



De heer Reitsma (CDA)

de toestand in Suriname, waarin de minister van Buitenlandse Zaken de Kamer verzekerde dat hem door het openbaar ministerie in Suriname een juiste rechtsgang beloofd was. Enkele uren geleden heb ik van een vertegenwoordiger van het mensenrechtencomité in Suriname te horen gekregen dat tot op dit moment de toegang geweigerd wordt aan een advocaat bij de arrestanten. Ik zou via u graag de minister van Buitenlandse Zaken om opheldering hierover willen vragen. Ik zou graag willen weten wat hij daaraan gaat doen en ik zou graag, kan het zijn heden, nog een brief van de minister van Buitenlandse Zaken willen hebben om de Kamer daarover in te lichten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat dit de instemming van de collega's heeft?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Is dit in vervolg op het overleg dat er gisteren is geweest?

Mevrouw **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Voorzitter! Ik heb expres niet over het overleg van gisteren gesproken, omdat dit een besloten overleg was. Ik heb het over de brief die de minister van Buitenlandse Zaken ons dinsdag gestuurd heeft, waarin hij ons van een adequate rechtsgang verzekerd had en omdat

ik net een paar uur geleden gehoord heb uit Suriname over het tot op heden geen toegang verlenen van een advocaat, hetgeen mij in strijd lijkt met een juiste rechtsgang. Vandaar dat ik aan de brief refereer en niet aan het overleg van gisteren.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij juist. Het is ook niet gebruikelijk om te refereren aan vertrouwelijk overleg.

Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van 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 "combiroad" (25600, nr. 23);

- de motie-Rosenmöller over de meerkosten van HSL-Zuid en Betuwelijn (25600, nr. 13);

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

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Het lijkt mij dat de collega's weten welke spreektijd zij nog hebben. Zo niet, dan zal ik op een geëigend moment daar een herinnering aan doen uitgaan.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor het beantwoorden van de gestelde vragen en ik dank haar ook voor een aantal toezeggingen die zij heeft gedaan tijdens het debat.

Mijn fractie vindt het nodig dat op een aantal onderdelen toch Kameruitspraken worden gedaan. Vandaar dat ik een drietal moties wil indienen en ik begin er meteen mee. De eerste motie heeft betrekking op de Zuiderzeespoorlijn, want mijn fractie vindt die van grote betekenis.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat een hoogwaardige treinverbinding van de Randstad naar Noord-Nederland in de planning naar voren gehaald dient te worden;

van oordeel, dat de vertraging van de aanleg van de Hanzelijn ongedaan gemaakt dient te worden;

tevens van oordeel, dat de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn noodzakelijk is in het kader van het structuurversterkend beleid voor het noorden van het land;

verzoekt de regering de Zuiderzeespoorlijn als hoogwaardige spoorverbinding naar Noord-Nederland zodanig in te plannen dat in de regeerperiode 1998-2002 de spa in de grond kan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg en Stellingwerf. Naar

## Reitsma

mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (25600-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Een tweede motie die ik wil indienen heeft betrekking op de betaalstroken. In eerste termijn heb ik de minister gevraagd ervoor te zorgen dat op korte termijn het wetgevingstraject klaar is voor het betaalstroken-systeem. De motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Kamer de motie-Reitsma c.s. waarin de regering wordt verzocht het project Select Systeem van de stadsregio Rotterdam te oormerken als project dat voor versnelde invoering in aanmerking komt, heeft aangenomen;

van oordeel, dat de optie betaalstroken een uitstekend prijsmechanisme is voor de bestrijding van files;

van oordeel, dat het kabinet met voortvarendheid dient te werken aan de aanleg van nieuwe infrastructuur met daaraan gekoppeld de invoering van betaalstroken (selectsysteem);

verzoekt de regering bij de voorbereiding van het wetgevingstraject rekeningrijden het juridisch kader van betaalstroken vorm te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 6 (25600-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De derde motie die ik wil indienen gaat over het volgende. Ik heb in eerste termijn de minister omtrent de Maaswerken gezegd: belofte maakt schuld. Ik wil dan ook op dit punt een uitspraak van de Kamer vragen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat met de provincie Limburg een convenant heeft gesloten over de Maaswerken in relatie tot de veiligheid;

overwegende, dat het project Zandmaas/Maasroute van invloed is op het beschermingsniveau voor het bedijkte traject van de Maas;

verzoekt de minister in overleg met de provincie Limburg een uiterste inspanning te verrichten om het project Zandmaas/Maasroute zo enigszins mogelijk binnen de afgesproken termijn, doch uiterlijk 2010, te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (25600-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb nog enkele slotopmerkingen. De minister is uitgebreid ingegaan op een aantal onderwerpen die ik in eerste termijn uitvoerig aan de orde heb gesteld. Toch blijft er een politiek meningsverschil bestaan, want ik moet constateren dat ondanks de toezeggingen die de minister heeft gedaan, zij dichter bij de naam staat van minister van het verkeer dat bijna stilstaat in plaats van minister van Verkeer en Waterstaat. De minister had ambities, zij wilde met kracht de zaak aanpakken maar er is onvoldoende gerealiseerd. Het vertrouwen bij velen is beschaamd geworden omdat de fileproblematiek alleen maar lager op de lijst komt te staan. De minister heeft van verschillende partijen een behoorlijke diskwalificatie gekregen: D66 gaf een onvoldoende; PvdA was zeer kritisch. Je vraagt je af of deze partijen ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk nog wel voldoende steun aan deze minister geven.

De minister heeft veel ambities en zij heeft veel beloftes gedaan die zij niet heeft waargemaakt. Het motto dat wij elke keer weer horen is: er is geld tekort. Er wordt dan verwezen naar het volgende regeerakkoord. Eigenlijk kom ik tot de conclusie dat deze minister schijnbaar is uit-

geregeerd. Ik zou haar dan ook het advies willen geven om met een voorstel te komen om de Kamer te ontbinden en naar huis te gaan.

Over de tarieven van de NS zal GroenLinks een motie indienen die wij ondersteunen omdat ook mijn fractie die tarieven onaanvaardbaar vindt.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik heb gevraagd om een nadere uitwerking van de scenario's, waarop zij een schriftelijk antwoord heeft gegeven dat echter niet helemaal goed is te volgen. Ten behoeve van dat beleid is zij voornemens... een nota uit te brengen. Ik hoop dat dit het komend jaar betekent. Het lijkt mij goed om dat voor de verkiezingen te doen, opdat het bij de uitwerking van het regeerakkoord kan worden betrokken.

Over de ontwikkelingen van en de toelating op het rail hebben wij uitgebreid gesproken. In lijn met hetgeen de minister aan de Kamer heeft voorgelegd met betrekking tot een goed lopend proces, wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de minister een nadere reflectie wil plegen over de inrichting van de spoorvervoersmarkt en de daarmee mogelijke samenhang met verantwoordelijkheidstoeiding en concurrentiesystemen;

overwegende, dat de minister op basis van die reflectie nadere besluitvorming in de Kamer wil voorleggen;

overwegende, dat een eventuele keuze voor concurrentie op of om het spoor nieuwe wetgeving en de instelling van onafhankelijk toezicht noodzaakt;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk een uitgewerkt beleidskader inzake marktwerking spoorvervoer aan de Kamer voor te leggen;

## Van Gijzel

spreekt uit dat eerst wetgeving en onafhankelijk toezicht door de Kamer dienen te zijn goedgekeurd alvorens kan worden overgegaan tot:

- het afsluiten dan wel afgeven van enig nieuw contract, vergunning of concessie;
- de beursgang van de Nederlandse Spoorwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 8 (25600-XII).

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Het zal u na het interruptiedebat over de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen niet verbazen dat mijn fractie zich niet neerlegt bij de huidige situatie en zij de nog in te dienen motie-Rosenmöller zal steunen om te komen tot een goede tariefontwikkeling, die het gebruik van het openbaar vervoer niet belemmert.

Voorzitter! Wat betreft de vertraging van openbaarvervoerprojecten met name in stedelijk en regionaal gebied, vind ik het belangrijk dat de minister heeft uitgesproken zich te zullen binden aan het politieke commitment om die zonder vertraging aan te leggen en vervolgens zal bezien op welke manier dat financieel gerealiseerd kan worden. Dat is een belangrijk signaal in de richting van bewoners, gemeentes en investeerders. Om daar meer helderheid over te geven, zal mevrouw Van 't Riet hierover een motie indienen, die medeondertekening door mijn fractie kent.

Over de Zuiderzeespoorlijn ben ik het in hoofdlijnen met de minister eens. Om er echter geen onduidelijkheid over te laten bestaan, lijkt het mij echter goed om dat in een motie aan de Kamer voor te leggen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbend van het rapport van de commissie-Langman inzake de versterking van de ruimtelijke en economische structuur van Noord-Nederland;

van oordeel, dat een hoogwaardige treinverbinding naar Noord-Nederland zo spoedig mogelijk tot stand moet worden gebracht;

van oordeel, dat in dat kader de vertraging van de aanleg van de Hanzelijn ongedaan dient te worden gemaakt;

verzoekt de regering:  
- in overleg met de noordelijke provincies een keuzenotitie voor een hogesnelheidsverbinding voor te bereiden en deze uiterlijk voorjaar 1998 aan de Kamer aan te bieden;  
- de besluitvorming die samenhangt met de keuzenotitie zo te plannen, dat in de komende regeerperiode een aanvang met de werkzaamheden kan worden gemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 9 (25600-XII).

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Naar aanleiding van de gedachteswisseling gisteren zal ik met collega Blaauw een amendement voorbereiden over het agressiefonds.

Mijn laatste motie heeft te maken met de vertragingen bij het spoor.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een substantieel deel van de vertraging bij de Nederlandse Spoorwegen het gevolg is van ongevallen op gelijkvloerse kruisingen;

overwegende, dat het wenselijk is om op zoveel mogelijk plaatsen te komen tot ongelijkvloerse kruisingen;

overwegende, dat hierbij sprake is van een fors financieel beslag;

verzoekt de regering een inventarisatie van deze problematiek te maken en een meerjarensaneringsprogramma voor ongelijkvloerse overwegen op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 10 (25600-XII).

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! De minister heeft gezegd: ik geef bij de verdeling van de financiële middelen prioriteit aan ontsluiting van de Vinex-locaties. Daarover zeg ik: akkoord. Waarschijnlijk gaat de heer Van Gijzel hiermee ook akkoord. Verder geeft zij prioriteit aan het bevorderen van de bereikbaarheid van Schiphol. Ik vraag nu de heer Van Gijzel of hij het Tweede tactische pakket en de investeringen voor het binnenlands personenvervoer per rail niet belangrijker acht dan de verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol. Zou hij een dergelijke prioriteitsstelling willen steunen? Er zullen namelijk keuzen gemaakt moeten worden. Ik maak dus een andere keus dan de minister. Hoe denkt de heer Van Gijzel over mijn keus?

**De heer Van Gijzel (PvdA):** De bereikbaarheid van Schiphol betreft in belangrijke mate de openbaarvervoersinfrastructuur. Bij het bevorderen van de bereikbaarheid van Schiphol proberen we zowel wat het personen- als het vrachtvervoer betreft de automobilititeit op een andere manier te geleiden. Wat het vrachtvervoer betreft zal een verandering wat meer tijd kosten, hoewel in dit verband ook de verbinding met Aalsmeer in aanmerking moet worden genomen. Echter, wat het vervoer van personen betreft is de aanleg van de noord-zuidlijn buitengewoon belangrijk. Maar volgens mij gaat het bij de crux van de zaak toch om iets anders, namelijk om de vraag: moeten we prioriteit geven aan de aanleg van de Betuwelijn en de HSL en niet aan investeringen voor het binnenlands vervoer? Hierover heeft de heer Rosenmöller in het debat al gesproken. Eigenlijk vind ik dat het dan om twee ongelijkwaardige grootheden gaat. Ik wil echter de twee vormen van armoede niet tegen elkaar uitspelen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Het gaat mij nu om het dilemma dat de minister ook zelf schetst. De bereikbaarheid van Schiphol per spoor zou in het Tweede tactische pakket moeten zitten. Het pro-

## Van Gijzel

gramma wordt echter veranderd. Daarover heb ik met de fractievoorzitter van de partij van de heer Van Gijzel, de heer Wallage, ook gesproken. Toen trokken wij gelijk op en was ook collega Wolffensperger het met mij eens. Zij waren dus ook van mening dat er geen vertraging mocht zijn bij de investeringen voor het binnenlandse spoor. Dus D66 was het toen ook met mij eens. Begrijpelijkerwijs verwees de minister-president destijds naar de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu rekt u het eerdere debat op, want wat u nu zegt slaat op de motie die u destijds heeft ingediend. Collega Wallage stond wel sympathiek tegenover die motie. Zij had betrekking op de OV-projecten voor de Vinex-locaties en de grootstedelijke gebieden. Die zaak hebben wij afgehandeld. Daarnaast is er ook nog het Tweede tactische pakket.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het ging om beide.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de algemene beschouwingen zijn zij niet op deze manier aan de orde geweest.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Is toen gesproken over het Tweede tactische pakket?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over beide. De discussie ging toen over de ontsluiting van de Vinex-locaties en over het uitstellen van de investeringen voor de binnenlandse railinfrastructuurprogramma's.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar hebt u destijds wel een opmerking over gemaakt, maar deze onderwerpen zijn niet aan de orde gesteld op de manier als u zojuist deed. Desalniettemin ben ik van mening dat de ontsluiting van Schiphol via het rail op zichzelf niet vertraagd mag worden. Er is nu verschil tussen de insteek van de heer Rosenmöller en die van mij, voorzitter. De heer Rosenmöller was niet voor uitbreiding van Schiphol, maar ik wel. Ik draag voor die uitbreiding dus ook verantwoordelijkheid, maar de heer Rosenmöller misschien wat minder.

Echter, als je voor die uitbreiding kiest en als je een dergelijke ontwikkeling mogelijk wilt maken, moet je vervolgens geen blokkades opwerpen. Als je gebrek aan middelen hebt, moet je prioriteiten stellen. Daarom zeg ik: ik geef prioriteit aan investeringen voor het OV in grootstedelijke gebieden. Het is onaanvaardbaar dat investeringen daarvoor uitgesteld worden. Tegelijk vind ik ontsluiting en met name ontsluiting van een mainport, die uiteindelijk weer geld in het laatje brengt waarmee je in het land andere investeringen kunt doen, niet iets wat je zomaar kunt veronachtzamen. Ik begrijp de keus van de heer Rosenmöller wel. Hij zegt in feite: laten we Schiphol nog minder bereikbaar maken dan het al is; dan gaat de groei ook minder hard. Dit was echter niet de insteek van mijn fractie.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, voorzitter. Het gaat er niet om Schiphol minder bereikbaar te maken dan het nu is, maar om een heldere prioriteitenstelling met betrekking tot de investeringsmiddelen. In dat verband zeg ik: binnenlands spoor is belangrijker dan de bereikbaarheid van Schiphol over de weg. Op dit punt zal ik de Kamer in tweede termijn ook een motie voorleggen. Gelet op de opvattingen van de heer Van Gijzel, ben ik buitengewoon benieuwd naar zijn stemgedrag bij de behandeling van die motie.

Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn!

Voorzitter! Ik wil vervolgens drie opmerkingen maken. Allereerst wil ik iets zeggen over een van de kernpunten van dit debat. Die betreffen de tariefverhoging die de Nederlandse Spoorwegen begin deze maand heeft voorgesteld. Ik vond dat de minister tijdens het debat met de Kamer in dezen voor een te starre opstelling koos. Zij was bereid met NS Reizigers te gaan praten over de effecten die optreden als gevolg van de wijziging voor gezinsleden van de kaarthouders. Maar er is meer. Als gevolg van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen lijkt daar een beleid gevoerd te worden dat haaks staat op het overheidsbeleid. Deze ontwikkeling moeten wij keren en daarom wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de voornemens van de NS met betrekking tot de tarieven voor 1998 leiden tot forse prijsverhogingen in de spits;

overwegende, dat in het bijzonder partners en huisgenoten van OV- en NS-jaarhouders geconfronteerd worden met zeer forse prijsverhogingen;

van oordeel, dat hierdoor gebruik van het openbaar vervoer minder aantrekkelijk wordt en dat dit haaks staat op het huidige beleid;

verzoekt de regering in overleg te treden met de Nederlandse Spoorwegen met als doel in 1998 een gematigde tariefontwikkeling te bewerkstelligen – ook in de spits en voor de vaste klanten – en de Kamer voor 1 december a.s. over het bereikte resultaat te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Rosenmöller, Van Gijzel, Reitsma, Van 't Riet, Stellingwerf, Van den Berg en Schutte.

Zij krijgt nr. 11 (25600-XII).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn tweede opmerking betreft de infrastructuur. Het kabinet maakt hier op een aantal onderdelen een verkeerde keuze. Dat is voor mij helemaal duidelijk, als de minister zegt de bereikbaarheid van Schiphol belangrijker te vinden dan bijvoorbeeld investeringen in het binnenlandse spoorinfrastructuurproject. Ik had het hier net al over in een interruptiedebatje met collega Van Gijzel. Door die investeringen zouden allerlei knelpunten, zoals bij Amsterdam-CS, opgelost kunnen worden en zou ook de capaciteit van het huidige spoort vergroot kunnen worden. Ik heb daarom de eer om de Kamer de volgende motie voor te leggen.

---

## Motie

---

De Kamer,

## Rosenmüller

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de minister bij de besteding van financiële middelen voor infrastructuur terecht prioriteit geeft aan de OV-ontsluiting van Vinex-locaties;

van mening, dat het voorkomen van vertraging bij de uitvoering van het programma rail personenvervoer een hogere prioriteit heeft dan het ongedaan maken van vertragingen bij de aanleg van nieuwe infrastructuur rond Schiphol;

verzoekt de regering deze opvatting te betrekken bij de komende besluitvorming over de verdeling van de financiële middelen voor de infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmüller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 12 (25600-XII).

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar toezegging om ons voorstel voor financiering van infrastructuur via heffing op tickets, om het zo maar kort door de bocht te noemen, van een nader schriftelijk commentaar te voorzien. Hierdoor kunnen wij dit debatje op een gelegen moment voortzetten.

Tot slot kom ik op de luchtvaart. Het was toch wel apart om te zien dat de minister van Verkeer en Waterstaat zichtbaar ongelukkig was met de uitspraken van de minister-president over de mogelijke uitpak van het TNLI-project in het kabinet. Dit heeft mij echt verwonderd. Dat geldt meer in het bijzonder voor de uitspraak van de minister over de resultaatsverplichting met betrekking tot de milieunormen voor 1998. Ik wil hier de vraag aan koppelen of zij daar het welslagen van haar beleid op dit punt aan zou willen verbinden.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik zeg de minister dank voor haar vele antwoorden, ook schriftelijk gegeven, en de toezegging om de Kamer later te rapporteren over zaken die nog wat dieper bekeken moeten worden. Dit gaat zeer ver en is ook zeer zorgvuldig.

De tarieven van de NS zijn zeer breed bediscussieerd. Ook ik heb daar bepaalde ideeën over naar voren gebracht. De motie van de heer Rosenmüller terzake vind ik lichtelijk overdreven, want de minister heeft toegezegd dat zij met de NS gaat praten binnen de ruimte die zij heeft, ook qua overleg en de contracten die er liggen. Mogelijk kan zij in dat overleg naar voren brengen dat het familiekaart-gebeuren natuurlijk heel hard aankomt. Misschien kan hier uitgekomen worden via spitstoelag-kaartjes of spitsabonnementen, waardoor degenen die toch gebruik moeten maken van de trein in de spits, dit ook met een familiekaart kunnen doen. Daardoor wordt ook voorkomen dat mensen, zoals de kinderen van de minister, die eigenlijk niet in de spits hoeven te reizen, er toch lekker in gaan zitten, omdat het zo goedkoop is.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! De motie stuurt de minister op pad met twee elementen. Ten eerste is dat het negatieve oordeel over de voornemens van de Spoorwegen om in de spits de tarieven fors te verhogen. Daarnaast doel ik op het ongedaan maken van de maatregelen met betrekking tot de gezinsleden van OV- en NS-jaarkaarthouders. Accepteert u wel dat de NS de tarieven voor de spits fors zullen verhogen?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik problemen had met de tariefverhogingen. Daar zitten ook de spitstariefverhogingen in. Ik heb de vertegenwoordigers van de NS in dit gebouw gezien, dus ik weet dat ze het debat gevolgd hebben en dat ze ervan op de hoogte zijn hoe de gedachtegang van de Kamer op deze punten is. De minister weet dat ook. De zaak is wat breder dan een enkel item. Daarmee moet zij aan de slag gaan.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): De minister heeft slechts toegezegd dat zij bereid was om met NS Reizigers te gaan praten over de effecten van de maatregel voor gezinsleden van OV- en NS-jaarkaarthouders maar niet over datgene wat zich ten aanzien van tariefverhogingen in de spits voordoet. Er wordt gesproken over 6% tot 7%. Nu komt het ook in de

tweede termijn van dit debat aan op kiezen. Kiest u de lijn van de minister die geen aanleiding ziet om op dit punt met de NS te gaan praten of kiest u de lijn van de collega's – dat had ik graag gewild, want dan had uw naam onder de motie toegevoegd kunnen worden – dat er een opdracht voor de minister ligt om zich hierover in verbinding te stellen met de NS?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik problemen had met die stijgingen die excessief zijn en die dus vallen buiten de bandbreedte. Ik neem aan dat dit voor een deel ook het geval is met de spitstarieven. Dus daarmee moet de minister wel op pad gaan en met de NS praten. Daar zitten diverse elementen in. In detail behoef ik ze hier niet af te mijnen. De minister kent het standpunt van de VVD-fractie in dezen. Dat is voor een groot gedeelte in lijn met datgene wat in de motie staat en daarom vind ik de motie overbodig.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Of de motie overbodig is, zou ik van de minister straks nog wel even willen horen.

De heer **Blaauw** (VVD): Nee, dat is voor mij ook een reden waarom ik wel of niet de motie zal ondertekenen of ondersteunen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Goed, dan zullen wij duidelijk merken wat de VVD-positie wordt, maar op dit moment ziet u in ieder geval geen aanleiding om de minister op de twee punten, spitstarievenverhoging en jaarkaarthouders, te vragen overleg te gaan voeren met de NS opdat daarmee het beleid wordt rechtgetrokken en er geen situatie komt die haaks staat op het beleid van de overheid om meer mensen vanuit de auto naar het openbaar vervoer te krijgen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik hoop namelijk dat de minister wat eerder naar de Kamer komt met de uitslag van het overleg dan het moment waarop hier over deze motie wordt gestemd. U weet ook hoe het schema hier in dit huis is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dat collega Blaauw er zich te gemakkelijk van afmaakt. Hij moet helder aangeven waar hij politiek staat.

## Blaauw

Omtrent de gezinsabonnements is hij helder, maar dat geldt niet ten aanzien van de 6% tot 7% tariefverhoging in de spits. Als het niet in strijd is met het contract, is de heer Blaauw dan van mening dat deze tariefstijging gehandhaafd moet worden en dat de minister niet de opdracht behoeft te krijgen om ook dan te overleggen met de NS?

De heer **Blaauw** (VVD): Wanneer in het contract de ruimte zit voor tariefverhogingen als deze, dan kan de minister er weinig aan doen omdat het een contract is. Anders zou zij eenzijdig het contract verbreken. Of is de heer Reitsma het daar niet mee eens?

De heer **Reitsma** (CDA): Als dit uw boodschap is, dan is de politieke conclusie die wij nu trekken dat als het binnen het contract valt, de VVD-fractie het aanvaardbaar vindt dat een tariefverhoging van 6% tot 7% in de spits plaatsvindt. Een andere politieke conclusie is dan niet te trekken.

De heer **Blaauw** (VVD): Waarom staat het anders in het contract?

De heer **Reitsma** (CDA): Het is nu helder waarvoor u kiest.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het staat namelijk niet in het contract. Wij hebben destijds de discussie met de minister gehad over het feit dat wij ons zorgen maakten over de spits tarieven. Toen heeft de minister gerefereerd aan de brief van de NS over de marges. Echter, als wij daar onder zouden willen gaan zitten, dan kunnen wij daarvoor gewoon een contract met de NS afsluiten. Dan moet je daarvoor wel betalen, maar dat is een politieke afweging. De minister heeft destijds gezegd: ik ga dat nu in ieder geval niet afkaarten, want ik ga ervan uit dat de NS er gematigde tarieven op nahouden en als ze zich daar niet aan houden, dan is het nog altijd vroeg genoeg om aanvullende contracten af te sluiten, ook als men nog binnen de marges blijft. Die mogelijkheid is er. De heer Blaauw heeft dus niet het politieke commitment om, wanneer hij vindt dat het zich wel binnen het contract bevindt, de minister te vragen het toch af te dempen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb gevraagd aan de minister om

daarover te praten. Dat kan ook zijn wanneer het binnen het contract valt. Echter, wanneer de NS zeggen "het spijt ons bijzonder, maar contract is contract, wij hebben het volste recht dit te doen en wij blijven persistenten", dan ben ik niet van plan om hier in de Kamer een idee te steunen om opeens een nieuw contract met de NS te gaan sluiten voor lagere tarieven. Dat impliceert u namelijk wel enigszins in uw benadering.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er kunnen aanvullende contracten worden gesloten, zoals dat ook ten aanzien van de onrendabele lijnen gebeurd is. Er kan overeengekomen worden dat de NS om mobiliteitsredenen vaker een station aandoen. Dat kost geld en daarvoor moet dan een regeling getroffen worden. In dit geval kan dit ook. Ik meen echter dat de NS buiten de bandbreedte van het contract terechtgekomen zijn en dat het vuiltje dus bij de NS ligt. Dat hoor ik echter graag van de minister.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat gevoelen had ik ook, zeker door uw goede uitleg in eerste termijn. Om die reden heb ik ook geen behoefte aan een motie.

Voorzitter! Evenals de meeste andere fracties is ook de VVD-fractie van opvatting dat er klaarheid moet komen over de verbindingen naar het noorden van het land. Ik heb het genoegen om daarover mede namens collega Van 't Riet een motie in te dienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbend van het rapport van de door het kabinet ingestelde commissie-Langman inzake de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland, alsmede van het advies van de zogenaamde Lelystadtafel;

van mening, dat het streven onverminderd gericht moet blijven op ingebruikname van de Hanzelijn in het jaar 2007;

daarnaast van mening, dat tijdig nadere besluitvorming nodig is, zo mogelijk in internationaal perspec-

tief, inzake de realisering van een hogeresnelheidsverbinding per spoor naar Groningen/Friesland;

verzoekt de regering terzake van een hogeresnelheidsverbinding een keuzenotitie voor te bereiden en deze uiterlijk in april 1998 aan de Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Blaauw en Van 't Riet. Naar mij blijft, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (25600-XII).

De heer **Blaauw** (VVD): De minister heeft bepaalde toezeggingen gedaan over het openbaar vervoer op Vinex-locaties. Dat is goed, want zij geeft daarmee tevens aan dat zij daar prioriteit aan geeft. Om de zaak goed af te kaarten, heb ik een motie van collega Van 't Riet medeondertekend.

Voorzitter! De inbreng van de heer Reitsma heeft mij verbaasd. De wat hoekige, botte wijze waarop de minister wordt benaderd, ligt mij niet zo erg. Bovendien heb ik de indruk dat hij nieuw staatsrecht aan het schrijven is. Hij verzoekt nu een minister om de Kamer te ontbinden. Wellicht kan hij de CDA-fractiespecialisten voor Binnenlandse Zaken vragen om een grondwetswijziging terzake voor te bereiden.

Voorzitter! Deze minister begint aan haar laatste jaar van de rit. Er staat veel op de rails. Wij zijn natuurlijk niet allemaal tevreden, misschien zijn wij zelfs allemaal niet tevreden; het is maar van welke kant je het bekijkt. De afgelopen drie jaar is er al veel gebeurd. Er zit nog veel in de pijpleiding. Het komende jaar kan wel eens zeer vruchtbaar blijken te zijn.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Over de bereikbaarheid en over het stadsgewestelijk openbaar vervoer op Vinex-locaties zijn de argumenten voldoende gewisseld. De intenties van het kabinet waardeer ik zeer. Om dat te onderstrepen dien ik de volgende motie in.

## Van 't Riet

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er tekorten zijn op het investeringsprogramma voor infrastructuur voor openbaar vervoer, waardoor diverse belangrijke openbaarvervoerprojecten, zoals de noord-zuidlijn, de HOV Leidsche Rijn en lightrail zoals Houten-Castellum in aanleg vertraagd zijn;

overwegende, dat hierdoor het beleid gericht op een verschuiving in gebruik van de auto naar het openbaar vervoer onder druk komt te staan;

overwegende, dat er afspraken zijn gemaakt met de lagere overheden over de openbaarvervoersluiting van stadsgewesten en Vinex-locaties, waar de rijksoverheid zich aan hoort te houden;

verzoekt de regering de vertraging ongedaan te maken door een gedeelte van de eerste tranche FES-gelden te gebruiken als voorfinanciering van de infrastructuur voor openbaar vervoer in stadsgewesten en Vinex-locaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Blaauw, van Gijzel, Reitsma, Van den Berg, Stellingwerf en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 14 (25600-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Mijn volgende motie betreft de lightrail. Tijdens de eerste begrotingsbehandeling van deze kabinetsperiode hebben wij aandacht gevraagd voor het Randstadspoor, zoals dat toen heette. Nu spreken wij over lightrailprojecten. Met het oog op de afstemmingsproblemen dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het voordeel van lightrail op het traditionele openbaar

vervoer zit in de mogelijke integratie van systemen;

overwegende, dat de huidige plannen voor de invoering van lightrail overwegend gericht zijn op het gebruiken van het bestaande of nieuwe treinspoor en minder op het verbinden van stadsgewestelijk openbaar vervoer zoals metro en tram met het spoorvervoer;

verzoekt de regering een visie te ontwikkelen op de integratie van de verschillende openbaarvervoersystemen door het gebruik van lightrail, en de Kamer hierover op zo'n kort mogelijke termijn te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Blaauw en Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (25600-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn volgende motie betreft de consumentenbescherming Nederlandse Spoorwegen. Ik heb daarover een en ander in eerste termijn gezegd. Ook bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is dit punt aan de orde geweest. Door de beantwoording van de schriftelijke vragen ben ik zeer hoopvol gestemd over de consumentenbescherming. Ik dien toch nog de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:  
- bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is afgesproken dat de consumentenbescherming geregeld zou worden om zo de invloed van de reiziger op de dienstregeling en de tarieven van de NS te behouden;  
- aan die consumentenbescherming nu nog niet vorm is gegeven;

verzoekt de regering een consumentenorgaan in het leven te roepen dat gekwalificeerd adviesrecht heeft met marginale toetsing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet en Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (25600-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Nog een aantal korte opmerkingen over de Nederlandse Spoorwegen en de tarieven. Wij hebben hierover indringend met de minister van gedachten gewisseld. De motie van de heer Rosenmöller hebben wij medeondertekend. De bedoeling ervan is dat er een resultaatsverplichting komt. Het verwoorde gevoel van de Kamer is dat het resultaat dat nu voorligt niet uit het overleg met de Nederlandse Spoorwegen naar voren mag komen, zelfs al zou het binnen het overgangscontract vallen. De minister heeft toegezegd ons nader in te lichten over de vraag of een en ander binnen het overgangscontract valt. Ik heb bij interruptie met name artikel 12 genoemd. Ik kom tot de conclusie dat dit niet binnen het overgangscontract kan vallen, omdat er een gemiddelde tariefstijging van 5,3% als plafond uitkomt. De Nederlandse Spoorwegen komen daar in ieder geval ten aanzien van in ieder geval drie kaartsystemen bovenuit. Wellicht is mijn interpretatie niet juist. Ik verzoek de minister om voor 1 december a.s. het resultaat te bereiken dat de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen niet worden verhoogd zoals nu per 1 januari a.s. wordt voorgesteld. Als een en ander onverlet toch binnen het overgangscontract valt, heb ik aangegeven dat wij op een andere wijze de tarieven moeten verlagen.

Ik kom op de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn. Met de planning van de Hanzelijn is het komend jaar geen geld gemoeid. De intentie van de minister is om deze lijn in de daarover afgesproken tijd aan te leggen. Wat de Zuiderzeespoorlijn betreft, ondersteun ik de gedachte dat er gekeken moet worden naar de versnelling van het bestaande traject en naar innovatieve systemen in de toekomst.

Mijn laatste punt betreft het rekeningrijden. De minister komt volgend jaar met een proef. Wij zijn daar op zich heel blij mee. Het gaat om een systeemkeuze en niet zozeer om het invoeren van het rekeningrijden in zijn geheel. De minister heeft het jaar 2001 voor invoering genoemd. Ik vind dat wat laat. Mocht

## Van 't Riet

uit de systeemkeuze na een jaar blijken dat het ingevoerd kan worden, dan wil ik dat stimuleren. Ik teken daarbij aan dat met name de problemen inzake vluchtwegen, sluiproutes enzovoorts, opgelost moeten worden bij het invoeren van rekeningrijden. Hoever is de minister daarmee?

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik dank de minister voor het, gedeeltelijk ook schriftelijk, beantwoorden van onze vragen en met name voor de toezegging van een inventarisatie van de veiligheidsrisico's in de buitendijkse gebieden, begin volgend jaar, en een overzicht van het onderzoek op het gebied van hoogwaterbescherming. Wij kunnen na ontvangst daarvan een algemeen overleg houden, waarbij de beantwoording van de vragen waar wij minder tevreden over zijn, betrokken kan worden. Deze vragen betreffen de risico's van overstroming van door primaire waterkeringen beschermde gebieden, de gevolgen van klimaatverandering en het beleidsplan inzake rivierverruimingsactiviteiten, inclusief de verdieppingsproblematiek.

Voorzitter! Dan kom ik op mijn amendement over herstel en inrichting van watersystemen, inclusief het verbeteren van de waterkwaliteit van het Veerse Meer, door het doorlaatmiddel in de Zandkreekdijk. De minister heeft gezegd dat zij dit amendement naast zich neer zou leggen. Dat kan niet. Zij kan een motie naast zich neerleggen, maar als een amendement wordt gesteund, kan zij dat uitvoeren of niet uitvoeren.

Zij heeft mij gevraagd om een concreet voorstel welke rijkswegen ik zou willen opofferen voor natte natuur en milieu. Ik doe dat niet. Ik heb in de lunch overlegd met de fractie van D66. Deze geeft hier duidelijk prioriteit aan natte natuur en milieu, ten koste van de rijkswegen. Het gaat om structureel 16 mln. per jaar. Wij praten bij rijkswegen over miljarden. Als wij hier direct aangeven welke weg dat moet zijn, heeft dat geen enkele zin. De minister heeft haar eigen tijdschema's voor die wegen. Zij kan dit het beste beoordelen, dus ik laat het aan haar over. De fractie van D66 maakt die keuze, wat daar ook voor kritiek op komt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dit een goedkoop verhaal voor 16 mln. Dit is gebakken lucht. U durft geen politieke consequenties te trekken uit het amendement. Als u een kerel bent, zegt u nu welke weg in Nederland u wilt schrappen of temporiseren. Als u dat niet zegt, stelt uw amendement niets voor.

De heer **Van Waning** (D66): Uit de inbreng van de heer Reitsma blijkt enerzijds dat hij woordvoerder is van de oppositie en anderzijds dat hij een benadering heeft die ik als aardig, rondborstig en direct zou willen omschrijven. In dit geval is het niet aan ons om in detail tegen de minister te zeggen welke weg het wordt. Wij praten over 16 mln., vergeleken met een begroting van 2,5 mld. voor de rijkswegen. Het is niet aan ons, wij weten niet hoe het staat met die wegen, of er tegenvallers zijn of wat dan ook. Als de minister ons ermee confronteert dat er wegen vertraagd worden uitgevoerd, omdat de Kamer het amendement van D66, gericht op toch al onderbedeelde natte natuur en milieu, heeft gesteund, dan nemen wij daarvoor onze verantwoordelijkheid. Wij willen niet dicteren ten koste van welke weg het gaat, maar wij nemen volledig die verantwoordelijkheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het goedkoop. U strijkt met de roem dat u voor Zeeland iets doet, maar u geeft de minister de opdracht om de zwartepiet ergens in Zeeland of in een andere provincie neer te leggen. Dat vind ik niet eerlijk.

De heer **Van Waning** (D66): Het gaat ons niet om de roem. Ik weet niet waarom de heer Reitsma amendementen en moties indient, maar het gaat ons om het herstel en de inrichting van alle watersystemen in Nederland. Het Veerse Meer is een project, maar het gaat ook om de vooroevers van het IJsselmeer, om het Amsterdam-Rijnkanaal en om alle rijkswateren waar wij te scherpe afscheidingen hebben. Bij de Derde nota waterhuishouding is gezegd dat dit een van de pijlers is om natte natuur en milieu in stand te houden. Als wij dit niet uitvoeren, is het onmogelijk te doen wat wij met de vierde nota beogen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ook ik heb in eerste termijn mijn teleurstelling

uitgesproken dat de minister de uitstekende motie niet uitvoert die wij vorig jaar bijna Kamerbreed, met uitzondering van de VVD, hebben aanvaard. Daar hebt u goed werk aan verricht. Toen was u nog zo consequent om de minister te vragen om er in de totale afweging naar te kijken. Nu zegt u tegen de minister: red u er maar mee en zoek maar een oplossing voor waar de zwartepiet komt.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! De motie was vorig jaar medeondertekend door het CDA, maar nu komt zij daarop terug. Wij hebben de regering toen gevraagd om dat zelf uit te maken op de begroting van Verkeer en Waterstaat, waar de natte waterstaat destijds onder viel, maar het is nu gescheiden door het brengen van Rijkswaterstaat op de begroting van het Infrastructuurfonds. Wij maken hier duidelijk een keuze voor de natte natuur en milieu ten koste van asfalt. Ik had vorig jaar inderdaad de steun van de Kamer. Ik vraag aan de minister om te beoordelen waar dat gaat gebeuren. Zij mag op ons de blaam leggen dat bepaalde wegen wat later worden uitgevoerd vanwege het vermaledijde amendement van D66 waarin prioriteit wordt gegeven aan de natte natuur. Die blaam draag ik dan ook gaarne.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog en kom te spreken over de aangehouden motie van de heer Huys en mij. Wij hebben die motie ingediend tijdens het notaoverleg over het structuurschema Oppervlaktedelfstoffen op 6 november 1995. In die motie wordt gesproken over een heffing van bijvoorbeeld  $f$  2 per ton in Nederland op gewonnen en geïmporteerde oppervlaktedelfstoffen. Inmiddels blijkt overigens dat die heffing beter hoger kan zijn en wordt een bedrag van  $f$  4 per ton genoemd. Zo'n instrument is gericht op het zuinig gebruik van primaire grondstoffen en op het bevorderen van het toepassen van Noordzeezand.

De motie is destijds op verzoek van de minister aangehouden, omdat zij de werkzaamheden in het kader van de vergroening van het fiscale stelsel wilde afwachten. Zij heeft nu schriftelijk gereageerd en gezegd dat zij zich kan voorstellen dat een heffing op oppervlaktedelfstoffen deel uitmaakt van zo'n pakket. Dat zou dan aan de orde zijn in het



## Van Waning

NMP-3. In de aangehouden motie, die dus nu onderdeel van de beraadslaging uitmaakt, wordt de minister, als toekomstige medeondertekenaar van het NMP-3, verzocht om deze heffing daar in te brengen. Zij is ook gericht op het zuinig omgaan met primaire delfstoffen.

Voorzitter! Ik maak er ten slotte bezwaar tegen dat de heer Reitsma zegt dat D66 de minister met een onvoldoende beoordeelt. Ik heb dat absoluut niet gedaan. Het is duidelijk op welke punten de minister en ik functioneel van mening verschillen. Maar mijn uiteindelijke oordeel luidt dat zij een minister is met doorzettingsvermogen, daadkracht, enzovoorts.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Van Waning heeft gelijk dat de kwalificatie onvoldoende ten aanzien van het onderdeel waterstaat niet uitgesproken is. Ten aanzien van het onderdeel verkeer is de fractie van D66 echter heel helder geweest. Ik heb het gevoel dat zij de minister aanspreken als het boegbeeld van de files.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Mijn collega en ik opereren als een twee-eenheid in dezen. Het is aan mevrouw Van 't Riet om een oordeel te geven over het onderdeel verkeer en vervoer en het is aan mij om een oordeel te geven over de natte waterstaat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Zoals gebruikelijk hebben wij tijd tekort. Daarom maak ik slechts enkele statements en dien ik twee moties in.

Het centrale idee uit de mobiliteitsnotitie die ik gisteren de minister heb mogen aanbieden, betreft een gebruikersheffing per gereden kilometer. De minister geeft in haar schriftelijke antwoorden aan dat dit idee goed past in de gedachteontwikkeling binnen het ministerie, maar dat een nadere uitwerking uiteraard nodig is. Ik neem aan dat de minister de in onze notitie neergelegde uitwerking daarbij zal willen betrekken. Omdat het over een fundamentele aanpak van de mobiliteitsgroei gaat, uitgaande van een maximale variabilisering van autokosten, en omdat het een systeem betreft dat als een aanvul-

ling kan worden gezien op het rekeningrijden, vinden wij het van groot belang dat de Kamer het denken op dit punt stimuleert en ondersteunt. Daarom dien ik mede namens de heer Van den Berg de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- alles in het werk moet worden gesteld om een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobiliteit te bereiken;
- het rekeningrijden met name een bijdrage kan leveren aan de filebestrijding en de bereikbaarheidsproblematiek;
- een jaarlijkse fiscale verrekening van het verreden aantal auto-kilometers algemeen toepasbaar is en tot de noodzakelijke trendbreuk kan leiden;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar de mogelijkheden om, op basis van een gebruikersheffing per verreden autokilometer, op zo kort mogelijke termijn tot een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobiliteit te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 17 (25600-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Een beetje in relatie daarmee wil ik een motie indienen over een andere grondslag van de motorrijtuigenbelasting. Deze motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- met de bepaling van de hoogte van de motorrijtuigenbelasting (MRB), op basis van het gewicht van de auto, slechts indirect een relatie wordt

gelegd met de mate van milieu-(on)vriendelijkheid van de auto;

- deze grondslag op den duur een negatieve invloed zou kunnen hebben op de veiligheidsvoorzieningen in de auto;
- een directe koppeling van de MRB aan het brandstofverbruik van de auto meer recht doet aan het beleid van energiebesparing;

verzoekt de regering de grondslag van de MRB zodanig te veranderen dat de hoogte niet (primair) wordt bepaald door het gewicht van de auto maar door het brandstofverbruik,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 18 (25600-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De minister gaat praten over de effecten van de NS-tarieven, terwijl ik denk dat haar inzet moet zijn dat de huidige uitleg door de NS-directie van het contract eigenlijk niet aanvaardbaar is. Ik denk dat dit nogal verschil maakt voor de wijze waarop je het gesprek ingaat. Wij hebben daarom van harte de motie van collega Rosenmöller mede-ondersteund.

De minister heeft aangegeven dat oplopende tekorten bij de A73 voor haar niet acceptabel zijn. Wanneer kan de Kamer daarover meer informatie verwachten? Komt die nog voor het MIT?

Ik heb weer niets gehoord of gelezen over de AMvB over de kleine luchtvaart. Er is een motie aangenomen over het vliegen over stiltegebieden.

Ten slotte, twee jaar geleden is Kamerbreed een motie aanvaard om een station te realiseren bij de Vinex-locatie Houten. Het spoor ligt er al. Er werd gewoon een station gevraagd, desnoods een tijdelijke voorziening. De minister heeft hier niet op geantwoord. Ik overweeg daarom, afhankelijk van de reactie in tweede termijn, een amendement in te dienen op het MIT, om in Houten desnoods een tijdelijke voorziening mogelijk te maken.

De heer **Van den Berg** (SGP):

## Van den Berg

Voorzitter! Mijn beperkte spreektijd laat slechts toe, naast het uitspreken van een dankwoord, in HSL-tempo twee moties in te dienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat vertraging in de sanering van waterbodems ernstige nadelige gevolgen heeft voor het optimaal functioneren van de scheepvaart in verband met dreigende verondiepingen, alsmede voor de ecologische functie van het water;

verzoekt de regering in het kader van de besluitvorming over de ICES-gelden en in het kader van de regeringsbeslissing inzake de Vierde nota waterhuishouding aan de sanering van de waterbodems hoge prioriteit te geven, passend bij het behoud en herstel van de vaarwegen en milieufunctie van het water,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg, Feenstra, Reitsma, Van Waning, Stellingwerf en Blaauw.

Zij krijgt nr. 19 (25600-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): Deze motie is bedoeld als een duidelijke steun in de rug van de minister, bij de belangrijke beslissingen die genomen moeten worden.

Mijn tweede motie dien ik in mede namens collega Biesheuvel.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de geconstateerde problemen met betrekking tot de blokbekledingen op zeedijken nopen tot aanpassingswerken aan deze dijken, waarbij afhankelijk van de urgentie een zekere fasering mogelijk is;

van oordeel, dat deze aanpassingswerken ook wat betreft die dijkvakken die thans (nog) als voldoende worden gekwalificeerd, niet als

uitvoering van onderhoud kunnen worden aangemerkt;

verzoekt de regering in overleg met de waterkeringbeheerders een plan van aanpak op te stellen, waarin met inachtneming van het voorgaande in adequate financiering wordt voorzien, en de Kamer hierover op zo kort mogelijke termijn nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 20 (25600-XII).

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik dank de Kamer voor de inbreng in tweede termijn.

De motie op stuk nr. 5 van de heren Reitsma en Van den Berg wil ik sterk ontraden, alleen al omdat zij gespeend is van elke realiteitszin. Wij gaan in 1999 deel I van de planologische kernbeslissing SVV-3 uitbrengen. Dat betekent dat het dan nog minstens een jaar en waarschijnlijk zelfs nog iets langer zal duren voordat PKB deel III zal zijn uitgebracht. Kijk ik even naar de verkiezingsprogramma's, ook van het CDA, en naar de noodzaak die er is om bijvoorbeeld de ontwikkeling van het Hanzelijn terug te brengen in het oude tempo, dan is het illusoir dat wij in 2002 de spade voor de Zuiderzeespoorlijn in de grond zouden kunnen hebben. De afspraak over het in het SVV opnemen van de Zuiderzeespoorlijn staat overigens onverminderd overeind. Over het verzoek in de motie zeg ik maar: het zal wel verkiezingstijd zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nu even de indruk dat de minister niet alleen de fractie van het CDA maar ook de fractie van de PvdA aanspreekt. In de motie staan de letterlijke woorden die Wallage tijdens de algemene politieke beschouwingen uitsprak.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik spreek u aan, want u hebt de motie over dit onderwerp ingediend.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien vraagt dit om een reactie. Ik heb zelfstandig een motie

ingediend, juist omdat de motie van de heer Reitsma niet precies weergeeft wat de heer Wallage bij de algemene politieke beschouwingen heeft gezegd. Ik heb de heer Reitsma al drie keer gezegd om dat nog een keer te lezen. Ik heb hem zelfs in het debat gevraagd het citaat nog eens te geven. Hij heeft dat niet gedaan. Hij moet het gewoon zelf nog maar eens nalezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Dan ben ik toe aan de motie op stuk nr. 6, een motie van de heren Reitsma en Van den Berg over het wetgevingstraject voor rekeningrijden en het selectiesysteem c.q. betaalstroken. Ik heb gemeld dat ik het wetsvoorstel aan het eind van deze maand aan de Kamer hoop te kunnen voorleggen. Ik ben niet van plan om dat uit te stellen tot ook het nader onderzoek naar de betaalstroken en de relatie tussen rekeningrijden en betaalstroken klaar zal zijn. Als mocht blijken dat het binnen het systeem kan, behoeft de wet niet gewijzigd te worden, zoals ik al heb aangegeven. Als het daarbuiten moet, is er een apart regime nodig; als dat bij nota van wijziging toegevoegd kan worden aan het systeem van rekeningrijden, dan heb ik daar ook geen problemen mee. Maar dit zal even moeten wachten tot er duidelijkheid zal zijn over de mogelijkheden en onmogelijkheden. Het is dus iets te vroeg, maar de motie aanhouden heeft ook weinig zin, want ik kan haar niet uitvoeren omdat het wetsvoorstel inzake rekeningrijden inmiddels terug is van de Raad van State en de Kamer zeer binnenkort zal bereiken. Natuurlijk staat het de Kamer vrij daaraan toe te voegen wat zij daar nog in wil opnemen. Ik moet de Kamer dus aanvaarding van deze motie ontraden, omdat er anders alleen maar vertraging zou kunnen optreden.

De motie op stuk nr. 7 van de heer Reitsma c.s. gaat over het Maasproject. Ik moet zeggen dat dit toch wel een beetje mager is, want ik herinner me toch echt dat de CDA-fractie had aangekondigd bij deze begrotingsbehandeling een kant en klaar plan te zullen leveren, met financiering en al, om ervoor te zorgen dat dit project eerder uitgevoerd zou kunnen worden. Een motie om dit aan de regering te vragen is dan wel erg makkelijk. De plannen worden op dit moment

## Jorritsma-Lebbink

verder uitgewerkt. Dit is noodzakelijk om de maatregelen en de kosten heel helder in beeld te krijgen. In dit kader zal ik in overleg met de provincie mijn uiterste best doen om het beoogde veiligheidsniveau zo snel mogelijk te bereiken. Vooruitlopend daarop kan ik mij nu dus ook niet uitspreken over een uiterste termijn. Sterker nog, ik vind de aangegeven termijn weinig ambitieus, want ik zou de veiligheidsdoelstelling graag zoveel mogelijk in 2005 gerealiseerd willen zien. Ik wil nu nog niet zeggen dat dit wel tot 2010 zou kunnen worden uitgesteld. Het bereiken van het beschermingsniveau staat voor mij voorop, dat wil ik zo snel mogelijk. Zeker, er zullen onderdelen van het project later klaar zijn, maar dat houdt in dat de veiligheidsdoelstelling eerder wordt bereikt. De motie is mij dus aan de ene kant te weinig ambitieus, omdat er in het midden wordt gelaten of 2010 ook voor de beschermingsdoelstelling een relevante datum is, en aan de andere is ze te ambitieus, want het hele project vóór 2010 afronden zou met zulke hoge kosten gepaard gaan dat daar geen geld voor is. In die zin ontraad ik de Kamer aanvaarding van deze motie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik heb de motie medeondertekend, omdat ik deze zaken toch ook graag wat scherper in beeld wil krijgen en ze wat harder wil vastleggen. De minister heeft bij het laatste overleg over specifiek dit onderwerp gezegd dat de beveiligingsdoelstelling maar voor 70% in 2005 gehaald zou kunnen worden. Nu zegt zij dat zij er nog steeds naar streeft de hele doelstelling in 2005 te halen, terwijl zij in het overleg heeft gezegd dat dat in ieder geval niet zal lukken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd dat naar onze inschatting 70% à 80% in 2005 haalbaar moet zijn, maar er geldt natuurlijk ook dat daarna eerst moet worden gedaan wat het meest bijdraagt aan het bereiken van het gewenste beschermingsniveau. Ik zeg alleen dat ik het niet wenselijk acht, uit te spreken dat het hele project vóór bijvoorbeeld 2010 klaar moet zijn, omdat ik zeker weet dat het geld daarvoor ontbreekt. Dat zou namelijk uiteindelijk tot afstel leiden, zoals wij al eerder bij zulke projecten hebben

meegemaakt. Dus laten wij ook in overleg met Limburg een realistisch plan maken om ervoor te zorgen dat het beschermingsniveau zo snel mogelijk wordt bereikt, maar laten wij ervan uitgaan dat het integrale project een langere periode mag beslaan. En als het om de laatste procentjes verhoging van het beschermingsniveau gaat – vooral bij de natuurprojecten gaat het om heel kleine percentages – dan zeg ik dat die wat mij betreft aan het eind van de rit mogen komen. Ik zou er dus nu geen tijdstip voor willen afspreken; laten wij nu samen met Limburg bekijken wat wij het beste kunnen doen.

Dan de opmerkingen die de heer Reitsma nog heeft gemaakt. Ik moet zeggen dat er tussen gisteren en vandaag veel veranderd is. Gisteren stond het verkeer nog stil, vandaag staat het bijna stil, aldus de heer Reitsma. Als wij nog anderhalf uur doorpraten, rijdt alles misschien wel weer. Maar goed, ik heb inderdaad grote ambities. Ik geloof niet dat ik mij ooit te buiten ben gegaan aan zeer grote beloften. Jammer genoeg behoren bestuurders in dit land grote ambities te hebben. Helaas moeten er ook altijd keuzes worden gemaakt. Niemand in dit land, ook geen minister in dit kabinet, kan al zijn ambities binnen de financiële randvoorwaarden waarmaken. Dat is jammer, maar als ik het alleen voor het zeggen zou hebben, konden alle problemen vandaag worden opgelost. Maar zo werkt het niet en dat is maar goed ook, want het is integraler dan dat. En daarvoor wil ik naar uw eigen verkiezingsprogramma verwijzen. U moet daarbij ook tot keuzes komen, net als ieder ander.

De heer Van Gijzel heeft een vraag over de scenario's gesteld. Inderdaad begint dat volgend jaar, hoewel ik niet weet of ik het voor de verkiezingen haal. Wel moeten ze een rol spelen bij de gedachtevorming daarna. De scenario's zijn namelijk geen eindkeuzes, het zijn voorbereidende modellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik dacht dat ze bij de verkiezingsprogramma's een rol konden spelen. In ieder geval hoop ik dat ze dat wel doen bij de kabinetsonderhandelingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou mooi zijn. Vervolgens kom ik bij de motie op stuk nr. 8. Ik heb nooit

gezegd dat ik een beursgang van de NS wil. Het is interessant dat dit punt in een motie is neergelegd, maar we hebben nog nooit gesproken over een beursgang van de NS. Het lijkt mij dat er eerst sprake moet zijn van wetgeving. Sterker, als de Spoorwegen ooit naar de beurs zouden gaan dan vraagt dit op zich al om wetgeving, net zoals bij de PTT.

In de motie is ook sprake van het afsluiten dan wel afgeven van een nieuw contract, vergunning of concessie. Ik vraag me af of we bij alles moeten wachten totdat de complete wetgeving is afgerond. Ik heb gezegd dat ik in elk geval niets meer doe voordat het beleidskader met u is besproken. Tot dat moment doe ik op dit terrein niets meer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het beleidskader is geen voltooid wetgevingstraject. Ontraadt u nu aanvaarding van de motie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als bedoeld wordt dat eerst de discussie afgerond moet zijn, dan ben ik het daarmee eens. Ik vraag me echter af of vervolgens alles kan wachten totdat het complete wetgevings-traject is afgelopen. Als je de motie letterlijk interpreteert, moet ik aanvaarding ontraden. Ik begreep evenwel dat de heer Van Gijzel vooral wil dat ik me de komende maanden, zolang er nog geen duidelijkheid is over de zaak, onthoud van het verlenen van enige vergunningverlening. Daarover heb ik al een toezegging gedaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat ook om de rol van het parlement. Ik ben het eens met de heer Van den Berg dat dit soort ingrijpende structuurveranderingen met wetgeving moet worden onderbouwd. Dat heb ik tot uitdrukking gebracht en dit heeft ook te maken met de ervaring van de afgelopen maanden. Mocht de Kamer op een nader moment, afhankelijk van de discussie over de toekomstige structuur, mogelijkheden zien op basis van de huidige wetgeving waardoor er geen veranderingen nodig zijn, dan is wetswijziging op dat punt dus niet nodig. Met de huidige wetgeving hoeft dat dus geen probleem te zijn, maar dan alleen met toestemming van de Kamer. Indien wetgeving wel noodzakelijk is, moet eerst afgehandeld zijn.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die toezegging had ik in eerste termijn al gedaan. Ik wacht de discussie met de Kamer af. Er is overigens een wettelijk kader. Naast de Wet personenvervoer bestaat er ook een experimenteerartikel waaronder veel kan worden geschaard. Nogmaals, ik heb u nu toegezegd dat ik tot het beleidskader over het concurrentie-regime bij het spoorvervoer geen nieuwe vergunningen zal verlenen. De rest moet de Kamer beoordelen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Er bestaat een motie van mij die Kamerbreed aanvaard is. Daarin wordt gevraagd dit proces in wetgeving vast te leggen. De minister heeft over de voortgang daarvan, toen we in een ander verband hierover spraken, mededelingen en toezeggingen gedaan. Ik neem aan dat die in het geheel verdisconteerd moeten worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, de wetgeving is in voorbereiding.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het dictum van de motie staat dat het wetgevingstraject en het onafhankelijke toezicht eerst door de Kamer dienen te zijn goedgekeurd. Uw interpretatie is anders dan die van de heer Van Gijzel. Eventueel na de beleidskaderbehandeling vóór het wetgevingstraject kan ruimte ontstaan voor het verlenen van een vergunning, maar dan moet het dictum worden veranderd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, wat ik zeg, is dat de wetgeving zo moet zijn dat je op basis daarvan vergunningverlening zou kunnen doen. Dan zijn er twee mogelijkheden. Het eerste traject is: we gaan eerst sowieso de beleidsdiscussie met elkaar aan. Daar zegt de minister dat zij geen vergunning geeft. Vervolgens komt de vraag, afhankelijk van de manier waarop je met de marktwerking, als je daartoe besluit, omgaat – dat kan ik niet beoordelen –, of daar wetswijziging moet plaatsvinden. Als dat geen wetswijziging vereist, is het probleem niet zo groot, want dan zou je het op basis van de bestaande wetgeving al kunnen doen. Als er wel wetswijziging noodzakelijk is om het op een goede manier te implementeren, moet eerst het wetstraject doorlopen worden. Ik voel er namelijk niets voor om een nieuwe structuur in te

gaan die niet door de wet gewettigd is, met alle problemen van dien. Wat ik zie, is dat wanneer je zo'n structuurwijziging ingaat, al heel snel de ene of de andere partij bij de rechter komt, zonder te kunnen terugvallen op een wetsstructuur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik de motie goed lees, staat er dat eerst wetgeving en onafhankelijk toezicht door de Kamer dienen te zijn goedgekeurd. Er staat niet in dat er nieuwe wetten moeten zijn; er staat in dat er iets goedgekeurd moet zijn. Daar kan ik op zich mee leven: dat het zo moet zijn dat je dingen met instemming van de Kamer doet. Ik ben niet ingehuurd om dingen te doen die ik niet met instemming van de Kamer kan doen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 9 van de heer Van Gijzel, over de keuzenotitie. Ik kan daarmee instemmen. Ik zal mijn uiterste best doen om dat ook op tijd te doen. De overwegingen die aangegeven worden, zijn overwegingen die mij zeer sympathiek voorkomen. Om er werkelijk invulling aan te kunnen geven, zal het wel betekenen dat ik... Ik ben nu overigens een beetje in verwarring, want volgens mij is er een motie die er buitengewoon veel op lijkt.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik wilde de minister erop wijzen dat het laatste deel van deze motie enigszins op gespannen voet staat met haar beoordeling van de motie van de heer Reitsma, want hier staat in feite ook dat in de komende regeerperiode de spa in de grond moet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zie hierin – of ik lees het verkeerd – dat het ook kan gaan over de Hanzelijn en de relatie met de gewone spoorlijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma heeft mij zijn motie voorgehouden. Daar heb ik mijn steun niet aan kunnen verlenen, omdat de heer Reitsma vraagt – precies zoals de minister het zegt – om in de volgende periode de spa in de grond te doen voor de Zuiderzeespoorlijn. Wij hebben dat met elkaar gewisseld. Mijn opvatting en, naar ik begreep, ook die van de minister is dat we de Zuiderzeespoorlijn hoger op de agenda willen hebben, maar dat wij dat, gelet op het financiële en organisatorische beslag, niet op tijd –

niet vóór 2020 of 2015 – voor elkaar kunnen krijgen, terwijl we die tijd ook niet willen laten lopen. Deze motie drukt dus uit om met de noordelijke provincies in overleg te treden om, in relatie met een niet vertraagde aanleg van de Hanzelijn, het bestaande spoor in herprofilering als spoorlijn met hogere snelheden naar het noorden tot stand te brengen en daar in de volgende periode de eerste werkzaamheden voor aan te vatten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik dan vragen wat het verschil is tussen uw motie en die op stuk nr. 13 van de heer Blaauw en mevrouw Van 't Riet? Immers, daar gaat het er in de overweging om dat het streven onverminderd gericht moet blijven op ingebruikname van de Hanzelijn: dat is precies hetzelfde. Het betekent dat, als je dit wilt doen, je vrijwel direct zult moeten aanvangen met de werkzaamheden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat staat er niet. Ik hecht eraan dat wij met elkaar het commitment aangaan – ik heb er overleg over gehad met de heer Blaauw en die voelde er juist op dat punt niets voor – om in de volgende periode daar alvast een aanvang mee te maken, teneinde de combinatie Hanzelijn-hogesnelheidsprofiel daadwerkelijk tot stand te brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het verschil is mijns inziens: "hogere" en "hoge".

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, het verschil zit 'm in "de volgende periode".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat staat ook in die motie. Er staat hier: van mening dat het streven onverminderd gericht moet blijven op ingebruikname van de Hanzelijn in 2007. Als je dat wilt, moet je in 2000 beginnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat is de Hanzelijn in 2007. Waar ik het over heb, is een hogesnelheidslijn, een hogeresnelheidslijn, naar het noorden, waarvoor de eerste spa in de volgende periode in de grond zou moeten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik het volgende zeggen. U vraagt allemaal om een keuzenotitie en die

## Jorritsma-Lebbink

zullen wij op tijd maken. Over het overige zal het volgende kabinet toezeggingen moeten doen, want dat kan ik niet meer.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil graag van de minister weten wat volgens haar het verschil is tussen de motie van collega Van Gijzel en de motie die ik samen met de heer Van den Berg heb ingediend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik het goed begrijp gaan de moties op de stukken nrs. 13 en 9 over hetzelfde onderwerp, namelijk én de Hanzelijn én het verbeteren of tot een hogere snelheid brengen van de bestaande spoorlijnen die daarop aansluiten. Maar de motie van de heer Reitsma gaat niet daarover, want daarin wordt gezegd dat ik in 2002 moet beginnen met de Zuiderzeespoorlijn. Dat is iets heel anders.

De heer **Reitsma** (CDA): Met andere woorden, de keuze van het CDA is om, als het maar enigszins kan, in de volgende periode te starten met het aanleggen van de Zuiderzeespoorlijn. En de motie-Van Gijzel zegt: Hanzelijn conform het afgesproken tijdschema aanleggen plus het bestaande spoor van Zwolle richting Leeuwarden en van Zwolle richting Groningen opkalfateren zodat er met hogere snelheid kan worden gereden. Dat betekent dat deze motie niet spreekt over de Zuiderzeespoorlijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want daar waren ook afspraken over. Als ik het goed begrijp is dat ook zo. Er worden waarschijnlijk in de keuzenotitie ook woorden aan de Zuiderzeespoorlijn gewijd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is ook logisch. Maar ik geloof dat wij het in het debat ook absoluut met elkaar eens waren. Het is precies wat de minister gezegd heeft: ik wil die Zuiderzeespoorlijn eerder op de agenda. Maar dan moeten wij te lang wachten en ik heb geen zin om in die periode niets te doen. Ik wil het bestaand spoor dus opkrikken in combinatie met de Hanzelijn, en deze motie vraagt om daarvoor in de komende kabinetsperiode de eerste spa in de grond te zetten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, de motie vraagt dat niet. De motie

vraagt om een keuzenotitie en dat vraagt die andere motie ook. Ik zou u dan ook willen vragen om die moties in elkaar te schuiven. Straks zitten wij met twee verworpen moties en wat hebben wij daar nu aan?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! In de motie van collega Van 't Riet en mij staat duidelijk: hogeresnelheidsverbinding. Dat is in lijn met datgene wat de minister zelf naar voren heeft gebracht. Dat kan een projectie naar de toekomst zijn voor een snelheidsverbinding die gaat in de richting van een magneetbaan. In het voortraject zou gekeken moeten worden in hoeverre bestaand spoor op een hogere snelheid kan worden gebracht. De motie van de heer Van Gijzel praat over een hogesnelheidsverbinding. Dat is in het spoorjargon meteen een hogesnelheidstrein. Je zit dan meteen boven de 300 km/uur.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Doe niet zo raar. Dan zit je op 200 tot 230 km/uur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarom had ik de indruk dat u elkaar verkeerd begreep. Ik wil u dan ook vragen om die moties in elkaar te schuiven. Het duurt volgens mij nog een paar weken voordat wij hierover gaan stemmen. In beide gevallen gaat het immers om een keuzenotitie en over een hogere snelheid. Als die keuzenotitie er is, dan kun je ook bepalen wat je op welk moment kunt doen. Ik ga niet meer over de precieze inpassing, want het geld is er voor de projectie van de heer Reitsma zeker niet, ook niet met zijn eigen verkiezingsprogramma in de hand. Maar het geld is er in geen van beide gevallen en wij zitten dus met een probleem. Die boodschap neem ik graag mee.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In mijn motie spreekt de Kamer uit dat wij er in de komende periode mee beginnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat wij de komende weken moeten bekijken of wij die twee moties in elkaar kunnen schuiven. Wij willen geen van beiden dat ze verworpen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat ook dat in de komende regeerperiode een aanvang met de werkzaamheden kan worden

gemaakt. Ik kan dit overigens ook nog niet besluiten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb nog twee vragen. Als een van de moties, óf die van de PvdA óf die van de VVD en D66, wordt aanvaard, werkt de minister dan twee sporen uit: óf via het bestaande spoor óf via de Zuiderzeespoorlijn tot hogere snelheden komen? Ik wil die duidelijkheid wel hebben. Als ik voor een dergelijke motie stem, wil ik weten of er een keuze wordt gemaakt voor de redelijk korte termijn voor de Zuiderzeespoorlijn. Ik vraag dit temeer omdat ook D66 in het verkiezingsprogramma stelt dat die Zuiderzeespoorlijn er moet komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een keuzenotitie houdt in dat u daarna iets te kiezen heeft. Ik heb in eerste termijn aangegeven dat ik de hele discussie over de Zuiderzeespoorlijn, die op dit moment wordt gevoerd, ook door u, verlamvend vind. Die leidt ertoe dat er per saldo niets gebeurt aan het bestaande spoor en dat wij met de Hanzespoorlijn ook nog met een probleem zitten en dat de Zuiderzeespoorlijn daarmee niet dichterbij komt, behalve dat er mooie moties over worden ingediend. Maar verder gebeurt er niets. Ik ben best bereid om een goede notitie te maken over de vraag hoe daarmee moet worden omgegaan voor de korte, de middellange en de lange termijn waarbij de afspraak blijft staan, namelijk dat over de Zuiderzeespoorlijn op zichzelf in het derde SVV plaats geruimd wordt. Dat lijkt mij beter dan elke keer mooie papieren moties in te dienen, terwijl de leden nu zelf eens moeten erkennen dat het geld er niet voor is. Gezien de meerjarencijfers, de eigen verkiezingsprogramma's en de te verwachten economische ruimte kan men toch niet staande houden dat in 2002 de spa in de grond kan voor de Zuiderzeespoorlijn. Dat kan planologisch niet en financieel net zomin. Laten we ons dan focussen op de Hanzespoorlijn, als er extra middelen komen. Dat zou een aardige inzet kunnen zijn, maar de gedachte aan zowel de Hanzespoorlijn als een spade in de grond voor de Zuiderzeespoorlijn is gewoon te veel. Het gaat gewoon niet en ik vind dat een beetje illusiepolitiek.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw keuze is

## Jorritsma-Lebbink

helder, maar u bent bereid om een keuzenotitie te maken. Die moet dan ook ruim voor de verkiezingen worden uitgebracht, opdat wij in deze samenstelling van de Tweede Kamer nog eens een debat over dit onderwerp kunnen voeren en dat niet in april 1998 moeten doen. Dan til je het over de formatie heen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als de notitie in april wordt uitgebracht, kunnen wij er nog voor de verkiezingen over spreken. We hebben drie weken campagne en dus hebben we nog volop de tijd om daarover te debatteren. Of dat in dit huis gebeurt of daarbuiten, is op dat moment volgens mij minder interessant meer. De debatten worden binnen en buiten dit huis op dat moment op dezelfde manier gevoerd. Ik hoop overigens dat ik het in april red, want het moet natuurlijk wel een goede notitie zijn. Ik zal er mijn best voor doen. Overigens ben ik helderder in mijn keuzes dan u dat in de uwe bent geweest!

Voorzitter! De motie van de heer Van Gijssel op stuk nr. 10 gaat over de gelijkvloerse kruisingen. Voorzover ik weet, is er al een meerjaren-saneringsprogramma voor het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen. Ik zal daar echter nog schriftelijk op terugkomen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De gemeentes worden vaak met de vraag geconfronteerd om bij te dragen aan het ongedaan maken van die ongelijkvloerse kruisingen. De gemeentes zijn daar vaak niet van op de hoogte en worden met de hoge kosten geconfronteerd op het moment dat de NS dat in hun planning opnemen. In ieder geval is het bij de gemeentes niet bekend. Ik zou dan ook graag een helder en inzichtelijk stuk krijgen, opdat alle betrokkenen daarmee bekend raken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik wil graag op een rij zetten welke problemen er bestaan. Als een gemeente een weg wil renoveren, van een ander profiel wil voorzien of een stukje wil verleggen, is er op dat moment sprake van een nieuwe overgang. Dat mag niet meer, want er mogen geen nieuwe overgangen gecreëerd worden. Als men een weg of een straat verbreedt – zoals nu in Balthoven speelt – moet men het zelf betalen. De andere kant van de

medaille is dat er geen sprake is van een gemeentelijke bijdrage als de NS zelf saneren tenzij ook in dat kader die gemeente de eigen weg weer herstructureert.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): We hebben dat ook van de VNG als klacht gekregen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik begrijp dat en ik zou u eigenlijk willen vragen om die motie nog even aan te houden, omdat ik denk dat ik een redelijke opheldering kan geven over de feitelijke situatie.

Voorzitter! Ik heb een schriftelijke reactie gegeven op het agressiefonds. Ik zou het overigens jammer vinden als daarvoor toch geld werd gereserveerd. Waarom? Het gaat om een bedrag van 15 mln. van een pakket van totaal 3 mld. We hebben afgesproken dat met een aantal projecten begonnen wordt en dat het resterende bedrag wordt versleuteld. De bestuurders van het openbaar vervoer waren het daarmee overigens eens. Dit betekent dat de bedoelde gelden naar de gemeenten gaan en dat bij de voorwaarden die wij in de Wet personenvervoer stellen ook een eis ten aanzien van de sociale veiligheid zal worden opgenomen. Natuurlijk! Wel moet die eis generiek opgelegd worden en voor alle provincies en gemeenten gelijkelijk gelden. Er moet dus niet een aparte pot zijn voor projecten die centraal worden geregeld. Dit is mijn principiële opstelling bij de afwijzing van het apart in stand houden van een pot voor de sociale veiligheid.

Voorzitter! Ik kom vervolgens toe aan een beoordeling van de motie die is ingediend door de heer Rosenmöller en die gaat over de tariefverhoging door de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb al gemeld dat ik met de NS in overleg zal treden. Inmiddels heb ik nagegaan hoe het met een en ander zit. Volgens het contract is een verhoging van 2,25% plus 4% mogelijk. Dus cumulatief is een verhoging van maximaal 6,5% mogelijk. NS hebben mij gemeld dat alle tariefverhogingen die zij doen, onder dit maximum blijven. Hierover gaat het eerste onderdeel van het gesprek met de Nederlandse Spoorwegen. Mocht het voorgaande niet waar zijn, dan is bij de Nederlandse Spoorwegen iets raars gebeurd. De Nederlandse Spoorwegen hadden dan met mij overleg moeten voeren voor het verkrijgen

van toestemming. Er is mij niet gevraagd om toestemming. Ik zal dan ook bij de Nederlandse Spoorwegen om uitleg op dit punt vragen.

Verder zal ik met de NS overleg plegen over de negatieve gevolgen voor de modal split. Over de uitkomsten van dat overleg zal ik de Kamer tijdig informeren. Ik zeg erbij dat ik vooralsnog niet bereid ben om contracten te sluiten met de Nederlandse Spoorwegen. De Kamer zal dit in aanmerking moeten nemen. Overigens, hierover vooraf een uitspraak doen zou niet de beste inzet zijn bij het aangaan van het gesprek. Ik wil nu slechts van de Nederlandse Spoorwegen weten welke gevolgen zij verwachten en hoe zij de eventuele gevolgen denken te mitigeren alsmede welke aanpassingen zij in dat geval in het systeem willen aanbrengen. Dit lijkt mij de goede weg. De boodschap van de Kamer neem ik natuurlijk in aanmerking en ik zal ook het oordeel van de Kamer mee laten wegen. Daarover geen misverstand!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat oordeel van de Kamer zal er komen. Gelet op het feit dat verschillende collega's mijn motie hebben medeondertekend, lijkt het mij duidelijk hoe de stemming over de motie zal verlopen.

Voorzitter! In eerste termijn heeft de minister gezegd bereid te zijn met NS Reizigers te gaan praten over de mogelijke effecten van de maatregel die de Nederlandse Spoorwegen hebben genomen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik wil nagaan of negatieve effecten voorkomen kunnen worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat mij om de effecten voor de gezinsleden van de kaarthouders. De motie gaat echter aanmerkelijk verder. Daarin wordt ook gezegd dat de prijsverhoging in de spits haaks staat op het huidige beleid. Is de minister bereid om zowel naar de letter als naar de geest van deze motie te handelen? Dus: wil zij met de Nederlandse Spoorwegen over deze twee punten spreken en daarbij naar beperking van de maatregelen streven? Het is volstrekt helder dat de Kamer de negatieve effecten voor de gezinsleden van kaarthouders ongedaan wil maken.

## Jorritsma-Lebbink

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik ben bereid het gevraagde te doen. Ik zeg er wel bij: met inachtneming van mijn mogelijkheden. Er is namelijk een contract en ik kan dat niet zomaar ongedaan maken. Nogmaals, de gemaakte afspraak wil ik nakomen. Ik ben wel bereid te melden wat de Kamer hiervan vindt. Voor een deel ben ik het met haar eens en voor een deel heb ik een andere opvatting. Desalniettemin: de boodschap van de Kamer is helder en die zal ook aan de NS doorgegeven worden.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Het is duidelijk wat de minister wil en het is ook duidelijk wat zij niet wil. Er is nog een verschil van mening tussen haar of het kabinet en de Kamer. De uitslag van de stemming over deze motie zal voor de minister toch een aansporing moeten te zijn om te handelen in overeenstemming met wat de Kamer wil en om het overleg met de Nederlandse Spoorwegen te voeren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ga dat overleg voeren conform uw opdracht. Voor 1 december krijgt u bericht. Die inspanning zal ik plegen. De Kamer moet vervolgens afwachten wat het resultaat is. Meer kan ik ook niet doen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! Diverse collega's hebben gesproken over de noodzaak van een resultaatsverplichting. Dit is een woord van mevrouw Van 't Riet. Er is natuurlijk niemand bij de Nederlandse Spoorwegen die met inachtneming van het contract en na overleg met de minister tot wijziging van de voornemens kan komen. Om die wijziging van de voornemens gaat het uiteindelijk. Er moet niet sprake zijn van een juridische discussie, maar vooral van een politieke discussie. Het is voor de Kamer namelijk volstrekt helder dat in politiek bestuurlijke zin de voornemens van de NS haaks staan op wat de regering en ieder geval de Kamer wil. Daarom willen wij maatregelen zien.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Laat ik direct zeggen dat ik geen contract met de NS ga sluiten over het veranderen van de tarieven. Wij hebben een contract gesloten. Daar bent u akkoord mee gegaan. Ik zal de NS hierop aanspreken binnen de

marges van dat contract. Ik wil wel proberen om de NS zover te krijgen dat zij de negatieve consequenties, voorzover dat mogelijk is, willen mitigeren. Ik zal de Kamer erover berichten wat op dit punt mogelijk is. En dat is het dan wat mij betreft. U zult het resultaat moeten afwachten om te bezien of u dan nog aanvullende maatregelen wilt. Ik zeg hier wel bij dat ik niet zou weten waar ik die van moet betalen. Ook kan ik het referentiekader nog niet aangeven.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! Eerlijk gezegd, vind ik dat de minister het nu op de spits drijft. Ik vind dat buitengewoon vervelend. De Kamer zal hier een heldere uitspraak over doen. Door nu al te zeggen dat zij niet bereid is om een nader contract te sluiten met de Nederlandse Spoorwegen, neemt de minister echter al een voorschot op een uitkomst die hier mogelijkwijze nog een keer onderwerp van debat moet zijn. Hierdoor komen de NS terecht in een positie waarin zij lekker achterover kunnen zitten en tegen de minister kunnen zeggen dat zij niets doen. Misschien zijn de NS bereid om iets te doen voor de gezinsleden van de kaarthouders, omdat de minister zich daar blijkbaar wel voor wil inzetten. Op die manier gaat de minister dat overleg met de NS echter niet echt met een boodschap van de Kamer aan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Denkt u dat ik een betere uitgangspositie heb met de boodschap dat, als de Spoorwegen niets doen, de minister dan wel een contract zal sluiten? Ik denk het niet. Als u vindt dat dit haaks staat op het beleid, dan is dat de boodschap die naar de Spoorwegen moet gaan. Er moet niet gesuggereerd worden dat de minister wel een contract zal sluiten. Er moet gesteld worden dat van de Spoorwegen verwacht mag worden dat zij daar iets aan doen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! Ik had willen horen dat ook de minister van Verkeer en Waterstaat vindt dat de tariefverhogingen in de spits en de plannen van de NS voor hun beste klanten, haaks staan op haar beleid en dat daar dus veranderingen in teweeg moeten worden gebracht. Dat had ik verwacht.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzover het de plannen voor de beste klanten betreft, ben ik het met u eens. Daar moet ik dus nader met de NS over spreken. Wat het andere punt betreft, ben ik het niet geheel met u eens, maar ik neem die boodschap wel degelijk mee. Als de Kamer daar in zo'n grote meerderheid een uitspraak over doet, dan heeft de minister die serieus te nemen. En dan zal ik dat dus ook doen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** En dan zult u dat dus ook met de nodige voortvarendheid in het overleg met de Nederlandse Spoorwegen inbrengen. Vervolgens krijgen wij uiterlijk 1 december een rapportage van u, waarna het debat hierover waarschijnlijk vervolgd wordt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Ik begrijp de positie van de minister wel. Ik heb zelf al gezegd dat de NS op hun donder moeten krijgen, waar zij de afspraken niet nakomen. Ik geloof dat de minister dit ook wel zal doen. Daar past het niet dat de overheid ook maar één cent uitgeeft aan compensatie. Op dat punt moeten de NS gewoon terug. Dat geldt ook voor de OV-jaarkaart en de NS-jaarkaart, want op deze manier is er gewoon sprake van een productwijziging met een enorme tariefstijging.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik moet hier een opmerking bij maken. Ook op dit punt heb ik op basis van het contract weinig poten om op te staan. Vanaf 1 januari 1996, zo is in artikel 14 van het contract geregeld, zullen de NS hun algemene voorwaarden namelijk naar eigen inzicht regelen.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Zeker, maar wij hebben wat afgesproken over de tariefontwikkeling. Je kunt niet in één keer zeggen dat het retourtje van gisteren opeens een enkeltje is geworden. De NS geven de kaarthouder ook geen reductie, wanneer die alleen maar buiten de spits reist. Dat zou er dan echter ook bij horen.

Mijn volgende punt is misschien nog wel belangrijker. Ik wil hier graag voor 1 december iets over horen van de minister. Stel dat de minister tot de conclusie komt dat de

## Jorritsma-Lebbink

vraaguitval fors is, maar dat het toch binnen de bandbreedte van het contract met de NS ligt. Op dat moment kunnen wij politiek de afweging maken of het contractueel vastgelegd moet worden. Ik loop hier nu niet op vooruit, want ik wil de positie van de minister in dat opzicht niet ondergraven. Ik vind evenwel dat de Kamer politiek moet kunnen afwegen of er vraaguitval plaatsvindt ten gevolge van die tarieven en of daar correctie op noodzakelijk is. Dit kan al voor 1 december. Ik verzoek de minister dan ook om die vraaguitvalcijfers zo spoedig mogelijk te leveren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Dit alles nog eens gehoord hebbend, wil ik wijzen op het feit dat wij de komende periode bezig zullen zijn met wetgeving. Dit zou voor de NS een heel duidelijke boodschap kunnen zijn om op hun tellen te passen. Mij dunkt dat, wanneer wij met nieuwe wetgeving bezig zijn, het niet zo kan zijn dat wij het huidige contract klakkeloos in de nieuwe systematiek opnemen. Ik denk dat er dan een moment komt voor de Kamer waarop zij dit kan heroverwegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik zou vinden dat de NS het allemaal zo ontzettend handig doen, dan had ik hier andere woorden gesproken. Wat dat betreft, mag die boodschap helder zijn.

Voorzitter! Vervolgens kom ik te spreken over de motie op stuk nr. 12 van de heer Rosenmöller. Aanvaarding van die motie zou ik toch sterk willen ontraden, al zou het maar zijn dat in de PKB Schiphol, waaraan de heer Rosenmöller overigens zijn stem niet heeft gegeven, ook vastgelegd is wat een en ander betekent voor de infrastructuur rond Schiphol. Daarbij zijn ook verplichtingen aangegaan die mijns inziens min of meer van hetzelfde soort zijn als die welke voor de Vinex-akkoorden zijn vastgelegd. Wat dat betreft staan ze voor mij als hoogst prioritair op de agenda. Die inzet zal ik dan ook plegen. Ik ontraad dan ook zeer dringend aanvaarding van de motie, omdat die niet past in hetgeen waarmee wij bezig behoren te zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heeft toch niet zoveel te maken met het feit of het in een PKB staat? Ik ken wel de status van een PKB en

daar wil ik ook niet op afdingen, maar er zijn hier toch ook heel heldere toezeggingen gedaan met betrekking tot investeringen in spoor voor personen, waarin ook de minister een keuze maakt. Dit raakt ook precies het hart van de kritiek die mijn fractie heeft op het beleid van de minister, namelijk dat zij de bereikbaarheid van Schiphol over de weg belangrijker vindt dan investeren in spoor voor personen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het niet met u eens, want de orde is geheel anders. In een PKB hebben wij vastgelegd wat onze verplichtingen zijn ten aanzien van een aantal investeringen rond Schiphol. Dat geldt voor de hogesnelheidslijn, waarbij wij ook al onze uiterste best moeten doen om die op tijd gereed te hebben. Dat geldt ook voor een aantal openbaarvervoerprojecten en voor een aantal wegenprojecten. Als wij werkelijk serieus vinden – dat vindt de heer Rosenmöller niet maar dat vind ik wel – dat de vijfde baan tijdig gereed moet zijn, dan hebben wij ons aan die verplichtingen te houden, want anders lopen wij een nog groter risico, namelijk dat het niet lukt. Dat vind ik dus echt van een andere orde dan de afspraken in het kader van het Tweede tactische pakket, waarbij onmiddellijk opgemerkt zij dat ik nog steeds ervan uitga dat er wat dat betreft bij het volgende MIT wel degelijk versnellingen zullen kunnen worden aangebracht.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het zal duidelijk zijn dat mijn fractie het hartgrondig oneens is met die keuze. Omdat wij hier wel raken aan het kernpunt, namelijk de vraag hoe je de beschikbare middelen moet besteden en van een prioriteit wilt voorzien, ben ik buitengewoon benieuwd hoe de PvdA en D66 op dit soort punten hun keuze laten bepalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd wat ik er over te zeggen heb. Ik moet aanvaarding van deze motie echt dringend ontraden, omdat die niet tijdig is en omdat die twee onvergelykbare zaken met elkaar probeert in vergelijking te brengen.

Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft nog een zwaarwegende uitspraak voorgelegd waarin het wetslagen van mijn beleid wordt verbonden aan de handavings-

systematiek rond Schiphol. Ik ben van oordeel dat wanneer je een systematiek hebt afgesproken, je daar niet plotseling keer op keer gemakkelijk overheen kunt stappen. Mijn streven is erop gericht om te handhaven. Punt. Naar mijn gevoel heb ik nu voldoende materie in handen om dat te doen. Ik ga er ook van uit dat het gaat lukken. Dat is de inzet die ik pleeg. Daar hebben wij het gebruiksplan, de slotcoördinatie en de versnelde evaluatie van de systematiek voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Veel mensen die dit beleidsterrein van de minister kritisch volgen, zijn natuurlijk geconfronteerd met teleurstelling op teleurstelling, die voor een deel niet in de hand van de minister zijn. In essentie gaat het erom dat het vertrouwen toeneemt dat de regering slaagt in haar voornemen om in 1998 de desbetreffende grenzen overeind te houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daarmee eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan zou u dat vertrouwen doen toenemen als u zegt: ik zet mij er zo maximaal voor in, dat wanneer het mij niet lukt, ik zelf inziet dat mijn beleid op dat terrein gefaald heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de PKB en in de wet is vastgelegd dat er rond Schiphol geluidszones gelden en dat een maximaalaantal woningen last van het geluid zouden mogen hebben. Daar hebben wij ons dus aan te houden. Wij zijn een land waarin eindelijk eens met zonerings wordt gewerkt en waar gehandhaafd wordt. Juist doordat wij handhaven, constateren wij dat er problemen zijn. Dus ben ik het met u eens dat wij ervoor moeten zorgen dat de handhavingssystematiek geloofwaardig is voor alle partijen. Dat is ook de reden waarom ik heb gezegd dat er een versnelde evaluatie moet komen. Ik hoop dat er ook goede aanbevelingen uit komen om dat te verbeteren, zodanig dat het niet alleen voor de milieubewegingen, de omwonenden en de mensen die er last van hebben geloofwaardig blijft, maar ook voor degenen die zich er aan hebben te houden. Daar zit best een spanningsveld tussen en ik hoop dat wij daarover zo snel mogelijk volgestrekte helderheid zullen krijgen. Ondertussen ligt er het gebruiksplan.



## Jorritsma-Lebbink

Bovendien heb ik de slotcoördinatie niet voor niets ingesteld; die is er juist om het probleem beheersbaar te maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Je kunt van mening verschillen over de toekomst van de luchtvaart. Er zou echter overeenstemming moeten bestaan over het systeem, de handhaving daarvan en de consequenties die eraan verbonden worden. Als het in 1998 weer misgaat, is de minister dan politiek aanspreekbaar op het al dan niet slagen van dat onderdeel van het beleid? Dat is volgens mij het maximum dat de minister kan doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat ik dat al meerdere malen heb gezegd. De rechter heeft in augustus en in oktober jongstleden uitspraak gedaan. Daaruit blijkt dat wij dit soort dingen niet keer op keer kunnen doen. Daar ben ik het volstrekt mee eens. Ook ik vind dat wij een geloofwaardig systeem moeten hebben. Op het ogenblik wordt door velen aan die geloofwaardigheid getwijfeld. Onze plicht is om voor verbetering van het systeem te zorgen. Dat is mijn inzet en daar mag geen misverstand over bestaan. Op dat punt moet ik geloofwaardig blijven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is de minister bereid om zo ver te gaan dat zij, als het haar gegeven is, haar politieke prestige, haar politieke lot daaraan verbindt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is gemakkelijk gezegd, maar mijn politieke lot reikt niet verder dan 6 mei van het volgend jaar. Ik sluit niet uit dat eventuele problemen zich ver na die datum zullen voordoen. Ik hoop dat ik voor die tijd in staat ben om de geloofwaardigheid van het systeem te verbeteren. In die zin mag men mij daarop aanspreken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zei niet voor niets "als het haar gegeven is". Ik doelde op het feit dat de minister deze functie na 6 mei kan continueren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eindelijk steun!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is noodzakelijk dat de geloofwaardigheid versterkt wordt. De

minister kan daaraan een bijdrage leveren door te zeggen dat de volgende minister van Verkeer en Waterstaat – dit kan ook deze minister zijn – in politieke zin consequenties verbindt aan de noodzaak de milieugrenzen in 1998 te handhaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is een aantal milieugrenzen vastgelegd en ik vind dat die op een geloofwaardige manier moeten worden gehandhaafd. Dat heb ik nu vele malen gezegd.

Voorzitter! Ik kan op zichzelf leven met de motie op stuk nr. 13. Ik doe mijn uiterste best om de gevraagde notitie in april aanstaande aan de Kamer te kunnen zenden, maar dit zal nog het nodige werk kosten.

Ik schort het oordeel over de motie op stuk nr. 14 nog even op, omdat ik deze motie aan het kabinet moet voorleggen. Ik heb mijn politieke inzet genoemd. Ik heb verwezen naar de missiebrief waarin het kabinet zijn inzet heeft geformuleerd. De motie kan gezien worden als een ondersteuning van het beleid. De vraag is echter of zij wel uitgevoerd kan worden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Het oordeel van het kabinet is van belang voor de beantwoording van de vraag of ik mijn handtekening onder deze motie kan handhaven. Wanneer kunnen wij dit tegemoetzien? Het gaat om uitstel van projecten en dan is het gewenst dat wij binnen een week of binnen veertien dagen weten hoe kabinet daarover oordeelt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg u toe dat ik dat zo snel mogelijk probeer te geven. Het kabinetsstandpunt moet uiterlijk voor de behandeling van het MIT bekend zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben vastgesteld dat er sprake is van een politiek commitment. De motie betreft de financiering. Als wij voor de behandeling van het MIT weten wat het oordeel van het kabinet is, lijkt mij dat prima.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat de motie op stuk nr. 15 van mevrouw Van 't Riet betreft, wijs ik erop dat ik bezig ben met de voorbereiding van een nota over lightrail, die binnenkort ter informatie aan de Tweede Kamer wordt gezonden. Die nota kan

ook tot discussie met de Kamer leiden en, zo nodig, verder worden uitgebreid. Ik heb dus geen problemen met de motie, want ook ik wil een helderder beeld hebben dan wij op dit moment hebben van de structuur van het openbaar vervoer.

Ik meen dat ik in de schriftelijke antwoorden reeds positief heb gereageerd op de motie op stuk nr. 16. Wij zijn al zeer ver met de voorbereiding van de consumentenbescherming in het kader van de spoorwegen. In die zin acht ik deze motie enigszins overbodig.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb de motie niet medeondertekend omdat ik het schriftelijk antwoord van de minister heb gelezen. In de krant lees ik echter opeens dat NS Reizigers grote problemen heeft met de marginale toetsing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is nog enige discussie over de vraag hoe het nu precies moet. Wij hebben afgesproken dat wij uiteindelijk een regeling tot stand zullen brengen. Ik kom daarover nog terug bij de Kamer. Er komt consumentenbescherming. Ik vind dit een heldere boodschap.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De consequentie van de interruptie van de heer Blaauw is dat ik hem, nu hij kennis heeft genomen van het krantenartikel, alsnog uitnodig om de motie mede te ondertekenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat erom wat er vervolgens gebeurt. De discussie, ook tussen NS Reizigers en de consumentenorganen, zal gaan over de vraag wat in dit geval gekwalificeerd adviesrecht is. De vraag is tevens welke verplichtingen dat oplevert. Adviesrecht is geen instemmingsrecht. Het levert ook geen resultaatverplichting op.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er werd gerefereerd aan het krantenartikel. NS Reizigers stelt een advies niet naast zich neer te leggen. Dat was ons iets te vrijblijvend. In de motie is een en ander gestructureerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is de vraag of je een broedende kip meteen moet storen. Het gesprek is volop in gang. Het gaat de goede kant op. Natuurlijk zijn er wat

## Jorritsma-Lebbink

strubbelingen, maar ik heb het gevoel dat wij redelijk in de buurt zitten. Wij kunnen dit vervolgens regelen, omdat wij hebben afgesproken, dit punt aan het eind van de rit in de wet op te nemen.

De motie op stuk nr. 17 vind ik volstrekt overbodig. Wij hebben al afgesproken dit soort regelingen verder te zullen ontwikkelen. Het zal nog een groot aantal jaren duren voordat het een realistische optie is. Ik wijs erop dat er op dit moment een grote rel is over het feit dat digitale autokilometertellers schijnbaar zo gemakkelijk te wijzigen zijn. Dat soort problemen moet opgelost zijn, voordat er ook maar nagedacht kan worden over het invoeren van dit soort systemen. De fraudegevoeligheid is bij rekeningrijden al een probleem. Bij dit soort systemen is dat wellicht nog ingewikkelder. Op langere termijn kan aan deze optie worden gedacht.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! In Noorwegen geldt al twaalf jaar zo'n systeem voor vrachtwagens. Dat blijkt naar volle tevredenheid te werken. Het huidige gekozen systeem voor rekeningrijden – dat daarmee overigens niet op gespannen voet hoeft te staan – is naar mijn overtuiging aanzienlijk ingewikkelder in te voeren. Dat is technisch gezien complexer. Het lijkt mij verstandig dat de Kamer zelf deze ontwikkelingen met nadruk volgt. Zij kan een uitspraak doen ter stimulering. In die zin is de motie zeker niet overbodig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In Noorwegen zijn er maar een paar vrachtauto's op de weg. U moet wel de verhoudingen in het oog houden. Hier spreken wij over 5,5 à 6 miljoen auto's tegenover duizenden vrachtauto's waarop men controles kan uitoefenen. Dat is echt niet in verhouding. De gedachte dat dit simpel gedaan kan worden, klopt niet. Je moet per auto controleren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken dat u schriftelijk hebt geantwoord dat dit uitwerking behoeft, maar ik denk dat het van groot belang is om op dit spoor verder te gaan. Het is goed wanneer de Kamer zich betrokken voelt en betrokken weet bij dit soort ontwikkelingen die op termijn heel hard nodig zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind

het buitengewoon sympathiek wat de heer Stellingwerf heeft voorgesteld, maar ik voel het probleem van de minister ook wel een beetje. Ik kom dan een beetje in de problemen tegenover de heer Stellingwerf, want de minister zegt dat zij dat goed wil nakijken. Ik kan mij voorstellen dat de heer Stellingwerf vraagt wanneer hij daarover wat meer helderheid krijgt. Als hij zijn motie handhaaft, ben ik genoodzaakt om daartegen te stemmen, omdat de minister deze overbodig vindt en al wil uitvoeren. Dat geeft ook een verkeerd signaal. Als de minister zegt dat zij er een jaar voor wil nemen om dat goed uit te zoeken en daarover te rapporteren aan de Kamer, lijkt mij de motie overbodig geworden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat heb ik niet gehoord van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is een van de onderdelen die aan de orde zijn geweest in de werkgroep vergroening. Men is aan het kijken hoe het kan, maar het kan op dit moment niet. Het zal nog een flink aantal jaren duren voordat het kan. Het is een interessant middel en er is al een studie naar op gang gezet, maar dan zijn er wel een aantal instrumenten nodig die er nog niet zijn, bijvoorbeeld de ontwikkeling van de black box. Die is aan de gang en wij weten dat zij op enige termijn effect zal hebben. De suggestie is om via deze gebruikersheffing op zo kort mogelijke termijn tot een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobiliteit te komen. Dat klinkt interessant, maar het zal nog een groot aantal jaren duren voordat het feitelijk kan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken dat de minister gelijk heeft, maar de formulering "op zo kort mogelijke termijn" hoeft niet in te houden dat het binnen drie maanden beschikbaar is. Dat kan ook over drie jaar zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij volgen dat zelf en wij zijn heel hard bezig met de ontwikkelingen van computerisering van de auto, waarbij op meer terreinen winst te behalen is, bijvoorbeeld bij de beïnvloeding van de snelheid van buitenaf en dat soort zaken. Daar worden de komende tijd ook een aantal experimenten gedaan. Wij zien dus

steeds meer ontwikkelingen waardoor de auto meer collectief wordt, terwijl het openbaar vervoer steeds individueler wordt. Ik ben zeer voor systemen van variabilisatie, daar hoeven wij ook geen ruzie over te maken. Ik ben het er ook mee eens dat je van allerlei vaste lasten af kunt komen ten gunste van allerlei variabele lasten. Wij zijn het niet oneens over de doelstelling, maar het is iets te opgewekt om te denken dat het binnen een paar jaar kan.

De motie op stuk nr. 18 suggereert dat er geen relatie is tussen het gewicht van de auto en het brandstofgebruik. Bij de onderzoeken die door de werkgroep vergroening zijn gedaan, bleek dat er per saldo niet zo'n groot verschil was tussen het gewicht van de auto en het brandstofgebruik. Een grote omslag van het een naar het ander is heel ingewikkeld, omdat het systeem moet worden aangepast, en de winst is per saldo niet zo verschrikkelijk groot. Deze motie moet eigenlijk niet bij mij worden ingediend, maar bij de begroting van VROM, want die gaat daar eigenlijk over. Mijn collega's van Financiën en van VROM zijn bezig met het bevorderen van het gebruik van de zuinige auto via de BPM. In dat kader zou ernaar gekeken moeten worden. Een definitief oordeel zal ik via mijn collega van VROM laten geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Over dit onderwerp hadden mevrouw De Boer en de staatssecretaris van Financiën in het overleg over voertuigtechniek al de toezegging gedaan dat er gewerkt zal worden aan het wijzigen van de grondslag van de motorrijtuigenbelasting, maar dat dit samenhang met een aantal Europese maatregelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dank dat u mij hierbij aanvult. Er is dus al een toezegging gedaan. Ik wil aanvaarding van deze motie vooralsnog niet aanraden, omdat ik denk dat zij overbodig is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik weet uiteraard ook dat er een overleg over is geweest, maar er is geen suggestie in deze richting gedaan. Ik heb begrepen dat de minister nadere informatie naar de Kamer zal sturen. Daaraan heb ik behoefte, want dan kan ik bezien in hoeverre de motie door de feiten achterhaald is. Voorzover ik weet, zijn er behoorlijk

## Jorritsma-Lebbink

zware auto's die een veel minder groot brandstofverbruik hebben dan veel lichtere auto's. Ik zie de relatie die de minister aangeeft dus niet, maar ik houd mij aanbevolen voor die informatie.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik kom tot de motie op stuk nr. 19 van de heer Van den Berg en een groot aantal anderen. De waterbodems zijn opgenomen in de ICES-inventarisatie. Ik beschouw deze motie dan maar als een steuntje in de rug voor het nemen van de beslissingen inzake ICES. Ik merk op dat men bij ICES niet moet denken aan geld, maar aan ambtenaren. Het gaat om beslissingen inzake de missiebrief en waarschijnlijk om beslissingen met betrekking tot een volgend regeerakkoord. Het is dan altijd aardig een motie achter de hand te hebben die zo breed is ondersteund. Hartelijk dank!

Op stuk nr. 20 is een motie voorgesteld door de heren Van den Berg en Biesheuvel. Zoals ik al op 23 oktober heb gemeld, zijn wij in overleg met de Unie van waterschappen bezig met het ontwikkelen van modellen voor een rijksbijdrageregeling. Begin 1998 zal ik een aantal globale oplossingen presenteren, zodat de Kamer bij de besluitvorming erover betrokken kan worden. Gedacht wordt onder meer aan een regeling op basis van het draagkrachtbeginsel. Als wij tot zo'n regeling komen, zou er op zichzelf geen onderscheid meer behoeven te worden gemaakt tussen kosten van versterking, van onderhoud en dergelijke. Ik zou de indieners dus eigenlijk moeten vragen deze motie aan te houden totdat genoemde modellen beschikbaar zijn. Dan kan men beoordelen of ik voldoe aan hetgeen men wil, namelijk een adequate voorziening voor de financiering van de zeedijken.

Dan kom ik tot de motie die destijds door de heren Van Waning en Huys is ingediend. In de nota Milieu en economie en ook in de schriftelijke beantwoording hebben wij aangekondigd dat in het NMP-3 een besluit zal worden opgenomen met betrekking tot de voorstellen van de commissie-Van der Vaart inzake de vergroening van het fiscale stelsel. Een heffing op oppervlaktedelfstoffen maakt onderdeel uit van de voorstellen van de commissie-Van der Vaart. In het NMP-3 wordt dus in samenhang met andere fiscale

instrumenten en maatregelen een uitspraak gedaan. Het NMP-3 komt zeer binnenkort. Ik verzoek de indieners de motie, die al twee jaar is aangehouden, nog even aan te houden en wel tot het moment dat bezien kan worden of wij voldoen aan hetgeen in de motie gesuggererd wordt. Ik vind overigens dan men een beetje op een gevaarlijke weg is door nu over een bepaald bedrag te spreken, terwijl wij nog geen eendoordeel hebben over het bedrag. Het kan best zijn dat het iets anders moet worden.

De heer **Van Waning** (D66): Wat het bedrag betreft, staat in de motie: bijvoorbeeld *f* 2 per ton. Als de motie wordt aangenomen, betekent het dat de Kamer het kabinet aanspoort om deze maatregel, die gericht is op het zuinig gebruik van primaire grondstoffen, op te nemen in dat pakket. Het houdt bij *f* 4 per ton in dat 25 miljoen ton minder ophoogzand ontgrond hoeft te worden in Nederland. Dat is ongeveer 125 ha minder agrarisch gebied in West-Nederland. Ik zal de reactie van de minister met de heer Huys bespreken en bezien of wij de motie in stemming moeten laten komen teneinde het kabinet op te wekken dit op te nemen in het pakket of dat wij de motie aanhouden tot de behandeling van het NMP-3.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou u zeker als coalitiepartner dringend willen verzoeken deze motie aan te houden. Ik heb gemeld dat wij bezig zijn met de voorbereiding van het NMP-3 en dat wij daarin fiscale voorstellen zullen doen die op dit terrein liggen. Ik hoop dat er van uw kant nog enig vertrouwen is in het kabinet wat dit betreft. Als u vervolgens niet tevreden bent, staat het u natuurlijk altijd vrij om het NMP-3 op dat punt te amenderen.

De heer **Van Waning** (D66): Ik zal dit met mijn collega Huys bespreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Stellingwerf vroeg hoe de stand van zaken is bij de milieubeschermingsgebieden, voorheen stiltegebieden. Ik ben het met hem eens dat het erg lang duurt, maar er wordt met grote voortvarendheid gewerkt. Het probleem is tamelijk gecompliceerd.

Omdat de PKB Waddengebied als groot aaneengesloten getijdengebied

vanuit het natuurbeheer apart aandacht verdient, is besloten eerst een AMvB voor dit gebied vast te stellen. Op die wijze kan immers het reeds geformuleerde interim-beleid voor dat gebied worden geformaliseerd. De vaststelling van deze AMvB bevindt zich in een afrondende fase en wordt begin 1998 verwacht.

De regeling voor de resterende milieubeschermingsgebieden in Nederland zal vorm krijgen in nieuw beleid, dat zo spoedig mogelijk wordt opgesteld door mij en mijn collega van VROM. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat overlast en hinder tot een aanvaardbaar minimum worden beperkt. Daarbij wordt aandacht besteed aan bronbeleid, minimale vlieghoogte, bescherming van vogelgebieden, gedrag van piloten en handhaving. Het is wat gecompliceerder dan de Kamer misschien soms kan geloven. Je moet het altijd hebben over kolommen boven een gebied. Hoe is die kolom precies? Hoe hoog moet zij zijn? Over welk geluid hebben wij het dan nog? Wij hadden gedacht dat het snel kon, maar het blijkt iets gecompliceerder te zijn. Er wordt hard aan gewerkt.

Naast het bestaande station Houten komt er een station voor Houten-Dorp, Houten-Castellum, voorheen Houten-Zuid genoemd. De viersporigheid Utrecht-Houten-Zuid is in de planning een stuk opgeschoven. Het wordt 2005 of later. Zolang die viersporigheid niet is gerealiseerd, zullen wij een tijdelijke voorziening maken om de bediening van Houten-Castellum mogelijk te maken. Gedacht wordt aan een extra spoor tussen Houten-Castellum en Houten, waarover de pendeltrein gaat. Als dat mogelijk zou zijn, moeten natuurlijk de nodige financiën beschikbaar komen. Die inzet hebben wij. Ik ben daarover in overleg met de provincie Utrecht. Wij zoeken naar een creatieve oplossing.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar ben ik erg blij mee.

Ik had nog de vraag of informatie over de A73 nog voor het MIT te verwachten is of niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik denk niet dat ik er voor het MIT uit zal zijn. Ik wil de zaak heel goed op een rij hebben en, gezien de voorgeschiedenis van het project, wil ik er ook een oordeel van het kabinet

## Jorritsma-Lebbink

over hebben. Zodra ik eruit ben, kom ik naar de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen zullen te eniger tijd plaatsvinden.

De vergadering wordt van 16.13 uur tot 16.25 uur geschorst.

### Voorzitter: Blaauw

Aan de orde is het debat naar aanleiding van algemeen overleg op 11 september en 9 oktober 1997 over de **Algemene nabestaandenwet**.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De Algemene nabestaandenwet vindt mijn fractie een slechte wet, meer in het bijzonder op het punt van het overgangsrecht. Wij hebben daar in vele debatten met diverse staatssecretarissen geen enkele onduidelijkheid over laten bestaan. In het laatste stadium van het debat over deze wet heeft mijn fractie de stelling ingenomen dat het overgangsrecht als het gaat om nabestaanden met een beperkt aanvullend pensioen, verbeterd zou worden als er in plaats van een bodem van 30% een vrijlating van 70% van het wettelijk minimumloon en eenderde van het meerdere in opgenomen werd. En ik heb toen een voorstel gedaan dat het kabinet waarschijnlijk tot verbazing van sommige collega's nota bene op het terrein van de sociale zekerheid 31 mln. zou besparen. Je zou zeggen dat het kabinet dit in deze tijd van bezuinigingen en voor een deel zelfs kaalslag van de sociale zekerheid direct zou incasseren, maar niets is minder waar.

Het effect van mijn voorstel, dat voortspruit uit de reacties van maatschappelijke organisaties die het wetsvoorstel en het overgangsrecht terecht onder vuur hebben genomen – ik denk aan Weduwen in de kou, de vakbeweging en de vrouwenbeweging; ere wie ere toekomt – is een duidelijke verbetering voor nabestaanden met een inkomen tussen *f* 1800 en *f* 4500 per maand, in sommige gevallen een verbetering van honderden guldens per maand, aflopend.

De heer **Bakker** (D66): Voorzitter! Het lijkt mij goed om duidelijkheid omtrent de feiten te verkrijgen. De heer Rosenmöller spreekt van een besparing van 31 mln. Ik neem aan dat wij beiden de lijstjes in de brief van de staatssecretaris van 27 oktober voor ons hebben. Hoe komt de heer Rosenmöller nu uit op dat bedrag van 31 mln.?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is een tijd geleden dat ik die berekening gemaakt heb. Ik heb het tweede staatje op bladzijde 2 van de brief afgezet tegen het eerste staatje. Dan blijkt dat het voorstel in 1998 3 mln., in 1999 12 mln. en in 2000 16 mln. oplevert. Opgeteld is dit 31 mln.

De heer **Bakker** (D66): Optellen kan ik ook, ik concentreer me nu alleen even op de feiten. Optellen is niet zo moeilijk, maar ik meen dat wij dit soort dingen meestal niet op die manier bekijken. Ik merk wel op dat u het voorstel van verschillende partijen om in het overgangsrecht iedereen 30% te laten houden, ook degenen die na 1941 geboren zijn, wilt schrappen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar was ik net aan toe. Als ik de cijfers van de heer Bakker niet mag optellen, dan moet ik zeggen dat de opbrengst in het eerste jaar 3 mln. is, in het tweede jaar 12 mln. en in het derde jaar 16 mln. Ik heb die cijfers gemakshalve opgeteld.

Goed, voorzitter, dit hebben wij gehad. Dit levert voor nabestaanden met een inkomen tussen *f* 1800 en *f* 4500 in sommige gevallen honderden guldens voordeel op. Zeker, de pendant van dit verhaal is dat het voor de inkomens van meer dan *f* 4500 per maand honderden guldens nadeel betekent, omdat voor die categorie de bodem van 30% vervalt. Daar ben ik in het overleg ook volstrekt duidelijk over geweest, het is een keuze voor mensen met een lager inkomen ten koste van mensen met een wat hoger inkomen. Ik wil hiermee niet zeggen dat *f* 4500 per maand een inkomen is waarmee je je helemaal geen zorgen meer hoeft te maken, maar het is een keuze. En ik heb geprobeerd deze keuze te maken in het kader van de budgettaire ruimte waarin de fractie van D66 gevangen zat. Ik zou deze fractie en die van de PvdA graag aan mijn zijde hebben.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Kalsbeek wil interrumperen. Als de heer Rosenmöller daarop reageert, kan hij meteen zijn betoog helemaal beëindigen, want hij is door zijn tijd heen.

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Ik keek naar het bedrag van *f* 4000, maar ik zie dat ik het verkeerde staatje bij me heb. Het percentage van 30 wordt overigens al eerder voor mensen interessant.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die 30% wordt interessant voor mensen ten opzichte van mijn voorstel – 70% van het minimumloon en eenderde van het meerdere – vanaf *f* 4500. Deze informatie komt van de staatssecretaris.

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Het is al eerder, vanaf *f* 3000.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over cijfers kunnen we geen verschil van mening hebben. Ik vraag de staatssecretaris of hij daarover duidelijkheid kan geven.

Omdat uit het overleg bleek dat helaas PvdA en D66 geen enkele neiging hebben om in deze richting het overgangsrecht te verbeteren, heb ik – indachtig hetgeen mijn fractie bij de algemene beschouwingen heeft gezegd – de eer de Kamer de volgende motie voor te leggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het voorstel om AWW-gerechtigden geboren na 1 januari 1941 ook een bodemuitkering van 30% van het wettelijk minimumloon te garanderen, feitelijk geen wijziging betekent van de inkomenspositie van nabestaanden met een bescheiden eigen inkomen;

van mening, dat de gevolgen van de ANW juist voor deze groep erg schrijnend zijn;

verzoekt de regering in aanvulling op haar voornemens terzake van de bodemuitkering, de bepalingen met betrekking tot de vrijlating van inkomsten uit of in verband met arbeid te wijzigen ten gunste van nabestaanden die voor 1 juli 1996