedaan heeft.

Dan het tweede punt, de Zuiderzeespoorlijn. Klopt het dat de minister vindt dat die lijn er moet komen en dat het meer een kwestie van modaliteit is? Gaat het erom of het een magneettrein of een gewone spoorverbinding moet worden, of gaat het in de visie van de minister nog om een bredere discussie die ertoe zou kunnen leiden dat er alsnog besloten wordt geen Zuiderzeelijn aan te leggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind de manier waarop u het zegt heel interessant, maar het gaat natuurlijk veel meer om de vraag wanneer ik denk dat die lijn er kan zijn. En dan zeg ik: dat zal echt nog een flink aantal jaren duren, al was het alleen al vanwege de investeringsruimte die ook volgende kabinetten zullen hebben. Lees de missiebrief, lees welke gigantische behoefte er aan investeringen is. En waar ik nu zo bang voor ben, is dat de discussie over de Zuiderzeespoorlijn ons ervan zou weerhouden ook maar iets te doen aan verbetering van de huidige

situatie, waardoor wij in plaats van de situatie voor het noorden te verbeteren alleen maar achteroverleunen omdat de Zuiderzeespoorlijn in aantocht is, zodat er niet te veel in het bestaande spoor geïnvesteerd kan worden. Dat zou heel onverstandig zijn. Wij hebben een afspraak gemaakt over de Zuiderzeespoorlijn, de ruimtelijke reservering wordt gehandhaafd en de lijn zal worden opgenomen in het volgende SVV, maar de Kamer weet dat het SVV een indicatief programma is, dat er niet precies in staat wat er vandaag en wat er morgen gedaan moet worden. Ik voorzie dat de Zuiderzeespoorlijn niet in 2010 klaar zal zijn. U mag het wensen, maar dan moet u eigenlijk ook wel hardmaken dat de financiële middelen die ervoor nodig zijn, vrijgemaakt kunnen worden. Die garantie durf ik op dit moment niet te geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn conclusie is dat de minister nu duidelijk zegt dat de Zuiderzeespoorlijn er komt. Dat noteren wij. En ik ga verder in discussie met de minister, maar op een ander tijdstip, om ervoor te zorgen dat die lijn er sneller kan komen dan de minister nu aangeeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik merk hierbij op dat, als dit soort discussies opnieuw begint, er een soort verlamming zal optreden. Ik zou dat erg jammer vinden.

Dan kom ik bij rijksweg 73. Ik ben op dit moment niet bereid het tracébesluit te heroverwegen. Wel zal ik zo spoedig mogelijk duidelijkheid geven over projecten, waarbij het mijn streven is om het project weer in lijn te brengen met de kosten. Ik zal dit punt echter eerst in het kabinet moeten brengen. Ik kom hierop bij u terug. Wel wijs ik erop dat ik op dit moment absoluut geen meerkosten kan betalen. Daar zit dus een probleem.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat betekent dan dat die weg gewoon niet aangelegd wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik probeer eerst om het project in lijn met de kosten te brengen. Hierover praat ik graag eerst met het kabinet verder. Daarna kom ik bij u terug.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als dat niet lukt, spreken we elkaar nog wel.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dit moment heeft het weinig zin als ik naar Limburg ga. Ik ken de opvattingen daar redelijk goed en ik heb het gevoel dat men mij niet met open armen ontvangt als ik voorstel het project anders aan te pakken. Ik wil eerst dat het duidelijk is wat er moet gebeuren om het project in lijn met de kosten te brengen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik riep op om te bezien hoe de middelen zo effectief mogelijk ingezet kunnen worden en daar is Limburg ook bij betrokken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ben ik met u eens.

De heer Reitsma memoreerde dat je wegen niet alleen aanlegt. Ik ben daarmee eens. Wij werken al veel met anderen samen. De financiering wordt echter grotendeels door ons alleen gedragen. De reden hiervan is dat het bij private financiering niet eens zozeer gaat om het binnenhalen van een zak met geld. Het gaat om het daadwerkelijk dragen van risico door de betrokken private partijen, met name in de exploitatiesfeer. Hier stuit je op dilemma's. Bij commerciële uitbating van ons wegnen kan ik me ondertunnelingen of overkluizing in de sfeer van commerciële grond- of vastgoedexploitatie voorstellen, maar bij het gebruik van de weg doen zich specifieke problemen voor. In hoeverre is het mogelijk om een sluitend commercieel systeem van tolheffing te introduceren? Welke afspraken wil een commerciële exploitant over de aanleg van alternatieve verbindingen en het aantal passages maken? Ik herinner me wat dat betreft boeiende discussies over de Wijker- en de Coentunnel.

Ik meen dat op verschillende terreinen de mogelijkheden van een grotere betrokkenheid van de private sector bij de aanleg en de exploitatie van infrastructuur moeten worden onderzocht. Wij zijn hiermee bezig en ik verwijs naar wat hierover in de voortgangsrapportage rondom de missiebrief is opgemerkt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wellicht is het goed als we ons ten principale nader op dit vraagstuk bezinnen. Ik bespeur nu weer allerlei ontwikkelingen en kwam zelfs een antwoord tegen waarin sprake is van privatisering van de HSL-Zuid. Moeten we niet eens nadenken over

de richting die we op dit punt kiezen? Wat is het meest aangewezen kader voor zo'n discussie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil die fundamentele discussie nog wel eens met u voeren, maar enige jaren geleden hebben wij hierover al met elkaar gesproken en toen zijn bepaalde randvoorwaarden afgesproken. U stelde een vraag over de HSL, maar ik spreek over privatisering wanneer men spreekt over private exploitatie van een spoorlijn. Hierover zijn in principe afspraken gemaakt. U krijgt overigens volop de gelegenheid nogmaals zo'n principiële discussie te voeren wanneer ik aan het eind van dit jaar u het beleidskader rondom dat project doe toekomen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Inderdaad is een dergelijke discussie een aantal jaren geleden gevoerd. Die is zelfs uitgelokt door een motie van mij. Ik constateer echter nu ontwikkelingen waardoor we wat verder van het toen aangegeven kader komen af te staan. Laten we attent zijn en de discussie goed vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben, wat dit laatste betreft, minder bezorgd dan u. Misschien wilt u minder ver gaan bij een private exploitatie. Het moet echter duidelijk zijn dat ik ook vind dat er nooit meer sprake mag zijn van private financiering waarbij het risico bij het Rijk gelegd wordt. Wij spreken over private exploitatie waarbij retributies zorgen voor een deel van de dekking of we hebben het over projecten die door de overheid gefinancierd moeten worden.

Voorzitter! Een enkele opmerking over het zeescheepvaartbeleid. Er is enige aandacht van de Kamer voor geweest. Ik ben het inderdaad met degenen die daarover gesproken hebben eens, dat de fiscale maatregelen hun vruchten afwerpen. Sinds de start is de vloot netto toegenomen met 86 schepen. Dat is niet mis. In de laatste tien jaar was er sprake van een continue daling. Dat was overigens de stand per 1 juli en ik kan zeggen dat de lijn zich voortzet.

Er zijn steeds meer nieuwe rederijen die zich in Nederland vestigen en bestaande rederijen breiden hun activiteiten uit. Ook wat betreft de werkgelegenheid kan ik u

heel gunstige berichten melden: in plaats van een overschot aan zeevarenden ervaren rederijen nu al een tekort aan personeel. De promotiecampagne die is gestart om het maritieme beroep bij jongeren onder de aandacht te brengen, tracht hier op termijn het tekort terug te brengen. Overigens hoop ik wel dat de Kamer – want dat was ook een onderdeel van het beleid – zo snel mogelijk het wetsvoorstel rond de bemanningen zal gaan behandelen. Ik heb begrepen dat dit inmiddels in de planning is opgenomen.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik juich mee met de minister over dit zeer succesvolle, nieuwe zeescheepvaartbeleid. Ik herinner er haar alleen aan dat toen wij dat bespraken, ik haar gevraagd heb jaarlijks in de begroting een overzicht op te nemen van de aantallen Nederlandse zeevarenden. De reders hadden een inspanningsverplichting op dit gebied op zich genomen. Ik hoor nu van de minister dat het op het ogenblik zo is dat zij zelfs tekortkomen, maar ik zag graag dat deze toezegging van de minister gestand wordt gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Als dat deze keer niet gebeurd is, is dat een omissie en zullen wij proberen er de volgende keer aan te voldoen.

Voorzitter! Dan kom ik bij de vergunningverlening aan Lovers, een punt waar ik een beetje een vervelend gevoel bij heb, althans bij datgene wat de heer Van Gijzel erover heeft gezegd. Wij hebben vóór het zomerreces een algemeen overleg gehad en ik heb na het zomerreces vragen beantwoord van de heer Van Dijke en de heer Stellingwerf. Ik heb in het algemeen overleg over de contractsector en het beleidskader toelating tot het spoorvervoer, vóór de zomer, maar ook in diezelfde antwoorden, in de brief van 26 augustus 1997, aangegeven dat voor mij de bases voor de vergunningverlening nu zijn: de huidige Wet personenvervoer, het Besluit personenvervoer en het beleidskader toelating tot het spoorvervoer, dat ik op 11 februari aan u heb toegezonden. Ik heb op 26 juni gezegd dat alle aanvragen, dus ook de toen nog liggende aanvragen van Lovers, door mij beoordeeld worden op basis van die spelregels. Ik heb mij daaraan gehouden. Dat

Jorritsma-Lebbink

betekent dat Lovers lang niet alles heeft gekregen wat men vroeg, maar voor datgene wat voldeed aan die spelregels, kon Lovers wel toestemming krijgen. Anders kón ik ook niet. Dat "kunstje flikken" staat mij dus niet aan; ik heb daar een heel vervelend gevoel over.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, ik ook.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik snap overigens niet dat dit dan vijf maanden kan wachten. Dat vind ik ook een beetje raar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat komt omdat ik het netjes vond dat wij eerst een brief van de minister hierover zouden hebben om een uitleg te krijgen. Daardoor zit die lange periode ertussen.

Op 30 september 1997 is een verslag vastgesteld van het algemeen overleg van 26 juni 1997. Daarin staat, onder het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat: de bewindsvrouw was niet van plan het komend halfjaar enig contract of concessie af te geven; wetgeving wordt voorbereid die nodig is, als het overgangscontract afloopt. Ja, het staat er.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het is geen juiste weergave van wat ik heb gezegd. Dat weet ik heel zeker. Want u wist en ik wist dat de aanvragen er lagen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zegt u ook later. U zegt later: Lovers heeft het aangevraagd. Maar eerst zegt u: ik ga met die wijze mannen praten, want ik weet niet hoe dat moet. Dat staat ook in de stukken: ik ga met wijze mannen praten en ik kom later dit jaar naar de Kamer daarover. Vervolgens zegt u – ik herinner mij dat ook nog –: ik geef het komend halfjaar geen vergunning of contract af. Het betreft hier een door u gesanctioneerd verslag. U zegt daar ook nog: ja, Lovers heeft nogal wat aangevraagd. Nu, ik denk dan: wij wachten dat beleidskader af; daar praten wij aan het eind van het jaar over en dan wordt het netjes geregeld. Maar tot mijn verbazing geeft u vier dagen later wel een concessie en vergunning af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, als dat idee bij u gewekt is... Ik heb overigens op 26 augustus, in het

antwoord op de vragen van de heer Van Dijke daarover, ook aangegeven wat ik gezegd heb. Ik weet ook zeker dat ik het niet anders gezegd heb, omdat ik wist dat die vergunning-aanvragen er lagen. Ik wist dat ik met dat beleidskader niet alles zou hoeven toe te staan, maar ook dat ik niet alles zou kunnen tegenhouden. Ik weet dat echt zeker. Dat die suggestie zo in het verslag staat, vind ik heel vervelend, want dat is blijkaar bij ons over het hoofd gezien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar ik heb het zo in het overleg ook begrepen!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dus niet!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij zijn van het reces teruggekomen – ik weet niet meer om welke reden – op die woensdag of donderdag daarna. Toen was er het algemene gevoel bij mevrouw Van 't Riet, bij de heer Rosenmöller, bij de heer Stellingwerf en bij mijzelf van: wat hebben wij hier nu gedaan afgelopen donderdag? De minister zegt: geen vergunning voor het komend halfjaar; ik ga eerst naar de wijze mannen, want ik weet ook niet hoe het moet. Ik heb het stuk hier niet, maar u zegt: er is tijd nodig voor reflectie want het is ingewikkeld; ik weet niet of het op of om het spoor moet; ik ga er nog eens met mensen over praten en ik kom aan het einde van het jaar met een uitgebreide brief. Tot die tijd ben ik niet van plan om een contract af te sluiten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het heel vervelend dat het zo is gegaan. Ik geloof overigens ook niet dat er op dit moment aanvragen liggen. Ik begrijp dat u nu de toezegging wilt dat ik in elk geval tussen nu en de uitspraken over... geen verdere vergunning verleen. Dat lijkt mij heel logisch, zeker nadat datgene wat er door u allemaal over is gezegd. Ik wil wel zeggen dat ik u niet een kunstje heb geflikt en dat ik in mijn overtuiging werkelijk heb gezegd dat ik alle aanvragen beoordeel op basis van datgene wat er nu ligt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan is dit punt nu uitgediscussieerd, maar ik hoop dat u wel begrip heeft voor

het gevoel dat ik er bij had, nu ik het heb uitgelegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het enige dat mij dan verbaast, is dat er niet onmiddellijk aan de bel is getrokken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar er is onmiddellijk aan de bel getrokken door de heer Rosenmöller. Ik heb tegen hem gezegd dat bij zo'n kwestie de minister het eerst moet kunnen uitleggen. Wij hebben toen moeten wachten tot na het reces. Wij hebben toen een procedure-vergadering gehad waarin wij aan de minister hebben gevraagd om een brief naar de Kamer te sturen zodat wij hier ordentelijk over zouden kunnen praten. Ik heb namelijk geen zin, als ik het gevoel heb dat mij een kunstje is geflikt, om dat zomaar stante pede met elkaar te bespreken. U moet het ook op een fatsoenlijke manier kunnen weerleggen. Daarom heeft het wat langer geduurd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een vraag aan de minister, want ik voelde mij er eerlijk gezegd ook buitengewoon vervelend over. Waarom heeft zij in dat overleg, als het waar is wat zij nu zelf zegt – en ik ga er gewoon van uit dat het verslag verkeerd is of dat er iets in de communicatie is misgegaan – daags voor het zomerreces ons niet gemeld dat de nadere vergunningverlening voor Lovers, die dus vier dagen later in de krant stond, er aan zat te komen? Toen hadden wij met haar een overleg over dat probleem. Dat zit mij het meeste dwars.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik snap dat nu, maar ik was er zeer van overtuigd dat u allemaal precies wist welke aanvragen er bij mij lagen. Om te beginnen weten wij allemaal dat dit soort aanvragen binnen een halfjaar beoordeeld moeten worden – dat was in de vorige situatie ook aan de orde – en voorts – maar misschien is dat in dit geval mijn naïviteit geweest en ik erken dat ik het beter misschien naderhand nog een keer had kunnen uitmeten – wist iedereen dat Lovers een grote aanvraag had ingediend. Daarvan heb ik gezegd: zoals ze het nu hebben ingediend, kan die nooit helemaal verleend worden. Daar zouden wij immers in elk geval het spanningsveld met datgene wat in

Jorritsma-Lebbink

het beleidskader en in het contract met NS staat, ervaren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een slotopmerking. Ik zeg het ronduit: het gevoel dat mij bekreep, is dat ik een beetje genomen werd, want de minister krijgt niet echt de steun van de Kamer voor concurrentie op het kernnet, vervolgens bespraken wij een element en vier of vijf dagen later lees je dat de vergunningverlening wel op een onderdeel van het kernnet wordt verstrekt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De kernnetdiscussie moeten wij nog voeren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Precies, voorzitter! Daar wilde ik een vraag over stellen. Ik herinner mij dat de discussie sterk ging over de vraag wat precies het kernnet is en wat niet. Gezien het feit dat er in de Kamer heel veel vragen daarover waren, had ik ook niet verwacht dat op zo'n korte termijn die vergunningverlening opeens los zou komen. Maar goed, daar zullen wij binnenkort over spreken. Ik wil wel in verband met de vergunningen die zijn verleend, weten of de NS, als zij meer willen gaan vervoeren, gebruik kunnen maken van de trajecten die nu zijn vergund aan Lovers. Het ging om de ruimte die er nu nog is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar Lovers rijdt, kan NS niet rijden. Dat is waar. Dat is nu precies een van de dilemma's die in de keuze die gemaakt moet worden tussen op of om het spoor, een antwoord behoeven. Ik kom daar eind december bij u op terug.

De heer **Stellingwerf** (RPF): En precies daarom had ik ook wat meer voorzichtigheid verwacht voor het uitgeven van andere vergunningen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat er geen misverstand over bestaan dat dit wel heel voorzichtig is gebeurd. Als je ziet wat wij verleend hebben en wat de aanvragen waren, dan weet je dat wij echt op basis van het overgangscontract en het beleidskader en de Wet personenvervoer hebben gehandeld. Maar de Wet personenvervoer is nu wel het wettelijk kader op basis waarvan ik ook niet alles kan weigeren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is nu juist het punt. De minister zegt dat zij die vergunning binnen het wettelijk kader heeft kunnen geven, maar dat betekent ook dat er een precedentwerking is. Wil de minister eerst wetgeving en toezicht regelen voordat zij nieuwe vergunningen afgeeft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom eerst met een beleidskader en op basis daarvan beslissen we hoe de wetgeving eruit moet zien. In de tussentijd zal ik even niets doen. Dat snap ik heel goed. Maar als er een aanvraag komt waar ik niet omheen kan, zal de Kamer daar als eerste van horen. Ik neem echter aan dat we eerst de discussie met elkaar kunnen voeren, omdat we dat beleidskader binnen twee maanden kunnen hebben.

Voorzitter! Ik zeg mevrouw Van 't Riet onmiddellijk toe dat we, zoals de Raad voor de financiële verhoudingen ons ook heeft aangegeven, bij de invoering van de nieuwe regeling voor de bekostiging van het openbaar vervoer goed moeten monitoren. Wij zijn in overleg met vertegenwoordigers van de decentrale overheden bezig om te bezien op welke wijze daaraan inhoud kan worden gegeven. Als bij de monitoring zou blijken dat onaanvaardbare situaties ontstaan die ofwel alleen of mede een gevolg zijn van de stelselwijziging, dan zal ik daar zeker op reageren.

De heer Van Gijzel heeft een vraag gesteld over het niet betalen van 250 mln. aan VSN voor de nieuwe structuur. VSN heeft zich georiënteerd op haar strategie en de structuur. De belangrijkste aanleidingen daarvoor zijn, zo is mij verteld, de tegenvallende resultaten bij onderdelen en de minder gunstige vooruitzichten enerzijds en de implementatie van het marktwerkingsbeleid de komende jaren anderzijds. Ik kan alleen maar toejuichen dat VSN er heel hard aan werkt om haar performance te verbeteren en zich terdege voorbereidt op de implementatie van marktwerking. In september heeft de raad van bestuur van VSN aan mij drie vragen gesteld naar aanleiding van deze heroriëntatie. Ten eerste is mij gevraagd om het wetsvoorstel op het gebied van de norm van maximaal marktaandeel aan te passen, zodat VSN minder snel rekening hoeft te houden met het

marktmachtartikel. Ten tweede is mij gevraagd om een groot deel van de reorganisatie- en saneringskosten voor mijn rekening te nemen, omdat zij zelf niet in staat zou zijn om die lasten te dragen. Ten derde is aan mij en mijn collega van Financiën gevraagd om in te stemmen met de voorgenoemde structuurwijzigingen van VSN in VSN-1 en VSN-2.

Het eerste verzoek – de verlenging van de termijnen gekoppeld aan het marktmachtartikel – heb ik in een gesprek met de VSN toch afgewezen. In de eerste plaats is dit in principe geen onderwerp van gesprek met een vervoersonderneming maar met de Kamer. Bij de behandeling van de implementatienota in de Tweede Kamer is dat punt ook aan de orde gekomen en dit wordt verwerkt in de wijziging van de Wet personenvervoer. Te zijner tijd zal deze wet natuurlijk in de Kamer worden besproken. In de tweede plaats zijn de in de wet voorziene termijnen gekoppeld aan het marktmachtartikel, en naar mijn mening zo ruim, dat ook VSN voldoende tijd heeft om zich daarop voor te bereiden.

Het tweede verzoek – om een kapitaalinjectie in VSN om een groot deel van de reorganisatiekosten te kunnen dekken – heb ik samen met mijn collega van Financiën serieus onderzocht vanuit de rol van de Staat als aandeelhouder van de holding. Daarbij heb ik mij laten adviseren door het adviesbureau Arthur Andersen. Zij hebben op mijn verzoek en dat van mijn collega van Financiën een contra-expertise verricht op het door VSN opgestelde herstructureringsplan voor de organisatie. Daarbij is met name gekeken naar de vraag of, gezien de plannen van VSN, een kapitaalinjectie van de Staat als aandeelhouder ook daadwerkelijk noodzakelijk is. Verder is gekeken of het voor de Staat als aandeelhouder wel een rationele investering zou zijn om een kapitaalinjectie te plegen, ook gezien de voorliggende plannen.

Arthur Andersen heeft via een onderzoek onder meer het beeld opgeleverd dat er geen noodzaak is voor de Staat om een vermogensinjectie te doen van 250 mln. VSN kan in redelijkheid alle benodigde liquiditeiten zelf vrijmaken. Bij de presentatie van de voorlopige bevindingen aan de VSN-top werd beaamd dat geen kapitaalinjectie nodig is, maar dat de solvabiliteit van het concern op een bepaald

Jorritsma-Lebbink

moment zo laag zou kunnen zijn dat dit tot problemen kon leiden bij de herfinanciering van leningen. Met mijn collega van Financiën heb ik afgesproken dat wij onder bepaalde voorwaarden VSN kunnen aanbieden behulpzaam te zijn bij eventuele gesprekken met banken en zo nodig voor enige tijd garanties te stellen. Hier zal dan wel een verzoek van VSN aan moeten voorafgaan, gebaseerd op reële business- en investeringsplannen inclusief daarbijbehorend management en managementstructuren. Tevens zullen aan een eventuele tijdelijke garantie ook voorwaarden gesteld moeten worden op het gebied van strategie en structuur, voorzover die van belang zijn om de risico's voor de Staat te minimaliseren.

Wat de structuurwijziging van VSN betreft, zal ik de komende periode als aandeelhouder nog verder spreken met de VSN-top. Ik zal de voorstellen samen met Financiën op levensvatbaarheid beoordelen. De voorziene marktaandelen van VSN-1 en VSN-2 zijn daarbij uiteraard ook van groot belang. Als aandeelhouder vinden wij de omvang van VSN-1 een behoorlijk zwaar verhoogd risico in verband met vervolgreorganisaties in de komende jaren. Daarbij streven wij naar mogelijke alternatieven die meer zicht kunnen bieden op een succesvolle turn-around met uitzicht op een bevredigend rendement. Tevens zal dan ook kunnen worden bekeken of private betrokkenheid door ons moet worden gestimuleerd. Het voortouw bij het ontwikkelen van de toekomstige strategie en structuur van VSN blijft echter noodzakelijkerwijze bij VSN zelf liggen. Concluderend kan ik zeggen dat wij positief staan tegenover de intenties van VSN tot reorganisatie. Ten aanzien van de nadere uitwerking hebben wij wel een aantal opmerkingen. Wij gaan dus ook zo snel mogelijk overleg voeren met VSN om te bezien hoe wij tot een bevredigende oplossing kunnen komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dat is een heel uitgebreid antwoord waar heel veel aspecten aan vastzitten. Misschien moeten hier toch nog een paar dingen belicht worden. Om te beginnen, wil ik de minister vragen of wij dat rapport van Arthur Andersen kunnen krijgen. Ik wil mijn collega's voorstellen om hier op korte termijn van gedachten over te wisselen met

de minister, omdat dit volgens mij noodzakelijk is.

Ik wil nu echter ook al een paar dingen horen. De minister zei dat het marktaandeel van VSN te groot was. Dat heeft zij ook in de discussie over de implementatienota gezegd. Men heeft het daarna opgesplitst. De minister zegt nu echter weer dat zij buitengewoon kritisch kijkt naar VSN-1. Dit bedrijf is natuurlijk met allerlei reorganisaties bezig. Daarom denk ik dat het er op zichzelf recht op heeft om op zeer korte termijn helderheid te krijgen over de opvattingen van de regering over de mogelijkheden voor deze structuurwijziging.

Verder wil ik nu enige opheldering hebben op het punt van de eigen middelen. Waarop baseert de minister het vermoeden dat VSN de sanering uit eigen middelen zou kunnen financieren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vermoedde ik zelf niet; dat is een van de uitkomsten van het rapport van Arthur Andersen. Ik moet er even over nadenken of ik dat rapport zomaar aan de Kamer kan sturen. Het is namelijk op allerlei bedrijfsinformatie gebaseerd. Kent de heer Van Gijzel het rapport dat voor VSN is gemaakt door zijn adviseur? Dat zijn namelijk de confrontaties die wij aangaan. Ik wil hier nog even naar kijken, want het gaat nu om de toekomst van het bedrijf. In feite hebben wij niet zo verschrikkelijk veel te maken met hoe het bedrijf zelf denkt te willen gaan werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij zijn de grootste of zelfs de enige aandeelhouder. Als het bedrijf zegt dat het geld nodig heeft, zegt u dat u dit niet wilt geven. U zegt althans dat dit niet nodig is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wij zijn nog niet tot conclusies gekomen. Ik wil de heer Van Gijzel eigenlijk vragen om de broedende kip nog even haar gang te laten gaan. Ik hoop natuurlijk niet dat er een conflict ontstaat. Ik verwacht echter dat wij er met elkaar uit kunnen komen. Als wij er met VSN gezamenlijk uitkomen, krijgt de Kamer natuurlijk bericht over de uitkomst van het overleg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, maar het is natuurlijk wel de functie van

het parlement om te controleren wat het kabinet doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, wat wij besluiten!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij controleren wat u besluit en wat u gaat doen op basis van reeds genomen besluiten. Ik wil dat proces kunnen zien. U zegt nu dat ik eerst maar even moet afwachten en dat u het rapport niet wilt geven, omdat dat een probleem oplevert.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik er dit van zeggen. Wij praten hier met het bedrijf. Een bedrijf onderhandelt natuurlijk, zoals een overheid af en toe ook moet onderhandelen. Waar ik u voor wil waarschuwen, is om niet te vroeg in de onderhandelingen te treden. Laten wij nu eerst even kijken of wij er samen met VSN uit kunnen komen en tot een eensluidende opvatting kunnen komen. Als dat niet lukt, behoef ik zelf helemaal niets te doen want dan komt u wel. Als wij er wel uitkomen, wat ik hoop en waar ik ook van uitga, dan kan het altijd nog zijn dat u aan het einde van de rit zegt dat u het een slechte oplossing vindt. En daar mag u ons dan op beoordelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het wel buitengewoon kwetsbaar. Waar u zulke stappen neemt en het gaat om 250 mln. – ook niet niks – en mogelijkerwijs het voortbestaan van VSN, vind ik dat er sprake is van majeure kwesties, waarbij de Kamer zich niet in de positie moet laten manoeuvreren om aan het eind te kijken of het allemaal goed is gelopen. Misschien zal ik u na overleg met mijn collega's verzoeken om er nader over van gedachten te wisselen in besloten overleg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er altijd voor te vinden om dat een keer te doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil erop wijzen dat de Kamer een motie heeft aangenomen over VSN over het eventueel opknippen van het bedrijf. Ik constateer dat de voorstellen die VSN nu doet in ieder geval niet sporen met de implementatie van Brox en met het mee kunnen doen met de aanbesteding concessieverlening. In de onderhandelingen die ik overigens niet wil frustreren, zou ik de minister mee

Jorritsma-Lebbink

willen geven dat voor ons nog steeds de basis aanwezig is wat betreft Brokx en de genoemde motie. Ik zou dan ook graag zien dat het die richting uitging.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als u goed naar mij geluisterd heeft, is dat precies een van de uitgangspunten van de discussie die wij natuurlijk met elkaar voeren. Dat heeft met die marktmacht te maken en met het gezondmaken van het bedrijf en het risico dat je loopt als je de structuur niet aanpast aan de geuite wens. Daarover moeten wij dus verder met elkaar spreken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan komen wij op de kwetsbaarheid waarop de heer Van Gijzel al eerder doelde. Wij hebben ook gesprekken gevoerd en het blijkt dat VSN zich uitermate kwetsbaar opstelt. Ik vraag in hoeverre dat reëel is. Dus ik ben ook wel heel benieuwd naar de liquiditeitspositie van VSN. Ook wij krijgen namelijk te horen dat als het niet doorgaat, het bedrijf failliet gaat. Dat kunnen ook dreigementen zijn in het onderhandelingsproces.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn 100% aandeelhouder van dit bedrijf. Wij moeten een goede oplossing vinden. Dan gaat het over de shareholders value. Wij moeten voorkomen dat het bedrijf failliet gaat. Dat zou heel slecht zijn. Wij moeten een oplossing vinden, zodanig dat het bedrijf op de toekomst is voorbereid en dat het goed de markt op kan. Of als bedrijf of als bedrijven. Het is van belang dat men marktposities verwerft en klanten wint, conform het gezamenlijke doel. Men moet goede afspraken kunnen maken en goede contracten kunnen sluiten. Dan moet je een goede structuur vinden. Naar die gezonde oplossing zoeken wij. Daarover zijn wij ook volop in overleg. Ik heb er veel vertrouwen in dat wij er goed uit kunnen komen. Dat is ook het doel. Het doel is niet om een bedrijf failliet te laten gaan, want daar zouden wij als overheid aan twee kanten slechter van worden.

De heer Blaauw heeft vragen gesteld over de rijverboden, de raod freeway en de stakingen. Uiteraard zijn er bij het wegvervoer eigen problemen. Er is het Rijtijdenbesluit. Wij zijn ook zeer voor het invoeren van de digitale tachograaf. De

geharmoniseerde Europese controle van het wegvervoer is een lachertje, zo is gezegd. Dat is echter niet zo. De heer Blaauw heeft terecht gezegd dat er wat betreft Frankrijk, dat alweer een stakingsdreiging heeft, sprake is van een probleem. De Europese Commissie inventariseert op dit moment welke rijverboden er bestaan. Er is inmiddels een lijstje van. Het proces van Europese harmonisatie van rijverboden is gaande. Ik heb zelf bij de Commissie aangedrongen op een versoepeling van een aantal regelingen, met name rond de aansluiting bij de grenzen. Wat sociaal en goed is in het ene land, levert een sociaal probleem op in het andere land. De commissaris is daarvan overigens zeer overtuigd. Ik kan u melden dat een land als Luxemburg – dat is wel interessant in het kader van het voorzitterschap – er het meest mee geconfronteerd wordt. Daar worden vrachtwagens aan de grens opgehouden omdat iemand bijvoorbeeld een uur te laat is. Dat is een heel lastig probleem. Er dient dus afstemming plaats te vinden. De commissaris onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van het instellen van Europese wegcorridors, waarop geen rijverboden van toepassing zouden zijn. Een voorstel daaromtrent verwacht ik in de Transportraad van december aanstaande. De voortgang met deze onderwerpen wordt op Europees niveau behoorlijk bemoeilijkt, omdat landen zoals Oostenrijk en Duitsland te kennen hebben gegeven deze onderwerpen uitsluitend en alleen als een nationale zaak te willen bezien. Datzelfde geldt ook voor stakingen. Die zijn primair een zorg van de nationale regeringen, ofschoon ik wel van de Europese commissaris Kinnock heb begrepen dat hij de mogelijkheden onderzoekt voor Brussel om er ook zelf iets aan te doen. Er komt dus discussie. Ik ben overigens niet heel erg optimistisch dat het eenvoudig op te lossen zal zijn, maar samen met een paar andere landen zullen wij er wel heel hard aan trekken. De perifeer in de Unie gelegen landen zijn de dupe van het optreden van een aantal centraal in de Unie gelegen landen.

De heer Reitsma heeft vragen gesteld over het ondergronds transport. Studies tonen aan dat extra aandacht voor dat onderwerp terecht is. Ik ben daar ook een groot voorstander van. OLS is een

interessant project. Het deed mij genoeg dat de heer Reitsma wil dat dit privaat gefinancierd moet worden. Ik ben dat met hem eens, maar ik vrees overigens dat dit niet lukt. De overheid stimuleert het project. Voorzover het privaat gefinancierd kan worden, moet dit uiteraard ook gebeuren. Ik zou het zeer vreemd vinden als enkele marktpartijen profijt hebben van het feit dat de belastingbetaler er voor 100% voor opdraait. OLS is een pilotproject. Ik ben benieuwd naar de resultaten ervan.

Voorzitter! Ik zet mij ervoor in dat wij de in het SVV geformuleerde doelstelling van het vervoer over water – 370 miljoen ton in 2010 – ook halen. Ik denk dat wij daar heel dichtbij in de buurt komen. Berekeningen wijzen uit dat er tussen de 330 en de 350 miljoen ton gerealiseerd zal worden. In de context van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen wordt ook aan substitutie van wegvervoer naar de binnenvaart gewerkt. Dat aspect vind ik eigenlijk veel interessanter. In de nota Transport in balans zijn Kamer en kabinet uitgekomen op een modal-shiftdoelstelling van 20 miljoen ton van het wegvervoer naar het vervoer over water tot aan het jaar 2010. Die doelstelling acht ik beslist haalbaar, mede gelet op de inspanningen om nieuwe ladingstromen voor de binnenvaart te verwerven.

De afgelopen jaren geven op dat punt een zeer positieve ontwikkeling te zien. Ik noem de steun voor de totstandkoming van het regionaal overslagcentrum te Kampen dat binnenkort operationeel zal worden en de snelle ontwikkeling in het vervoer over korte afstand. Ik heb inmiddels besloten om in Utrecht, samen met de regionale overheden, een bijdrage te geven voor de totstandkoming van een regionale containerterminal voor de binnenvaart. Die terminal zal het intermodaal vervoer van en naar Utrecht een belangrijke impuls geven. Ook is bijgedragen aan een proef met een containershuttle tussen Rotterdam en de Moerdijk. Die dienst wordt nu uitgebouwd en kan een permanent karakter krijgen omdat hij genoeg opbrengt.

Ook de tijdelijke subsidieregeling vaarwegaansluitingen voor verladere die over water willen gaan vervoeren, draagt zeer sterk bij aan de ontwikkeling van het vervoer over

Jorritsma-Lebbink

korte afstand. Over de jaren 1996 en 1997 is een aantal projecten gehonoreerd. Gezamenlijk zullen die leiden tot ongeveer 500 miljoen ton nieuw vervoer per binnenvaart. Dit gaat allemaal ten koste van het vervoer over de weg. Ik maak mij over die doelstelling van 20 miljoen eigenlijk geen enkele zorg. Het eerste kwart daarvan hebben wij binnen twee jaar al binnen. Dat is de verdienste van de binnenvaart-ondernemers en de verladers. Zij hebben de kansen gepakt. Wij helpen, waar mogelijk, een handje.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Er is bij de sector zelf blijkbaar sprake van een vreemd misverstand. Daar wordt gesteld dat de doelstellingen van het TIB niet worden gehaald. De minister verwijst nu naar de doelstellingen uit het SVV. Het zou nog beter zijn als beide doelstellingen gehaald worden.

Ik wijs erop dat in het kader van de behandeling van deze nota twee moties zijn ingediend, een van de PvdA en een van het CDA. Voldoet de minister ook aan hetgeen in die moties wordt gevraagd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kunt u uw vraag concretiseren?

De heer **Reitsma** (CDA): In de CDA-motie wordt gevraagd het ambitieniveau ten aanzien van de korte afstand te verhogen. In de PvdA-motie wordt uitgesproken dat het transport voor de lange afstand in de komende jaren een groter aandeel moet krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met de binnenvaart voor de korte afstand zijn wij volop bezig. U heeft ook gevraagd naar onze reactie op het rapport "Koelschip als varend distributiecentrum". Dit hebben wij onlangs ontvangen. Ik zal daar met extra aandacht naar kijken, maar ik kan daar nu nog geen oordeel over geven.

Ik heb overigens onlangs met het Centraal overleg vaarwegen gesproken. Gezamenlijk zijn wij tot de conclusie gekomen dat wij met het MIT en met het Tweede tactische pakket op dezelfde lijn zitten. Natuurlijk wil het COV dat er hier en daar een versnelling wordt aangebracht en dat er wat meer geld beschikbaar komt, maar ik was blij te vernemen dat wij gezamenlijk goed op koers liggen. Ik ben ervan

overtuigd dat wij, omdat het nu zo snel gaat, in de binnenvaart op een aantal terreinen nog veel winst kunnen boeken door de wijze waarop wordt samengewerkt. Misschien kunnen de doelstellingen nog behoorlijk worden aangescherpt. Deze doelstellingen horen dan thuis in het volgende SVV. Voorzover het in mijn macht ligt, doe ik er alles aan, ook omdat ik zie dat de sector zo goed bezig is. Ging het maar in alle sectoren zo goed met de modal shift als bij het vervoer over water.

Voorzitter! Wij hebben recent in de Kamer gesproken over de veiligheid en andere aspecten van het waterbeheer. Er zijn nog enige vragen hierover gesteld. De heer Reitsma heeft gevraagd naar de voortgang van het Deltaplan grote rivieren. De heer Van den Berg heeft zijn zorg daarover uitgesproken. In het algemeen overleg van 23 oktober jl. hebben wij geconstateerd dat de urgentste dijkversterkingen wel zijn uitgevoerd. Eind 1996 kon voor die dijken, met uitzondering van een paar complexere werken, zoals de kering in Ramspol, het sein veilig worden gegeven. Het is goed om vanaf deze plaats de waterschappen en de provincies nog eens te complimenteren met de geleverde prestatie.

Voor de tijdige realisatie van de dijkversterkingen van de tweede tranche zal nogmaals een prestatie van formaat geleverd moeten worden. Voor de eerste tranche waren de ontwerpen en de bijbehorende knelpunten in grote lijnen vaak al jaren bekend. Voor de tweede tranche moest de ontwerpfase vaak nog beginnen. Wij zien dan ook dat de voorbereiding, het verkrijgen van draagvlak, meer tijd kost dan wij eerst hadden gedacht. Uit de achtereenvolgende plannings van de LCCD blijkt dan ook dat het moment waarop de spa de grond in kan, steeds verder naar achteren schuift. Dat vervult mij met zorg. Ik heb dat ook laten blijken ten opzichte van de provincies en de waterschappen. Evenwel, zij verzekeren mij dat de einddatum van december 2000 voor de meeste projecten nog haalbaar is. Voor een deel zit de vertraging namelijk in projecten die in eerste instantie ruim voor 2000 afgerond zouden worden. Er wordt ten dele een oplossing gevonden in het verkorten van de uitvoeringstijd. Het spreekt voor zich dat er aan de laatste oplossing grenzen zijn. Wij

moeten voorkomen dat de aannemer met een onmogelijk probleem wordt opgezadeld.

Voor een paar projecten moeten wij jammer genoeg constateren dat de doelstelling van 2000 niet meer haalbaar is. Het betreft met name de projecten in het benedenrivierengebied die al goedgekeurd waren, maar waarvoor in het verleden geen MER is uitgevoerd. Wij hebben moeten wachten op de uitspraak van het Europese Hof en de aansluitende uitspraak van de Raad van State. Hoewel de Raad van State het beroep recent ongegrond heeft verklaard, heeft een en ander inmiddels toch tot zoveel vertraging geleid dat wij de doelstelling van 2000 niet zullen halen. Een versnelling van de uitvoering biedt helaas geen uitweg vanwege de slappe grond onder de dijk. De versterking moet beetje bij beetje uitgevoerd worden om overbelasting te voorkomen.

Daarnaast zijn er enkele dijkverzwarringsprojecten waarvan waterschappen, provincie en Rijkswaterstaat vinden dat Ruimte voor de rivier echt verloren zou gaan als wij geen beperkte overschrijding van de doelstelling van 2000 zouden toestaan. Ik heb daarover met de Kamer afgesproken dat de voorstellen mij op korte termijn zullen bereiken en dat ik vervolgens de Kamer op korte termijn zal informeren of en in hoeverre ik die mening deel en kan instemmen met een beperkte overschrijding van het jaar 2000 voor een aantal specifiek aan te wijzen dijkversterkingsprojecten.

Ik wil even terugkomen op de discussie tussen de heer Van Waning en de heer Van den Berg. Het is niet zo dat werken in het kader van Ruimte voor de rivier in de plaats kunnen komen van de dijkversterkingen zoals bedoeld in de tweede tranche. Ruimte voor de rivier is met name bedoeld voor de periode na 2000, met als doel: zoveel mogelijk voorkomen dan wel uitstellen van een volgende dijkversterkingsronde. Met betrekking tot de Maas kunnen wij inmiddels constateren dat de kaders zijn opgeleverd. De planontwikkeling voor de rivierversnelling is volop in gang. Een eerste baggerbestek is uitgevoerd. De planontwikkeling voor de verruiming van de Maas laat zien dat met de realisatie van een breed integraal plan hoge kosten zijn gemoeid. Dat heeft mij ertoe

Jorritsma-Lebbink

gebracht om de doelstelling om in 2005 de Maas geheel verruimd te hebben, los te laten. Wij hebben hierover eerder gesproken.

Ik wil de achtergrond nog kort toelichten en vervolgens kom ik terug op het vaststellen van het Deltaplan grote rivieren. Bij het besluit tot het verruimen van de Maas, als onderdeel van dat plan, zijn niet gelijktijdig de voor de uitvoering noodzakelijke middelen ter beschikking gesteld. Destijds bestond onvoldoende inzicht in de omvang van de kosten en ook nu is dat nog heel globaal. In vervolg op het kabinetsbesluit is met kracht de planuitwerking ter hand genomen. Hierdoor is een steeds beter beeld ontstaan van de mogelijke varianten en hun financiële consequenties. Op grond van dat gegroeide inzicht kon op 18 april de bestuursovereenkomst gesloten worden voor de gezamenlijke realisatie van de Maaswerken. In die overeenkomst is nadrukkelijk aangegeven dat geen budgetten beschikbaar waren voor de realisatie. Op het moment dat de plannen geconcretiseerd zijn, moet verdere besluitvorming plaatsvinden over de plannen, in samenhang met de daarvoor benodigde budgetten en dekking daarvan. Bovendien heeft de Kamer gezien dat het kabinet voor de hoogwaterbescherming 3 mld. extra heeft uitgetrokken. Bij de verdeling van de gelden heb ik onderscheid gemaakt naar gebieden waar sprake is van levensgevaar en gebieden waar levensbedreiging niet aan de orde is.

Er zijn nu dus al wel middelen voor de Maaswerken, maar die zijn nog onvoldoende om het gehele, brede integrale plan uit te voeren. Uitvoering van zo'n plan, wat nog steeds in mijn bedoeling ligt, is op dit moment dan ook alleen mogelijk als de doelstelling voor 2005 wordt losgelaten. Dit betekent niet dat wij stilzitten. Ik heb de provincie Limburg gevraagd om in overleg met de belanghebbenden na te gaan of het mogelijk is om, los van de te kiezen variant, een uitvoeringsplan op te stellen waarmee door een uitgekende aanpak op zoveel mogelijk plaatsen op zo kort mogelijke termijn een zo hoog mogelijk beschermingsniveau bereikt kan worden. Naar mijn mening is het mogelijk om met de beschikbare middelen in 2005 een groot deel van de hoogwaterdoelstellingen bereikt te hebben.

Ik heb er nog geen helder beeld van hoe hierbij een extra versnelling bereikt kan worden. Als het bedrijfsleven echter een oplossing kan aanreiken, zoals de heer Van den Berg suggereerde, dan zullen wij die vanzelfsprekend in overweging nemen. Ik had er overigens op gerekend, want dat was de afspraak, dat de heer Reitsma een concreet plan zou voorleggen. Maar wij zullen zien.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik heb vorig jaar gevraagd om een beleidsplan voor rivierverruimingsactiviteiten. Daarin moest duidelijk worden hoe Ruimte voor de rivier uitgevoerd zou worden. Tot 2010 is hiermee bijna 2 mld. gemoeid. De minister heeft een schriftelijke reactie gegeven op mijn vraag en zij houdt daarin staande wat in de Vierde nota waterhuishouding staat, maar dat betreft alleen de doelstelling en de redengeving. Er staat echter niets over de plannen en de uitvoering. Zij gaf aan dat zij de Kamer zou informeren zodra de resultaten beschikbaar waren. De minister haalt 1 april volgend jaar niet, terwijl ik haar had gevraagd om vóór die datum een plan te overhandigen. Kan zij specifiekere zijn over de datum?

Naar aanleiding van de gedachte-wisseling tussen de heer Van den Berg en mij zegt de minister voorts dat Ruimte voor de rivier niet in de plaats kan komen van de tweede tranche dijkversterkingen, maar in het Deltaplan grote rivieren zijn de Grens- en Zandmaas ook opgenomen. Toen ontstond het probleem dat op een gegeven moment, vanwege de urgentie, kades gebouwd moesten worden, enigszins tegen de zin van de minister. Ik vraag dit plan niet alleen omdat deze veiligheidsaspecten van vitaal belang zijn en omdat daarbij natuurontwikkeling plaatsvindt, maar ook omdat ik de afweging wil zien tussen de mogelijkheid om ruimte aan de rivier te geven en de eventuele gepercipieerde noodzaak om een dijk te verzwaren. Dat blijft nu in de lucht hangen.

Ik had ook gevraagd om eindelijk eens uitsluitel te geven over het punt van de invloed van verdieping van rivierbeddingen. Drie jaar geleden heb ik daar voor het eerst om gevraagd en altijd ben ik daarmee de uiterwaarden in gestuurd. Ik zou graag vóór 1 april

een aparte brief krijgen over de effecten van verdieping van het zomerbed dan wel het winterbed.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dit een rare vraag. Volgens mij is de heer Van Waning altijd degene die zegt dat een probleem integraal moet worden benaderd. Wij zijn nu een integraal plan aan het maken, waarin wordt gesproken over natuur, over het verbeteren van de vaarroute en over verdieping en verruiming ten behoeve van de bescherming van Limburg. Vervolgens proberen wij in de uitvoering dingen naar voren te halen die de grootste bijdrage leveren aan de veiligheid. Limburg heeft daar een belangrijke rol in. Nu vraagt de heer Van Waning mij een apart verhaal over wat verdieping betekent. Dat vind ik heel raar. Dit hoort in een integraal verhaal opgenomen te zijn; op een integrale manier dient te worden bezien hoe de problemen het beste kunnen worden opgelost. Verdieping is onderdeel van een integraal afwegingskader dat wordt opgesteld en daaruit komt uiteindelijk een compleet plan voort, "geMERd" en wel. Dan moeten wij de beste keuzes maken.

De heer **Van Waning** (D66): Ik zou onder andere fundamenteel onderzoek naar het aspect verdieping willen hebben. Ik heb hier drie jaar lang om gevraagd, en u hebt het steeds van de hand gewezen. Ik heb gezegd dat er tot nu toe met 1,5 meter verdieping wordt gerekend. Wat houdt het in als het 2 of 3 meter wordt? Ik verwijs naar uw bureau in Arnhem, onder leiding van de zeer capabele ingenieur Silva. Ik heb via-via begrepen dat hij nooit de opdracht heeft gekregen om dit in zijn model te verwerken.

Dit is een theoretische vraag. Het gaat niet om een deeltje Grensmaas of een deeltje Zandmaas, waarvoor een integraal plan is. Het gaat over de theoretische benadering van verdieping van een rivierbedding. Wat is de invloed op het grondwater en op de waterhuishouding? Als u na drie jaar drammen mijnerzijds nog steeds geen theoretisch gefundeerd antwoord kunt geven over een integraal plan, vind ik dat raar.

De minister heeft ook nog niet geantwoord op mijn vraag wanneer ik het beleidsplan rivierverruimingsactiviteiten tegemoet kan zien, als het niet op 1 april volgend jaar is.

Jorritsma-Lebbink

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik kan natuurlijk wachten totdat wij alles hebben onderzocht voor Ruimte voor de rivier en voor de hele rivier alles kunnen doen, maar ik kan ook gewoon projectmatig aan de slag gaan met Ruimte voor de rivier. Daar ben ik voor. Ik ben er niet voor om eerst een complete MER te maken voor de rivieren, want dat moet je dan doen. Ik denk dat je het stukje bij beetje moet oplossen en dat je projecten moet aanwijzen. Dat moet snel, al was het maar omdat wij gelden uit Europa willen lospeuteren om dat te doen. Wij proberen te identificeren wat de grootste bijdrage geeft aan Ruimte voor de rivier en daar beginnen wij mee. Eerlijk gezegd ben ik niet bereid om te wachten tot ik het hele zaakje kan doen, want dan zijn wij 2001 ver voorbij. Dat heb ik ook niet voor 1 april volgend jaar klaar.

De heer **Van Waning** (D66): U zegt dat u een plan hebt, maar ik heb juist gevraagd om dat plan. U voteert 1,8 mld. Dat is 200 mln. minder dan de 2 mld. die de dijkversterkingen zouden kosten. Ik heb vorig jaar gevraagd om een kostenvergelijking. U voteert toch niet zomaar 1,8 mld., als u niet een idee hebt van het totaalplan? Er zijn al honderden hectares aangekocht en u bent van plan om nog veel meer hectares uiterwaarden te kopen. Wij zijn daar zeer blij mee, want wij zijn voor Ruimte voor de rivier, maar waarom geeft u niet een aanzet voor een visie over het totaalgebied, wat u van plan bent waar uit te voeren? Dat hoeven geen uitgewerkte MER's te zijn, maar wij vragen om een plan van aanpak.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zit in de Vierde nota waterhuishouding. Ik kan er niet meer van bakken.

De **voorzitter**: Laten wij de vervolgdiscussie hierover bewaren voor de tweede termijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister heeft bevestigd dat 2000 de harde politieke lijn blijft wat betreft de voltooiing van het Deltaplan. Zij heeft ook gezegd dat het werken aan Ruimte voor de rivier niet in de plaats komt van projecten die in het Deltaplan staan. Ik herinner mij dat zij vorige week in het overleg vier of zes projecten noemde die wel eens over het jaar 2000 heen zouden

kunnen gaan, omdat zij wil kijken of Ruimte voor de rivier daarvoor meer perspectieven biedt. Hoe is dat met elkaar te rijmen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb dat net ook gezegd, maar ik geloof dat u toen net even naar achteren liep. Ik heb in dat mondeling overleg gemeld dat er een paar projecten zijn waarvan het Rijk, de provincie en de waterschappen vinden dat zij te interessant zijn om ze te laten liggen. Dat is de ambtelijke opvatting tot nu toe. Ik krijg die binnenkort en dan zal ik beoordelen wat dat betekent, met een datum erbij, en dan krijgt u dat. Wat heeft dat voor effect? Als ik het interessant genoeg vind, zeggen wij dat het misschien twee jaar langer moet duren, maar dan is de winst zo groot dat het zonde is om die kans voorbij te laten gaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik neem aan dat u de veiligheidsrisico's daarin meeneemt. Wij hebben niet voor niets gezegd dat het in 2000 klaar moet zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de luchtvaart kan ik heel kort zijn, want wij zitten midden in de voorbereiding van de integrale beleidsvisie. De heer Reitsma heeft gevraagd om die 44 miljoen passagiers los te laten, omdat Schiphol volgens hem nu klem zit. De grens van 44 miljoen passagiers is op dit moment absoluut niet het probleem van Schiphol. Dat aantal passagiers is nog lang niet bereikt. En dat is maar goed ook, zou ik bijna zeggen. Op dit moment is de grote zorg het tegengaan van de overschrijdingen van de grenzen van de vastgestelde geluidszones.

De heer Reitsma vroeg terecht: hoe gaan wij Schiphol ruimte geven om op een milieuverantwoorde wijze, dat wil zeggen uitgaande van een dubbeldoelstelling zoals die in de PKB is opgenomen, te blijven groeien? Een aspect van het antwoord op die vraag is de aanwijzing van Schiphol als "fully coordinated airport" en de aanstelling van een slotcoördinator. Daarmee maken wij de situatie wel beheersbaar en kan dus ook het aandienende volume beter worden afgestemd op de beschikbare geluidsruimte. Er zullen overigens ook andersoortige maatregelen door de exploitant worden genomen om het verkeer binnen de zones te

kunnen afwikkelen. Ik wijs op de maatregelen die in deze laatste maanden ten aanzien van het nachtelijke gebruik zijn genomen en die ongetwijfeld hun voortzetting zullen krijgen. Daar wordt in het gebruiksplan 1998 verder inhoud aan gegeven.

Tegelijkertijd zijn wij op dit moment bezig om niet zozeer de meetsystematiek maar de handhavingssystematiek grondig tegen het licht te houden, omdat het lijkt – ik zeg nadrukkelijk lijkt – alsof daarin een aantal onbedoelde effecten aanwezig zijn. Zodra ik daar helderheid over heb, zal ik de Kamer op de hoogte stellen van de beleidsconsequenties die daaruit getrokken moeten worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ook de schriftelijke antwoorden gingen al in deze richting. Dat stemt mij dus tevreden. Ik heb gesproken over de besluitvorming inzake de vijfde baan en de grens van 44 miljoen passagiers. Ik wil de discussie daarop toespitsen. Ik heb de minister en de Paarse partijen opgeroepen om nu al uit te spreken dat die grens maar losgelaten moet worden en dat werkelijk naar de milieugrens gekeken moet worden. Is de minister eigenlijk ook niet van mening dat die grens losgelaten kan worden? Dat staat dus even los van de problematiek die speelt tussen nu en het moment dat de vijfde baan er is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Reitsma zal even moeten wachten tot de integrale beleidsvisie op de langere termijn over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur naar de Kamer komt. Dan krijgt hij een opvatting van het hele kabinet, en niet alleen van mij.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Volgens mij kan ik hier de conclusie uit trekken dat de minister nu niet bevestigt dat die grens erin moet blijven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik ontken ook niet dat die grens er is. U mag geen enkele conclusie trekken uit de opmerkingen die ik nu maak. Wij zitten in een proces dat te maken heeft met de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur na deze PKB. En u krijgt binnenkort

Jorritsma-Lebbink

van het kabinet antwoorden op de vragen die u stelt.

De heer **Reitsma** (CDA): In de conceptverkiezingsprogramma's van én D66 én de VVD, uw eigen partij, staat dat die grens losgelaten moet worden. Ik neem aan dat dit zeer zwaar zal wegen in het oordeel waarmee u over twee weken komt. Je mag toch bijna de conclusie trekken dat het daarmee een gelopen race is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U staat hier niet te spreken met nummer 3 van de lijst van de VVD.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens mij spreken wij wel met een collega van de minister-president.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is dat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zij proberen in collegiaal bestuur enige ordening in ons land aan te brengen. De minister-president heeft begin deze maand gezegd dat het wel eens zo zou kunnen zijn dat wij een extra baan, een milieubaan, moeten aanleggen – dat is de parallelle Kaagbaan – onder gelijktijdige sluiting van enkele zwaar geluidgehinderde banen. Deelt de minister van Verkeer en Waterstaat die opvatting?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Alles zou kunnen. Nu wij midden in de discussie over de integrale beleidsvisie zitten en alles wat er ongeveer te zeggen valt al naar buiten is gebracht, heb ik dus absoluut geen zin om daar nog een eigen steentje aan bij te dragen. U hoort van mij zodra de integrale beleidsvisie er is. Ik zeg nu niets over mijn opvattingen over de oplossingen op de langere termijn. Punt!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister-president heeft dat wel gedaan, en wel tijdens het gesprek met de ministerraad begin oktober. Vond u het onverstandig dat hij dat deed?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, de minister-president moet absoluut zelf weten wat hij naar buiten wil brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Maar dat heeft hij toch niet alleen in staatsrechtelijke zin maar toch ook in politieke zin namens u gedaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, waarschijnlijk wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Was u daar niet van op de hoogte, heeft dat u verrast?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeg, wat krijgen wij hier voor ondervraging!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zijn korte interrupties. Dat moet altijd van de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb er nooit bij gezegd dat het er dan tien moeten zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zo bouw je volgens mij een betoeg op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoef hier geen rapportcijfers of opvattingen weer te geven. U mag het vragen, maar u krijgt er van mij geen antwoord op. Ik heb op dit moment absoluut geen behoefte om wat dan ook te zeggen over de inhoud van de IBV. U krijgt die zeer binnenkort. Ik vermoed dat de verrassing niet zo heel groot zal zijn. Zo ongeveer alles staat immers tegenwoordig in de krant.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb een vraag over de PKB nu en de periode tot 2003. In het algemeen overleg hebben wij gediscussieerd over de mainport en over de vraag in hoeverre de PKB gehandhaafd kan worden. Ik heb gevraagd om een onderzoek op korte termijn wat wij tot 2003 kunnen doen.

Ik wil meteen iets zeggen tegen de heer Reitsma. In het verkiezingsprogramma van D66, waaraan ikzelf een behoorlijke bijdrage geleverd heb, staat niet dat wij de grens van 44 miljoen passagiers loslaten. Er staat in dat wij de milieugrenzen willen handhaven. Dat wil ik even corrigeren voordat het een eigen leven gaat leiden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gesproken over een versneld onderzoek. Ten eerste is er de slotcoördinatie. Ten tweede is er het gebruiksplan, een onderdeel. Ten derde hebben wij een versnelde

evaluatie van de handhavingssystematiek op gang gezet. De heer In 't Veld trekt namens de Raad voor verkeer en waterstaat de zaak. Het onderzoek is, onder onafhankelijk voorzitterschap, al volop in gang. Bezien wordt wat nog mogelijk is om binnen de milieugrenzen enige groei te realiseren. Dat is niet zo eenvoudig. Mijn inschatting is dat wij in februari of maart conclusies aan de Kamer voorleggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Staat dit los van de TNLI-discussie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Absoluut, het gaat over de korte termijn, tussen nu en 2003.

De **voorzitter**: De heer Reitsma wilde nog reageren op de opmerking van mevrouw Van 't Riet.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat mevrouw Van 't Riet nu in mooie woorden uitlegt, daar heeft de pers al lang doorheen geprikt. Wat in de pers staat, is natuurlijk de werkelijke inhoud van haar programma.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als het in de krant staat, is het waar!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben de Kamer een reactie verschuldigd op het amendement van de heer Van Waning over het Veerse Meer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb voor de tweede termijn nog een antwoord te goeden inzake het niet overschrijden van de grens in 1998. Kan de minister het standpunt van het kabinet zo helder mogelijk weergeven? Ik heb gezegd dat ik er geen barst van geloof.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik volstrekt helder zijn. 1. Wij hebben nu de slotcoördinator aangewezen. 2. Het gebruiksplan 1998 moet worden goedgekeurd. Het moet een realistisch beeld geven van wat er in dat jaar kan. 3. Wij hebben een versnelde evaluatie van de handhavingssystematiek. Als die leidt tot veranderingen, zullen wij de wet moeten aanpassen c.q. de handhavingssystematiek, als dat nog binnen de wet kan, ook moeten aanpassen, wil er enige ruimte ontstaan. Ik kan daar niet op vooruitlopen.

Ik weet op dit moment absoluut niet of wij binnen de milieugrenzen

Jorritsma-Lebbink

die in de PKB staan tot het jaar 2002 meer mogelijkheden zullen kunnen geven. Eén ding weet ik wel en kan ik ook hardop tegen de heer Rosenmöller zeggen. Ik kan het mij niet permitteren nu zonder meer te zeggen dat wij het volgend jaar een beetje gaan gedogen. Ik weet wel wat er dan gebeurt. De uitspraken van de rechter zijn klip en klaar. Het mag dit jaar zoals ik het heb gedaan, maar hij gaat er daarbij van uit dat ik het probleem het volgend jaar in de tang heb. Ik ben van mening dat ik het nu voldoende in de tang heb.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In alle eerlijkheid: ik begrijp hier werkelijk niets van. Het beeld was dat er voor 1997 wordt gedoogd. De minister zal daar, tot mijn spijt, steun voor krijgen van de Kamer. De ruimte die zij nu laat voor 1998, met in een tussenzin de mogelijkheid van een wetswijziging, gaat buitengewoon ver. Het beeld tot nu toe was dat er voor 1997 een lichte overschrijding zou zijn, maar voor 1998 niet. Is, als de minister genoodzaakt is voor 1998 een overschrijding te accepteren, het beleid niet gewoon mislukt? Is dan de geloofwaardigheid van het kabinet ten aanzien van het handhaven van de milieumaatregelen niet gewoon verdwenen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vind ik bepaald niet. Wij hebben geconstateerd dat met de maatregelen die er nu zijn, Schiphol binnen de zones kan en moet blijven, ook binnen de afspraken tot nu toe. Daarvoor is een slotcoördinatie opgesteld en er komt een gebruiksplan voor. Vervolgens hebben wij gezegd dat wij versneld moeten evalueren wat wij doen, omdat er een aantal onevenwichtigheden zijn in de handhavingssystematiek. Daardoor zitten wij overigens heel ver onder de milieugrenzen, hetgeen prima is. Als wij, door het goed en weloverwogen te doen, met behoud van de bestaande milieugrenzen meer ruimte voor groei kunnen realiseren, is dat mooi meegenomen. Ik kan die conclusie nu helemaal nog niet trekken, ik weet de uitkomsten van dat onderzoek niet. Hoe het moet en wat erover gevraagd wordt, weet ik op dit moment ook niet, dus ik kan er nu geen uitspraken over doen. Ik zeg wel dat wij de zaak nu beheersbaar hebben gemaakt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Dit is de laatste maal. Als het meningsverschil dat u wilt overbruggen, daarna nog bestaat, dan moet u er maar in de tweede termijn op terugkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Oké, voorzitter. Ik wil maar één ding helder van de minister horen, namelijk dat het kabinet de ontwikkeling van de luchtvaart in 1998 binnen de milieugrenzen wil houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ga ik van uit. Hoe zou ik anders kunnen, zeker na de uitspraken die onlangs gedaan zijn? Het kan toch niet anders?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar het moet een resultaatsverplichting zijn, geen inspanningsverplichting. Die is nu op dit terrein een keer nodig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom denkt u dat ik in de afgelopen week al die vrolijke gesprekken heb gevoerd? Kom nou toch, die waren er toch op gericht om ervoor te zorgen dat de zaak binnen de geluidsnormen blijft? Dit wil overigens niet zeggen dat het nadenken daarna ophoudt, zo zeg ik er onmiddellijk bij.

Voorzitter! Dan kom ik op het amendement van de heer Van Waning. Hoewel ik het belang van herstel en inrichting van watersystemen onderschrijf, met inbegrip van de aanleg van een doorlaatmiddel voor het Veerse Meer, geef ik prioriteit aan de veiligheid, de bescherming tegen overstromingen. Het gaat hierbij om uitgaven voor zowel aanleg als onderhoud, dus ik ben het niet eens met dit amendement van de heer Van Waning. Bovendien zou ik hem willen vragen om ook even aan te geven ten koste van welke projecten dit alles zou moeten gaan, als hij het amendement handhaaft. Het gaat om een structureel bedrag van 16 mln. per jaar, wat gelet op het krappe budget een hoog bedrag is. Ik vind dus dat hij een dekking zou moeten aangeven, want anders krijgen wij dezelfde ellende als met het amendement van de heer Van Heemst, dat destijds een beetje tussen neus en lippen door behandeld en aangenomen is,

waarvan iedereen nu blijkbaar veel spijt heeft. Er wordt in de regio zelfs gezegd dat ik het niet hard genoeg zou hebben tegengehouden. Zo is het bepaald niet, want ik meen dat ik aanvaarding van dit amendement verleden jaar met zeer grote klem ontraden heb, omdat ik wel wist wat de gevolgen zouden zijn. Ik verlang dan ook van de heer Van Waning dat hij precies aangeeft wat ervoor achterwege zou moeten worden gelaten. Ik vind het namelijk iets te gemakkelijk om structureel 16 mln. per jaar van dit budget af te halen zonder dat de Kamer de consequenties precies voor ogen heeft.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik zal op dat laatste reageren. Het gaat hierbij om 0,5% van de omvang van het Rijkswegenfonds, die 2,5 mld. bedraagt. Wij zouden hiermee eindelijk eens enige prioriteit geven aan het natte watermilieu. Ik hoop dat degenen die het amendement toen getekend hebben, de rug recht zullen houden. Het is een keuze van milieu boven asfalt, een heel kleine verschuiving.

Verder heeft de minister de zeedijken laten liggen, figuurlijk gesproken. Ik had gevraagd vóór 1 april definitief uitsluitel te geven over de kosten bij de problematiek van de blokbekleding van de zeedijken, die in eerste instantie aan Zeeland worden toegedeeld. Er zijn in het kader van de Wet op de waterkering in de technische leidraad toetsing namelijk maar twee normen: onvoldoende of goed. De minister heeft er drie gecreëerd, waardoor de heilloze discussie is ontstaan waaraan wij nu al drie keer een overleg hebben gewijd.

En ten slotte had ik wat de kust betreft gevraagd naar de invloed van geplande of voorgestelde kustlocaties, al dan niet in combinatie met elkaar, op het geïntegreerde kustzonebeheer. Ik denk aan morfologische en andere effecten. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Ik heb begrepen dat binnenkort het RIKZ een speciaal symposium zal houden waarin de resultaten van het onderzoek daarnaar bekend zullen worden gemaakt. Is dit juist?

De **voorzitter**: Wij moeten deze termijn nu echt afronden. Ik zou de minister willen vragen hier heel kort op te reageren. Dan krijgt de heer Reitsma nog het woord, maar daarna

Jorritsma-Lebbink

moeten wij aan de middagpauze gaan beginnen.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Over de aspecten die verband houden met de Wet op de waterkering, hebben wij verleden week afspraken gemaakt. Ik ga verder met de voorbereidingen waarmee ik al bezig was, zoals ik ook in de schriftelijke antwoorden heb aangegeven. En als het de heer Van Waning op enig moment niet aanstaat, moet hij mij maar een signaal geven. Ik verwacht dan overigens wel dekking voor de extra kosten die daaruit voortvloeien, want dat is de keerzijde daarvan.

Verder ben ik het niet met de heer Van Waning eens dat er met het amendement maar een klein bedragje gemoeid zou zijn. Verleden jaar ging het om een amendement van 50 mln. Dat leek een klein bedragje, maar het had zeer grote gevolgen. Ik wijs u erop dat het budget voor de achterland-verbindingen voor onze wegen uiterst krap is. Om deze reden ben ik een grote tegenstander van een dergelijk amendement. Elk bedrag dat van dat budget afgehaald wordt, betekent automatisch vertraging van een project. U moet dan maar aangeven van welk project u geld wilt weghalen, zodat het voor de mensen in het land duidelijk wordt welk project u niet wilt laten doorgaan. Het is geen klein bedrag: 16 mln. per jaar – en dit is structureel – is meer dan dat bedrag. Het is een veelvoud daarvan als u dat bedrag langjarig wilt inzetten voor deze zaken.

In het kader van het onderzoek naar een mogelijk vliegveld in zee is door het Waterloopkundig laboratorium een onderzoek ingesteld naar de gevolgen voor de morfologie van de kust. Hierover wordt binnenkort een bijeenkomst gehouden. Ik heb er geen bezwaar tegen om u de uitkomst daarvan ter kennis te brengen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister heeft tweemaal D66 opgeroepen om aan te geven welke wegenprojecten geschrapt moeten worden, maar er komt geen antwoord. Als D66 een bedrag van 16 mln. uit het wegenbudget wil halen, moet deze partij de provincie Zeeland maar duidelijk maken wat er precies geschrapt moet worden. Dat is een eerlijke benadering omdat anders het

probleem naar een andere provincie wordt doorgeschoven. Is de minister het daarmee eens?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Waning kan ook zeggen dat er een weg in bijvoorbeeld Limburg moet worden geschrapt. Maar dat hoor ik dan wel graag. Het is te gemakkelijk om te zeggen dat er geld uit het wegebudget moet komen. Dat is erg algemeen en daar kun je gemakkelijk mee scoren. Ik ga echter de mensen niet vertellen dat bepaalde zaken moeten worden uitgesteld. Het amendement wordt dan niet uitgevoerd. Het gaat dan gewoon in de spaarpot.

De heer **Van Waning** (D66): De heer Reitsma merkte op dat D66 geen concrete kortingen heeft aangegeven, maar ik heb gezegd dat ik in tweede termijn zal reageren. Dan kan pas een oordeel worden gegeven. Het gaat overigens niet alleen om het doorlaatmiddel bij het Veerse Meer. Het gaat ook over het herstel en de inrichting van alle watersystemen in Nederland.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb verleden keer een motie over het Veerse Meer ingediend. Er zijn nu nieuwe voorstellen waarin ook sprake is van een schepenlift-constructie. We hebben hierover schriftelijk met de minister gecommuniceerd en er zijn nieuwe elementen naar voren gekomen die kunnen aangeven dat een combinatie van projecten op termijn een financiële dubbelslag inhoudt, waardoor het economische belang om het geld beter te besteden nog groter wordt. Kan de minister toezeggen dat ze de nieuwe ontwikkelingen nogmaals bekijkt en de Kamer daarover informeert?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil daar wel naar kijken, maar tot nu toe kwamen we tot de conclusie dat het niet verantwoord was.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.15 uur geschorst.

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op

die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor de volgende week:

- het wetsvoorstel Regels met betrekking tot de inburgering van nieuwkomers in de Nederlandse samenleving (Wet inburgering nieuwkomers) (25114) (plenaire afronding);
- het wetsvoorstel Regelen met betrekking tot de organisatie van de bloedvoorziening (Wet inzake bloedvoorziening) (25649);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet bruterij overhevelingstoelag lonen en van de Wet gevolgen bruterij uitkeringsregelingen (25662);
- het wetsvoorstel Aanpassing van bijzondere wetten aan de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Aanpassingswet derde tranche Awb II) (25464).

Ik stel voor, te behandelen in de vergaderingen van 18, 19 en 20 november:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 1998 (25600-XVI).

Op verzoek van de heer Van Waning stel ik voor, bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat tevens te behandelen:

- de motie-Van Waning/Huys over het zuinig gebruik van primaire grondstoffen (23625, nr. 13).

Ik stel voor, de stukken 22187, nr. 51, 22589, nr. 123 en 25680, nr. 1, voor kennisgeving aan te nemen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Nieuwenhoven.

Mevrouw **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Voorzitter! Dinsdag hebben wij een brief van de minister van Buitenlandse Zaken gekregen over