

Voorzitter

In stemming komt de motie-M.B. Vos (24596, nr. 4).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de SP, de RPF en het AOV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Stellingwerf (24596, nr. 5).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de RPF, GroenLinks, de SP, de groep-Nijpels, het AOV, de Unie 55+, de CD en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen houdende het voorstel, het plan inzake stapsgewijze verkleining van de groepen in de basisscholen aan te wijzen als groot project (25065, nr. 2).**

De **voorzitter**: Ik stel voor, overeenkomstig het voorstel van de commissie te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen achteraf over de onderwerpen waarover zojuist is gestemd.

Tandzorg

De heer **Oudkerk** (PvdA): Voorzitter! Ik zal proberen mijn collega's met mijn sonore stemgeluid mooi uitgeleide te doen met het afleggen van een stemverklaring achteraf. Ik leg die stemverklaring af over een amendement van mijn collega Van Blerck inzake 1 mln. extra voor de voorlichting ter ontmoediging van het tabaksgebruik. De PvdA-fractie heeft in de afgelopen maanden ingezet op drie elementen: het duurder maken van sigaretten, het beperken van de reclame en het verbeteren van de voorlichting. Gezien het verloop van de debatten heeft het mijn fractie zeer verbaasd –

in Amsterdam zouden wij spreken van een gotspe – dat uitgerekend de VVD-fractie komt met een amendement om de voorlichting een extra impuls van 1 mln. te geven. Het gaat ons echter om de knikers en niet om het spel. Wij hebben het amendement derhalve gesteund.

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! De fractie van D66 voegt daaraan toe dat ook zij dit amendement niet in rook wilde laten opgaan.

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 Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (XIV) voor het jaar 1997 (25000-XIV).**

(Zie vergadering van 16 oktober 1996 en wetgevingsoverleg van 11 november 1996.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het verschijnen van het plan van aanpak biologische landbouw is voor mij reden mijn amendementen op stuk nr. 10 in te trekken en een motie in te dienen om in ieder geval de eerste prioriteit van 26 organisaties te honoreren. Ik vraag de minister om schriftelijk op deze motie te reageren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een algemene meerjarige voorlichtingscampagne over biologische landbouw en het EKO-merk een noodzakelijke voorwaarde is voor het bereiken van groei in de binnenlandse consumptie van biologische producten;

verzoekt de regering de komende jaren in aansluiting op de Postbus 51-campagne een substantieel bedrag vrij te maken voor een voorlichtingscampagne, gecoördi-

neerd door de biologische sector zelf (in casu de Stichting biologica), die erop is gericht het brede publiek bekend te maken met de biologische productiewijze en producten en met het EKO-keurmerk,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (25000-XIV).

De **voorzitter**: De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zal worden verzocht vóór volgende week dinsdag schriftelijk op deze motie te reageren.

Aangezien de amendementen-M.B. Vos (stuk nr. 10, I en II) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is 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 1997 (25000-XII);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995 (slotwet) (24857);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997 (25000-A);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1995 (slotwet) (24862);**

- **Financiële verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 1995 (24844, nr. 15);**

- **Financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over het jaar 1995 (24844, nr. 21).**

De (algemene) beraadslaging wordt geopend.



De heer Reitsma (CDA)



De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Nu de minister van Verkeer en Waterstaat haar derde begroting heeft gepresenteerd, kan ze beoordeeld worden op het door haar gevoerde beleid. De CDA-fractie heeft een tussenbalans opgemaakt; een tussenbalans met hoogte- en dieptepunten, met veel meningsverschillen en prestigestrijd tussen kabinet en coalitie, die afgekocht worden met dure besluiten die voor rekening van de belastingbetaler komen. Uit onze tussenbalans ontstaat niet het beeld van een actief verkeers- en vervoersbeleid. Integendeel, bij ons ontstaat steeds meer het beeld van traagheid, uitstel en files. Traagheid als het gaat om de besluitvorming bij tal van grote projecten, waarvoor door het vorige kabinet veel voorbereidend werk is verricht. Traagheid als het gaat om nieuwe spoor- en wegprojecten. Plannen genoeg op stapel, maar daden, ho maar. Er zit genoeg in de pijplijn, maar het wil er maar niet uitkomen. Uitstel als het gaat om de bereidheid om te komen tot een groot investeringsplan om de bereikbaarheid in ons land daadwerkelijk aan te pakken: nee, laten we maar wachten tot de volgende kabinetsperiode. En files, ach dat behoeft eigenlijk geen toelichting meer. In een interview in Elsevier

van enkele weken geleden zei de minister: "ik ben niet verantwoordelijk voor de files". Daar kunnen de automobilisten, die dagelijks aan den lijve ondervinden dat de fileproblematiek steeds nijpender wordt, het mee doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben een beetje verbaasd over de hoge toon wat betreft de investeringen die plaats zouden vinden of juist niet plaatsvinden en de uitvoering daarvan. Is het niet zo dat met name in de vorige kabinetsperiode het structuurschema Verkeer en vervoer op tafel lag, dat echt ons investeringsverhaal is, en dat het CDA dat heeft geaccordeerd? Net als verschillende jaren de meerjareninvesteringsprogramma's? Hoe kan de heer Reitsma nu beweren dat er helemaal niets gebeurt en dat er traagheid en dergelijke aan de orde zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie kan als het moet best met voorbeelden aangeven waar wij vinden dat er alleen maar traagheid is en waar er sprake is van uitstel. Het fileprobleem hoef ik nu niet uit te leggen. Over de traagheid het volgende. Kijk nu eens naar wat er met de Betuwelijn is gebeurd. Niet door de CDA-fractie, maar wel door dit kabinet en deze Kamer is er een à twee jaar vertraging opgelopen. Kijk

maar naar wat er met de HSL-discussie gebeurt. Het kabinet vraagt om uitstel en het blijft weken liggen. Kijkt u naar de nota Relus. Ik zou zo een heel rijtje kunnen noemen. Kijkt u naar wat er met de luchthaven gebeurt. Schiphol is bijna vol en de procedures komen maar niet op gang.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Op deze voorbeelden is in ieder geval wel wat af te dingen. Aan de discussies over de Betuwelijn en de HSL heeft u volgens mij maximaal meegedaan. U heeft wel degelijk mee willen doen aan de discussie over de kwaliteits-toets van deze twee grote projecten en u heeft die kwaliteit ook willen inbouwen. Wat de luchthavens betreft hebben wij Schiphol behandeld en dat is afgerond. Wij hebben gezamenlijk afgesproken dat wij zouden bekijken hoe het verder gaat met de groei van de luchtvaart. Dat komt volgend jaar aan de orde. Verder is Relus geen investeringsprogramma, maar een beleidsmatig financieel verhaal.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik moet constateren dat D66 een heel beperkt geheugen heeft. Herinnert u zich de besluitvorming in de vorige kabinetsperiode omtrent de Betuwelijn? Daar stond de CDA-fractie voor. Herinnert u zich dat door het toedoen van met name D66 en de VVD die besluitvorming is herroepen, waardoor er een à twee jaar vertraging is gekomen en een nieuw besluit moest worden genomen, waardoor enkele jaren verspild worden om aan de uitvoering van de Betuwelijn te kunnen beginnen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma heeft een beetje gelijk, maar ik herinner hem eraan dat ook zijn fractie naar aanleiding van het rapport van de commissie-Hermans wijzigingsvoorstellen heeft ingediend en met andere wijzigingsvoorstellen heeft ingestemd. Ook zijn fractie was er bij nader inzien kennelijk van overtuigd dat het noodzakelijk was om het besluit van het vorige kabinet ten aanzien van de Betuwelijn bij te stellen. Ik ben het wel met mevrouw Van 't Riet eens dat u op tamelijk hoge toon anderen aanspreekt, terwijl uw fractie ook voor een deel schuld aan de ontstane vertraging heeft.

Reitsma

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan mij voorstellen dat het voor de coalitiepartijen – die bijna dagelijks ruziën over de grote projecten – lastig is dat de oppositie erop wijst dat daardoor veel tijd is verspild. Ik wijs de heer Van Gijssel erop dat zijn partij samen het CDA in het vorige kabinet bereid was om de besluitvorming ten aanzien van de Betuwelijn af te ronden. Ik heb geconstateerd dat hij, omdat de PvdA nu met twee andere coalitiepartijen in zee is gegaan, gedwongen is om de besluitvorming over te doen. Bij de grote projecten, zoals de Betuwelijn, is daardoor een vertraging van een à twee jaar ontstaan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De Betuwelijn is niet eens opgenomen in het structuurschema Verkeer en vervoer. Toen dat schema werd opgesteld, was er alleen nog maar het rapport van de commissie-Van der Plas. Als u een voorbeeld wilt geven van een project dat traag verloopt, moet u een ander project noemen. De procedure ten aanzien van de Betuwelijn is buitengewoon snel verlopen, ondanks dat wij er in het parlement meer tijd voor genomen hebben.

Later wij elkaar niet meer de maat nemen dan noodzakelijk is. Ik herinner mij uit de vorige kabinetsperiode dat het CDA gezorgd heeft voor een vertraging van twee jaar bij de aanleg van de brug bij Zaltbommel. Het CDA kende een hogere prioriteit toe aan de aanleg van andere wegen, waarbij er sprake was van voorfinanciering door de provincie. Er zijn altijd afwegingen waardoor projecten vertraging kunnen oplopen. De voorbeelden die u noemt, snijden niet echt hout.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zou nog een rijtje voorbeelden kunnen noemen van tracébesluiten waarbij in feite uitstel is gerealiseerd. Ik wijs op de laatste brieven inzake de herprioritering van de dekkingsvoorstellen voor de HSL. Hierdoor dreigt weer een aantal projecten op de lange baan geschoven te worden. Een aantal spoorprojecten is met twee tot drie jaar vertraagd. Ik beoordeel de minister op haar daden op dit moment. Ik kan niet anders dan concluderen dat er een forse vertraging is opgetreden in het dossier verkeer en vervoer. Een aantal projecten is uitgesteld en wij

kunnen ons dat, gelet op de huidige situatie, niet meer permitteren.

Voorzitter! De minister wil toch niet als de minister van traagheid, uitstel en files worden bijgeschreven in de parlementaire geschiedenis? De toon van mijn inleiding klinkt hard en kritisch, maar de problemen waarmee wij geconfronteerd worden op het beleidsterrein Verkeer en Waterstaat zijn zo gigantisch dat er nu ook echt actie moet worden ondernomen. De CDA-fractie heeft hiertoe een actieplan van tien punten opgesteld. Voorzitter! Ik verzoek u dit actieplan op te nemen als noot in de Handelingen.

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

(De noot is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)¹

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Er moet snel iets gebeuren en wel met daadkracht, met ineengeslagen handen, zonder te blijven steken in het elkaar vliegen afvangen. Geen ongericht "projectielenwerk", geen katten naar maatschappelijke organisaties en verwijten van politiek opportunisme, maar energie stoppen in verbetering van de bereikbaarheid in Nederland. Daar verantwoordelijkheid voor nemen; dat heeft de verkeerspolitiek nodig. Het gaat om een verkeerspolitiek die de juiste balans weet te vinden tussen ecologie en economie; een verkeerspolitiek bedoeld om de enorme mobiliteitsproblematiek op te lossen. Hierbij dienen drie uitgangspunten voorop te staan, namelijk de overstap van auto naar openbaar vervoer, duurzaamheid als vast onderdeel bij aanleg infrastructuur en vermindering van de emissies van schadelijke stoffen.

Ondertussen draait de economie door. Er moet met het oog op de toekomst veel gebeuren. Er dienen krachtige besluiten genomen te worden. En pas op de plaats kan niet meer. Elk procent economische groei brengt 1,4% toename van de mobiliteit met zich mee. Besturen met een glimlach "ja", maar er zullen ook besluiten genomen moeten worden. Vertragingen in het verkeer veroorzaken veel ergernis en leiden tot een forse economische schadepost. Deze is in 1995 opgelopen tot 1,5 mld. en het einde

is nog niet in zicht. Files vormen een bedreiging voor de ontwikkeling van de mainports.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wat denkt u van de economische schade van het wachten bij de bushalte?

De heer **Reitsma** (CDA): Die is ook groot.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De berekeningen geven aan dat er economische schade geleden wordt, maar over het algemeen gebeurt dit in de eigen vrije tijd. Ik vind het altijd aardig om te kijken wat de economische schade is bij files. Als je echter op die manier gaat rekenen, dan kom je bij bushaltes en op tal van andere plekken ook aan een enorme economische schade. Het leidt dus niet tot vermindering van de arbeidstijd. Daar komt het op neer.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer Van Gijssel, ik heb hier willen aangeven dat er waar de mobiliteit vastloopt, zowel in het openbaar vervoer als in het verkeer, een aanzienlijke schade optreedt, onder andere economische schade. Die schade wordt zowel in het openbaar vervoer als in het verkeer op de weg groot. Ik maak daar geen onderscheid in.

Voorzitter! De congestie neemt onverantwoord toe. Alternatieven, zoals het openbaar vervoer en de fiets, zijn nauwelijks verbeterd. Er groeit dus alom het besef in de samenleving dat er snel iets moet gebeuren.

De nota Samen werken aan bereikbaarheid heeft tot doel een antwoord te bieden op de steeds urgenter wordende fileproblematiek. Het kabinet komt met een zogenaamd samenhangend pakket aan maatregelen. De CDA-fractie vindt de nota niet zo samenhangend. Er wordt te veel van alles wat voorgesteld. Wat schiet de reiziger in Nederland daarmee op? Vermoedelijk niet zoveel. Een van de maatregelen is de variabilisering. De CDA-fractie heeft nooit afwijzend gestaan tegenover variabilisering van de autokosten. We hebben wel steeds gezegd dat de verhoging van de accijnzen alleen mogelijk is indien dit samen met de ons omringende landen gebeurt. De plannen van het kabinet zijn daarmee in strijd, evenals met het regeerakkoord. Terecht maakte de VVD-fractie zich

Reitsma

daar boos over. De CDA-fractie heeft de motie-Hoogervorst dan ook van harte gesteund. Het is echter zeer teleurstellend dat de VVD-fractie bij het belastingplan niet thuis was. Over consistentie en betrouwbaarheid gesproken! Wel hard roepen en moties indienen, maar als puntje bij paaltje komt, door de knieën gaan. Hoe staat het trouwens met de compensatie voor het zware vrachtverkeer?

De heer **Blaauw** (VVD): Dit is met de fiets de bocht uitvliegen, voorzitter. Wij weten dat de motie is aangenomen. De regering heeft die motie naast zich neergelegd. Dat is in een dualistisch bestel nu eenmaal mogelijk. Het heeft dan natuurlijk weinig zin om door te drammen. Dat zijn net kindertjes die hun zin niet krijgen en toch maar blijven doorgaan. Daar doen wij niet aan mee.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer Blaauw, wat u nu naar voren brengt is een beetje huichelarij. Hier in de Tweede Kamer en buiten het parlement hard roepen dat u tegen de verhoging van accijns bent en vervolgens een motie indienen: hulde daarvoor! Maar als het belastingplan aan de orde komt, is de VVD-fractie niet thuis, zelfs niet om de besluitvorming daarover op te schorten.

De heer **Blaauw** (VVD): In het vorige kabinet met een zeer goede minister van Financiën, Kok, presteerde ook het CDA het niet zomaar een motie in te dienen, als men wist dat die motie het toch niet zou halen! Dat is een nederlagenstrategie waar ik niet aan meedoe. Wij hebben een motie ingediend. Wij hebben duidelijk onze politieke positie gemarkeerd. De regering antwoordt daarop: "Het is jammer, maar wij volgen u niet, want wij hebben daar andere ideeën over". Het is dan een beetje dreinen als een kind om er daarna toch weer mee te komen bij het belastingplan, want je weet dat je het niet haalt. Wij werken niet voor de bühne, maar wel voor het resultaat.

Voorzitter: Van Zijl

De heer **Reitsma** (CDA): Daar komt het nu juist op aan. Buiten het parlement zegt u dat de VVD-fractie tegen verhoging van de benzineaccijns is, maar vervolgens onder-

neemt u geen acties in het parlement bij het belastingplan om dat te wijzigen. Dan moet u consequent zijn en tegen de automobilisten zeggen dat de VVD-fractie voor verhoging van de accijns is, als het erop aankomt.

De heer **Blaauw** (VVD): Wij hebben geleerd van het kwartje van Kok. Dat was een ander kabinet, waar het CDA in zat. Daar zat totaal geen compensatie in. Bij de accijnsverhoging is nu een vorm van variabilisatie toegepast. Ik kom daarop terug, want ik ben daar niet meer zo'n grote aanhanger van. De tijden veranderen. In het algemeen is het een redelijk neutrale operatie voor de benzineautomobilist.

De heer **Reitsma** (CDA): Over de variabilisatie en de compensatie geef ik u gelijk, maar het kabinet wil dit doen om minder files op de weg te krijgen. U zult het met mij eens zijn dat deze verhoging niet leidt tot substantieel minder files. Daar hoeft u het dus niet voor te doen.

Over het kwartje van Kok heb ik nog twee opmerkingen. Over consistentie gesproken, het CDA heeft toen een amendement ingediend, dat het kwartje van Kok alleen doorgevoerd mocht worden wanneer Duitsland de accijnzen met ongeveer hetzelfde bedrag verhoogde. Dat was het amendement-Reitsma.

Het kwartje van Kok had verder tot doel om de begroting rond te krijgen, maar niet om minder files op de weg te krijgen. Enige accijnsverhoging helpt helemaal niets.

De heer **Blaauw** (VVD): Deze opmerking van de heer Reitsma hang ik ingelijst boven mijn bed. Het is typisch alleen maar geld halen en je begroting rondmaken over de rug van de automobilist. Bij deze accijnsverhoging is in ieder geval een andere filosofie gevolgd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herinner mij dat wetsvoorstel nog. Het aardige is dat de VVD-fractie toen ook voorgestemd heeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Over consistentie gesproken. Ik weet nog hoe het in het vorige kabinet is gegaan. Daarover zal ik geen herinneringen ophalen. In het verkiezingsprogramma van het CDA staat heel simpel dat de benzine-

accijns omhoog zal gaan, zelfs twee keer zoveel als het kabinet heeft voorgesteld. U kunt wel wijzen naar de VVD-fractie, maar u hebt zonder druk van een coalitie of van het buitenland in dat verkiezingsprogramma opgeschreven dat de benzineaccijns fors omhoog zou moeten gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, en vervolgens is de CDA-fractie daar aardig op afgerekend.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Door de verkiezingsuitslag, bedoelt u? Betekent dit dat u de rest van het programma ook zomaar weggooit? Ik vind het best, als u zegt dat de kiezers massaal zijn weggelopen omdat u domme dingen in het verkiezingsprogramma zet, maar ga dan niet een andere partij de maat nemen, terwijl u zelf zoveel boter op uw hoofd hebt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb de actie van de VVD gewaardeerd. Zij zegt dat het kabinet niet de verstandigste koers houdt, omdat het symboolpolitiek bedrijft. Daarom dient zij een motie in. Hulde voor de VVD. Als zij één keer een rechte lijn trekt, mag je toch van een politieke beweging verwachten dat zij die rechte lijn in het parlement doortrekt. Buiten het parlement wordt geroepen: wij zijn tegen accijns, maar dan wordt alles weer aan de laars gelapt. Dan moet je gewoon zeggen: de VVD-fractie gaat akkoord met verhoging van de accijns. Dat vind ik eerlijke politiek.

Voorzitter! Hoe moet dat nu verder met het goederenvervoer? Komt er nu paarse diesel of moet dat ook weer een doekje voor het bloeden worden voor de VVD, net als de Zalmstrook. Het lijkt mij veel verstandiger om die dieselverhoging van 5 cent te schrappen, dan is het grote probleem van het geven van compensatie ook opgelost.

De CDA-fractie blijft het merkwaardig vinden dat er nu al prijsmaatregelen worden ingezet, terwijl er voor de burgers geen adequaat alternatief in het openbaar vervoer voorhanden is. Zo laten de automobilisten hun auto echt niet staan. Over lastenverzwaring gesproken! Prijsbeleid zonder dat er waardige alternatieven voorhanden zijn, lost naar ons oordeel de fileproblematiek niet op. De CDA-fractie heeft sterk de indruk dat deze accijnsverhoging meer met



De heer Van Gijzel (PvdA)

symboolpolitiek van het kabinet te maken heeft. Deze minister zou beter moeten weten. Als voormalig Kamerlid heeft zij dat maar al te vaak naar voren gebracht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik wil de heer Reitsma een vraag stellen over symboolpolitiek. Vindt hij een reductie van 9% van de filekans, van de congestiekans, symboolpolitiek? Vindt hij een reductie van 2,5% van de automobiliteit symboolpolitiek? Dat zijn de cijfers die hij zelf uit het belastingplan had kunnen halen op basis van de accijnsverhogingen die dit kabinet voorstelt. Het lijkt mij dus dat het echt om substantiële veranderingen gaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zijn prachtige verhalen, dat zijn theoretische concepties. Vraag een willekeurige automobilist naar zijn ervaringen! Die automobilist zegt tegen ons: ik vind het geldklopperij, maar ik ga om deze 15 cent echt geen kilometer minder rijden, want ik heb geen waardig alternatief. Als het kabinet binnen korte termijn een waardig alternatief zou kunnen bieden, dan helpt prijsbeleid. En daar wringt de schoen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma wil dat mensen het openbaar vervoer gebruiken.

Misschien kan hij zich realiseren dat wat hij wil, vraagt om een vertienvoudiging van het openbaar vervoer.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil best nadenken over al uw zinnige opmerkingen. Ook de CDA-fractie kiest de lijn van het inbouwen van allerlei prikkels om de overstap van de automobilist naar het openbaar vervoer te stimuleren. Maar een essentiële randvoorwaarde daarbij is een kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoersysteem. Dat is het grote manco en daarom zul je daar de komende vijf jaar alle energie in moeten stoppen.

Voorzitter! Mijn fractie is van mening dat het rekeningrijden ingevoerd kan worden op het moment dat de burgers een daadwerkelijke keuze voorgelegd kan worden. De opbrengst van het rekeningrijden in zijn algemeenheid zal teruggesluisd moeten worden naar de automobilist, bij voorkeur door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast is mijn fractie meer en meer geporteerd geraakt van het selectiesysteem. Dat is een systeem van rekeningrijden waarbij de automobilist de keuze heeft tussen openbaar vervoer, een dure rijbaan – maar dan moet hij daar wel voor betalen – en de kans om in de file te belanden. Wij gaan ervan uit dat de automobilist best bereid is om iets te betalen als er

een filevrije baan tegenover staat. De opbrengst van het selectiesysteem kan worden ingezet voor de verdere verbetering en uitbreiding van de weginfrastructuur. Rekeningrijden zonder extra infrastructuur wordt als lastenverzwarend ervaren en creëert geen draagvlak. Automobilisten ervaren dat al snel als “zakken vullen” door de overheid. Mijn fractie roept het kabinet op om de optie van het selectiesysteem serieus te bestuderen. en spoedig met een project te starten. Rotterdam is er klaar voor.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Nu breekt mijn klomp! De heer Reitsma houdt eerst een verhaal dat erop neerkomt dat het openbaar vervoer kwalitatief onvoldoende is om prijsmaatregelen in het vervoer op te nemen. Hij is voor variabilisering en voor rekeningrijden. Maar het mag niet ingevoerd worden omdat het openbaar vervoer niet optimaal genoeg is. Vervolgens zegt hij dat de eventuele opbrengst van het rekeningrijden in de weg moet worden geïnvesteerd. Dat is toch heel krom! Moet dat dan niet naar het openbaar vervoer?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie heeft in dit huis een- en andermaal gezegd dat het kabinet ervoor moet zorgen dat er binnen vijf jaar in de Randstad een kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoersysteem is. Wat ons betreft wordt de prioriteit ten aanzien van de financiële middelen voor de infrastructuur daar ook op gericht. De minister heeft steeds gezegd dat zij in vier à vijf jaar in staat is om het systeem van rekeningrijden verantwoord in te voeren. Wij delen die conclusie van de minister. Als het algemeen rekeningrijden is, dan moet je in feite de lastenverzwaring die je als reguleringsinstrument wilt gebruiken, terugbrengen bij de automobilisten in de vorm van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Dat is dus wat anders dan het Rotterdamse model, waar onze voorkeur naar uitgaat. Dat staat los van het feit dat wij vanuit de politiek de moed moeten hebben om miljarden uit te trekken voor een hoogwaardig OV-systeem in de Randstad.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik concludeer dat u de bereidheid heeft om in ieder geval de komende tijd

Reitsma

het grootste gedeelte van het geld uit te trekken voor het openbaar vervoer. U bent voorts van mening dat de opbrengst van het rekeningrijden moet worden teruggesluisd naar de sector. Maar was rekeningrijden nu niet juist bedoeld om ongewenst gedrag te ontmoedigen? Ga je dat niet op deze manier belonen?

De heer **Reitsma** (CDA): Over de financiering en het openbaar vervoer kom ik straks met nadere voorstellen. Daarnaast is in de ogen van de minister en de CDA-fractie het rekeningrijden een reguleringsinstrument. Wij zien daar dus meer in dan doorgaan met accijnsverhogingen. Daarmee loopt men immers internationaal vast. Daarom roepen wij de minister op om door te gaan met de ontwikkeling van het systeem en ook een verantwoord systeem te introduceren. Daarbij moet bij voorkeur het Rotterdamse model eruit gepakt worden. Hierbij moet zo snel mogelijk met een proef gekomen worden. Dit is immers juist een systeem waarbij automobilisten drie keuzes worden voorgelegd: een vrije baan en dus kassa, de file of het openbaar vervoer. Wat mij betreft mag hier de opbrengst benut worden voor extra investeringen.

De **voorzitter**: De vragen en antwoorden moeten iets bondiger. Anders krijgen wij vanavond echt problemen. Een snelle vraag dus graag en een even kwiek antwoord, anders gaat het mis.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer de heer Reitsma te volgen. Als ik het goed begrijp, zegt de heer Reitsma dat hij rekeningrijden wel wil invoeren, maar dat eerst het openbaar vervoer geregeld moet zijn. Is dat correct?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is niet nieuw. Dat is correct.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoe verhoudt dit zich dan tot de uitspraak die hier twee jaar geleden Kamerbreed is aangenomen, en wel dat de introductie van het rekeningrijden er zo snel mogelijk moet komen, het liefst nog voor het jaar 2000? Hierover hebben wij de minister nog achter de broek gezeten, gesteund door de CDA-fractie. Hoe verhoudt dit zich ook tot de uitspraak in het CDA-verkiezingsprogramma, dat de

kostendekkendheid van het openbaar vervoer op korte termijn naar 100% gebracht moet worden? Dit alles lijkt mij toch weinig consistent.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat laatste kan volstrekt niet. Het kan wel bijna voor het spoor, maar bij het openbaar vervoer in stad en streek laten de ontwikkelingen zien dat het niet mogelijk is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het staat wel in het CDA-verkiezingsprogramma!

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn fractie heeft steeds gezegd dat de invoering van rekeningrijden in plusminus het jaar 2000 akkoord is. Het moet dan wel een verantwoord systeem zijn, en ook moet de voorwaarde gelden dat de komende vier, vijf jaren echt benut worden om een hoogwaardig OV-systeem te realiseren. Burgers moeten immers een alternatief hebben. Ik overweeg om in tweede termijn een motie omtrent het selectiesysteem in te dienen.

De SWAB-nota spitst zich naast de accijnsverhogingen vooral toe op de investeringsimpuls van 2 mld. Dat moet in het jaar 2005 leiden tot verdwijnen van files, betere doorstroming, voorspelbare reistijden en stadsgewestelijk openbaar vervoer. De CDA-fractie kan zich vinden in deze uitgangspunten van de nota, maar vindt dat er meer moet gebeuren. Vorig jaar hebben wij bij de begroting op een onderdeel reeds onze visie aangegeven in de nota "Van 2x2 naar 2x3". Toen is die nota hevig bekritiseerd, maar een jaar later worden stukken uit onze nota overgenomen. Dat is verheugend, maar het heeft wel een hoog Diekstragehalte. Mooie woorden dus in de nota, maar de beleidsaccenten vallen of staan met het aanleggen van spoor, busbanen, metro, lightrail en wegen. Dat vereist dus op korte termijn meer financiële middelen en kortere procedures. Premier Kok sprak over de Agenda 2000, maar volgens de CDA-fractie gaat het om de agenda van nu. Plannen maken is één ding, maar plannen tijdig realiseren is iets anders.

De optelsom van ambities, verkenningen en wensen op korte termijn dient te leiden tot een aanzienlijk grotere investeringsbehoefte. Een bedrag van 2 mld. in drie jaar klinkt mooi, maar staat in

schril contrast met de werkelijke investeringsbehoefte. Dit alles nog los van het feit dat juist dit kabinet bij aanvang 1 mld. uit het Infrastructuurfonds haalde. Dat fonds kent in 1995 voor 1 mld. en in 1996 eigenlijk voor 700 mln. aan onderuitputting. Het is toch te gek dat wij daarom een deel van het geld maar naar België sturen? Dat moet de minister toch haar eer te na zijn?

Er zijn de laatste tijd veel berekeningen gepresenteerd. VNO-NCW berekent een structureel investeringsniveau van ongeveer 10 mld. per jaar. De vier randstadprovincies becijferen 56 mld. in tien jaar. Uit een vertrouwelijke inventarisatie van drie departementen blijkt volgens de kranten dat een extra bedrag van 37 mld. tot het jaar 2010 nodig is. De Raad voor verkeer en waterstaat komt met 40 mld. op de proppen. Minister Wijers kwam gisteravond met de cijfers dat in vijftien jaar tijd het investeringsvolume met 4 mld. per jaar omhoog moet. Die signalen zijn helder en op grond daarvan komt de CDA-fractie tot de beleidsvisie dat wij op korte termijn het investeringsvolume voor mobiliteit moeten verhogen naar 10 mld. per jaar.

Tevens is de fractie van oordeel dat in het ruimtelijk beleid meer accent gelegd dient te worden op potenties buiten de Randstad. Wij staan een corridorbenadering voor; niet Randstad versus de rest van Nederland, maar Randstad én de rest van Nederland.

Dit ruimtelijk-economische beleid vraagt meer en tijdige, goede infrastructurele verbindingen over de weg, het water en het spoor. Wij bepleiten daarom infravoorzieningen voor de west-oostcorridor en daarmee doel ik op de Hanzelijn, de verbreding van de A1 richting Twente, en voor de west-noordcorridor, waarmee ik doel op het naar voren halen van de Zuiderzeespoorlijn, mogelijke inpoldering van de Markerwaard en het meer benutten van de A6 en de A7. Laten wij niet een tweede keer de fout van Almere maken: wel bouwen, wonen en werken, maar niet tijdig aanleggen van de infrastructuur, en met name van de openbaarvervoervoorzieningen. Deelt de minister deze visie? Met welke concrete voorstellen komt zij?

Hoe zit het trouwens met de Craagstudie? Waarom wordt er over versnelling van dit project niets in de

Reitsma

SWAB-nota aangekondigd? De fractie verwacht op heel korte termijn voorstellen van de minister. Uitstel kan daar wat ons betreft niet meer. Wel voorstellen om de groei in de Randstad aan de oostflank te realiseren maar niet direct voorstellen doen om de infrastructuur daar op te lossen; zo blijft het aanmodderen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De miljarden vliegen door de Kamer. De heer Reitsma heeft gezegd geen principieel tegenstander van een prijsbeleid te zijn, maar dat het alternatief ontbreekt. Als het erom gaat extra investeringen te doen en misschien zelfs een onderscheid te maken tussen de Randstad en de gebieden daarbuiten, vindt hij dan niet dat je je moet concentreren op het openbaar vervoer? Zelfs in zijn optiek zou dan een prijsbeleid voor de auto gevoerd kunnen worden, waarmee het alternatief van het openbaar vervoer aantrekkelijk wordt, in en buiten de Randstad.

De heer **Reitsma** (CDA): U snijdt een goed punt aan, alleen mag je de zaak niet te eenzijdig benaderen; dat zeg ik in alle eerlijkheid. Daarom kiezen wij voor een lijn die bestaat uit de volgende onderdelen.

1. Binnen vijf jaar een kwalitatief hoogwaardig stadsgewestelijk openbaarvervoersysteem realiseren. Dat vraagt middelen en moed in procedures.

2. Binnen tien of vijftien jaar de achterlandverbindingen op orde brengen om de bereikbaarheid, ook met de auto en de vrachtauto, voor de mainports te kunnen handhaven, alsook de bereikbaarheid tussen de belangrijke economische centra. Het is dus en-en, maar wel in die volgorde.

3. In het tweede tactisch pakket, het spoor, zijn allemaal vertragingen opgetreden, zoals blijkt uit de brieven. Dat dient weer te worden versneld. Het kost geld, maar er moeten prioriteiten worden gesteld.

4. Maak de fout van Almere niet weer: eerst bouwen en nog eens bouwen, en dan erachter komen dat het met de mobiliteit en het openbaar vervoer volstrekt spaak loopt. De infrastructuur moet eerder worden opgepakt.

Dat is onze lijn en daarbij wordt meer prioriteit gegeven aan de overstap van de auto naar het

openbaar vervoer in de gebieden waar het helemaal spaak loopt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zie dat niet. Ook het verbreden of aanleggen van weginfrastructuur roept meer automobilititeit op; elk onderzoek wijst dat uit. Maar daar wil ik de heer Reitsma nu niet nader over ondervragen. Dat wil ik wel over de nog lopende bezuinigingen op de exploitatie van het openbaar vervoer. Als je nu miljarden wilt investeren in het openbaar vervoer, moet je dan niet om te beginnen die bezuinigingen afboeken en ongedaan maken? Anders zit je straks met een uitgekleeft openbaar vervoer. Dan kan er wel nieuwe infrastructuur worden aangelegd, maar worden fouten uit het verleden herhaald.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel uw visie. Ik kom er nog uitgebreid over te spreken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u dus in politieke zin aanspreekbaar om een belangrijk deel of het geheel van de lopende bezuiniging die op de exploitatie van het openbaar vervoer over de jaren is ingeboekt...

De **voorzitter**: De heer Reitsma heeft "ja" gezegd op uw vraag. Ik heb er zojuist al op gewezen dat wij de tijd een beetje in de gaten moeten houden. Uw vraag is beantwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel de opvatting van de heer Rosenmöller. Ik zal straks in een bredere context mijn visie geven. Is hij het daarmee oneens, dan hoor ik dat wel.

De CDA-fractie roept de minister op om binnen twee maanden met een alomvattend investeringsplan te komen voor wat er tot 2010 moet gebeuren. Ik heb die vier punten al genoemd. Ik zal ze niet herhalen, maar de zaak moet werkelijk vanaf vandaag aangepakt worden. De plannen liggen klaar en er liggen vertrouwelijke notities, maar zij worden niet naar de Kamer gestuurd. In die zin moet men de procedures versnellen. Het kabinet dient de moed te hebben om nu structurele financiering te regelen in plaats van het door te schuiven naar het volgende kabinet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Meent de heer Reitsma nu serieus dat de

minister binnen twee maanden met een infrastructuurprogramma moet komen, terwijl wij onlangs het infrastructuurprogramma voor de komende jaren hebben vastgesteld? Dat kan hij toch niet serieus menen?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie vraagt de minister ten eerste om in een alomvattend investeringsplan aan te geven hoe binnen vijf jaar het stadsgewestelijke vervoer qua investeringspolitiek werkelijk geregeld is. Iedereen komt met plannen, er is geen geld en het wordt maar niet uitgevoerd. Ten tweede heb ik die achterlandverbindingen genoemd; binnen tien jaar. Ten derde vragen wij de minister om aan te geven hoe het tweede tactisch pakket, inclusief de aangenomen moties, wel uitgevoerd kan worden binnen tien jaar in plaats van uitstel, uitstel en nog eens uitstel. Ten vierde noem ik bijvoorbeeld de Zuiderzeespoorlijn. Ik heb het dan over de besluitvorming over de west-noordcorridor. Kan de minister eens werkelijk het perspectief aangeven hoe zij dat voor 2010 gerealiseerd wil hebben?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat wordt het niet. Ik vind het interessant dat de heer Reitsma alles herhaalt wat hij verleden jaar heeft gezegd. Dat is afgewezen. Het is interessant dat hij erop terugkomt. Hij kan dat elk jaar doen, maar dat helpt niet echt om de grote vooruitgang te bewerkstelligen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit vind ik nu het beste bewijs van wat de minister in het artikel in Elsevier heeft gezegd, namelijk: ik ben niet verantwoordelijk voor de files.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zojuist gepoogd de heer Reitsma daarop aan te spreken. Ik concludeer hieruit dat hij niet verder is gekomen dan de kop. Zoals hij wellicht weet, is de kop ongeveer het enige deel van het artikel dat niet door de minister zelf gecorrigeerd kan worden. Dat staat dus ook niet verder in het artikel.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zou eigenlijk het artikel in Elsevier erbij moeten nemen om een reactie te geven op de opmerking van de minister. Het staat in de kop, maar ik zie het ook staan in de staat waar zij geciteerd wordt.

Reitsma

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet de heer Reitsma de hele regel lezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als het anders is, hoor ik van deze minister eindelijk eens een keer daden.

Mijn fractie pleit ervoor om de procedures te versnellen.

Wat de financiering betreft komt mijn fractie tot de conclusie dat die naar het niveau van 10 mld. per jaar moet. Wij zien mogelijkheden om vanaf volgend jaar de volledige extra opbrengst van alle belastingen op de automobilititeit volledig in het infrafonds te stoppen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Reitsma vanaf volgend jaar 10 mld. meer wil uitgeven. Misschien kan hij ons in de loop van het debat nog iets overhandigen waarin hij aangeeft hoe dat kan, met de dekking erbij.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit nodigt uit om te reageren, in de zin dat ik heb gezegd dat het investeringsbudget naar een hoogte moet van 10 mld. per jaar. Of dat in één jaar haalbaar is, betwijfel ik ook. De CDA-fractie is zo creatief om aan te geven hoe je dat in twee of drie jaar zou kunnen realiseren. En dan zitten wij op een niveau van 10 mld. Als je bekijkt wat per jaar de toename is van de belasting op de automobilititeit, dus van de accijns, de motorrijtuigenbelasting en de BPM, dan zie je dat het op 500 mln. à 700 mln. op jaarbasis komt. Cumulatief, in drie jaar, zit je op 2 mld. à 2,5 mld. Ten tweede zeggen wij, net als vorig jaar, dat wij bereid zijn om een aantal staatsdeelnames versneld af te stoten om de investeringen naar voren te trekken. Dat is vermogen voor vermogen. Ten derde is de CDA-fractie bereid om het selectiesysteem te introduceren en de opbrengst daarvan te benutten voor de infrastructuur. Als men deze drie posten bij elkaar telt, zit men, afhankelijk van de ontwikkeling van de inflatie, in twee à vier jaar op het niveau van 10 mld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben nieuwsgierig naar die staatsdeelnames. Welke heeft u voor ogen? Realiseert u zich dat u de enige bent die 10 mld. per jaar noemt? Ik heb nog geen enkele organisatie dat bedrag horen noemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Nou breekt mij de klomp. Neem VNO-NCW.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): 5 mld. per jaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Meer. Het niveau is thans 5 à 6 mld. en 4 à 5 mld. erbij is 10 mld. De vier randstadprovincies, minister Wijers: 4 mld. op jaarbasis erbij. Dat is 10 mld. Rekent u maar na, mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is helder. U zegt: 10 mld. extra per jaar. Maar u bedoelt: 4 mld. bij de 6 mld. die wij nu zouden hebben. Dat is een heel ander verhaal.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan het niet helpen dat u niet luistert. Ik heb het gezegd zoals het in mijn tekst staat, namelijk dat de CDA-fractie van oordeel is dat het investeringsniveau naar 10 mld. per jaar moet. Ik kan het niet helderder zeggen.

Ik kom nu bij een antwoord op de opmerking van de heer Rosenmöller. Wat ons betreft wordt dan een deel van de middelen ook gereserveerd voor de tekorten op de exploitatie van het openbaar vervoer. Die zaak loopt immers vast. Het openbaar vervoer is het zorgkindje. Wij zullen ervoor moeten zorgen – dat is de taak van de minister – dat er in deze kabinetsperiode een samenhangend pakket van maatregelen geboden wordt waardoor de exploitatie van het openbaar vervoer werkelijk perspectief heeft. De voorstellen die wij tot nu toe hebben gehad, betekenen dat de zaak op jaarbasis met lapwerk wordt gedekt. Zij bieden echter geen perspectief voor de toekomst, omdat wij in 1999 ineens een gat van 300 mln. krijgen. De minister wil de komende jaren het stadsgewestelijk openbaar vervoer opkrikken. Dat is in de beginfase nooit rendabel te maken. Dat zal ook meer geld kosten dan de 30 mln. die de minister hiervoor in haar nota heeft uitgetrokken. Daarom is de CDA-fractie van mening dat wij de moed moeten hebben nu een structureel kader neer te zetten om aan te geven hoe je in de komende vijf tot tien jaar wilt omgaan met de exploitatie van het openbaar vervoer. Dat zal meer kosten met zich mee brengen dan de minister tot op heden voor ogen heeft. Daarom roep ik de minister op met een duidelijk beleidskader en een financieel

meerjarenperspectief te komen. McKinsey heeft er ook nog eens op gewezen dat het echt de mist in gaat.

Dan over het collectief openbaar vervoer. Mijn fractie heeft zorgen over de rol die de minister daarin heeft. Wij roepen de minister op een sterkere regisseursrol te spelen. Decentralisatie en marktwerking zijn prima, maar het mag niet leiden tot versnippering. Ik heb de indruk dat dit nu toch dreigt. Daarom bepleiten wij in navolging van de Raad voor verkeer en waterstaat een verbindingsbeleid. Bus, trein, taxi en eigen auto zullen meer op elkaar afgestemd moeten worden, ook fiscaal. Daarom pleit mijn fractie opnieuw voor de carte orange. In die zin lijkt het ons ook goed dat er een nieuw masterplan fiets gaat komen.

De verkeersveiligheid is in de gevarenzone. Dat is de reden waarom de CDA-fractie een amendement heeft ingediend.

De heer **Blaauw** (VVD): Wat het amendement betreft gaat het om een vrij stevig bedrag. Het gaat om zo'n 15 mln., als ik het wel heb. Dat bedrag haalt u in feite uit de 100 mln. extra voor de planning?

De heer **Reitsma** (CDA): Antwoord: nee.

De heer **Blaauw** (VVD): Het zit wel op die post.

De heer **Reitsma** (CDA): Antwoord: nee.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan gaan we verder zoeken.

De heer **Reitsma** (CDA): Doet u dat.

De minister is nogal geporteerd voor het gebruik van de vluchtstrook in verband met de doorstroming. Mochten dergelijke proeven positieve resultaten hebben op de doorstroming, dan is dat het beste bewijs dat er extra capaciteit moet komen. Verder bepleiten wij een echte uitvoering van het vorig jaar Kamerbreed aanvaarde amendement van de heer Hofstra, betreffende het ongedaan maken van bezuinigingen bij VVN.

Voorzitter! Gezien de tijd kan ik thans niet diep ingaan op de duurzaamheid en de emissieproblematiek. Mijn fractie roept het kabinet op om ten aanzien van de emissies, de uitstoot van autogassen, spoedig met maatregelen te komen.

Reitsma

Hoofddoelstellingen daarbij moeten zijn: schoon, zuinig en stil. Dat kan wat ons betreft in diverse fiscale en wettelijke maatregelen. Ons omringende landen, zoals Denemarken, passen dergelijke maatregelen al toe.

Dan kom ik bij de natte begroting. Ik vraag de minister waar het gaat om de rivierdijken, vast te houden aan het jaar 2000. Wij vragen haar tevens om spoed te betrachten met het herstel van de dijken in Zeeland. Mogen wij ervan uitgaan dat de minister dit in nauw overleg met de provincie en de waterschappen zal doen? Ik vraag ook aandacht voor de vertraging doorlaatmiddel Veerse Meer.

Wat de luchtvaart betreft heeft mijn fractie grote zorgen. Schiphol is in 2003-2005 bijna vol. De minister-president erkent dat ook. Wij roepen de minister op een hoger tempo in gang te zetten en het vraagstuk op de politieke agenda te plaatsen. Wij gaan ervan uit dat in maart 1997 de perspectievennota er ligt en dat de Kamer voor de zomer van 1997 met het kabinet een debat kan voeren, zodat er nog in deze kabinetsperiode een locatie kan worden gekozen. Kan de minister een dergelijke toezegging doen?

Mijn fractie is teleurgesteld wat Telecom betreft. Met veel tamtam is het kabinet met de nota Elektronische snelweg gekomen. Nederland moest in de kopgroep van Europa behoren. Maar dat profiel is inmiddels bleker geworden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zei dat er zo snel mogelijk een locatie moest worden gekozen en dat dit op de weg van dit kabinet ligt. Is de CDA-fractie van oordeel dat er überhaupt een locatie gekozen móét worden, waar het gaat om de groei van het luchtvaartverkeer?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie heeft geconstateerd dat het kabinet eerst een discussie over nut en noodzaak wil voeren. Daarmee gaan wij akkoord. Maar de minister-president heeft hier gezegd dat het kabinet in het prille voorjaar van volgend jaar met resultaten zal komen. De ontwikkelingen in de luchtvaart – zo blijkt ons ook uit de gesprekken met de vertegenwoordigers van Schiphol – maken duidelijk dat wij vermoedelijk niet aan aanvullende capaciteit zullen ontkomen. En dan lijkt het ons

verstandiger om aanvullende capaciteit op een andere plek te zoeken. Dan noem ik: a. in zee en b. in de Markerwaard. Maar goed, wij zullen de discussie over het nut en de noodzaak afwachten. Daarbij is onze houding in beginsel: wij zullen er vermoedelijk niet aan ontkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar vindt u ook niet dat de discussie over nut en noodzaak, een brede discussie over de vraag of het inderdaad wel moet, op deze manier wel erg wordt belast? U zegt: eigenlijk zijn wij al tot de conclusie gekomen dat er extra capaciteit moet komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Je moet als politieke beweging op een gegeven moment ook een aantal politieke lijnen voor de toekomst aangeven. Je moet altijd bereid zijn om een rapportage over nut en noodzaak tegen het licht te houden. Maar dat ontslaat je niet van de plicht om je voorlopige kijk, voor de komende tien jaar, op de luchtvaart aan te geven. U kent onze visie daarop, mijnheer Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De discussie over nut en noodzaak moet ook een discussie met de samenleving zijn. Dat willen wij toch allemaal. Ook het kabinet wil dat. Maar hoe zal de samenleving reageren als een meerderheid van de Kamer – voor of tegen, dat maakt op zichzelf niet uit – eigenlijk al achter de horizon een soort besluit heeft genomen?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zitten nu anderhalf jaar voor de verkiezingen. De politieke partijen zullen in de verkiezingsprogramma's een stukje langetermijnvisie moeten neerleggen, ook op de luchtvaart. Je zult dus een voorlopig standpunt moeten innemen. Daarom heb ik gezegd dat de discussie over nut en noodzaak prima is. Mijn fractie staat achter die discussie, zowel over de Maasvlakte als over de toekomst van de nationale luchthaven. Waar het de Maasvlakte betreft is men goed bezig. Dat hebben wij afgelopen zaterdag nog kunnen zien. Daarom zeggen wij: kom met die rapportage. Kabinet, regeer en kom met concrete voorstellen, afgeleid van de conclusies uit de discussie over nut en noodzaak. Die voorstellen zullen wij tegen het licht houden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Wat de verkiezingen hier precies mee te maken hebben, weet ik niet, maar waar gaat het mij om?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zei: verkiezingsprogramma.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan kan ik er mij iets bij voorstellen. Voorzitter! Heeft de heer Reitsma niet een veel te volgende opstelling? Het aantal vliegkilometers waarmee Schiphol thans te maken heeft, bestaat voor 60% uit recreatieve kilometers. Moet de heer Reitsma straks niet veel meer bij zijn oordeelsvorming betrekken dat er ook verandering in het mobiliteitsgedrag moet optreden, ook als het om de luchtvaart gaat?

De heer **Reitsma** (CDA): Voor de toekomst moet je niets uitsluiten. Gelet op de ontwikkelingen nu en de groei van Schiphol alsmede het gedrag van de consumenten, is er sprake van twee aspecten: wij zullen ervoor moeten zorgen dat voor het korte vliegverkeer substitutie komt en verder zullen wij ervoor moeten zorgen dat als er in de samenleving de gewenste activiteiten zijn, in Nederland voldoende vlieg-bewegingen mogelijk zijn. Wel moet het dan om schone kilometers gaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar u wilt niet tot sturing van het keuzegedrag van mensen trachten te komen?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doe je al enigszins als je kiest voor substitutie. Dat is een belangrijke beleidskeuze.

Voorzitter! Dan wil ik een opmerking maken met betrekking tot Telecom. CDA-fractie vraagt hoe het staat met het onafhankelijk toezicht, nieuwe WTV en de toelating van DCS 1800. Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze drie onderwerpen? Er is sprake van vertraging. Kunnen wij ons die permitteren?

Voorzitter! Tot slot merk ik het volgende op. Het afgelopen jaar waren er grote meningsverschillen binnen het kabinet, vooral tussen de ministers Jorritsma en De Boer. Deze meningsverschillen worden vaak duur afgekocht en duren lang. Deze ruzies bevorderen de daadkracht van dit kabinet niet. Binnen de paarse coalitie zien we steeds meer dat de

Reitsma

VVD-fractie tegenover beide coalitiegeenoten komt te staan. Ze verschillen fundamenteel van mening met elkaar, met als gevolg dat in het parlement gelegenheids-meerderheden ontstaan. Paars wordt op deze manier een gevangene van zichzelf. Terwijl de Nederlandse bevolking gebaat is bij snelle besluiten waardoor de files verminderen en de schade aan de economie beperkt wordt. Het CDA roept ook de coalitiepartijen op tot het betrachten van meer eensgezindheid en vraagt ze besluiten niet naar de toekomst te verschuiven. Daarvoor is tijd te kostbaar en zijn de belangen te groot. De toekomst van de BV Nederland mag niet bedreigd worden door de files.



De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Het zijn drukke tijden. Het ene besluit is nog niet genomen of het andere komt alweer op ons af. Daar moeten we niet over klagen, want zo hoort het ook. Toch geven al die afzonderlijke besluiten van de afgelopen jaren en de besluiten die we nog moeten nemen, geen antwoord, hoe noodzakelijk ieder van die besluiten ook mag zijn, op de meer centrale vraag: hoe bieden wij de toenemende mobiliteitsbehoefte in ons land het hoofd? Wie herinnert zich niet de vorige begrotings-behandeling, waarbij Rinnooy Kan vanuit de file bij Rotterdam per mobilfoon de regering opriep te doen wat zij hem allang gevraagd had te doen, namelijk met de werkgevers te overleggen en hen te vragen welke bijdrage zij zouden kunnen leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek? Een neerslag van dit overleg is terug te vinden in de nota Samen werken aan bereikbaarheid. Deze nota probeert inhoud te geven aan het dringende verzoek, onder andere vanuit mijn fractie, om belangrijke onderdelen van het SVV te revitaliseren. Op de vraag of men met de SWAB-nota – ik heb begrepen dat wij die zo niet meer mogen noemen – daarin is geslaagd, kom ik zo terug. Eerst wil ik iets zeggen over de trend van de afgelopen jaren, een trend die ook in 1996 geen breuk kende.

Het aantal auto's in ons land stijgt jaarlijks sneller dan de bevolking en sinds 1986, het ijkjaar van het SVV, met zo'n 1 miljoen motorvoertuigen. Dat is 20% meer. De gemiddelde

bezetting per auto neemt jaarlijks af. Het totaal aantal woon-werkkilometers is in de afgelopen tien jaar verdubbeld. Daar staat tegenover dat in het afgelopen jaar 0,5 miljard kilometer minder per openbaar vervoer werd gereisd en dat 100.000 kilometer minder werd gelopen. Ook de netlengte in het openbaar vervoer nam in absolute cijfers af. Eigenlijk is het enige lichtpuntje de door bijna iedereen vergeten fiets. Naast de auto is de fiets de enige groeier, weliswaar mondjesmaat, maar toch. Men hoeft geen helderziende te zijn om vast te stellen dat men op deze wijze onmogelijk door kan gaan. De Raad voor verkeer en waterstaat verwoordt het als volgt: het perspectief voor de Randstad is alarmerend. Voor wie denkt dat dit alleen over de Randstad gaat, wil ik de volgende overweging uit de Ruimtelijke verkenningen 1996 megeven: de grootste groei vindt juist plaats in de meer perifere gelegen gebieden, zoals bij de nog vrije knooppunten Groningen, Leeuwarden en Zwolle, waar toenames van meer dan 10% per jaar geen uitzondering zijn. De Raad voor verkeer en waterstaat meldt in zijn laatste rapport dat ingrijpende keuzes moeten worden gemaakt, maar constateert tegelijkertijd dat de politieke en maatschappelijke acceptatie daarvan gering is. Zo neemt het maatschappelijk gevoel, opgeroepen door een deel van de politiek, op zijn beurt de politiek zo in de klem dat daadwerkelijke stappen uitblijven.

In dat klimaat heeft de minister van Verkeer en Waterstaat samen met haar collega van VROM een moedige en terechte poging gedaan om door middel van de nota Samenwerken aan bereikbaarheid letterlijk en figuurlijk weer enige beweging in het geheel te krijgen. Die gingen ongeveer in de trant van: 15 cent benzineprijsverhoging helpt niet en is zelfs onfatsoenlijk; neen, je moet er minstens een gulden opleggen en dan werkt het pas. Maar ja, een gulden willen wij niet, dus wij doen maar niks. Met hele en halve vluchtheuvels in de vorm van Europa, Duitsland, grenseffecten, privacy en weet ik wat niet allemaal, worden die door de Raad voor verkeer en waterstaat gevraagde ingrijpende en pijnlijke keuzes jaar op jaar vakkundig weggeschoven.

De subtielste in dit rijtje – dat is ook interessant voor de heer Reitsma – is nog wel de redenering dat eerst het openbaar vervoer als alternatief moet zijn uitgebreid alvorens maatregelen ten behoeve van het terugdringen van de automobiliteit kunnen worden genomen. Met de trend die ik net heb aangegeven kan het nog wel even duren voordat het openbaar vervoer een daadwerkelijk alternatief is. Ik vraag mij echter af of het wel een juist beeld van de werkelijkheid is. Nemen mensen de auto omdat er onvoldoende openbaar vervoer is? Of ligt het openbaar vervoer zo onder druk omdat de mensen de auto nemen?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wat is de visie van collega Van Gijssel omtrent het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersysteem, zowel in de noordvleugel als in de zuidvleugel van de Randstad? Als de middelen geen beperking zijn en de procedures wat versneld worden, ziet hij dan kans om dat in pakweg vijf jaar tijd redelijk te realiseren?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik kom er meteen nog over te spreken. De heer Reitsma zegt in wezen dat de reductie van de groei van de automobiliteit moet worden opgevangen door het openbaar vervoer. Laten wij de cijfers van het SVV eens nemen. Laten wij eens kijken hoeveel er met de auto wordt gereden en hoeveel met het openbaar vervoer. Met de auto vindt zo'n 80% plaats van alle bewegingen en met het openbaar vervoer 10%. De automobiliteit zal in de SVV-periode tot ongeveer 170% oplopen; die groei moet worden gereduceerd tot 135%. Wanneer je dat in het openbaar vervoer wilt opvangen, dan heb je het over een vervijf- à verzesvoudiging van het openbaar vervoer. Dat kan helemaal niet. Dat wilden wij ook helemaal niet in het SVV. In het SVV hebben wij juist gezegd dat niet alleen in de ruimtelijke ordening, in het dichtere bij elkaar brengen van functies, in het minder reizen, minder mobiliteitsbehoefte kan worden gevonden, maar ook in maatregelen zoals carpoolen en bedrijfsvervoer. Wij vragen de mensen ook om selectiever te rijden, ritten aan elkaar te knopen en de auto eens niet te gebruiken. Als de heer Reitsma het openbaar vervoer gebruikt als een

Van Gijzel

vluuchtheuvel, dan doet hij dat onterecht. Daarmee probeert hij weg te lopen voor de daadwerkelijke keuzes.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dat is geen antwoord op mijn vraag. De CDA-fractie erkent best dat er meer mogelijkheden zijn om minder mobiliteitsdruk op de weg te krijgen, maar een wezenlijk onderdeel, vooral in de Randstad, zal toch een goed OV-systeem zijn. De heer Van Gijzel zal dat toch erkennen. Als wij daar eens alle prioriteit aan geven, binnen welke termijn ziet hij dan dat dit onderdeel – er zijn er meer – op orde is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Niet in de mate dat het een alternatief is voor het afremmen van de groei van de automobilititeit in de komende vijf tot tien jaar. Misschien kan het op langere termijn wel – ik zal er in mijn verhaal nog op ingaan – maar dan moet je echt andere systeem-sprongen maken. In dat opzicht vind ik dat de heer Reitsma in zijn redenering een soort vluuchtheuvel hanteert: ik wil niet aan prijsbeleid doen, hoewel dat wel in het verkiezingsprogramma staat.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat heeft u mij niet horen zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik hoor u zeggen dat je pas mensen kunt vragen minder te rijden en dat je pas prijsbeleid kunt toepassen op de auto op het moment dat er een alternatief is. Een alternatief in de vorm van het volledig overzetten van de reductie van de automobilititeit in het openbaar vervoer is dus niet aan de orde. Het flankerend beleid is er niet alleen op gericht om mensen van de auto in het openbaar vervoer te krijgen. Het gaat er ook om dat mensen proberen te carpoolen, dat bedrijfsvervoer wordt gebruikt. Er zijn tal van maatregelen die in het SVV en in Samen werken aan bereikbaarheid worden genoemd. De heer Reitsma probeert de prijsprikkel alleen maar in te zetten voor de overstap naar het openbaar vervoer en gooit daarmee een heleboel andere maatregelen weg.

De heer **Reitsma** (CDA): U zult toch moeten erkennen dat een van de wezenlijke punten om de mobiliteitsdruk vooral in de Randstad op te

lossen de overstap naar het openbaar vervoer is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarover zijn wij het niet oneens.

De heer **Reitsma** (CDA): Als je een zeer zwaar prijsbeleid wilt voeren, hetgeen met rekeningrijden zou kunnen, dan mag je in de huid van de automobilist kruipen en een echt alternatief eisen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu doet u het weer. U begint met het openbaar vervoer en zegt vervolgens dat er een alternatief moet zijn als wij een prijsbeleid zouden willen voeren. Is carpooling ook een alternatief? Immers, er kan nu al gecarpoold worden. Is bedrijfsvervoer een alternatief? Is selectiever gebruik van de auto een alternatief? Ik vind het zonde dat u die zaken met uw redenering zomaar weggooit.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik heb het woord "carpoolen" al een aantal malen gehoord. Kennelijk overtuigt u elkaar niet. De vragen zijn drie keer gesteld en drie keer niet bevredigend beantwoord. De heer Poppe krijgt de gelegenheid voor een interruptie.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel doet alsof het zo goed gaat met het openbaar vervoer, maar wij zien dat het aantal reizigerskilometers afneemt en dat de prijzen sinds 1980 met 30% tot 35% zijn gestegen. De dienstverlening neemt af; de lokettisten gaan weg. Er komt minder service. Kortom, onder verantwoordelijkheid van de Partij van de Arbeid is in de laatste zes maanden het openbaar vervoer afgebroken. En dan moet je niet gek opkijken als het fout gaat. Waarom wordt het openbaar vervoer niet weer goed op de rails of op de wielen gezet in plaats van allerlei andere dingen op te zoeken? De PvdA heeft het openbaar vervoer eerst afgebroken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat verwijt is natuurlijk niet overeenkomstig de werkelijkheid. Op basis van het SVV wordt door de NS voor 15 mld. geïnvesteerd. Dat is geen afbraak. In het stads- en streekvervoer wordt op basis van het SVV in de hele periode zo'n 8 mld. geïnvesteerd. Ik vind dat te weinig, maar het is geen afbraak. Wij

hoesten echter aan tegen de trend. Dat heeft te maken met het feit dat mensen het openbaar vervoer laten staan en de auto gebruiken. Wij proberen onder meer het openbaar vervoer te versterken. Tegelijkertijd proberen wij allerlei prikkels in te bouwen, waardoor mensen selectiever met hun auto omgaan. Dat kan door de ruimtelijke ordening, dat kan door carpooling en dat kan met andere maatregelen. Als wij de redenering van de heer Reitsma volgen en de prijsprikkel achterwege laten, dan gooien wij alle andere instrumenten weg. Het kabinet zegt van de prijsprikkel dat hij leidt tot 9% minder congestie en 2,5% minder automobilititeit.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel heeft een aantal bedragen genoemd die nu en in de toekomst in het openbaar vervoer geïnvesteerd worden. Daarbij gaat het om infrastructuur, maar van belang is de vraag wat er rijdt. En dan is het minder. Er wordt nu wel winst gemaakt, maar alleen op de lange lijnen, terwijl op de kleine lijnen sprake is van een enorme afbraak van de dienstregeling. Dat betekent dat de mensen voor de auto kiezen. Er zijn natuurlijk meerdere oorzaken te noemen, maar de mazen van het openbaar vervoer zijn te grof en de dienstregelingen zijn achteruitgegaan. De PvdA is daar medeverantwoordelijk voor. Daar moet de heer Van Gijzel niet over piepen. Zet daar dan op in!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij doet u nu weer hetzelfde als daarnet. Daarnet ging het om de investeringen, nu gaat het om de exploitatie. Er zijn in 1990 afspraken gemaakt met vervoersbedrijven en gemeenten over de taakstelling van het openbaar vervoer. Waarom zijn die afspraken gemaakt? Omdat de bedrijfsvoering niet optimaal was. De bedrijven waren daar zelf ook al achtergekomen. Op basis van rapporten van Bakkenist en McKinsey is toen bezien hoe wij tot verbetering zouden kunnen komen. Waarom wilden wij tot verbetering komen? Omdat wij het openbaar vervoer wilden uitbreiden. Als je een slechte bedrijfsvoering zomaar gaat uitbreiden, is dat in wezen water naar de zee dragen. Dus zeiden wij: het moet adequater en beter en vervolgens kan het vrijkomende geld gebruikt worden voor investeringen.

Van Gijzel

Het ging dus om minder exploitatie en meer investeringen. Die lijn is gevolgd. Het enige wat je in de praktijk ziet, is dat dat niet voldoende is om mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Daar zal dus een extra investering voor moeten plaatsvinden. De heer Poppe moet toch ook weten dat toen minister Maij, gesteund de CDA-fractie, in 1993 voorstelde om per jaar 50 mln. van de exploitatie af te halen, het keer op keer op keer de fractie van de Partij van de Arbeid was die dat heeft tegengehouden, met steun van anderen. Ik snap wel waarom u zegt dat wij daar medeverantwoordelijk voor waren, maar het doet geen recht aan de politieke positie zoals die zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel doet nu net alsof het openbaar vervoer verbeterd is. Dat is echter niet het geval. Een slechte bedrijfsvoering moet je inderdaad niet subsidiëren, maar je moet dan ingrijpen in die slechte bedrijfsvoering en niet de subsidiëring weghalen en het aan de markt overlaten. Dat is nu namelijk gebeurd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is nog niet gebeurd en voor een deel zal dat ook niet gebeuren. "Het gaat allemaal slechter als het aan de markt wordt overgelaten", zo wordt vaak gezegd, maar er is nog niets aan de markt overgelaten. Ik zal niet zeggen dat het door de markt beter gaat, maar u moet nu niet doen alsof het allemaal slechter gaat omdat de VVD in het kabinet zit en het aan de markt over wil laten. Er is namelijk nog helemaal niets naar de markt gegaan. Het gaat allemaal volgens het oude systeem, dat u eigenlijk wil verdedigen. Ik wil daar best kritisch naar kijken en ik vind ook dat u een punt heeft, want het gaat niet goed met het openbaar vervoer. Op dat punt zijn wij dus eerder elkaars partners dan elkaars tegenstanders.

De heer **Poppe** (SP): Wij zullen straks zien hoe dat uitpakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik sprak over het flankerend beleid en de vluchtheuvels die daarbij gehanteerd worden. Wat mij niet zint, is de vicieuze cirkel, namelijk dat zonder flankerend beleid het openbaar vervoer niet groeit en

als het openbaar vervoer niet groeit, er geen flankerend beleid mag komen. Daarmee worden allerlei opties overboord gegooid. Overigens ben ik ervan overtuigd dat meer investeren in het openbaar vervoer sec niet zal helpen om de mensen over te laten stappen van de auto naar het openbaar vervoer. Veront-rustend in dit kader vond ik de mededeling van de minister van Verkeer en Waterstaat over de te verwachten effecten van de De Boergelden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil graag een nadere toelichting. Meer investeringen in het openbaar vervoer sec helpt niet om meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Licht u dat eens toe.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je moet constateren dat wij ontzettend veel geld hebben geïnvesteerd in de Nederlandse Spoorwegen. Dat heeft geen passagier meer opgeleverd. In het gunstigste geval kun je zeggen dat het ongeveer op een gelijk niveau blijft. De Nederlandse Spoorwegen zeggen ook dat zolang het flankerend beleid niet stringenter vormen aan gaat nemen, zij er niet in zullen slagen meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Ik zal straks met een voorbeeld komen van een stad waar het wel lukt en aangeven hoe het daar met het flankerend beleid zit.

De heer **Reitsma** (CDA): Als je miljarden uit gaat trekken, op korte termijn, voor een hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Randstad – natuurlijk moet je in de beginfase exploitatiesubsidie geven, misschien wel structureel – kunt u toch de stelling niet huldigen dat meer investeren in openbaar vervoer niet zal leiden tot meer reizigers.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Toch is dat zo. Dat klinkt misschien een beetje raar.

De heer **Reitsma** (CDA): Laten wij er dan maar mee stoppen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, daar moeten wij dus niet mee stoppen. U moet een stapje verdergaan. U heeft nu uw eigen redenering te pakken. Dat vind ik wel interessant. U heeft de hele tijd gezegd dat u de auto pas aan wilt pakken als het openbaar vervoer er

is. Dit is het punt waarop uw redenering verkeerd gaat. U zegt dat als wij maar investeren in het openbaar vervoer, het vanzelf wel goed komt. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt in een nota heel expliciet dat je het zonder verdere uitvoering van flankerend beleid kunt vergeten. In de praktijk blijkt ook dat het buitengewoon lastig is om alleen te investeren als je er niet een adequaat programma van flankerend beleid naast zet, want dan wordt het voor mensen heel moeilijk om de overstap naar het openbaar vervoer te maken.

De heer **Reitsma** (CDA): De ervaring met het kwartje van Kok heeft toch geleerd dat fors flankerend beleid in wezen niets helpt, omdat de mensen geen alternatief hebben. Als u een overstap wilt realiseren van de auto naar het openbaar vervoer, moet u allereerst beginnen om een alternatief aan te bieden. Natuurlijk moet er dan meer gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U ontkent alle cijfers die door het kabinet worden verstrekt, terwijl ik ervan uitga dat zij kloppen. Ik noem 9,5% congestiereductie en 2,5% minder automobilititeit. Ik kom nog even terug op het kwartje accijnsverhoging van het vorige kabinet.

De **voorzitter**: De argumenten terzake zijn zojuist gewisseld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De effecten op de mobiliteit zijn niet verduidelijkt.

De **voorzitter**: Heel kort dan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is jaarlijks een groei van de automobilititeit van 4% tot 7%. Sinds jaar en dag fluctueert de groei tussen die percentages. Op het moment dat het kwartje van Kok werd geïntroduceerd, kostte euroloodvrij aan de pomp f 1,76. Met dat kwartje kwam de prijs dus boven de twee gulden. Een lichte stijging van de olieprijs resulteerde uiteindelijk in een maximumprijs van f 2,04. Drie maanden later was de prijs van euroloodvrij aan de pomp f 1,75 vanwege het incorporeren van de accijns in de basisprijs van de aardolie. Dat kwartje heeft dus maar drie maanden kunnen werken. Desalniettemin was aan het eind van het jaar de groei van de auto-

Van Gijssel

mobiliteit nul, terwijl die groei alle jaren daarvoor 4% tot 7% bedroeg. Nu komt de grootste leugen van Shell – ik zeg het maar zoals het is – want die Nederlandse en Engelse oliemaatschappij liet aan het eind van dat jaar weten dat het kwartje niet geholpen heeft, omdat de automobilititeit niet was afgenomen. Voorzitter! Elk jaar daarvoor steeg de automobilititeit met 4% tot 7%! Het kwartje heeft maar drie maanden gewerkt en desalniettemin was er dit effect. De heer Reitsma kan zeggen dat het allemaal onzin is en dat de cijfers van de heer Zalm – 9,5% congestiereductie en 2,5% minder mobiliteit – niet kloppen, maar ik geloof dat zijn interpretatie ver van de werkelijkheid is.

Voorzitter! Verontrustend in dat kader vond ik de mededeling van de minister over de te verwachte effecten van de De Boergelden. Nadat ik mijn licht bij de bedrijven heb opgestoken, ben ik tot het inzicht gekomen dat deze gelden nauwelijks een positieve invloed zullen hebben op bezettingsgraad, kostendekkendheid en modal split. Alleen in Almere en Amsterdam groeit het stedelijk openbaar vervoer. In Almere is dit het gevolg van zeer goede en hoogwaardige voorzieningen en een forse bevoordeling van openbaarvervoersystemen ten opzichte van particulier autogebruik. In Amsterdam gebeurt dit door het streng doorgevoerde parkeerbeleid. Het kan dus wel, maar dan zal het flankerend beleid echt een steviger rol moeten vervullen. Flankerend beleid zou meer en meer kernbeleid moeten worden. In dat kader wil ik graag aandacht vragen voor de volgende elementen.

Allereerst ligt er nog steeds de Kamerbreed aangenomen motie – die vorig jaar door mijn fractie is voorgesteld – waarin wordt gevraagd om een nadere uitwerking van fiscale maatregelen. In Samen werken aan bereikbaarheid wordt gemeld dat de mogelijkheid van directe en indirecte fiscale maatregelen wordt gezien. Dit lijkt mij na een jaar studie wel een erg magere uitleg. Graag een reactie van de minister op dit punt.

Het tweede element betreft het parkeerbeleid. De minister schrijft terecht in haar nota dat parkeerbeleid een zeer effectief instrument is. Dit instrument kan leiden tot 20% minder automobilititeit. Tegelijkertijd spreekt de minister ook haar zorg uit over de voortgang waarmee dit

instrument wordt benut. Reeds in het begin van de jaren negentig is ervoor gepleit om de mogelijkheden van de kaderwet op dit punt na te gaan. Een groeiend aantal gemeenten heeft mij de laatste tijd benaderd om daar toch meer voortgang mee te maken. Gelet op het moeizame verloop, vraag ik de minister het in de nota inzake parkeerbeleid aangekondigde wettelijke traject voor te bereiden zodat, indien noodzakelijk, dit instrument vanaf 1998 beschikbaar komt. Afhankelijk van het antwoord zal ik in tweede termijn eventueel een motie indienen.

In het verlengde hiervan kies ik een gelijksoortige insteek met betrekking tot het vervoersmanagement. Indien bedrijven hier echt werk van maken, kan dit leiden tot een reductie van 14% aan autokilometers. Het Rijk stelt tientallen miljoenen beschikbaar en de bedrijven zijn aan zet. VNO-NCW, Rinnooy Kan en zijn opvolgers, kunnen nu echt laten zien dat ook zij willen tekenen voor Samen werken aan bereikbaarheid. Afhankelijk van het antwoord overweeg ik op dit punt in tweede termijn een motie in te dienen.

Zoals ik al eerder aangaf, zit er één vreemde eend in het mobiliteitsvijvertje, namelijk de fiets; de enige modaliteit die zich ontwikkelt in de richting die wij allen graag willen. Bij ruim 35% van alle verplaatsingen onder de 7,5 kilometer wordt gebruikgemaakt van de fiets; in deze categorie de enige echte concurrent van de auto, die eveneens een aandeel van 35% heeft. In kilometers lijkt het niet zoveel – toch nog 12 miljard kilometer per jaar, zo'n 7% van het totaal – maar gezien vanuit het oogpunt van ruimtebeslag, emissies en daarmee leefbaarheid in stad en dorp is de fiets van zeer grote betekenis.

Hoe er in Nederland soms gedacht wordt over de fiets blijkt op een warme zomerse dag, wanneer de smogvorming een alarmerend niveau bereikt. Mensen wordt geadviseerd om zomin mogelijk naar buiten te gaan en niet te fietsen. Logischer ware het de mensen te vragen juist wel te gaan fietsen en de auto te laten staan. Het is interessant om de beleidsmatige aandacht voor de fiets eens te meten. Laten wij eens kijken naar het aantal beleidsmedewerkers dat zich met een bepaalde vervoerswijze bezighoudt. In totaal zijn er zo'n 2600 beleidsambtenaren bij Verkeer en

Waterstaat, centraal en regionaal, actief. Voor elk procent aan verplaatsingen komt dit ongeveer neer op 26 formatieplaatsen. De automobilititeit zou op basis van het aantal verplaatsingen een evenredig aandeel hebben bij 1250 beleidsambtenaren. In de praktijk heeft de automobilititeit bijna het dubbele, namelijk 2140 beleidsambtenaren. De fiets zou, gelet op de verplaatsingen, mogen rekenen op 710 beleidsambtenaren. Het zijn er slechts 140. Een logische verklaring voor dit extreem grote verschil valt mij zo niet te binnen. Misschien kan de minister hier een antwoord op geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar zitten die 140 ambtenaren?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb daar een lijstje van, maar ik heb dat niet hier. Ik zal het u geven. Die ambtenaren zitten verspreid, maar zij zitten met name bij gemeenten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind die verhouding leuk, maar ik zou het misschien ook kunnen vergelijken met de kilometers infrastructuur die nodig zijn. Er is natuurlijk iets meer nodig voor de langere afstand dan voor de korte afstand.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar of je één of vijf kilometer aanlegt, heeft op zich niets te maken met het aantal beleidsambtenaren. Er is dan meer mankracht qua uitvoering nodig, maar niet meer beleidsambtenaren. Ik vind het een extreem groot verschil. Ik begrijp dus niet, zeker omdat fietsen ook in een meer complexe situatie stedelijk gebied vaak tot uitdrukking komt, hoe dat grote verschil totstandkomt.

Ik zou graag zien dat er op landelijk niveau een projectbureau voor de korte afstand in het leven wordt geroepen, ter bevordering van het optimale gebruik van vervoerswijze voor korte verplaatsingen. Ik zal hierover in tweede termijn eventueel een motie indienen.

Het is goed dat de minister in haar nota stelt dat er 100 mln. extra uitgetrokken dient te worden voor de overstapvoorzieningen. Zij geeft dit aan onder punt 3.9 van Samen werken aan bereikbaarheid. Voor de financiële doorvertaling wordt verwezen naar punt 5.5, maar daar is van die 100 mln. niets meer terug te

Van Gijzel

vinden. Ik zou hier graag een nadere toelichting op krijgen.

Het totaaloordeel van mijn fractie over SWAB is overwegend positief. Hoe belangrijk deze nota ook mag zijn, de betekenis moet aan de andere kant ook niet worden overschat. Het brengt ons de komende paar jaar een stukje verder, maar het biedt geen oplossing voor de meer structurele aanpak. Ik kom daar zo meteen nog iets uitvoeriger over te spreken. Overigens schragen in het SVV bereikbaarheid en leefbaarheid als twee gelijkwaardige poten het beleid. Ik hoop niet dat de pendule van wiel naar zonnebloem die het SVV op de kaft sierde, in zoverre op de terugweg is dat er op de kaft van Samen werken aan bereikbaarheid alleen nog maar wielen staan en in de titel alleen nog maar bereikbaarheid. Hoe denkt de minister de tweede poot, de leefbaarheid, een volwaardige plaats te laten behouden?

Er bestaat bij mijn fractie tevredenheid over de aanpak die eerder door ons is bepleit en die door de minister wordt gekozen om samen met de grote stadsgebieden te komen tot regionale bestuursgroepen om na te gaan hoe in gezamenlijke verantwoordelijkheid kan worden gewerkt aan een adequate ontwikkeling en uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid en de uitvoering van de infrastructuur. Eerder heb ik al aangegeven dat voor een doelmatige investering in het openbaar vervoer flankerend of kernbeleid een onmiskenbare voorwaarde is. Daarnaast dient er echter ook sprake te zijn van voldoende exploitatiemiddelen om die bestaande en nieuwe investeringen uit te nutten. De jaarlijkse reductie van de exploitatiemiddelen met 50 mln. structureel wordt in de ogen van mijn fractie een structurele heroverweging. Het meerjarenkader waarin nu cumulatief al 150 mln. is opgepot, kan niet als negatieve bruidsschat bij de decentralisatie worden meegegeven. Er dient een bekostigingssysteem te komen dat de toekomstige groei in het openbaar vervoer ook daadwerkelijk in financieel opzicht kan accommoderen. De decentralisatie kan eerst dan verantwoord plaatsvinden, wanneer deze drie elementen in samenhang met de ambtelijke decentralisatie naar tevredenheid zijn geregeld. Mij staat voor ogen dat wij het bovengenoemde pakket alsmede

de implementatienota-Brokk komend voorjaar tot een afronding zouden moeten kunnen brengen. Dan kan de rest van het jaar een verantwoorde overdracht van de implementatie plaatsvinden. Dit betekent wel dat er dit voorjaar helderheid geboden moet worden over het bijgestelde meerjarenperspectief voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Ik overweeg ook daarover in tweede termijn met een voorstel te komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil een vraag stellen over de exploitatietekorten en het bijlappen op jaarbasis. Is de heer Van Gijzel van oordeel dat de decentralisatie en het afronden van de implementatienota-Brokk alleen mogelijk is wanneer de minister nu of in het voorjaar een structureel beleid neerlegt ten aanzien van de exploitatie van het openbaar vervoer?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Niet alleen van de exploitatie, ook van het bekostigingssysteem.

Wij hebben bij de behandeling van de implementatienota-Brokk een motie ingediend – ik geloof zelfs samen – met steun van ook D66 en de VVD. Daarin staat dat de bekostiging eerst helder moet zijn, voordat we aan Brokk kunnen beginnen. Wat de meerjarencijfers betreft, ga ik ervan uit dat de minister komend voorjaar een dialoog met gemeenten en bedrijven aan zal gaan. Zij heeft dat ook aangekondigd. Daar zal dan ook meer helderheid geboden moeten worden over het meerjarenperspectief. Ik sla nu alvast een piketpaaltje. Een bruidsschat zoals die er nu dus ligt van die omvang en die structurele doorvertaling is dus niet mogelijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar die helderheid moet er komen voor de definitieve afronding van het totaaldebat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, het liefst heb ik dat wij hierover helderheid krijgen bij de Voorjaarsnota.

Mijn fractie is zeer verontrust door de berichten over de druk waaronder een groot aantal BOS-gemeenten worden geplaatst. Vóór 1 januari 1997 zou er een saneringsprogramma opgesteld moeten worden, gericht op het bereiken van

de doelstelling van 40% kostendekkendheid. Zoals het nu gaat, zou het openbaar vervoer in veel grotere gemeenten in de avonduren en in het weekend geschrapt worden. Dan spreken wij niet over kleine gemeenten, maar over gemeenten zoals Haarlem, Emmen, Oss, Alphen a/d Rijn, Venlo en Roermond. Ik acht dat niet aanvaardbaar. Marktwerking en decentralisatie zouden het openbaar vervoer moeten versterken, maar op deze wijze wordt het dan wel botweg afgebroken. Daar verzetten wij ons tegen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de minister dat zo doet. Ik ga ervan uit dat de minister die bedoeling niet heeft. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie voor te leggen.

Overigens steunen wij de minister bij haar keuze om reeds nu ruimte te verschaffen aan de groeiers op de markt voor openbaar vervoer. Onduidelijk is de precieze betekenis van het schrappen van de bezuiniging van 50 mln. op het openbaar vervoer. Ik heb hierover nog geen nota van wijziging gezien. Dat verbaast mij. Wij zijn er op zichzelf heel tevreden over, dat lijkt geen twijfel, maar om vervolgens 10 mln. weer anders te bestemmen, namelijk voor de solvabiliteit van de GVB's, lijkt mij geen recht te doen aan de wens van de Kamer om deze bezuiniging geheel terug te draaien.

De heer Rosenmöller heeft een rapportage gevraagd over de effecten van die 50 mln. per jaar. Ik ben daar nog steeds zeer benieuwd naar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij kunnen discussiëren over wie het initiatief nam, maar uw oppositie bij die 50 mln. was duidelijk. Wij zijn daarbij gezamenlijk opgetrokken. Wat betekent het nu, dat u zegt dat het incidentele lapwerk van 50 mln. structureel moet worden opgelost? Dat loopt in de komende jaren op tot meer dan 300 mln., zoals collega Reitsma heeft gezegd. Dat ligt nog op de lat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de implementatie van de nota-Brokk en de decentralisatie brengen wij deze taak over naar de lagere overheden. Wij zeggen dat zij contracten moeten sluiten, volgens Brokk. Wij weten wel dat er steeds minder geld voor is, volgens de huidige meerjarencijfers, en wij weten ook dat het niet uit kan. Je geeft een zodanig zware financiële

Van Gijssel

last mee dat je wel uit kunt tellen dat zij deze niet kunnen dragen. Als wij begin volgend jaar praten over de implementatie van de nota-Broek over de decentralisatie bij het openbaar vervoer, roep ik de minister op om ervoor te zorgen dat er meer helderheid is over het meerjarenperspectief van die oplopende bedragen en in samenhang daarmee over de jaarlijkse korting van 50 mln. Dat ligt in elkaars verlengde. Wij hebben al 150 mln. opgebouwd. Dat moet voor een deel weggewerkt worden, of liever nog geheel. Daarbij komt dan nog 50 mln. Verder geldt dat wij helderheid moeten hebben over het bekostigingssysteem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Datgene wat cumulatief naar de komende jaren is doorgeschoven plus datgene wat in de meerjarenraming zit, zou volgens u bij deze begroting opgelost moeten worden. U hebt hierover een politiek signaal gegeven door een motie aan te kondigen die ik zal steunen, zoals u niet zal verbazen. Op volgende begrotingshoofdstukken zal dit terug te vinden moeten zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben ons de afgelopen jaren iedere keer verzet tegen die 50 mln. Dat is iedere keer niet geëffectueerd. Mijn fractievoorzitter deed bij de laatste algemene beschouwingen een oproep aan het kabinet. Hij zei dat dit een niet reële begroting is die echt van tafel moet.

De afgelopen jaren hebben wij uitvoerig gediscussieerd over vernieuwende vormen van prijsbeleid voor de auto. Wij kunnen constateren dat iedereen nu het rekeningrijden heeft geaccepteerd dan wel onvermijdelijk acht. Ondertussen strijden Amsterdam en Rotterdam erom wie het eerst een dergelijk systeem kan introduceren. Dat is wel eens anders geweest. Als ex-Amsterdammer doet het mij pijn te moeten constateren dat ze in Rotterdam dit keer iets sneller en iets slimmer zijn geweest. Het door hun ontwikkelde selectiesysteem is in mijn ogen buitengewoon interessant en zou met een positief kritisch oog beoordeeld moeten worden. Ik overweeg in tweede termijn met een motie hierover te komen, maar als de minister het ook prachtig vindt, hoeven wij helemaal geen motie in te dienen.

Bij alle aandacht die het vraagt om in de komende jaren bij de beleidsdoelstellingen te blijven, wordt bijna vergeten dat dit slechts ons eerste gedeelte is om op de goede weg te komen. Reeds bij het aannemen van het SVV wisten wij dat wij zo halverwege – dat is dus de komende jaren – met een extra pakket zouden moeten komen om de tweede fase, namelijk de terugdringing tot 135%, te kunnen realiseren. Gelet op de grote problemen die het eerste pakket nu al met zich brengt, heb ik twijfels of wij met de huidige politieke verhoudingen die tweede slag kunnen maken. Ik hoor graag de zienswijze van de minister hierop. Overigens, wat na 2010? Het SVV karakteriseert zich, hoe belangrijk ook, door een beheersmatige aanpak: het aftoppen van de mobiliteitsproblemen. Er is niet echt een perspectief voor wat er op langere termijn zou moeten en kunnen gebeuren.

Voorzitter! In de vorige periode mocht ik met een Kamerdelegatie naar West-Papoea. Voor sommigen is dat Irian Jaya en bij anderen is het weer beter bekend als voormalig Nederlands Nieuw-Guinea. Tot mijn verbazing werd daar meegedeeld dat er sprake was van een ernstige overbevolking, hoewel er nog geen miljoen mensen wonen en het gebied zo groot is als Spanje. Dat kwam omdat het bos dat voor het voedsel en het water zorgde, bij gebrek aan sanitaire voorzieningen ook de enige plek was waar men zijn of haar behoefte kon doen. Die combinatie kon het bos en daarmee de mens uiteindelijk niet aan. Beide werden ziek. Het kostte de ontwikkelingswerkers moeite de lokale bevolking duidelijk te maken dat zij echt naar een ander systeem zou moeten. Dat zo'n ander systeem goed kon werken, kon men in Nederland wel zien, waar wij met 15 miljoen mensen op een veel kleiner gebied geen probleem hadden door een uitgebreid rioleringssysteem en een apart drinkwaternet.

Ik leerde daar dat overbevolking op zichzelf een heel relatief begrip is en dat een systeemwijziging, zij het op een ander terrein, ook bij ons wel eens de nodige oplossingen zou kunnen bieden. Onze samenleving vraagt zoveel sociale en economische mobiliteit, dat deze door het huidige systeem slechts gerealiseerd kan worden met zeer veel en steeds groter wordende nadelen. De natuur

en de mens kunnen, net zoals in Irian Jaya, de gevolgen niet aan. Nederland is in mobiliteitsopzicht overbevolkt en die overbevolking zal alleen maar erger worden zolang wij binnen het bestaande systeem de oplossingen zoeken. Wij zijn enerzijds overbevolkt, maar voor een systeemsprong, die wij dus ook daar willen bepleiten, lijken wij eerder onderbevolkt.

Ik geef een voorbeeld om dit uit te leggen. Om een beetje metronet op te zetten, heb je een kritische massa nodig van minimaal 1,5 miljoen mensen in een stedelijke agglomeratie. Dat halen wij bijna nergens. Met andere woorden, voor zo'n systeem hebben wij gewoon te weinig mensen. Door de lage dichtheden liggen functies vaak verder uit elkaar en was gebruik van de auto steeds meer voor de hand liggend. Om de bereikbaarheid, ondanks de toegenomen automobilititeit, te blijven garanderen, was verdere spreiding steeds meer noodzakelijk. Die vicieuze cirkel, waarbij wij zelfs halve steden hebben uitgeplaatst, is steeds lastiger te doorbreken. De noodzaak daartoe is echter steeds klemmender. Bij de Vinex is geprobeerd om iets aan die stedelijke dichtheden te doen, maar tot nu toe met een minimaal effect. In de stad werd aan de stad, aan de stad werd nabij de stad en nabij de stad werd corridor.

Er is misschien in een opzicht een uitzondering. Ik wil dat als volgt toelichten. In Amsterdam is de automobilititeit in de binnenstad in de afgelopen jaren fors teruggelopen. In Rotterdam is dat ook het geval. In Amsterdam kwam dat in eerste instantie door het parkeerbeleid, maar vooral door de forse terugloop van het aantal arbeidsplaatsen. In Rotterdam kwam dat, typisch genoeg, door de forse groei van het aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad. De uitzondering is dus Rotterdam, waar men door hoge dichtheden in de binnenstad een steeds hoogwaardiger openbaarvervoernet heeft kunnen opbouwen.

Mijn gedachte is dat het structurende karakter van de infrastructuur met name in relatief dichtbevolkt gebied van veel grotere betekenis kan zijn dan tot nu toe verondersteld werd. Hoogwaardig openbaar vervoer, zoals de metro en lightrail, is in een net met hoge frequenties en een adequate oppervlakteontsluiting, gekoppeld aan een scherpe beperking van de toegankelijkheid

Van Gijssel

van het stedelijk gebied voor auto's, op termijn waarschijnlijk de enige weg om leefbaarheid en bereikbaarheid duurzaam te koppelen. Daarvoor is een grote sprong voorwaarts nodig. Voor de mobiliteit buiten stedelijk gebied zal de auto een belangrijke rol blijven vervullen. Technologische verbeteringen ten aanzien van emissies, automatische besturingssystemen, toeritdosering en capaciteitsmanagement op het hoofdwegennet moeten ervoor zorgen dat de grote nadelen van versnippering van het landschap, verontreiniging van de lucht, ruimtebeslag en onveiligheid steeds verder worden teruggedrongen. Mobiliteitscentra dicht bij de autovrije woonwijken moeten de overgang vormen tussen het gebruik van de geavanceerde en schonere auto's buiten en de collectieve vervoerssystemen binnen de steden.

Die systeemsponting vraagt om investeringen die uitstijgen boven de getallen waar wij nu mee rekenen. Alleen al voor de hoogwaardige OV-systemen in de stedelijke gebieden moet gedacht worden aan extra investeringen oplopend tot zo'n 4 mld. per jaar extra, los van de exploitatiekosten gedurende de aanloop. Ver weg? Onhaalbaar? Duur? Dat dachten ze op Irian Jaya ook. Zij zijn daar ondertussen toch maar begonnen. Mijn conclusie is dat wij niet zozeer teveel mobiliteit hebben, maar vooral een te gebrekkig systeem. Daarom zou ik graag een scenariostudie willen zien om te komen tot een systeem-aanpassing, waarbij wel voldaan kan worden aan enerzijds de mobiliteits-behoefte en anderzijds aan het voorkomen van de alom bekende en nadelige gevolgen, dan wel het mitigeren daarvan. De resultaten van die studie zouden een rol moeten kunnen spelen bij de opstelling van het toekomstige regeerakkoord. Ik overweeg om in tweede termijn over deze scenariostudie een motie aan de Kamer voor te leggen.

Voorzitter! In juli jongstleden heeft de minister bekendgemaakt de oorspronkelijke kortingen op de subsidie voor de organisaties voor verkeersveiligheid, welke op verzoek van de Kamer waren aangehouden, voor 1997 toch te willen effectueren en zelfs met terugwerkende kracht. Wij hebben niet de opvatting dat er geen efficiency of synergie-effecten te bereiken zouden zijn, maar dat moet dan wel op een zodanige

manier vormgegeven worden dat er sprake blijft van voldoende herkenbaarheid en kwaliteit.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik maak even een kleine correctie. Ik heb geen gebruikgemaakt van terugwerkende kracht. Over dit jaar is er geen bezuiniging. Wel is het totaal van de bezuiniging, cumulatief, doorgezet.

De heer Van Gijssel (PvdA): Het betekent in ieder geval dat op dit moment de herkenbaarheid en kwaliteit ernstig onder druk dreigen te komen bij dit soort organisaties. Dat is het belangrijkste punt. Ik denk overigens dat ik mij in een breed gezelschap bevind als op dit punt een amendement wordt overwogen.

Met betrekking tot de natte waterstaat wordt door de minister een bezuiniging voorgesteld van 16 mln. per jaar op herstel en inrichting watersystemen. Concreet betekent dit dat het doorlaatmiddel Veerse Meer niet doorgaat en dat de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs Amsterdam-Rijnkanaal en IJsselmeer wordt getemporiseerd. Het doel was om in het jaar 2010 de herinrichting van watersystemen rond te hebben. Ik meen dat hiermee de geloofwaardigheid van Rijkswaterstaat als integraal waterbeheerder ernstig onder druk komt te staan. Wij overwegen een motie in te dienen om deze bezuinigingen vanaf 1998 ongedaan te maken. Tevens speelt het steeds groter wordende probleem van de gebrekkige depotcapaciteit voor slib. Graag zou ik van de minister horen hoe zij denkt de komende jaren voldoende capaciteit te hebben om de noodzakelijke verdiepingen te garanderen. Ik denk dan met name aan het depot in Brabant. Daar moet een oplossing voor gevonden worden.

Ik zou ook graag aandacht willen vragen voor de natuurbouw. Het accent ligt nu op versnelde dijkverzwaring en natuurontwikkeling. Tot het jaar 2000 wordt 5000 ha aan uiterwaarden heringericht. Daarmee is het hele budget op.

De heer Poppe (SP): De heer Van Gijssel kondigt nogal wat aan voor het jaar 1998. Ik heb daar twee vragen over. Is het de bedoeling dat hij deze plannen in het verkiezingsprogramma zet? Waarom wil hij die

plannen niet nu al aanvangen? Nu zit hij nog in de regering.

De heer Van Gijssel (PvdA): Ik heb gezegd dat wij een motie overwegen om de bezuinigingen vanaf 1998 ongedaan te maken. Ik moet dan even de techniek induiken, want nu is het volgens mij nog niet nodig. Het heeft te maken met een gewijzigde situatie. De heer Poppe krijgt daarover antwoord in tweede termijn. Nu is het dus nog niet noodzakelijk. Pas in 1998 moet het geregeld worden.

De heer Poppe (SP): Bekijk dan ook direct even de extra investeringen voor het openbaar vervoer die het PvdA in 1998 wil doen.

De heer Van Gijssel (PvdA): Dat is heel flauw.

De heer Poppe (SP): Dat is niet flauw. Ik constateer gewoon dat de heer Van Gijssel over deze regeerperiode heen met plannen bezig is. Dat is gemakkelijk. Zijn partij zit nu in de regering en wat er straks gebeurt moeten wij nog maar afwachten.

De heer Van Gijssel (PvdA): Er worden nu bezuinigingen voorgesteld die voor het komende jaar nog geen problemen met zich brengen, maar wel voor de periode daarop. Als de heer Poppe zegt dat het allemaal geen probleem is, stemt hij toch tegen de motie.

De heer Poppe (SP): Zo zijn wij niet getrouwd. Dat is onzin.

De heer Van Gijssel (PvdA): Ik zoek voor de heer Poppe uit waarom het in het komende jaar niet noodzakelijk is en voor het jaar daarop wel.

De heer Poppe (SP): Ik vind het te gemakkelijk om te praten over 1998 terwijl de partij van de heer Van Gijssel nu regeringsverantwoordelijkheid draagt.

De voorzitter: Dat heeft u al eerder gezegd. Uw punt is duidelijk. Het woord is aan de heer Van Waning.

De heer Van Waning (D66): De doorlaat Veerse Meer zou oorspronkelijk nu plaatsvinden. Bij de reductie voor het natte deel is dat er echter afgevallene, inclusief enige andere natuurinrichtingsmaatregelen. De heer Van Gijssel stelt nu voor om dit



De heer Van Waning (D66)

vanaf het volgende jaar weer op te nemen. Als hij daar ook de andere inrichtingszaken bij betreft, die de natuur aan het werk houden, ben ik het met hem eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Tot het jaar 2000 zou 5000 ha uiterwaarden heringericht worden, zei ik net. Daarmee is het hele budget opgebruikt. Zou het alternatief dat door het Wereldnatuurfonds al eerder naar voren is gebracht, namelijk om delfstofwinning te koppelen aan natuurontwikkeling, niet meer mogelijkheden bieden? Ik ontvang daarop graag een reactie van de minister.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zit te wachten op het hoofdstuk luchtvaart.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar heb ik geen tijd voor. Bovendien gaan wij er apart over praten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik er één vraag over stellen? Als de geluidscontour Schiphol zou worden "volgevlagen" voordat de vijfde baan er is, bent u dan van mening dat de contour strak moet worden gehandhaafd? Je hoort wel eens dat die contour in de aanloop naar het gebruik van de vijfde baan opgerekt zou moeten worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarover is een PKB vastgesteld en die heeft kracht van wet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U bent het dus niet eens met de signalen die u ongetwijfeld ook hoort, dat de PKB misschien zelfs moet worden gewijzigd en dat er rek in de contour zou moeten komen om het probleem op te lossen, dat overigens volgens mij veeleer in 1998 dan in 2000 zal ontstaan? En wij weten allemaal dat de vijfde baan er pas in 2003 of 2004 zal liggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat probleem doet zich meer voor naarmate er minder selectief wordt toegelaten. Ik heb steeds begrepen dat er nog ruimschoots mogelijkheden zijn om een selectiever toelatingsbeleid te voeren. Daar zijn allerlei instrumenten voor. Wij hebben er onlangs nog eentje besproken en de minister heeft daar toen opmerkingen over gemaakt. Mijn antwoord hoeft u dus niet te verbazen. Wij hebben de contour niet zomaar vastgesteld en het is niet de bedoeling dat die zomaar overschreden wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als zou blijken dat het om een periode gaat die langer is dan een of twee jaar, wat niet uitgesloten is, ziet

u een partiële PKB-wijziging dus niet zitten?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan zal een partiële PKB-wijziging aan de Kamer moeten worden voorgelegd en zullen wij er inhoudelijk over debatteren. Dan moeten wij er maar van gedachten over wisselen onder welke omstandigheden en voorwaarden een wijziging zou kunnen. Maar onder de huidige omstandigheden is er voor mij geen reden om daarvan af te wijken. Ik zie een initiatief tot partiële wijziging ook niet als een noodzaak, omdat er nog veel selectiever toegelaten kan worden.

De vergadering wordt van 18.15 uur tot 19.45 uur geschorst.

Voorzitter: Bukman

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het departement van Verkeer en Waterstaat is een belangrijk oorzaakdepartement als het gaat om de milieuschade die in ons land wordt aangericht. Milieudoelen voor het verkeer, deels opgenomen in het SVV-2, worden niet of onvoldoende gehaald. Denk aan de CO₂-uitstoot, NO_x voor het vrachtverkeer, geluidsoverlast, maar ook de prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer.

Met de bijdrage van het verkeers- en vervoersbeleid aan de duurzame ontwikkeling is het dus triest gesteld. Dat is in de kern de kritiek die ik namens mijn fractie heb op het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Haar interesse gaat primair uit naar de economische invalshoek. Niet voor niets heet de nota die wij vandaag eigenlijk centraal bespreken "Samen werken aan bereikbaarheid". Als echter die eenzijdige kijk niet doorbroken wordt, als het concept van Nederland distributieland ook niet ter discussie kan staan en omgebogen kan worden naar concepten waarin leefbaarheid en duurzaamheid centraler staan, blijft het toch een beetje een begrotingsbehandeling met een repeterend karakter.

Wat ook blijft, is dat deze minister op die manier voortdurend een sta-in-de-weg wordt voor of in conflict komt met milieudoelen die mevrouw De Boer op haar beleidsterrein stelt. Zolang je als minister van Verkeer en Waterstaat af en toe

Rosenmüller

met zevenmijlslaarzen door de porseleinkast van VROM loopt, is het niet zo gek dat het met het milieubeleid er niet al te fraai voor staat. Waar blijven de aanvullende voorstellen om de milieudoelen die in het SVV staan, ook daadwerkelijk op het terrein van verkeer en vervoer te realiseren?

Wie niet wil berusten in die exorbitante groei van de luchtvaart en de automobilititeit, terwijl het openbaar vervoer er alleen maar in reizigers op achteruitgaat, zal het over een andere boeg moeten gooien. Ik kan de cijfers korthedshalve niet noemen, maar ik verwijs naar de bijdrage op dat punt van collega Van Gijzel. Neem de automobilititeit. Ik zeg dat ook tegen collega Van Gijzel, waar hij drie of vier keer de Raad voor verkeer en waterstaat aanhaalde. Stap af van de variabilisatie, is mijn stelling. Het kabinet wil via de variabilisatie het gebruik van de auto ontmoedigen, maar dat gebeurt maar zeer ten dele. Maar wat als wij het rijden duurder maken en de vaste kosten in ieder geval gelijk houden? Dan ontmoedig je deels ook het autobezit. Collega Van Gijzel heeft zelf aangegeven wat er met dat autobezit gebeurt. Wij spreken nu over 6 miljoen auto's in dit land. Durven wij in dit parlement ook de discussie aan of wij een autonome groei naar 7,5 miljoen auto's op de niet al te lange termijn acceptabel of minder acceptabel vinden? Mijn fractie durft die discussie zeker aan. Het zal buitengewoon lastig worden, als het gaat om het autobezit, om dat om te buigen.

Een volgend punt is het aanpakken van de auto van de zaak. Korthedshalve noem ik het verhogen van de fiscale bijtelling voor mensen die in een auto van de zaak rijden. Mijn fractie is daarvan een voorstander. Die zou bijvoorbeeld van 20% naar 28% kunnen gaan. Je kunt ook denken aan het verlagen van de onbelaste vergoeding voor mensen die zakelijke kilometers rijden in de eigen auto. Ook daar krijg ik graag een reactie van de minister op.

Het parkeerbeleid als flankerend instrument is op zichzelf een succesvol instrument. Het is gedecentraliseerd. Het is een instrument dat vele mogelijkheden heeft, maar als gevolg van die decentralisatie zijn veel gemeenten met elkaar gaan concurreren op het punt van de parkeertarieven. Dat was

niet helemaal mijn bedoeling. Mijn fractie pleit – overigens niet voor het eerst – voor een meer centrale sturing op het terrein van het parkeerbeleid, omdat dit wel degelijk een succesvol instrument kan zijn.

Als het gaat om alles wat met de automobilititeit te maken heeft, nog een opmerking over de investeringsplannen. De 2 mld. in de nota Samen werken aan bereikbaarheid is prima, maar ik wil wel twee belangrijke kanttekeningen daarbij plaatsen. Ten eerste is het in omvang te weinig. De investeringen zullen moeten worden geïntensiveerd. Ten tweede heb ik buiten deze Kamer en in overleg met de minister al eerder gezegd dat het van elk wat wils is. Mijn fractie pleit ervoor een stop te zetten op de uitbreiding van de weginfrastructuur. Erkent de minister dat die investeringen toch ook weer meer automobilititeit veroorzaken? Mijn pleidooi zou zijn om de asfaltmachine eens tot staan te brengen. Achterlandverbindingen verbreden naar zes of acht rijstroken lijkt mij niet meer van deze tijd. Straks krijgen wij ook nog de situatie waarin wij naast de lengte ook de breedte van de file moeten gaan melden. De vraag is of wij dat willen. Wij willen dat in ieder geval niet.

Voorzitter! De intensivering van de investeringen in infrastructuur zullen wij naar het oordeel van de fractie van GroenLinks volledig moeten benutten voor de uitbreiding van het openbaar vervoer. Als het gaat om het spoor, vinden wij de ontwikkelingen die zich daar via de brieven van onder andere 25 november aan ons aandienen, redelijk onaanvaardbaar. Als het gaat om het nationale investeringsprogramma, moet er wel een heel forse veer gelaten worden voor de financiering van de hogesnelheidslijn. Dat is een onderwerp dat deels ook bij de HSL aan de orde is, maar het kan hier toch niet onbesproken blijven dat de nationale reiziger een heel hoge prijs moet betalen voor de financiering van datgene waar vooral de internationale reiziger baat bij heeft. Wij hebben ons nooit tegen het concept van de hogesnelheidslijn verzet, maar op deze manier wordt het wel buitengewoon lastig.

In het stads- en streekvervoer zijn er positieve berichten als het gaat om samenwerkingsinitiatieven om het openbaar vervoer te verbeteren. Er zijn echter ook zorgwekkende berichten, zoals de McKinseyrapport-

tage, waaruit blijkt dat een kostendekkingsgraad van 42% in 2000 niet haalbaar is. Nu het met het verbeteren van de kostendekking veel minder snel gaat dan waarvan in het verleden werd uitgegaan, zijn de bezuinigingen op de exploitatiesubsidies, die voor de komende jaren nog op de rol staan, niet meer realistisch. Wie die nu doorzet, ontkomt niet aan snijden in de dienstverlening. Het zou ook haaks staan op een pleidooi voor verdergaande investeringen in het openbaar vervoer en de infrastructuur daarvan. Wij willen dat dus niet. Wie kwaliteitsimpulsen op dit terrein mogelijk zou willen maken, moet iets doen aan de lopende bezuinigingen. Ik heb er in de richting van collega Reitsma en collega Van Gijzel al iets over gezegd. Er lijkt in ieder geval een meerderheid te zijn die er in structurele zin iets aan wil doen. Dat kan de Kamer inderdaad in een motie uitspreken. Collega Van Gijzel heeft dat al aangekondigd, overigens evenals op een zevental andere punten. Maar goed, wij zien morgen wel hoe dat allemaal loopt.

Voorzitter! De fiets als schoonste alternatief heeft ongekende mogelijkheden op de korte afstand. Verbetering van de overstapmogelijkheden van de fiets naar de trein kan leiden tot 14% meer treingebruik, blijkt uit een onderzoek van de TU Delft. Dan zal er wel een einde moeten komen aan de stallingschaos die er heerst op de diverse intercitystations. Mijn fractie pleit dan ook voor extra middelen voor deze fietsvoorzieningen, vooral op dat terrein, waardoor ook de Nederlandse Spoorwegen een extra impuls krijgen. Dat is dus een investering die een win-winsituatie kan opleveren, voor de fiets en het openbaar vervoer. Graag heb ik hierop een reactie van de minister.

De geluidsbarrières zijn nauwelijks meer bestand tegen de groei van de luchtvaart. Schiphol groeit dicht. Dat betekent straks druk op regionale luchthavens en druk op de discussie over die tweede nationale luchthaven. Allereerst wil mijn fractie dat alle maatregelen die verzonnen kunnen worden, door het kabinet ook genomen worden om het vliegverkeer hier ook nationaal af te remmen. Die discussie heeft onmiskenbaar een belangrijke internationale component. Wij weten dat allemaal. De minister heeft al in een eerder overleg, toen wij met

Rosenmöller

haar over Schiphol en de groeicijfers spraken, toegezegd dat er een notitie zou komen over de mogelijkheden om het vliegverkeer af te remmen, ook omdat maatschappelijke organisaties daarover voorstellen hadden gedaan. Graag een reactie hierop. Wanneer komt die notitie? De groei lijkt nog weer sneller te gaan dan op het moment dat wij er met de minister over spraken. Kan zij dat bevestigen? Kan zij de meest actuele groeicijfers rondom Schiphol aan ons verstrekken? Is het inderdaad zo – ik zei het al in een interruptie aan het adres van collega Van Gijssel – dat als de geluidscontour “volgevlogen” is, het even basta is?

Ik raakte net al even een tweede punt rondom de luchtvaart aan. Dat is het punt dat het kabinet gestart is met de discussie over de toekomst van de nationale luchthaveninfrastructuur. Wij vinden dat een goede zaak. Maar dan moet zoiets ingrijpends ook echt een open debat zijn, zeker in het begin, waarbij er alle ruimte is voor allerlei maatschappelijke organisaties en opvattingen. Nu gaat het toch weer vooral over de locatiekeuze. Wie kritisch luistert naar de inbreng van de minister-president, maar ook naar die van de minister van Verkeer en Waterstaat, hoort vooral verhalen over een locatie, over de Markerwaard, over Lelystad, over een plek voor de kust van Noord-Holland en over eventueel de Maasvlakte. Voor de zorgvuldigheid wordt er dan altijd bij gezegd: als die tweede nationale luchthaven er tenminste moet komen. Maar dat is dan toch niet meer dan een op zichzelf belangwekkende bijzin.

Er is een aantal redenen waarom ik de collega's in overweging geef om vanuit het parlement een impuls te geven aan dat noodzakelijke maatschappelijke debat over de richting waarin wij in Nederland met de luchtvaart willen gaan. Ik denk dan aan een parlementair onderzoek, zoals gehouden door de commissie-Van Middelkoop. Een parlementair onderzoek kan een goede stimulans zijn voor het debat dat het kabinet initieert. Maar de Kamer zou ook op dit terrein haar eigen verantwoordelijkheid moeten kennen. Een parlementair onderzoek kan een belangrijke stimulans zijn voor zo'n debat. Ik noem overigens niet voor niets de commissie-Van Middelkoop. Bovendien wordt daarmee het kennisniveau van ons allen in

belangrijke mate vergroot. En dat houdt weer een verbetering in van de kwaliteit van de besluitvorming die toch ongetwijfeld een keer moet plaatsvinden. Een parlementair onderzoek is dus goed, ook voor mensen die er op dit moment al ideeën over hebben, zowel voor- als tegenstanders. In mondelinge vragenuurtjes is al ooit van gedachten gewisseld. Maar een debat is dus noodzakelijk. En als wij het serieus willen nemen, moeten wij de argumenten ook op ons kunnen laten inwerken. Ik denk dan vooral aan een onderzoek waarin betrokkenen en deskundigen hun mening geven aan de Kamer. Daarover moet dan ook kunnen worden gediscussieerd door Kamer en betrokkenen. De commissie zou vervolgens de ontwikkelingen moeten analyseren en de argumenten moeten inventariseren. En eventueel zou zij ook moeten wegen en beoordelen. Een en ander moet vooral gedegen materieel opleveren – wij staan natuurlijk open voor welke discussie dan ook – om een goed besluit in de Kamer te kunnen nemen. Het besluit over de toekomst van de luchtvaartinfrastructuur moet niet in de commissie worden genomen en vervolgens aan de Kamer worden voorgelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wat voegt dit voorstel toe aan de toezegging van het kabinet om de discussie over nut en noodzaak te voeren, een discussie zoals nu ook wordt gevoerd over de Maasvlakte? Afgelopen zaterdag hebben wij kunnen zien dat dit heel serieus wordt opgepakt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het voegt naar mijn oordeel het volgende toe. Ik denk dat het parlement een belangrijke stimulans kan zijn in het waarborgen van een zo open mogelijk debat met de samenleving, zonder dat er kabinetsbeleid – op welke manier dan ook geformuleerd, al dan niet in een perspectievennota en al dan niet met randvoorwaarden – aan ten grondslag ligt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik een interruptie plaatsen, voorzitter?

De **voorzitter**: U komt later nog uitgebreid aan de beurt, mevrouw de minister! Het woord is wederom aan

de heer Rosenmöller, die waarschijnlijk aan het einde van zijn betoog is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat klopt, voorzitter. Ik gaf nu echter een antwoord op een vraag van de heer Reitsma. Wij zijn het er allemaal over eens dat wij een belangrijk en ingrijpend besluit moeten nemen. Het is niet een probleem dat lichtvoetig van tafel kan worden geschoven. Het parlement kan op verschillende manieren een stimulans bieden voor dat maatschappelijke debat. Dat debat moet aan het begin zo open en breed mogelijk zijn. Naarmate de tijd vordert en de besluitvorming nadert, zullen argumenten overboord moeten worden gezet. Bepaalde argumenten zijn dan voor de ene fractie van meer gewicht dan voor de andere fractie. Maar het parlement zelf kan dus een belangrijke stimulans geven voor dat debat. Dat zie ik als de meerwaarde. En als wij ons intensief in de nationale en de internationale componenten verdiepen, zullen wij de kwaliteit van de besluitvorming verhogen, besluitvorming die wij nu eenmaal moeten plegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens de minister-president krijgen wij in het prille voorjaar van 1997 de perspectievennota. Dan heeft het parlement toch de mogelijkheid om aan de hand van de perspectievennota – waarin hopelijk veel maatschappelijke signalen zijn opgenomen – het debat te voeren? Bovendien hebben wij, los van de wetgevingsvorm die wij kiezen, in het wetgevingstraject nog de mogelijkheid om over werkelijk alles te discussiëren. Dus mijn vraag blijft: wat voegt u toe met het instrument dat u nu lanceert?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er komt een belangrijk debat tussen Kamer en kabinet over de toekomst van de luchtvaart. Dat debat kan plaatsvinden aan de hand van wetgeving of via hoorzittingen of andere activiteiten. Ik wijs op onze ervaring tot nu toe en noem nogmaals de commissie-Van Middelkoop. Ik vind het overigens niet interessant hóé zo'n onderzoek wordt genoemd of georganiseerd. De Kamer moet wel zelf activiteiten ondernemen om zich in verbinding te stellen met deskundigen in de samenleving. Ik noem maatschappe-

Rosenmüller

lijke organisaties, werkgevers, werknemers enzovoorts. Wij weten allemaal – ook via de verslaggeving – dat dit een geweldige stimulans is voor het debat. En dat debat wordt ook op andere plekken in de samenleving gevoerd, bijvoorbeeld aan de hand van de perspectievennota. Ik ben hier op gekomen door de Maasvlakte. Een parallel met de Maasvlakte is wel een beetje te maken, hoewel natuurlijk elke parallel op elk terrein misgaat. Maar toen is de eerste discussie over nut en noodzaak gevoerd. U refereerde aan zaterdag, mijnheer Reitsma, maar ik was zaterdag ergens anders. Toch heb ik een aantal forse problemen signaleerd. Ik heb ook niet voor niets een aanloopje genomen bij de bespreking van dit onderwerp. Men kan niet ontkennen dat ik een kritische kanttekening heb gemaakt bij uitlatingen van leden van het kabinet die het vooral in de beeldvorming hebben over de locatiekeuze. Niet als flauwe toevoeging herinner ik dan aan mijn opmerkingen en aan de vraag of de tweede nationale luchthaven er nog wel moet komen. Wij weten precies welk signaal er van de discussie kan uitgaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb dezelfde aarzelingen als de heer Reitsma, ook omdat nu al een onderzoek gaande is. Ik neem aan dat binnenkort een onderzoek wordt afgerond. Op grond van de uitkomsten van dat onderzoek zal het kabinet de perspectievennota uitbrengen. Ik meen dat die begin februari zal verschijnen. Nu kan het parlement in januari een onderzoek uitvoeren, maar wij weten, bijvoorbeeld op grond van het werk van de klimaatcommissie, dat een dergelijk onderzoek ongelooflijk veel tijd vergt. Je moet als het ware eerst college gaan lopen en dan nog kun je bij de resultaten van het onderzoek vraagtekens plaatsen. Het belang van het onderwerp is duidelijk. We vinden het ook allemaal een belangrijk onderwerp. Wat de sturing van de discussie betreft, vind ik het echter juist dat wij eerst de nut-en-noodzaakdiscussie hebben. Het kabinet wil ik houden aan de planning. Dat blijkt ook wel uit mijn verhaal. Ook de maatschappelijke discussie die met het oog op de perspectievennota is afgesproken, moeten wij op een behoorlijke manier voeren. Daar zijn we

overigens zelf bij betrokken. We hoeven dus niet direct te roepen welke locaties we kiezen, maar we moeten wel een goede inzet bij de discussie hebben. Ik ondersteun overigens het voornemen van de heer Rosenmüller voor het kiezen van een goede inzet, maar een parlementair onderzoek lijkt mij iets te ver gaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb mij echt afgevraagd wat de heer Rosenmüller nu bedoelt. Op zichzelf ben ik het wel met hem eens: een brede discussie en niets van tevoren uitsluiten. Zijn voorstel komt echter neer op het doen van een parlementair onderzoek. Dat zou de Kamer dus zelf, intern, doen. De commissie-Van Middelkoop deed zo'n onderzoek. Vervolgens moet de nut-en-noodzaakdiscussie nog plaatsvinden. Die moet namelijk wel gevoerd worden. Daarna komt het voorlopig standpunt bij de perspectievennota en de Kamer is dan weer opnieuw aan zet. Volgens mij gebeurt er dan iets heel raars. Wij zouden beginnen met het heft zelf in handen te nemen. Onze inspanningen monden uit in een soort rapport, waarmee vervolgens niets gedaan kan worden. Het kabinet gaat daarna zijn eigen gang. Ik heb echt geprobeerd te ontdekken dat hetgeen de heer Rosenmüller voorstelt, een bijdrage is aan het geheel, maar ik kon dat niet.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik meen op de argumenten van collega Reitsma te zijn ingegaan. Wij weten allemaal dat de besluitvorming bij dit onderwerp vergaande consequenties heeft. Wij vinden het allemaal een buitengewoon belangrijk onderwerp. Laten wij hier niet vervallen in vragen over de procedure of praten over de vraag of voor of na het uitbrengen van de perspectievennota hier een discussie moet plaatsvinden. Het kabinet kan ook via de perspectievennota een proces initiëren alsmede via het onderzoek van Rand. Daar gaat het echter niet om. Wij weten allemaal dat op het moment waarop het parlement het initiatief neemt waarover ik sprak, er niet alleen maatschappelijke betrokkenheid is van degenen die elke dag of elke week met dit onderwerp bezig zijn, maar ook van anderen. De discussie wordt dus breder. Dat betekent een

geweldige stimulans om te komen tot een breed maatschappelijk debat. Bij de inrichting van de Maasvlakte was er een debat dat voor een deel in die regio plaatsvond en voor een deel met de betrokken organisaties. Er waren goede kanten aan dat debat, maar ook kanten die voor verbetering vatbaar zijn. Ik zeg nu dat een besluit dat gaat over de toekomst van onze luchtvaartinfrastructuur waarvan de bouw van de tweede nationale luchthaven een onderdeel is, iets is wat ook in dit parlement besproken behoort te worden. Er zou echter niet alleen over gesproken moeten worden in het verkeer tussen Kamer en regering, maar ook in de Kamer zelf, waarbij zij zich dan als onderdeel van die samenleving ziet. Wij zijn toch de vertegenwoordigers van de samenleving die af en toe initiatieven nemen die de maatschappelijke discussie wel degelijk een stevige impuls kunnen geven. Ik zie dit los van het argument dat je daarmee je eigen kennis verhoogt en de kwaliteit van de besluitvorming verbetert.

Nogmaals, ik heb dit punt bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat naar voren willen brengen, omdat ik mij zorgen maak op grond van de signalen die ik krijg met betrekking tot de toekomst van de luchtvaartinfrastructuur. Daarom maakte ik ook een opmerking aan het adres van collega Reitsma. Ik wil echter niets uitsluiten. Dat vind ik belangrijk. We moeten de discussie voeren, argumenten naar voren brengen, een afweging maken, analyses uitvoeren en daarbij de internationale en de nationale component in aanmerking nemen. Dat zijn allemaal punten die van belang zijn. Ook de procedure, de opzet en de manier waarop je tewerk gaat, zijn dat. Natuurlijk, ook over het moment van discussiëren kan gesproken worden. Geen spoor van twijfel! Ik ben er echter wel voor dat de Kamer bij dit soort belangrijke vraagstukken, dus niet voor elk wisselasje, grondig tewerk gaat. Het werk van de commissie-Van Middelkoop heeft voor mij deze stelling bevestigd. Overigens, de commissie-Van Middelkoop heeft daarover inhoudelijk ook iets gezegd. In ieder geval is haar werk voor mij een bevestiging van de stelling dat dit voor de Kamer een goede werkwijze kan zijn.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter!

Rosenmöller

Een element van kritiek van sommige fracties op het rapport van de commissie-Van Middelkoop was dat de commissie keuzen te veel heeft vermeden. De commissie heeft toen gezegd waarom zij dat heeft gedaan. De heer Rosenmöller stelt nu voor dat een commissie een onderzoek instelt naar de toekomst van de luchtvaart. Hoelang denkt hij dat die commissie kan werken zonder gedwongen te worden tot politieke keuzen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Laat ik er twee dingen over zeggen. Allereerst hebben de commissie en haar voorzitter mij overtuigd naar aanleiding van onder andere mijn kritische opmerkingen op dat terrein dat zij misschien iets te veel analyserend bezig is geweest en te weinig keuzen heeft gedaan. Ik ben voluit overtuigd geraakt van de meerwaarde van dat rapport, dat het maatschappelijke en politieke debat bevat over de toekomst van CO₂, het klimaat, het broeikas-effect en alles wat daarmee te maken heeft. Dat vind ik absolute winst, ook al zijn er geen heel scherpe beleidskeuzen gedaan. Daarom heb ik die parallel getrokken; ik meen dat de heer Schutte dat niet heeft kunnen meekrijgen voordat deze interrupties plaatsvonden. Ik heb bijna letterlijk gezegd: het gaat hier om een activiteit van een commissie die vooral gericht moet zijn op het inventariseren van degelijk materiaal om tot goede besluitvorming te komen in het overleg tussen de Kamer en het kabinet. Het gaat er niet om dat die commissie als zodanig het besluit moet nemen en zo'n besluit moet voorleggen aan de Kamer. Daar geloof ik dus niet in.

De heer **Schutte** (GPV): Dat begrijp ik wel, maar het lijkt mij dat de aard van het onderwerp zodanig is dat je bij dit onderwerp al heel snel tot politieke keuzen zult moeten komen, anders dan bij de CO₂-discussie. Daarbij ging het inderdaad veel meer het exploreren van vrij onbekend materiaal, dat overigens wel aanwezig was.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben blij dat de heer Schutte die vraag stelt. Dat denk ik dus niet. Dat geldt wel als wij alleen de vraag of er een tweede nationale luchthaven moet komen tot onderwerp van onderzoek maken. Ik vind het zeer

terecht dat het kabinet dit project de titel "de toekomst van de nationale luchtvaartinfrastructuur" heeft gegeven. Dat heeft vele internationale en nationale aspecten. Er zijn vele opvattingen over in de samenleving, ook in de politiek. Het is in mijn optiek zeer interessant, zo zeg ik ronduit, om die meningen te inventariseren, argumenten te wegen – het zijn er vele – en er iets aan te doen zonder dat een commissie van de Kamer een panklaar rapport voorlegt aan de Kamer waarop je alleen "ja" of "neen" hoeft te zeggen om een antwoord te krijgen over de toekomst van de nationale luchtvaartinfrastructuur. Het gaat om een breder geheel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp de oproep van de heer Rosenmöller wel. Op zichzelf vind ik die ook sympathiek. Ik zou het echter zonde vinden om te beginnen met een parlementair onderzoek waarbij wij elke maatschappelijke discussie en betrokkenheid van organisaties in wezen op voorhand wegmasseren naar het politieke proces in de Kamer via een commissie. Waarom laten wij die maatschappelijke discussie die het kabinet wil, niet daadwerkelijk plaatsvinden? Wij komen daarna ook aan snee. Wij hebben er ruimschoots de tijd voor. Wij kunnen in dat proces alles in het werk stellen en zelfs een commissie in het leven roepen die zo'n verkenning alsnog maakt. Ik zou het zonde vinden om die brede maatschappelijke discussie meteen in te kaderen in een discussie van een commissie van de Kamer, terwijl daarover zoveel meer opvattingen naar voren kunnen worden gebracht. Op zichzelf ben ik het met de heer Rosenmöller eens dat de Kamer er heel serieus naar moet kijken, maar het valt volgens mij op een betere manier in te kaderen binnen de procedure die is vorgelegd. Daarmee doen wij recht aan de maatschappelijke discussie en tegelijkertijd aan een maximale verkenning vanuit de Kamer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil graag een mogelijk misverstand wegnemen dat nu uit de interruptie van collega Van Gijzel blijkt. Ik heb niet gesproken over bijvoorbeeld een parlementair onderzoek dat nu ineens zou moeten starten. Over het moment waarop is volop te discussiëren. Ik heb ook

gezegd dat ik het niet zo belangrijk vind of het een parlementair onderzoek moet zijn dan wel of je het een andere naam geeft. Het gaat erom dat ik een meerwaarde zie – daarvan moeten wij elkaar trachten te overtuigen – van een activiteit van de Kamer zelf op dit terrein. Wat mij betreft loopt dat parallel aan het traject dat het kabinet volgt in het overleg met en tussen maatschappelijke organisaties. Wij weten dat een onderzoek door de Kamer, uit ervaring wijs geworden – tenminste, dat is in ieder geval mijn ervaring van sommige van die onderzoeken – een absolute meerwaarde kan hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu zijn wij veel dichter bij elkaar gekomen. Overigens, uit Trouw kreeg ik de indruk dat u alleen een parlementair onderzoek zou willen en de rest een beetje weg wilt laten. Het gaat u dus niet om de vorm. Op een gegeven moment komt het hier in de Kamer. Dan moeten wij maar eens kijken naar het product. Moet er een aparte commissie worden ingesteld door de Kamer die er nog eens een verkenning op maakt? Op zichzelf valt er met mij over te praten. Ik vind het niet het grootste probleem om die verkenning op die manier te maken, maar het hoeft niet per se een parlementair onderzoek te zijn. Dat is het normale Kamerwerk dat je moet doen op basis van de stukken die het kabinet aanlevert.

De **voorzitter**: Dit punt is voldoende besproken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat dit debat toont dat wij de komende weken naar elkaar kunnen toegroeien om een vorm te vinden waarin het parlement zelf een platform kan zijn en zijn middelen kan gebruiken om een stimulans te geven aan het maatschappelijke debat, dat van het begin af aan zo open mogelijk moet zijn. Ik heb de vorm van een parlementair onderzoek voorgesteld. Komen wij ergens anders uit, maar is het materieel in overeenstemming met mijn bedoeling, dan zult u mij daar niet of nauwelijks over horen.

Voorzitter! De Kaagbaan wordt het komend jaar verlengd. Dat betekent nieuwe overlast voor Amsterdam, vanwege de ongunstige aan- en uitvliegroutes. Schiphol zal de minister verzoeken voor een aantal

Rosenmüller

maanden ontheffing te krijgen van het gebruiksplan. Mijn fractie vindt het geen goede zaak als de minister daarmee akkoord gaat. De huidige overlast weegt niet op tegen andere mogelijkheden om aan al dan niet gewenste reparaties en uitbreidingsplannen van Schiphol te voldoen.

Kan de minister ons mededelen hoe het zit met de gezondheidsonderzoeken die rond Schiphol in de maak zouden zijn? Daarvan komt maar zo weinig naar buiten.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De Nederlandse samenleving kent een zeer hoge graad van mobiliteit. Er zijn veel indicaties dat die mobiliteit verder zal toenemen. Zo zal de vergrijzing van de bevolking doorzetten, maar de toekomstige ouderen zijn gezond en mobiel en in verhouding met de huidige ouderen welgesteld. Het aantal hoogbejaarden zal na 2010 sterk gaan stijgen, hetgeen om meer zorg zal vragen, zorg die zoveel mogelijk in de eigen woonomgeving wordt verwacht. Dat genereert een hogere zorgmobiliteit. Reeds thans is het familieverband geografisch gesproken sterk opgerekt, hetgeen veel bezoekmobiliteit veroorzaakt. Ook het stijgend aantal alleenstaanden draagt hiertoe bij. Enige spreiding van mobiliteit kan worden verkregen door andere werktijden, gewijzigde openingstijden van winkels en telewerken, maar de prognose van de stijging van het aantal personenauto's tot zo'n 7,2 miljoen staat daar weer tegenover. Ook moet rekening worden gehouden met het verkorten van de werkweek naar 36 uur, wat weer meer tijd voor recreatie en sociaal verkeer met zich zal brengen. Nu al zijn files op vrije dagen geen uitzondering meer.

De mens van de 21ste eeuw heeft een veelvormig en individueel activiteitenpatroon, waarin betaald en onbetaald werk, huishouden, relatie, opvoeding en recreatie moeten worden ingepast. Snellere verplaatsingsmogelijkheden zullen die mobiliteit nog vergroten. In hoeverre door het bekende "druk, druk, druk"-gedrag verplaatsingsmoeie zal ontstaan, valt nog te bezien. Nieuwsgierigheid en sociaal gedrag van de mens gaan hand in hand met mobiliteit tot ver over de nationale grenzen.

Het SVV-2 heeft schone doelstellingen: selectieve uitbreiding van het wegennet, beperking van de groei van het autoverkeer, verbetering van alternatieven voor het autogebruik en daartoe forse investeringen in de infrastructuur van het openbaar vervoer, en forse investeringen in het goederenvervoer per spoor en over water. Daarbij dient gezegd dat de infrastructuur de verbindingen behelst die ervoor zorgen dat Nederland meer is dan de optelsom van de samenstellende delen. Om die meerwaarde te behouden en als verbinding tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zal de infrastructuur onze voortdurende zorg opeisen.

De uitvoering van het SVV-2 heeft vertraging opgelopen, waardoor de bereikbaarheid van de economische centra en de wooncentra in de knel komt. Deze achterstand moet worden ingelopen, voordat congestie een wurggreep wordt. Daarom zijn extra inspanningen nodig, waarbij het accent moet liggen op de bereikbaarheid van de stadsgewesten en de verbetering van de achterlandverbindingen. Dat wil niet zeggen dat de rest van het land op achterstand wordt gezet; ook daar gaat het geplande werk gewoon door.

De heer **Reitsma** (CDA): Mogen wij van de VVD-fractie eens horen hoe zij die achterstand in wil halen om aldus niet in die wurggreep te komen?

De heer **Blaauw** (VVD): Dat is vrij simpel. Door de regering wordt voor de periode van 1998 t/m 2000 2 mld. extra beschikbaar gesteld. Die extra middelen worden ingepast in het MIT van 1998 tot 2002 en in de begroting van 1998 en volgende. Wat dat betreft is de eerste aanzet dus gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar die aanzet geldt pas over twee jaar, terwijl u nu al spreekt over een achterstand. Waarom twee jaar verspelen?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben het met u eens dat er een soort kriebeligheid is. Je kunt ook zeggen dat SWAB een beetje toekomstregeren is, want als je kijkt naar 1997, blijkt dat slechts wordt volstaan met 100 mln. extra voor de eigen organisatie en dat wordt binnen de eigen begroting opgevangen. De weerslag daarvan vinden wij

terug in de Voorjaarsnota 1997. Het is inderdaad een kortetermijnoplossing.

De heer **Reitsma** (CDA): Blijft de vraag of het, gezien de mobiliteitsdruk, economische schade enzovoort, verantwoord is om de cruciale besluitvorming, zeker wat de middelen betreft – die 2 mld. stelt niet veel voor – uit te stellen tot de volgende kabinetsperiode.

De heer **Blaauw** (VVD): Eén ding hebben wij geleerd in onze oppositietijd en daar is onze neus hard op gewreven in de tijd dat wij regeringsverantwoordelijkheid hebben: je kunt nu vragen om 10 mln. extra voor overmorgen, maar dan kan dat nog geen weerslag vinden in uitvoering. Daar zitten wij met een heel groot probleem. Wat dat betreft denk ik dat de minister het heel juist heeft geformuleerd. Wij hebben 2 mld. binnengehaald, wat op korte termijn ook zichtbaar is te maken. Ik heb daar ook echt wel mijn kritische opmerkingen over. Het gaat om de periode daarna. Als u dus nog even geduld heeft, zal ik spreken over die periode daarna. Ik ben het ermee eens dat wij in het verleden zoveel achterstand hebben opgelopen door onderuitputting en bezuinigingsrondes, dat wij met die 2 mld. van SWAB gecorrigeerd hebben wat er in het verleden aan achterstand is opgebouwd. Dat heeft diverse oorzaken.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is goedkoop. Collega Blaauw zegt: wij hebben in het verleden zoveel achterstand opgelopen. Vergelijkt u dan eens de onderuitputtingscijfers van het vorige kabinet met de resultaten van dit kabinet tot heden, los van het feit dat bij het regeerakkoord een graai in de kas is gedaan.

De heer **Blaauw** (VVD): Twee jaar geleden hebben wij deze discussie ook gevoerd. Toen hebben wij gesproken over 0,5 mld., maar dat was weggegeven aan projecten die niet realiseerbaar waren. Dat gaf een onderuitputting. Ik wil het nu gewoon met zijn allen, in een soort consensus, bij elkaar schuiven. Wij hebben wat erfenissen gehad en wij hebben wat problemen gehad met verträgen in de Betuwelijn door allerlei oorzaken. Daarom relatieveer ik die 2 mld. een beetje. Het is echter wel een terughalen van dat wat wij

Blaauw

gemist hebben. Dat gaat nu in de planning. Nu komen wij tot de rest.

Vertragingen in de totstandkoming van infrastructuur kan vele oorzaken hebben. Zo heeft de minister ons ook aangegeven welke consequenties het duurder worden van grote infrastructuur, zoals Betuwelijn en HSL, heeft voor andere projecten. Ook nu weer dreigt een spaak in het wiel gestoken te worden met het amendement-Stellingwerf c.s. waarbij extra geld wordt uitgetrokken voor de spoorpassage bij Abcoude. Uitstel van de geplande verbreding van de A2 is de betaling daarvan en dat is voor de VVD niet acceptabel. De A2 is een van de meest filegevoelige hoofdverbindingen van ons wegennet en dat probleem moet zo snel mogelijk worden opgelost. Iedere keer wordt echter weer duidelijk dat wanneer er tegemoetgekomen wordt aan bepaalde wensen, dit ten koste gaat van andere elementen uit het MIT of het verkeersplan. In feite is dat een zeer slechte zaak.

De VVD heeft infrastructuur hoog in het vaandel staan. Wij vinden dat de vele organisaties die om een veel grotere inspanning vragen, helemaal gelijk hebben. Uiteraard heeft dit kabinet afspraken gemaakt die financiële beperkingen inhouden en daarom moet deze problematiek op de agenda voor de volgende periode. Trouwens, versnelling kan ook niet van de ene dag op de andere. Planning gaat daaraan vooraf en dat nu was in 1989-1994 niet het sterkste punt van de politieke leiding van het departement. Het beleidsvoornemen is juist, alleen moet er meer gebeuren om de tijd die verloopt met de besluitvorming te bekorten. Ik onderschrijf in het algemeen hetgeen de heer Reitsma op dit punt heeft gezegd.

Er gaat teveel tijd zitten in interdepartementaal en intradepartementaal overleg. Ook het traject tussen de centrale, provinciale en gemeentelijke overheden vergt een te groot tijdsbeslag. De minister heeft tijdens het vooroverleg een toezegging gedaan voor het instellen van drie pilotprojecten, die interessante gegevens kunnen opleveren. Als een infrastructuurproject 30 jaar duurt, kan de lange duur niet aan de inspraak worden toegeschreven, maar dan zijn er andere oorzaken.

Wat is de mening van de minister over voorstellen vanuit de bedrijfssector voor een andere methode van

het sluiten van contracten? Ik doel daarbij op Flipje en niet die uit Tiel. De minister heeft in een interview al aangegeven dat de benadering van een nut-en-noodzaakdiscussie ook nadelen heeft. Afgelopen zaterdag waren wij in Amersfoort ter afronding van de eerste fase van deze discussie. De minister was daar ook, evenals de heren Reitsma en Van Waning. De minister repte in Elsevier zelfs over wijziging van de WRO. Wat staat haar voor ogen? Speelt het WRR-rapport over grote projecten nog een rol?

SWAB geeft een uitputtend overzicht van in gang gezette zaken. Het heeft geen zin ze te herhalen. Apart aspect is echter het pakket waarmee de gebruiker financieel in het zonnetje wordt gezet: accijnsverhogingen, paylanes en rekeningrijden. Er is sprake van cumulatie, zo blijkt uit de staafdiagrammen. Uitgangspunt was een gesloten beurs. De operatie zou fiscaal-neutraal verlopen. De VVD-fractie heeft, gesteund door een meerderheid van de Kamer haar mening gegeven, maar de regering lapt die mening aan haar laars. De benzineaccijnsverhoging verloopt alleen beneden zo'n 13.000 km per jaar neutraal, daarboven moet er bijgelegd worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is een goedkope opmerking, mijnheer Blaauw. De VVD heeft niets gezegd tijdens de behandeling van het belastingplan en zij is vervolgens akkoord gegaan met de Zalmstrook. Ik vind het dan goedkoop om de zwartepiet bij de regering te leggen. U vlucht met krokodillentranen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben blij dat u naar ons alternatief vraagt. U heeft kennelijk de tekst van mijn bijdrage die twee weken geleden al was verspreid, niet bewaard. Daar stond namelijk al in wat wij willen.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat lapt de regering nu aan haar laars?

De heer **Blaauw** (VVD): De Kamermeerderheid heeft uitgesproken dat die accijnsverhoging niet moest plaatsvinden. De regering heeft die uitspraak naast zich neergelegd. De VVD-fractie heeft dit gerespecteerd vanuit een dualistische benadering. De verhoging van de benzineaccijns verloopt tot ongeveer 13.000 km per jaar neutraal; daarboven moet er

geld bij. Wij weten ook dat de LPG-gebruiker niet erg gelukkig is. De MRB voor de oude installaties wordt niet gecompenseerd. Wat kunnen we nog meer doen, vraagt de heer Reitsma mij? Wij hebben bij de benzineaccijns het verlies gepakt. Misschien is dit erg nieuw voor de heer Reitsma. Maar soms moet je een verlies pakken en in dezen pakt de VVD een verlies.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dan moet de heer Blaauw niet meer katten op het kabinet. Hij moet dan gewoon vanuit zijn verantwoordelijkheid namens de VVD-fractie zeggen: wij zijn akkoord gegaan met de accijnsverhoging. Hij moet daar dan voor staan en er geen draai aan geven, zodat hij naar het publiek een ander verhaal houdt dan in het parlement. Bij het belastingplan hield de heer Blaauw zijn mond volstrekt dicht. Hij is absoluut niet met voorstellen gekomen over compensatie voor welke sector dan ook.

De heer **Blaauw** (VVD): Zoals ik al zei, hebben wij voor de dinerpauze dezelfde gedachtewisseling gehad. Toen stonden we andersom. De heer Reitsma was de spreker en ik stond achter de interruptiemicrofoon. Maar dat maakt verder niets uit.

De **voorzitter**: Is dat een invite om de discussie af te kappen? Dat moet u bij mij niet doen.

De heer **Blaauw** (VVD): De regering heeft haar positie, de Kamer heeft haar positie. Wij hebben gezien hoe dat afliep. Wij hebben daarna niet als dreinende kinderen alsnog geprobeerd amendementen uit te voeren in het belastingplan, omdat wij wisten dat de regering een andere gedachtelij had. Je kunt daarover blijven steggelen, maar je kunt die tijd beter besteden.

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Misschien zou het de volgende keer voor de VVD-fractie heel wat eenvoudiger zijn als een aantal partijen die mogelijk sympathiek tegenover een motie van de VVD-fractie staan, zouden zeggen: Laten we de VVD maar niet steunen, want zij neemt haar eigen moties toch niet serieus. Dan hoeft de VVD achteraf al dat kabaal over de meerderheid van de Kamer niet te maken. Want de VVD benut die Kamermeerderheid toch niet.

Blaauw

Gewoon de VVD dus niet steunen, laat maar aanmodderen!

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik denk dat we met het probleem zitten dat dit parlement gedurende een zeer lange tijd niet heeft geopereerd in dualistische systematieken. Ik kan naast de discussie rond de benzine-accijns de discussie rond het vliegveld Beek leggen. Ik kan ook anticiperen op andere discussies die misschien nog gevoerd gaan worden in dit huis. Wij hebben onze eigen posities. Wij kunnen die innemen en wij wegen ten opzichte van andere elementen af of iets hard genoeg is om daar dieper op in te gaan en daar consequenties aan te verbinden. Ik denk dat dat een heel gezonde positie is, zodat we veel opener discussiëren. Ik kan mij niet voorstellen er op dit moment mensen in dit parlement terug zouden willen naar de situatie waarin alles voorgerekookt werd.

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Er is niets nieuws. In het eerste kabinet-Lubbers had de VVD hetzelfde gedraai over het woonland-principe van uitkeringen die naar het buitenland gingen.

De heer **Blaauw** (VVD): Waarvan akte, voorzitter. Dat staat waarschijnlijk allemaal in de Handelingen.

Voorzitter! Ik kan doorgaan op de vraagstelling van de heer Reitsma, maar die staat in mijn tekst. Dat is dus geen antwoord op een interruptie.

Voorzitter! Als we naar de diesel kijken, is het echter helemaal huilen met de pet op. Praktisch iedereen levert in, het meest natuurlijk het beroepsgoederenvervoer, in het bijzonder in de zware klasse. De laatste groep is overigens ook al gepakt met een onvoldoende gecompenseerd Eurovignet. Dat weet de heer Reitsma ook nog. Wij weten dat allemaal. Ook de minister weet dat nog. Ook nu biedt de MRB onvoldoende ruimte, namelijk maar 300 ecu. De beantwoording van de vragen is op een bepaalde wijze veelzeggend. De minister komt er niet uit en ze blijft overleggen met het bedrijfsleven.

Voorzitter! Compensatie is nauwelijks te vinden. Laten we daar eerlijk over zijn. Daarom is het verstandig om de brandstofaccijnsverhoging voor dit beroepsgoederenvervoer niet door te laten gaan. Om

nu tot een duidelijk onderscheid te komen, kunnen we de brandstof voor het beroepsgoederenvervoer een eigen kleur geven. Dat is de minister bekend. Dat is al twee weken geleden naar voren gekomen, omdat we toen de begroting al zouden behandelen. Het ligt natuurlijk in de lijn der verwachtingen dat de kleur dan paars is. Naast de rode diesel voor gebruik in de landbouw en de binnenvaart én de witte diesel voor het gewone verkeer is er dan de paarse diesel voor het beroepsgoederenvervoer. Natuurlijk sputteren de brandstofleveranciers wat tegen, maar wanneer we doorzetten, zal marktwerking het zeker oplossen. De fraudegevoeligheid zou wel een probleem kunnen zijn. Ook al is de diesel voor vrachtwagens van een enigszins andere samenstelling dan die voor personenauto's, bijvoorbeeld door smeringsverschillen, die personenauto's komen bij gebruik van verkeerde diesel niet stil te staan.

Ik doe een dringend beroep op de minister om met haar collega's tot overeenstemming te komen om op deze wijze de kostenverhoging voor het beroepsgoederenvervoer over de weg van de baan te krijgen. Dat is ook in het belang van de minister. Hoe zit het eigenlijk met de compensatie voor de dieselbussen van het openbaar vervoer en het vervoer per touringcar? Gaat het buskaartje nu omhoog of gaat de minister toch maar weer bijdragen aan het openbaar vervoer?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Deze interessante discussie over paarse diesel woedt volgens mij al vanaf september in het TLN-blad. Als het zware vrachtverkeer paarse diesel krijgt, dus zonder accijnsverhoging, hoeveel procent is dat dan ongeveer van de totale diesel die thans getankt wordt?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik denk dat dit ruim 80% is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een redelijke afronding naar beneden. Ik laat in het midden of het nu 80% of 90% is. Vindt u het geloofwaardig dat wij eerst instemmen met een verhoging met 5 cent voor alle diesel, terwijl de VVD-fractie vervolgens komt met een voorstel om er bij 90% weer 5 cent af te halen, nog los van alle fraude-

mogelijkheden, kleurverschillen, en noem maar op?

De heer **Blaauw** (VVD): Een gedeelte van de dieselauto's is natuurlijk volledig gelijkwaardig met de benzineauto. Daar wil ik dit voordeel niet aan geven, want zij krijgen wel compensatie langs andere lijnen, zoals via de motorrijtuigenbelasting. Juist het zware beroepsgoederenvervoer en het openbaar vervoer kunnen geen compensatie krijgen. Als je inzet op een systematiek waarbij een brandstofaccijnsverhoging wordt gecompenseerd langs een andere lijn, zodat het grosso modo neutraal moet lopen, moet je dat niet doen als je dat voor die sector niet kunt.

De heer **Reitsma** (CDA): Die benadering begrijp ik, maar het principiële punt blijft dat bijna alle diesel nu weer teruggebracht moet worden in paarse diesel. Een dergelijke regeling is fraudegevoelig. U hebt er zelf aan gereferreerd dat de maatschappijen er grote problemen mee hebben. Is het dan niet beter om deze hele operatie, een rondpompsysteem, bij diesel achterwege te laten? Dat kost minder en het is niet fraudegevoelig. Dat is toch een veel verstandiger benadering?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Blaauw hierop reageert en dan zijn betoog voortzet.

De heer **Blaauw** (VVD): Als je één keer rood hebt getankt, dan hang je tussen nu tanken en zes keer daarna. Hetzelfde zal gebeuren voor de paarse diesel. Er is dus enige controlemogelijkheid. Wanneer je zegt dat ongeveer 10% in een voordeelpositie komt en 90% niet, dan is de fraudegevoeligheid van een andere orde dan in de relatie waarover wij nu spreken. Dat lijkt mij belangrijk. Ik leg het voor aan de minister. Zij zal hier waarschijnlijk ruim op ingaan. Ik kan mij voorstellen dat zij niet zomaar een gedachtegang weggooit om uit een heel moeilijk probleem bij deze sector te kunnen komen.

Hieraan gekoppeld is een andere vergeten groep, namelijk de pleziervaartuigen. Deze groep is al goed gepakt met de verplichte overgang naar de duurdere diesel die fiscaal 20 mln. extra moest opleveren; de overgang van de rode naar de witte diesel voor de

Blaauw

pleziervaart. Wat is er nu gebeurd? Die opbrengst is er niet gekomen. Er is een grote vlucht naar over de grens. Als je één keer 1000 liter tankt in België, kun je de hele zomer rondkomen met je motorjacht. Wij weten dat het niet alleen gaat om mensen met veel geld. Er zijn wel een miljoen recreatievaarders. Het gaat mij erom of wij met de wijziging van rode naar witte diesel bij de pleziervaartuigen wel een juiste beweging hebben gemaakt. Wij willen toch ook meer eigen recreatie in Nederland? Wij willen toch ook een aantrekkelijk land zijn voor buitenlanders?

Voor de pleziervaartuigen kan ik de minister een concreet aanbod voor compensatie doen, als wij toch niets meer doen aan de teruggang van wit naar rood. Er wordt hard gewerkt aan de inzameling van vuil water van de recreatievaart. Om dat goed van de grond te krijgen, is er in de beginfase financiële betrokkenheid van de overheid nodig. Het gaat hier om stimuleringsmaatregelen zowel voor de uitpompstations als voor de botenbezitters. De bijdrage van de watersport aan de watervervuiling is uitgesmeerd over het hele jaar niet groot, maar beperkt naar tijd en plaats, namelijk de zomermaanden en de watersportgebieden, toch wel van belang. Daarom zeg ik: gebruik de extra inkomsten uit de dieselaccijns die door de watersport worden gegenereerd voor de stimuleringsmaatregelen. Is dat misschien iets voor de minister?

Voorzitter! Rekeningrijden staat voor de deur. Dan wordt het echter ook tijd dat men zich gaat afvragen hoe dat kostenneutraal kan geschieden. Door de motorrijtuigenbelasting in te zetten bij de accijnsverhoging is daar niet veel ruimte meer. Heel verstandig is het daarom om nu al te bezien in hoeverre de compensatie kan worden gevonden in het verlagen van bijvoorbeeld de BPM, zo nodig in stapjes. Maar – zeg ik in de richting van de heer Reitsma – er is een nog aantrekkelijker compensatiemiddel: het thans wederom verminderen van de brandstofaccijns. Accijnzen zijn namelijk generiek, terwijl rekeningrijden naar tijd en plaats kan worden gestuurd. Daar waar de auto veel noodzakelijker is omdat er niet voldoende openbaar vervoer voorhanden is, betaalt men minder. Dat is een andere benadering,

waarover wij in de toekomst zeker met elkaar zullen discussiëren.

Er zijn overigens diverse plannen ontvouwd over de bereikbaarheid in de regio. Ik noem de provincie Utrecht met de stad Utrecht, hoewel de laatste het er met het autoluw maken van de binnenstad niet makkelijker op maakt, en Rotterdam met het selectstelsel. Daarnaast laten ook Amsterdam en Den Haag van zich horen. Hoe snel denkt de minister in te kunnen spelen op de voorstellen van anderen en die te vertalen in het MIT en de begroting? Daarbij gaat het in het bijzonder om het selectstelsel. Het gaat namelijk om forse bedragen. Die bedragen zijn genoemd. Dat betekent dat het ingepast moet worden in een veel hogere infrastructuur qua bijdrage, maar het levert wel een enorme bijdrage aan het oplossen van het probleem.

Voorzitter! Met al die voorstellen en gedachten is er ontzettend veel werk aan de winkel. De wegenbouw werkt zeer constructief mee met het vergroten van de capaciteit van de sector. Men wil een grotere bezettingstijd van personeel en materieel, dus meer werkuren, uiteraard binnen de huidige arbeidsvoorwaarden. Hulde hierbij ook voor de vakbeweging die zich uitermate positief opstelt, waarbij zij bereid is om taboes te doorbreken. De zomerbouwvak gaat nu ook tot het verleden behoren. Daarom doe ik een beroep op de minister en op de andere overheden om de sector tegemoet te komen door tijdige planning en aanbesteding van werk en door meerjarige onderhoudscontracten af te sluiten. Ik weet dat de minister daar op haar niveau al aan werkt en ik denk dat het verder doorvertaald moet worden naar de lagere regionen.

Dan komt er wel een probleem om de hoek kijken: de grond-, weg- en waterbouw ziet namelijk een tekort aan menscapaciteit op zich afkomen. Niet alleen bij HBO en MBO maar ook in de lagere regionen dreigen moeilijkheden. Er moeten, gezien de werken die eraan komen en het verwachte verloop door veroudering van het personeelsbestand, op korte termijn zo'n 30.000 nieuwe werkrachten gevonden en opgeleid worden. Zou de minister eens bij Sociale Zaken en Werkgelegenheid kunnen gaan buurten om dit op te lossen, mede gezien de plannen die

daar bestaan voor de werkgelegenheid?

Voorzitter! Ik kom op een heel ander punt. De VVD-fractie gaat akkoord met het voornemen van de minister om alleen nog subsidie over te maken aan een federatie van VVN, de Voetgangersvereniging, Kinderen Voorrang en de ENFB. Dat samenwerkingsverband mag ook een andere naam krijgen. Als de ENFB onafhankelijk wil blijven, is dat zijn keuze, maar dan krijgt hij geen aparte subsidie meer. Ook stemmen wij in met de behandeling van de SWOV bij de herijking van de kennisinfrastructuur. Wij zijn het echter eens met de beslissing om het advies van Twijnstra Gudde als uitgangspunt te nemen bij de benadering van de federatie. De federatie moet het met 7 mln. kunnen doen. Daarbij wil ik echter twee opmerkingen maken. Ten eerste moet de federatie kunnen reageren op die 7 mln. Kan zij het daarmee doen? Zo nee, waarom niet? Welk bedrag is dan wel voldoende? Ten tweede, welk bedrag aan subsidie voor projecten is redelijk? Is die subsidie voor VVN eigenlijk afgebouwd van 8 mln. tot 1 mln.?

De VVD-fractie heeft de indruk dat het belang van met name VVN voor het mobiliseren van maatschappelijke aandacht voor het verkeersveiligheidsvraagstuk wordt onderschat. Als VVN er niet zou zijn en het ministerie die aandacht via campagnes zelf zou moeten loskrijgen, dan zou het naar onze mening vele malen meer kosten. Het gaat hier om de servicefunctie, de mobilisatiefunctie en de signaleringsfunctie.

Daarom gaat ons de dubbele korting voor dit jaar te ver. Dat is reden waarom een amendement is ingediend, dat wederom is gewijzigd, maar de laatste tekst dat de minister zeker bereikt hebben. Wij willen met dat amendement bereiken dat voor 1997 alleen de korting voor 1996 wordt doorgegeven en dan in een bepaalde andere structuur. De minister wordt overigens uitgenodigd om in het voorjaar met een definitief voorstel te komen over federatievorming, structurele financiering en projectstudies. Dit punt is veel belangrijker en zo nodig kom ik op dit punt met een motie.

Ik kom bij een ander onderwerp. De VVD-fractie kan waardering uitspreken voor het door de minister genomen initiatief om de geraamde bezuinigingen op het OV-budget voor

Blaauw

het jaar 1997 met een bedrag van 50 mln. te verminderen. Die beslissing is terecht voor deze begrotingsbehandeling genomen, zodat de sector ook in een eerdere fase zekerheid had. Evenals vorig jaar gaat deze beslissing echter nu ten koste van de financiële speelruimte voor infrastructurele investeringen. Op zich kan de VVD-fractie daarvoor begrip opbrengen, mede gezien wat ik hiervoor heb gememoreerd. Ook het eenmalige karakter van deze operatie heeft onze instemming. Toch kan ik niet anders dan ondeugend zeggen: geldt hier niet drie keer incidenteel is structureel? Overigens, de VVD-fractie onderschrijft nog steeds de gedachtelijn uit het rapport van de commissie-De Boer: invorderen op exploitatie-subsidies door de voorwaarden voor die exploitatie via de infrastructurele investeringen te verbeteren.

Is hierbij naar het oordeel van de minister sprake van echt tijdelijke knelpunten en kan de oorspronkelijk geraamde ombuiging op de exploitatiesubsidies structureel gehandhaafd blijven of is de financiële vertaling van de dubbel-doelstelling van groei in het OV-gebruik en financiële rationalisatie niet langer te handhaven? Wat denkt de minister te doen om te voorkomen dat de afname van het OV-gebruik doorzet en structurele vormen begint aan te nemen? Is de minister bereid om het komende jaar over het toekomstig financieel kader nader te rapporteren en daarover een discussie met de Kamer aan te gaan? Cruciaal in deze discussie is het consequent doorzetten van de structuurwijzigingen in het OV. Daarover zal dit parlementaire jaar een aantal gordiaanse knopen moeten worden doorgehakt inzake: de bestuurlijke ordening en decentralisatie, de marktordening, waarover in de implementatienota inmiddels voorstellen zijn gedaan, een nieuw bekostigingssysteem voor het OV, een nadere vertaling van de marktordeningsregels op het terrein van het railvervoer en de bekostiging van onrendabele lijnen. De VVD-fractie gaat ervan uit dat die knopen nu ook op korte termijn kunnen worden doorgehakt. Alle betrokkenen hebben zo langzamerhand recht op duidelijkheid. Wanneer kan overigens de toegezegde brief over de Nederlandse Spoorwegen en de contractsector bij de Kamer verwacht worden?

Mede door het verloop van bepaalde zaken is er een probleem bij het project CVV Gelderland. Het is een moeilijke operatie, waarbij er goede samenwerking is geweest met de centrale overheid en de provinciale en lokale overheid. Er is een project van de grond gekomen, er zijn bepaalde verwachtingen gecreëerd en subsidiebedragen zijn toegezegd. Nu gaat alles schuiven, maar toch zijn er commitments gedaan. Hoe denkt de minister in te kunnen gaan op hetgeen gebeurd is? Hoe kan vertraging in wetgeving opgevangen worden, zodat de belangrijke zaak van het van de grond komen van CVV kan doorgaan? Ik geef toe dat ik de minister hier een probleem toespeel dat niet per se van haar kant is gecreëerd.

Voorzitter! Er is een krachtig beroep gedaan op het bedrijfsleven om mee te denken over en te handelen met betrekking tot het bestrijden van congestie en zo de bereikbaarheid te bevorderen. Steeds meer wordt op dit appèl ingespeeld en wordt bedrijfsvervoersmanagement uitgevoerd. Van overheidswege wordt het bedrijfsleven hiertoe gestimuleerd, onder andere met de bijdrageregeling bedrijfsvervoer. Toch is voor een groot aantal bedrijven het subsidiebedrag nog net niet voldoende om over te gaan op ofwel uitbesteed busvervoer ofwel vervoer in eigen beheer. Het zal iedereen duidelijk zijn dat deze subsidie per ritkilometer ver achter ligt bij wat op een gewoon OV-buskaartje moet worden bijgelegd. Om de bijdrageregeling bedrijfsvervoer nog voor het komende jaar in financiële zin te verbeteren, is er onvoldoende ruimte op de begroting. Dat wil ik erkennen. Wel wil ik een toezegging van de minister dat zij rond de tafel gaat zitten met het bedrijfsleven voor een diepgaande discussie over de bijdrageregeling bedrijfsvervoer, zowel qua volume als qua uitvoering, waarbij het financiële aspect bijvoorbeeld per 1 januari 1998 zijn gewicht zal krijgen.

Voorzitter! Daarnaast worden in het kader van SWAB goede voorstellen gedaan ter bevordering van de doorgeleiding van bussen door meer busbaanvoorzieningen, ook bij afslagen, en door telematica in te zetten om bussen langs files te geleiden. De acceptatiegraad van het publiek hiervoor is duidelijk toegenomen. Ik doe een beroep op

de minister om waar mogelijk ruimte is, financieel maar ook in de plannen, hier heel snel op door te gaan, omdat nu de tijd daarvoor rijp is.

De tijd is ook rijp voor invoering van de chipkaart. Die staat voor de deur, mogelijk zelfs al volgend jaar. Hierdoor doemt de vraag op of dit problemen geeft voor het algemeen gebruik van de strippenkaart en nog meer voor de invoering van geïntegreerde vervoerskaarten. Nu wij toch praten over tarieven; hoe moet het nu verder met het ketenvervoer, nu NS eenzijdig het contract met Interliner heeft verbroken?

Wat lightrail betreft, voeg ik mij bij degenen die zich afvragen waarom wij weer zelf het wiel willen uitvinden en er dus, zoals gewoonlijk, eerst een proef moet worden genomen. Er is al zoveel bekend uit het buitenland. Bovendien was de blauwe tram van vroeger hetzelfde concept. Twee jaar geleden heb ik reeds een pleidooi gehouden voor het aan elkaar knopen van HTM en RET via de verbinding in Delft; slechts een kwestie van enkele kilometers. Toen nog was dat een weinig begrepen idee. Nu komt dan het project Randstadrail. De stuurgroep pleit voor koppeling van de Haagse en Rotterdamse openbaarvervoernetten. Hoe gaan wij dat dan doen? Er wordt gesleuteld aan de Hofpleinlijn en aan de Zoetermeerlijn als pilotproject, en dat gaat jaren duren. Maar er wordt naar gestreefd om in ieder geval in het begin van 1997 tot een bestuurlijk akkoord tussen de vier deelnemende overheden te komen. En dan maar klagen dat het bij ons zo lang duurt voordat een infrastructuurproject op het terrein van het openbaar vervoer totstandkomt. Want ook deze lightrail zal niet deze eeuw het licht zien.

De **voorzitter**: Mijnheer Blaauw! U heeft voor de rest van uw inbreng in eerste termijn en voor uw hele inbreng in tweede termijn nog vijf minuten over.

De heer **Blaauw** (VVD): Dank u wel, voorzitter. Dan gooien we er wat uit.

Transitvervoer krijgt steeds meer weerstand, maar dat wordt ook wel bewust opgeblazen. In Oostenrijk zijn het de Oostenrijkers die de meeste transits doen, en dat betekent in feite bevoordeling. De handelingen van Oostenrijk en Zwitserland worden

Blaauw

met argusogen bekeken, maar dat ook om zo mogelijk het beleid te volgen. Ik denk aan Duitsland en Polen. Wij komen bij het probleem van de grensovergangen en de wachttijden buiten de Unie, waarbij ik in het bijzonder denk aan de grenzen van Polen en Belarus. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is op bezoek geweest in dat gebied. Is het niet een taak voor de Europese Unie om de grensovergangen te verbeteren, niet alleen om te zeggen dat er iets moet gebeuren maar om zelf ter plekke iets te doen, misschien met een coöperatie, ook financieel? Het is in het belang van de EU en in de toekomst zal dat ook een buitengrens zijn.

Daarnaast zijn de acties van de truckers een heel belangrijke zaak. Ze hebben ons met de neus op de werkelijkheid gedrukt: er is nog steeds geen garantie voor vrije doorvoer door de Europese grenzen. Ook op de weg zijn transport freeways nodig. Misschien kan de minister dit meenemen bij de belangrijke gesprekken die zij het komende halfjaar zal voeren tijdens het voorzitterschap van de Europese Unie.

Overigens hebben de Nederlandse transportbedrijven ernstige schade geleden van voornoemde acties. Men praat over tientallen miljoenen. Een onderdeel van die schade zijn de lonen van de chauffeurs die vastzaten in Frankrijk. In hoeverre is hier niet sprake van overmacht, gelijkwaardig aan weersomstandigheden, waardoor aansluiting gezocht kan worden bij artikel 18 van de Werkloosheidswet. Wil de minister dit opnemen met haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid?

Voorzitter! Het stiefkind van deze begroting bevindt zich wederom op het water. Ik zal er nu niet op ingaan, omdat wij een goed product hebben gekregen van de commissie-Van Duursen, de barge-express. Ik neem aan dat de minister er nog op in kan gaan, zeker als wij verder praten over de binnenvaart.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Blaauw verzocht de minister om contact op te nemen met haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over schade die transporteurs hebben geleden in de recente conflicten buiten de grens. Wat bedoelt hij daarmee? Mag ik eruit afleiden dat de VVD-fractie er een voorstander van is om een deel

van die schade te verhalen op de overheid?

De heer **Blaauw** (VVD): Door de situatie die is opgetreden, is schade geleden, omdat lonen zijn doorbetaald. Frankrijk heeft toegezegd dat er compensatie zal worden verleend, maar wij weten allen dat zulke internationale procedures heel lang kunnen duren. Mijn gedachtegang is om eerst te kijken of op nationale grond een oplossing gevonden kan worden via het genoemde artikel 18 van de Werkloosheidswet, omdat daar een bepaalde vorm in zit die overmacht behelst. Dan kan later de zaak "rondgerekend" worden wanneer Frankrijk zichzelf committeert aan betaling van schadevergoeding. Het is een tussenstation, een soort van voorfinancierings-toezegging. Het hoeft niet per se door de overheid te worden betaald.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als voorschot dus. Ik vind dit echter niet helemaal in lijn met de manier waarop de VVD-fractie normaal gesproken dit soort bedrijfsrisico's benadert. Ik ben erg benieuwd naar de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat en/of die van de minister van Sociale Zaken.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat klopt. Wij zitten natuurlijk met het probleem van de Europese verhoudingen en wat dies meer zij. De vraag is hoe je daar beweging in kunt krijgen.

Het Veerse Meer is een verhaal apart. Als ik alles overzie, zou je kunnen stellen dat het toch een vorm van ingebrekestelling is van het Rijk. Het doorlaatmiddel van het Veerse Meer is een onderdeel van de Deltawerken en valt onder de beheersoverdracht daarna van Rijk naar provincie. Door allerlei oorzaken is het Veerse Meer momenteel een groene soep. Zowel qua waterkwaliteit als qua recreatieve functie is het daardoor van twijfelachtig niveau. Beheer noch toeristisch nut voldoen derhalve. Uit beantwoording van vragen hieromtrent blijkt dat er pas over jaren misschien weer prioriteit voor dit beleidspunt is. Dat is op z'n minst merkwaardig te noemen tegen de achtergrond van de grote onderuitputting bij het waterbeleid. Ook nu weer blijkt uit de Najaarsnota dat 10 mln. investeringen voor water uit het FES niet worden getrokken en in het FES

worden gelaten. Ik vind dat dit een zaak is die wij ook moreel gesproken moeten oplossen. Wij moeten snel aan de slag om met dit project een probleem uit de wereld te helpen en om in Zeeland een adequate overdracht te krijgen van het beheer van het Veerse Meer van Rijk naar provincie.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Deze minister als zoveelste staat in de eerste plaats voor het gigantische probleem van de files op onze autowegen. Dat probleem is niet uit de lucht komen vallen. De uitvinding van de automobiel is een buitengewoon gewaardeerde en door het omlaaggaan van de productiekosten in zeer brede zin gebruikt. Als veel mensen gaan rijden, omdat nu eenmaal de auto een comfort biedt waar het openbaar vervoer in de verste verte niet tegenop kan, is natuurlijk het wegnemen drukbezet.

Maar de CD heeft toch de idee dat de oorzaak van de grote files toch ook voor een deel bij de regering zelf ligt. Niet per se dit kabinet; vele kabinetten achtereenvolgend hebben gezorgd voor een toenemende onleefbaarheid in grote delen van onze grote steden. Dat wil zeggen dat vooral werkende mensen die tot een wat beter inkomensniveau horen, de stad verlaten en op grotere afstand van het werk komen te wonen. Als wij dan het verhaal van PvdA-afgevaardigde Van Gijssel horen, meet hij dus een mogelijke overbevolking niet aan het bestaan van files, maar aan de capaciteit van rioleringen. Dat is natuurlijk voor de PvdA een aardige constatering. En als je over Verkeer en Waterstaat spreekt, mijnheer Van Gijssel, weet je helemaal niet dat er een grote achterstand is in het onderhoud van rioleringen. Maar de bewoners die hij hier nog heen wil halen, zullen dat wel merken. Zolang de regering door een bevolkingsbeleid de mensen op steeds grotere afstand van de werkplek neerzet, zal de automobiliteit niet afnemen, niet door het verhogen van de benzineaccijns en ook niet door het invoeren van rekeningrijden. Maar het lijkt de CD ook helemaal niet dat de benzineaccijns wordt verhoogd om het autogebruik terug te dringen, net zomin als de tabaksaccijns is verhoogd om het roken te verminderen.

Janmaat

ren. Want veronderstel dat een groot aantal autobezitters inderdaad de auto een maand zouden laten staan, dan zit het kabinet in de grootste financiële problemen. En het enige doel van het verhogen van de accijns en het invoeren van rekeningrijden is opnieuw en alleen maar de mensen die het gemak van de auto zoeken, daarvoor steeds zwaarder fiscaal te belasten en eigenlijk zo langzamerhand de modale werknemer, in het bezit van een auto, op een minimum-inkomen te zetten. En als wij de toenemende armoede, het gebrek en het achterstallig auto-onderhoud op een rijtje zetten, dan blijkt die steeds stijgende druk.

Het is inderdaad niet alleen dit kabinet dat aan de benzineaccijns heeft gemorrelt. Het eerste kabinet-Lubbers heeft indertijd, ook dankzij de VVD, tijdelijk de benzineaccijns verhoogd met een dubbeltje. Maar ik denk dat het woordje "tijdelijk" intussen volledig is verdwenen, want wij praten nu alleen nog over de verdere 15 cent. Maar het terugschroeven van het tijdelijke dubbeltje van Lubbers, daar praat in ieder geval geen parlementariër meer over.

Naast het verzwaren van de lasten voor de automobilist lijkt het ook nog populair – het is een bijna onuitputtelijke melkkoe – de auto die voor de zaak wordt gereden, zwaarder te belasten. Het Nederlandse bedrijfsleven kent af en toe een moeilijke concurrentiepositie. Daar is de afgelopen jaren wat aan gedaan, onder andere op het punt van de hoge lasten van de sociale premies. Ik zou de minister willen vragen, los van een mogelijke verdere fiscale verhoging van de zakelijke lasten van de auto's, hoe eigenlijk het transport in ons land zich in concurrentiepositie verhoudt tot de ons direct omringende landen. De CD maakt zich sterk dat de autolasten hier voor het bedrijfsleven een zware concurrentiepositie voor datzelfde bedrijfsleven meebrengen, zeker als wij dat moeten bezien in het feit dat de regering zo graag de grenzen opent. In iedere advertentie van overheidswege moeten wij geloven dat de concurrentiepositie internationaal moet worden verbeterd. Mag de CD eens precies van de minister horen hoe op het fiscale terrein de concurrentiepositie van ons bedrijfsleven zich verhoudt tot die van de ons omringende landen.

Mijnheer de voorzitter! Zoals ik al gezegd heb, is het openbaar vervoer een buitengewoon moeilijk systeem om aan de individuele keuzemogelijkheden van de auto te voldoen. Dat zal dat vervoer ook nooit kunnen doen. Maar dat neemt niet weg dat, als het goedkoper en niet al te tijdrovend is, het voor veel werknemers die zich op een vaste werkplek bevinden, een aantrekkelijk alternatief zou kunnen zijn. Toch mag dan iedere keer naar voren komen dat de overheid nu gaat herstellen, als zij althans het openbaarvervoernet per rail wil gaan uitbreiden, wat in de afgelopen decennia stukje bij beetje is afgebroken. Want er zijn intussen al wat Nederlandse railverbindingen opgeheven en/of verwijderd. De CD wil daar in het bijzonder om vragen, omdat er wat gemakkelijk door de overheid wordt gegrepen naar de vrije busbaan op wegen waar de ruimte zeer beperkt is en er eigenlijk met grote prioriteit moet worden gehandeld.

De **voorzitter**: Mijnheer Janmaat, u bent bezig met de laatste minuut van het totaalaantal minuten spreektijd van uw fractie voor de behandeling van alle begrotingen.

De heer **Janmaat** (CD): Ik was al bang dat ik de fileproblemen niet in die acht minuten zou kunnen oplossen.

De **voorzitter**: Toch moet u zich aan de spreektijd houden.

De heer **Janmaat** (CD): Dat zal ik doen. Ik rond af met een vraag aan de minister. Kan zij een vergelijking trekken tussen de mogelijke vervoerscapaciteit van een busbaan en de mogelijke vervoerscapaciteit van railvervoer over hetzelfde grondtraject?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Afgelopen jaren heeft de Kamer de toename van de files op de Nederlandse wegen en de afname van het gebruik van het openbaar vervoer vaak aan de orde gesteld. Vooral bij de vorige begrotingsbehandeling, toen een ongeluk bij Rotterdam Nederland liet vaststaan, heeft de Kamer zeer kritische geluiden laten horen. De minister dreigde de minister van de files te worden. Na twee jaar

aandringen door de Kamer en maatschappelijke organisaties is de nota Samen werken aan bereikbaarheid gekomen, een versnelling en intensivering van het SVV. Het gaat echter nog steeds om het halen van de doelstellingen van het SVV-2. Vooral de doelstellingen voor verkeersveiligheid en voor CO₂- en NO_x-uitstoot worden met het huidige beleid niet gehaald. De D66-fractie ziet deze nota als een begin. Het integrale concept steunen wij: intensivering van en extra geld voor het openbaar vervoer, betere benutting van de wegen, prijsmaatregelen om het autogebruik te ontmoedigen en extra geld voor de infrastructuur.

Vorig jaar was mijn motto "Nederland staat stil daar waar het bewegen moet". Nu lijkt in ieder geval de minister in beweging te komen, zij het dat die beweging wel erg traag op gang komt. Op een aantal punten gaat het D66 niet snel genoeg. Bij de behandeling van het MIT hebben wij al aangegeven dat de invoering van lightrail veel sneller kan en moet. Met name de metroachtige verbindingen in de Randstad moeten zo spoedig mogelijk van de grond komen. De stadsregio's zijn al met plannen gekomen. Het gaat nu om de uitvoering. Ook de invoering van rekeningrijden gaat onzes inziens te traag. Het SVV-2 ging nog uit van invoering van rekeningrijden in 1995. Nu wordt het doorgeschoven naar 2001. D66 vraagt de minister een uiterste krachtsinspanning te leveren om de invoeringstermijn maximaal te bekorten. Wij denken dat het mogelijk is dat in 1998 een start gemaakt kan worden, met name rond de steden Amsterdam en Rotterdam. Wij verzoeken de minister ervoor zorg te dragen dat het wetgevingstraject bij de volgende begrotingsbehandeling afgerond is. Op dit punt dien ik eventueel in tweede termijn een motie in. Rotterdam wil het selectiesysteem snel invoeren. Dit systeem is een vorm van rekeningrijden met als voordeel het keuze-element. Beide systemen – zowel generiek, op alle wegen, als select – kunnen ingevoerd worden. D66 is positief over dit plan. Wij zouden ervoor willen pleiten bij de invoering van rekeningrijden het selectiesysteem mee te nemen.

De financiering van de infrastructuur is een groot probleem en dit probleem zal in de toekomst alleen

Van 't Riet

nog maar groter worden. Duidelijk is dat de neergang van de overheidsinvesteringen sinds begin jaren zeventig zijn tol is gaan eisen. Na de Deltawerken is het aandeel van de overheidsinvesteringen gedaald van 6% naar 2% van het BNP. Dit had natuurlijk alles te maken met de interactie tussen politiek en economie. De politiek koos toen niet voor aanleg van infrastructuur, maar zij doet dat nu wel. Daarom vindt er nu in het railprogramma een inhaalslag plaats, met Prorail in de eerste fase en Rail 21 in de tweede fase. D66 vindt de omslag in denken, meer overheidsinvesteringen en minder consumptieve uitgaven, een goede keuze. De tegenvraag is: hoe financieren wij alle projecten. Een deel wordt betaald uit het FES. Een aanslag op het Infrastructuurfonds is al gaande. Met name grote infrastructurele werken als Betuwelijn en HSL nemen zoveel budgettaire ruimte, dat er verdringing plaatsvindt van andere, ook zeer belangrijke projecten, met name railprojecten. Mijn fractie maakt zich hier grote zorgen over. Kan de minister aangeven hoe zij, in het kader van de aangekondigde versnelling van de infrastructuur, hiermee om wil gaan? D66 vindt dat in de volgende kabinetsperiode meer geld voor infrastructuur moet worden gereserveerd. Het zal om miljarden gulden gaan. Wij denken dan aan zo'n 4 mld. Ik heb overigens begrepen dat het CDA naast de 7 mld. die wij nu per jaar investeren, 4 mld. wil aanwenden en niet 10 mld.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wilde een vraag stellen, maar nu wordt mij eigenlijk al een vraag gesteld. Echter, het lijkt mij beter dat ik mevrouw Van 't Riet een vraag stel. Ik begrijp dat zij nu de visie van minister Wijers weergeeft. Wil zij niet alleen haar zorg uitspreken, maar ook zeggen hoe zij op korte termijn het financieringskader in orde wil maken en wel zo, dat die 10 mld. extra aangewend kan worden? Op die 10 mld. extra komt zij overigens ook uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De vraag aan de minister is om een zodanige voorbereiding, met name aan de hand van plannen, te komen dat in ieder geval de 4 mld. extra per jaar in de volgende kabinetsperiode is te realiseren. De projecten zouden als het ware bestekklaar moeten zijn.

Daarom heb ik ook de stadsregio-plannen genoemd. Rotterdam heeft bijvoorbeeld een plan ingediend van 8 mld. voor de gehele stadsregio. Zo'n plan moet op de een of andere manier in het geheel worden ingepast. Ik kan nu niet meteen zeggen waar het geld vandaan moet komen. Je kunt denken aan de verkoop van staatsdeelnemingen. Daarbij noem ik het FES, maar men kan ook aan andere maatregelen denken. Echter, het is onze intentie met extra geld te komen en wij verzoeken het kabinet voorbereidingen te treffen. Bij het HSL-debat hebben wij op dit punt een motie ingediend.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is gemakkelijk een andere weg op te gaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, dit is niet weggaan, dit is een antwoord op uw vraag. Met de motie die wij tijdens het HSL-debat hebben ingediend, verzoeken wij de regering bij de totstandkoming van het volgende kabinet zodanige voorbereidingen te treffen dat extra middelen kunnen worden gereserveerd voor de aanleg van de geplande infrastructuur. Je zou ook kunnen denken aan private financiering. De heer Wijers heeft hierover ook gesproken. Dat is een van de mogelijkheden die onderzocht kunnen worden. Daarbij zal wel coördinatie van de inspanningen van de verschillende departementen moeten zijn. Ik denk hierbij aan Verkeer en Waterstaat, Financiën en Economische Zaken. Zij zouden in overleg moet treden met het bedrijfsleven en de banken. Zoiets gebeurt ook in Duitsland. Op deze manier kan bekeken worden in hoeverre op een goede manier private financiering in dezen kan worden gerealiseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind het verheugend dat de fractie van D66 thans uitspreekt dat bij de aanvang van de volgende kabinetsperiode het investeringsvolume voor de fysieke infrastructuur op 10 mld. per jaar moet zitten. Die visie had ook het CDA. Wil mevrouw Van 't Riet nu ook aangegeven uit welke bronnen het bedrag bijgeplust moet worden? Zij stelde mij die vraag ook. Ik heb redelijk helder, ook aan de hand van cijfers, aangegeven waar het geld vandaan moet komen. Nu

vraag ik haar op welke manier zij voor financiering wil zorgen.

Dan mijn tweede vraag: zou het niet verstandig zijn dat het kabinet nu aangeeft hoe vanaf 1998 het bedrag structureel op het gewenste niveau kan komen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U stelt nu twee vragen. De eerste is: hoe kun je aan het geld komen? U hebt zelf ook over de staatsdeelneming gesproken. De private financiering heeft u niet genoemd, maar dat is wel een van de mogelijkheden, maar wij zijn het erover eens dat dat traject niet ononderzocht moet blijven. U hebt daarnaast gesproken over verschillende projecten. Wij zijn het erover eens dat met name de railprojecten versneld uitgevoerd zouden moeten kunnen worden. Nu worden zij vertraagd uitgevoerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel geen vragen over de projecten. Wat u daarover zei, begrijp ik allemaal wel. Het gaat mij om de onderbouwing voor de aanwending van de 10 mld. Het gaat mij dus om de keus die de fractie van D66 in dezen maakt. Hoe wilt u de aanloop inrichten, gelet op het feit dat het om een periode van twee jaar gaat? Wilt u het gewenste niveau over twee jaar bereiken, dan zult u nu aan de aanloop moeten beginnen. Als dat niet gebeurt, duurt het weer te lang voordat we het gewenste niveau hebben.

De **voorzitter**: De vraag is helder, mevrouw Van 't Riet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Niet alles is mij duidelijk. Deze vraag meende ik al beantwoord te hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik hoor de minister zeggen: flauwekul. Als de minister mee wil spreken, is het handiger dat zij daarvoor de microfoon gebruikt. Dan komen haar opmerkingen in de Handelingen. Via de microfoon spreken is beter dan op deze manier uit vak K arrogantie uitstralen. Maar, voorzitter, mijn vraag blijft gericht aan de woordvoerder van D66.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De intentie van de fractie van D66 is om de extra gelden voor de infrastructuur te genereren. Dat kan gebeuren bij de vorming van het nieuwe kabinet. Je kunt verschillende bronnen gebruiken. Ik noem: private

Van 't Riet

financiering, staatsdeelnemingen en aardgasbaten. Daarmee kun je geld voor de infrastructuur genereren. Ik leg nu niets vast. Ik vind dat met name door de drie departementen naar deze mogelijkheden moet worden gekeken. Naar wij mogen hopen komen wij dan uit op het gewenste bedrag van 10 of 11 mld. Ik meen dat onze intenties niet verschillen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb met verbazing naar beide sprekers zitten luisteren. Wat zijn wij hier aan het doen? Dat is een nieuwe onderuitputting agenderen. Het is echt onzin dat wij technisch, zowel in de project sfeer als in de ingenieurs sfeer en de uitvoerings sfeer, in staat zouden zijn over twee jaar in Nederland 10 of 11 mld. per jaar weg te zetten. Het is daarom ook onzinnig te vragen waar het geld vandaan moet komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan ben ik zeer verbaasd over uw interruptie, want volgens mij heeft u ook geroepen dat u 4 mld. per jaar erbij wilt hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb gezegd: oplopend tot uiteindelijk 4 mld. extra. Waarschijnlijk halen wij dat niet eens in de komende kabinetsperiode, maar pas in de kabinetsperiode daarop. Wij hebben het nu over 2 mld. extra. Weet u nog dat er 1 mld. in deze periode is ingeleverd? Het is een enorm karwei om dat voor elkaar te krijgen in de samenleving. Ga eens met willekeurige bouwondernemingen in Nederland praten. Die kunnen dat helemaal niet aan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik snap niet waarom u zo op de rem drukt. Wij zien nu al dat door de HSL in ieder geval tien railprojecten, waaronder heel belangrijke zoals de Hemboog, een à twee jaar moeten worden vertraagd. Er zit een heel forse kostenpost bij. Wil je dat bijplussen via de versnelling, dan moet je er een behoorlijk bedrag bijleggen. Bovendien hebben de vier stadsregio's een fundamenteel aandeel aan plannen ingeleverd op dit moment. Ik heb de 8 mld. van Rotterdam genoemd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar is dat over twee jaar uitvoerbaar?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Volgens

Rotterdam is hun plan nu reeds uitvoerbaar. Je moet er natuurlijk nauwkeurig naar kijken, maar stel dat het over twee jaar mogelijk is. Het gaat om de intentie dat je in de nieuwe kabinetsperiode 4 mld. per jaar erbij kunt plussen, met name voor de railprojecten die ik heb genoemd. U heeft dat zelf ook geroepen, maar nu staat u op de rem. Ik snap dat echt niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Collega Van 't Riet zegt dat zij zich er zorgen over maakt dat er in het nationale spoorprogramma fors zal moeten getemporeerd vanwege de financiering van de grootschalige projecten. Welke conclusie trekt zij daaruit? Vindt zij dat die grootschalige projecten – ik zal ze hier niet uitgebreid bediscussiëren – op een andere manier moeten worden gefinancierd en niet ten koste mogen komen van het nationale spoorprogramma? Of heeft zij er een andere oplossing voor? Het lijkt mij dat die zorgen niet zonder consequenties kunnen blijven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die verdringing is nu aan de orde. Daarom vind ik dat wij moeten kijken in hoeverre wij die versnelling in de vertraging kunnen aanbrengen. De kwaliteit van de grote projecten moet niet worden aangetast. Ik vind het te ver gaan om te zeggen: die doen wij maar niet, want ze verdringen andere projecten. Ik vind de kwaliteit van de grote projecten zo belangrijk dat er extra geld bij moet komen. Die verdringing is een feit, waarmee wij in de toekomst niet moeten willen leven. Dat is mijn intentie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is een feit waarbij u zich nu neerlegt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zie geen andere mogelijkheid, want ik zie geen andere geldbron waaruit wij dat op dit moment kunnen financieren. In de toekomst moet dat anders. Dat probeer ik in dit verhaal neer te zetten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Een onderdeel van de discussie zonet was dat u over twee jaar meer geld wilde hebben voor de infrastructuur. Die schop voor de HSL-Zuid gaat volgende week nog niet de grond in. Dan kunt u heel goed zeggen: voer je tactische

pakketten en alles in verband met het nationale spoorprogramma maar uit en vind een andere vorm van financiering voor dergelijke grootschalige projecten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er komt natuurlijk al een groot deel uit het FES. Ik ben er niet voor om het HSL-project te vertragen, omdat ik dat een zo belangrijk project vind dat de termijnen die wij daarvoor hebben gesteld ook moeten worden gehaald. De verdringing vindt plaats naar andere projecten. Ik denk dat wij nog eens nauwkeurig moeten kijken naar een aantal projecten; dat kan bij het volgende MIT. Dan denk ik met name aan de Hemboog, maar dan komen wij in een MIT-discussie terecht.

Voorzitter! Bij elk project hebben wij met de minister de strijd moeten aangaan om de kwaliteit. Creatief en constructief tewerk gaan is een belangrijke voorwaarde bij de aanleg van infrastructuur. De voorzieningen liggen er voor vele jaren, voor vele generaties. Kwaliteit en duurzaamheid zijn voor ons een voorwaarde en dit heeft een prijskaartje. Voorbeelden zijn de verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude en de fly-over in Delft. Deze projecten moeten onzes inziens echt anders dan de minister wil. Een probleem bij veel maatregelen uit het SVV-2 en nu ook in het bereikbaarheidsplan is dat ze te vrijblijvend zijn. Dit speelt vooral bij het parkeerbeleid en het locatiebeleid. Gemeenten hebben deze instrumenten vaak gebruikt als concurrentiemiddel. Dit is niet de bedoeling. Kan de minister aangeven hoe zij staat tegenover een voorstel om de normering voor parkeer- en locatiebeleid wettelijk vast te stellen en bindend aan de gemeente op te leggen?

De heer **Schutte** (GPV): U stelt een wettelijke normering voor het parkeren voor. Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar dat geldt dan landelijk. Minister De Boer heeft eerder bepleit om in ieder geval voorlopig te denken in de richting van provinciale normering. Dan kan rekening worden gehouden met verschillen per provincie. Bovendien past dat beter bij de decentralisatiegedachte.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als wij het hele verkeers- en vervoersbeleid gaan decentraliseren, vind ik het een

Van 't Riet

goede zaak dat de provincie ook de normering in handen krijgt. Je kunt het echter niet wettelijk vastleggen bij de provincies. Wij hebben nu de A-, B- en C-locaties. Daarbij geldt een norm waaraan gevolg moet worden gegeven, maar die niet vastligt. Ik heb daar bezwaren tegen, gezien de uitloopeffecten van de centrale gemeente naar de randgemeenten. Dat is een ongewenste ontwikkeling in het parkeersturingssysteem. Ik denk dat dit punt moet terugkomen bij de decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid.

De heer **Schutte** (GPV): De provincie heeft het instrument van het streekplan. Ik kan mij voorstellen dat dit daarin past. Het lijkt mij een voordeel dat de aanpak van dit probleem in Groningen en Drenthe anders kan zijn dan de aanpak in de Randstad.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar hebt u gelijk in.

Voorzitter! Vervoersmanagement kan een effectief middel zijn tegen de files. Het aantal autokilometers kan flink gereduceerd worden met behulp van vervoersplannen. De minister trekt hier terecht extra geld voor uit. De SVV-doelstelling wordt echter niet gehaald, omdat niet alle bedrijven met meer dan 50 werknemers een bedrijfsvervoersplan hebben. In het SVV staat dat dit wettelijk moet worden geregeld. D66 wil ook voor deze bedrijven een extra impuls en denkt daarbij aan een beloningssysteem. De nota vervoersmanagement geeft aan dat bedrijfsvervoer zeer succesvol is. Het kan worden vergeleken met openbaar vervoer, maar levert meer maatwerk en is voor de overheid een stuk goedkoper. De verhoging van het budget van 13 mln. naar 18 mln. is daarom slechts een eerste stap. De bijdrageregeling bedrijfsvervoer moet niet alleen toegankelijk zijn voor heel grote bedrijven, maar ook voor kleinere bedrijven.

Ik maak een korte opmerking over de aangekondigde fiscale nota. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Schutte over het ontmoedigen van de auto van de zaak. Wij pleiten ervoor dit punt in de nota op te nemen en ook het carpoolen te stimuleren.

De heer **Blaauw** (VVD): Wat is de insteek van D66 op het punt van de bedrijfsvervoersplannen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat staat dat vooral grote bedrijven hun inzet hebben getoond in het vormgeven van bedrijfsvervoer. Het carpoolen is gestimuleerd, er is gezorgd voor werknemersbusjes, enz. De kleinere bedrijven voldoen echter niet aan de inzet. De doelstelling van het SVV wordt daardoor niet gehaald. Ik meen dat 14% gevolg heeft gegeven aan de oproep tot het opstellen van vervoersplannen. Wij zouden graag een extra impuls zien, bijvoorbeeld in de vorm van een beloningssysteem. Hierbij kan worden gedacht aan een verlaging van de vennootschapsbelasting, maar er zijn veel meer mogelijkheden. Ik vraag de minister of zij mogelijkheden ziet om op deze manier een impuls te geven aan de sector, opdat de doelstelling toch kan worden gehaald.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik begrijp dat u zich aansluit bij mijn pleidooi op dit punt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is mooi meegenomen.

Het openbaar vervoer moet worden gezien als één systeem, een keten van vervoersmogelijkheden van deur tot deur en het liefst met de snelheid en de kwaliteit van de auto. Aansluiting van de verschillende onderdelen van het systeem moet vanzelfsprekend zijn. Eén telefoontje naar de vervoerscoördinator en alles is geregeld. Het initiatief van Transvision, die dit concept op de markt heeft gebracht in de vorm van de multimobiliteitskaart, is lovende woorden waard. D66 is zeer gecharmeerd van de situatie in Karlsruhe, waar deze ketenbenadering daadwerkelijk vorm krijgt. Met één openbaarvervoerkaart kan tegen geringe kosten met alle modaliteiten worden gereisd. Bij de forensensteden rond Karlsruhe zijn voorzieningen aangebracht, waarbij men direct bij haltes van openbaar vervoer zowel de auto als de fiets kwijt kan en kaartjes kan kopen en zo op een vrij gemakkelijke manier de stad in kan komen. Het openbaar vervoer in Nederland heeft dus nog een lange weg te gaan naar de ideale situatie. De status van het openbaar vervoer is vaak niet goed. Dit moet verbeteren. Het moet vanzelfsprekend zijn dat voor openbaar vervoer wordt gekozen. Het gaat om snelheid, punctualiteit,

veiligheid, bereikbaarheid, kwaliteit en imago.

Het collectief vraagafhankelijk vervoer moet een aanvulling worden op het huidige openbaar vervoer. Optimale informatie voor de consument is hierbij van belang. Voor de aanbieder en de consument is de financiering van belang. Hoe gaan wij met de bekostiging van het streek- en taxivervoer om? Is de minister bereid om al het doelgroepenvervoer hierbij te betrekken, zoals het leerlingenvervoer en het gehandicaptenvervoer? Ook het bedrijfsvervoer kan hier een rol bij spelen. Het gaat om een integraal concept van vraagafhankelijk vervoer. Op het gebied van het busvervoer staat er nogal wat te gebeuren: decentralisatie, efficiencyverhoging gekoppeld aan bezuinigingen, concurrentie en verzelfstandiging. Hiermee wordt geprobeerd het tijt te keren van het afnemend gebruik van het streekvervoer. Nu wil dit nog niet echt lukken. De decentralisatie van het streekvervoer is een jaar uitgesteld. D66 was daar niet voor, maar nu de situatie zo ligt, vinden wij dat de eindconclusies over marktwerking en over bekostiging in het hele decentralisatieproces moet worden verwerkt. Wat betekent het niet doorgaan van de decentralisatie voor het collectief vraagafhankelijk vervoer?

De heer **Reitsma** (CDA): U wacht nu de discussie over de implementatienota van Brox af. Vindt u dat de minister voordat wij decentraliseren, op 1 januari 1998, het meerjarenperspectief ten aanzien van de exploitatiesubsidies gegeven moet hebben?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat een gewenste gedachte. Ik denk dat dat punt aan de orde zal zijn bij de behandeling van de implementatienota van Brox.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dus dat u ook van mening bent dat de minister dat bij het debat over de implementatienota neergelegd moet hebben wat het meerjarenperspectief is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat inderdaad gewenst.

D66 steunt de beleidslijn om de kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer te verhogen. Het mag echter niet zo zijn dat het

Van 't Riet

voorzieningenniveau te veel wordt aangetast. Het gaat dan om de vraag of wij temporisering in moeten brengen. Hoe staat de minister hiertegenover? Hoe gaan wij met de bezuiniging van stads- en streekvervoer om? Dit jaar is de minister met een voorstel gekomen. Wij prijzen haar daarvoor. Het probleem is echter nog niet uit de wereld. Cumulatief blijft er nog een fors bedrag staan. Wij vragen ons af of de sector dat in de toekomst nog kan dragen. In de volgende kabinetsperiode moet dit nadrukkelijk bekeken worden. Het gaat om ruim 300 mln.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe verhoudt deze opmerking over de kostendekking, die omhoog zou moeten, zich tot het voorbeeld dat zij heeft aangehaald van Karlsruhe? Zij pleit voor lager geprijsde kaartjes, maar eveneens voor hogere kostendekking. Hoe moeten wij dat zien?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is dus de uitdaging. Het gaat om efficiency en dergelijke. Ik begon met te zeggen dat wij de beleidslijn om de kostendekkingsgraad te verhogen steunen, maar dat het de vraag is in hoeverre dat kan en hoe gedifferentieerd het moet. In Groningen ligt het waarschijnlijk anders dan in Amsterdam. Ik vind dat een discussie die wij bij de implementatie-Brokk nadrukkelijk moeten voeren. Ik spreek mijn zorg uit over de effecten.

De heer **Poppe** (SP): Begrijp ik mevrouw Van 't Riet goed dat zij zegt dat D66 zich zal verzetten tegen de afbraak van de stadsdiensten van stads- en streekvervoer in de BOS-gemeenten?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De stadsdiensten van het stads- en streekvervoer?

De heer **Poppe** (SP): Ja, die gaan dan naar de provincie. Als men de kostendekkingsgraad van 40% niet haalt, haalt de provincie die diensten weg om die over de hele provincie uit te spreiden. U kent de klachten van de gemeenten waar die stadsdiensten dan gewoon zullen verdwijnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is één van de effecten. Het is u ook bekend dat er kostendekkingsgraden

zijn van 13% en 36%. Dat is op dit moment ongeveer het gemiddelde. Wij willen een toegroei. Die beweging wil ik erin houden, maar de vraag is of dat volgens onze planning wel gerealiseerd kan worden. Het effect dat het voorzieningenniveau aangetast wordt, vinden wij ongewenst.

De heer **Poppe** (SP): U gaat zich dus verzetten tegen de afbraak van die stadsdiensten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Tenzij het op een andere manier kan worden ingevuld. Ik heb ook een verhaal gehouden over het collectief vraagafhankelijk vervoer. Als op die manier maatwerk geleverd kan worden, hoeft dat niet per se met streekvervoer.

De heer **Poppe** (SP): U begrijpt natuurlijk wel dat dat iets heel anders is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, want dat is die ketenbenadering.

De heer **Poppe** (SP): Dan is het wel zo dat de gemeente of de provincie, in dit geval de regio, in ieder geval voor de grootste kosten opdraait.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat hoeft niet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik probeer het ook te begrijpen. U zegt dus dat de dekking naar die 40% moet gaan, maar dat dat niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De groei naar een hogere kostendekkingsgraad steun ik. Wij kunnen bespreken of het precies 40% moet worden, of dat wel realistisch is in het tempo dat wij hebben afgesproken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die tijd is die BOS-gemeenten niet gegeven. De categorie waar wij het al eerder over hebben gehad, zit als wij de Wet personenvervoer en decentralisatie doorvoeren met de vervaldatum van 1 januari 1998. Paf, weg voorzieningenniveau.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar moeten wij goed naar kijken en met name naar de derde categorie van de BOS-gemeenten. Ik wil echter nu niet

de discussie over de implementatienota-Brokk voeren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb het niet over de nota-Brokk, maar over de brieven die wij dagelijks ontvangen over de uitvoering van de decentralisatie. De BOS-gemeenten in de derde categorie moeten voor 1 januari 1997 een plan op tafel leggen. Dit betekent voor de dienstregeling van volgend jaar dat er niet meer gereden wordt in het weekeinde en in de avond.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij moeten wel het complete verhaal in de beschouwing betrekken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Met uw betoog suggereert u dat alle maatregelen ten aanzien van de BOS-gemeenten zonder meer doorgevoerd worden. Ik weet niet of u dezelfde brieven gelezen hebt als ik, maar ik vind de daarin omschreven situaties schrijnend.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik ook. Ik heb overigens ook met de BOS-gemeenten gesproken. Niet alle BOS-gemeenten willen op de oude voet verdergaan. Het is ook mogelijk om uiteindelijk een deel van het openbaar vervoer te centraliseren naar de provincies. Dat zal pas per 1 januari 1998 gebeuren. Ik wil echter dat debat in maart 1997 voeren en niet op dit moment.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Sommige gemeenten hebben gezegd niet uit de voeten te kunnen met de taakstelling. Zij willen het dan maar aan de provincie overlaten. Dit betekent echter niet dat men graag wil centraliseren naar de provincie. Het liefst doen deze gemeenten het toch zelf. Ik zeg niet dat de efficiencyverbetering niets kan opleveren, maar ik was er alleen bang voor dat u groen licht wilt geven voor het doorvoeren van maatregelen die al het komend jaar een enorme verslechtering van de dienstregeling tot gevolg hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hier komen wij in maart nog over te spreken.

De heer **Poppe** (SP): U kunt niet aan de ene kant een prachtig verhaal houden – met voorbeelden uit het buitenland – over verbetering van het openbaar vervoer en aan de

Van 't Riet

andere kant akkoord gaan met de plannen van het kabinet om per 1 januari 1998 een groot aantal gemeenten van hun stadsdiensten af te helpen. Dat kan toch niet samengaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het kan op een andere manier! Daar gaan wij nog over praten.

De heer **Poppe** (SP): Alles kan altijd anders. Dat vind ik een goedkope opmerking. Kernvraag is of het openbaar vervoer bij de BOS-gemeenten blijft of niet. Wat wilt u?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zelfs niet alle BOS-gemeenten willen het beleid in eigen hand houden. Er zijn drie categorieën. Over de derde categorie is nauwelijks discussie, zelfs niet met de gemeenten die het betreft. Het gaat met name over de vraag op welke wijze met de tweede categorie wordt omgegaan. Die discussie zullen wij in maart voeren. Ik zie heel goed dat er haken en ogen aan de plannen van het kabinet zitten. Ik wil daar in maart aanstaande ook best de nadruk op leggen. Ik wijs er echter op dat het zelfs voor de derde categorie BOS-gemeenten niet meer hoeft te worden zoals het was.

De heer **Poppe** (SP): Uw pleidooi voor het openbaar vervoer rechtvaardigt mijn vraag of u zich zult verzetten tegen de plannen om een en ander naar de provincie te verschuiven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De provincie kan ook een goede invulling aan het beleid geven. Zij zal plannen ontwikkelen, als het goed is.

De heer **Poppe** (SP): U heeft ook de brieven van de gemeenten en van de provincies gelezen. Als de provincie hetzelfde bedrag over een groter gebied moet spreiden, is het afgelopen met veel dienstregelingen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, wilt u uw betoog voortzetten? U heeft mij overigens gevraagd u rond dit tijdstip een signaal te geven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Heeft u de interrupties erbij gerekend?

De **voorzitter**: Ik wil dit soort vragen niet meer horen! Dat zeg ik eens en voor altijd. Dit soort verkapte moties

van wantrouwen wens ik niet in ontvangst te nemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat was niet mijn bedoeling, mijn excuses.

De **voorzitter**: Dan moet u het ook niet zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn conclusie is dat er beweging komt in het mobiliteitsbeleid, maar wij staan nog duidelijk aan het begin. Een aantal zaken kan volgens mijn fractie sneller worden ingevoerd, zoals rekeningrijden en lightrail. De plannen van de grote steden moeten met elkaar in verband worden gebracht, zodat de Randstad optimaal ontsloten wordt. Ook in het beleid ten aanzien van het openbaar vervoer komt veel in beweging. De grote uitdagingen zijn de marktwerking en het efficiënter werken, waardoor een hogere kostendeckingsgraad gerealiseerd kan worden. Toetssteen blijft het SVV-2. Het halen van de doelstellingen uit dit structuurschema is de uitdaging waar de minister voor staat.

Voorzitter! Heb ik nu achttien minuten spreektijd verbruikt?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan moet ik helaas stoppen.

□

De heer **Van Waning** (D66): **Voorzitter!** Staccato vanwege de tijd! Er vindt een stille revolutie plaats bij Rijkswaterstaat; een revolutie die naar onze mening overigens getuigt van visie en gericht is op het project 2000-plus waar het kabinet aan bezig is. Het inzicht is doorgebroken dat wij ons in Nederland, na eeuwen van insnoeren van rivieren door bedijking, fixatie van de kustlijn, inpoldering van kwelders, drooglegging van venen, afdamming van estuaria en meer recentelijk gaswinning, in een bijzonder kwetsbare positie hebben gemanoeuvreed. Nederland is verzakt, waardoor je het rivieren-opsteltengevaar krijgt van overstromingen. Multatuli waarschuwde daar al voor. Het strategische beleid bij Rijkswaterstaat is ten aanzien van waterbeheer, kustverdediging en integraal waterbeleid letterlijk en figuurlijk gericht op "ruimte voor

water", in casu herstel van natuurlijke, veerkrachtige watersystemen.

Eerst het waterkerend beleid. Wij hebben een voortgangsoverleg van het Deltaplan grote rivieren gehad en er komt volgende week een algemeen overleg over ruimte voor de rivieren. Onze fractie heeft grote waardering voor al diegenen die betrokken zijn bij de uitvoering van de dijkverbetering in het kader van de Deltawet grote rivieren. Het moest en het moest goed en dat is ook gebeurd, inclusief het behoud van de LNC-waarden en het betrekken van de belangengroeperingen conform de wensen van onze fractie. Er vindt een beleidsomslag plaats, gericht op weer ruimte geven aan de rivier voor waterberging en -afvoer bij hoog water, met dijkverhoging als laatste middel. Wij zouden graag een notitie, een algemeen beleidsplan, willen ontvangen met daarin een overzicht van de geplande veruimingsactiviteiten met tijdsplanning, kostenplaatje en de effecten op hoog water. Voorts een overzicht van de geplande proefprojecten en de verantwoordelijkheden hierbij. Je kunt immers niet alles via modelonderzoeken doen. Verder daarin een kostenvergelijking tussen de rivierverruimingsactiviteiten versus dijkverhoging. Daarnaast vragen wij om een studie naar de mogelijkheden en de effecten van verdieping van het zomerbed. Het valt ons op dat het bij veruiming steeds gaat over de breedte, terwijl een studie naar de verdieping waar wij al twee jaar om vragen, niet verricht wordt. Het onderzoeksbureau van de minister in Arnhem is bij de uiterwaarden gegaan tot 1,5 meter. Ons verzoek is de mogelijkheden van het verdiepen van het zomerbed tot bijvoorbeeld 2 meter te onderzoeken.

Voorzitter! Ten slotte in dit kader graag informatie over de mogelijkheden om vervuild slib zelfs klasse 4 in diepe zandwingaten te krijgen. Naar verluidt, wordt dit onderzocht. Is dit inderdaad een mogelijkheid? Wat zou het kostenplaatje daarvan zijn? Zouden wij daar gegevens over kunnen krijgen, vooral of dit milieutechnisch uitvoerbaar is?

Voorzitter! Dan het kustbeleid. Tijdens het algemeen overleg over het kustverdedigingsbeleid op 22 oktober jl. heeft D66 naast het aandringen op geïntegreerd kustzonebeheer haar zorg uitgesproken over de toekomst. De zeespiegelstijging, de winning van

Van Waning

zand en aardgas, de bebouwing in de kustzone en de kust-uitbreidingsplannen zullen negatieve effecten hebben op de kustverdediging. Wij hebben gevraagd om een beleidslijn voor de kust, conform de beleidslijn voor ruimte voor de rivier. Verder hebben wij gevraagd om een algemeen beleidsplan voor een geïntegreerd kustzonebeheer. Beide zijn door de minister toegezegd, het algemeen beleidsplan in de Vierde nota waterhuishouding. Wanneer is de beleidslijn voor ruimte voor de kust te verwachten? Is dat ook in de Vierde nota waterhuishouding of komt deze eerder?

Er is recent een rapport van het Wereldnatuurfonds uitgekomen "Meegroeien met de zee", op basis van een studie in opdracht van het WNF en het RIKZ. De fractie van D66 is het eens met de noodzaak te zoeken naar herstel van natuurlijke veerkracht van de watersystemen. De Nederlandse delta heeft inderdaad ruimte nodig om haar eigen sediment- en waterhuishouding op peil te houden. De resultaten daarvan komen, naar ik aanneem, ook in de Vierde nota waterhuishouding. Het WNF wijst eventuele kustlocaties of een tweede Maasvlakte niet bij voorbaat af. Integendeel, het stelt in het rapport dat sommige duingebieden in combinatie met extra zandsuppletie zelfs zeewaarts kunnen worden verbreed. D66 heeft in eerste instantie twijfels over kustlocaties vanwege de milieu- en natuuringrepen, maar zij zou graag een samenhangende studie willen hebben naar de verschillende combinaties van de zaken die aan de kust plaatsvinden. De morfologische aspecten daarvan moeten nader worden onderzocht. Wat zouden de effecten zijn als alles wat nu gepland is, zou worden uitgevoerd? En wat zouden de effecten zijn als hiervan slechts enkele zaken of één project zou worden uitgevoerd? Is een dergelijke studie mogelijk, zo vragen wij de minister?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Even voor de duidelijkheid. De heer Van Waning heeft het ineens over kustlocaties. Wij hebben net een interruptiedebat gevoerd, onder andere over de Maasvlakte 2. Moet ik dat daar ook onder laten vallen? Sluit de heer Van Waning zich niet aan bij de procedure van nut en noodzaak die gekozen is? Heeft hij nu alweer voorbezwaren?

De heer **Van Waning** (D66): Ik kom nog op de havens en daarbij op de nut-en-noodzaakdiscussie. Wij staan niet te juichen over de kustlocatie voor Scheveningen. Wij willen weten wat de effecten zijn. Maasvlakte 2 zou ook morfologische effecten hebben. Wij willen graag een plaatje hebben van de morfologische gevolgen van wat er allemaal voor de kust gepland is. Er is een pier van 3 kilometer bij IJmuiden, met daaronder een 500 meter breed strand. Daarboven wordt het strand ingekapseld. De Hondsbosse Zeewering was een stukje harde verdediging, dat vroeger in de kustlijn lag, maar nu is het een vooruitgeschoven post. Wij vragen geheel vrijblijvend om een studie naar de morfologische effecten daarvan, zonder dat wij bij voorbaat kritiek hebben op Maasvlakte 2 of waar dan ook op.

Dan kom ik op het integraal waterbeheerbeleid. De voorbereiding van de Vierde nota waterhuishouding met het open planproces juichen wij toe. Dat is een goede zaak. Deze maand komt de NW4 ruwbouwnota uit. Waarom konden wij deze niet voor de begroting krijgen?

Dan kom ik op de watersysteemverkenningen. Uit publicaties blijkt dat het rapport "Watersystemen verkenningen: Toekomst voor water" uit is. Wij zouden dit graag ontvangen. Er staat een conclusie in die ons aanspreekt, namelijk over de noodzaak van een nog betere samenwerking tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Inrichtingsmaatregelen worden immers steeds belangrijker.

Wij overwegen in tweede termijn een motie in te dienen over herstel en inrichting van watersystemen. Wij vinden dit een belangrijke pijler van een integraal waterbeleid. Wij verzoeken de minister om, gezien het belang van prioriteitenstelling bij de natte waterstaat, vanaf 1998 compensatie elders binnen de begroting voor Verkeer en Waterstaat te zoeken, en voorts de aanleg van het doorlaatmiddel bij het Veerse Meer daarbinnen prioriteit te geven. Dat is breder dan wat de heer Blaauw en de heer Van Gijssel vroegen, omdat zij zich zuiver richtten op het Veerse Meer. Ik zie aankomen dat dit verzoek breed wordt gesteund.

Het nieuwe zeescheepvaartbeleid, dat door D66 sterk is gesteund, blijkt

succesvol, vooral voor de reders. In 1996 zijn er bijna 60 schepen ingevlagd. De KVNR juicht. De D66-fractie heeft bij de behandeling van die nota aangedrongen op behoud en uitbreiding van werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden. Kunnen wij een overzicht krijgen van de uitvoering van de inspanningsverplichting van de reders ten opzichte van de situatie van 1 januari 1996? Wij hebben destijds gevraagd om de toestand per 1 januari 1996 als basis te nemen, zodat wij op 1 januari 1997 kunnen beoordelen wat er veranderd is. De belangenvereniging van de zeevarenden wijst erop dat de reders hieraan wel heel gemakkelijk tegemoetkomen door de bemanningen van de ingevlagde schepen op te tellen en hieronder te laten vallen.

Hoe staat het met de oprichting van de stichting Nederland maritiem land en van het voorlichtingsbureau short sea shipping? Wij staan in principe zeer positief tegenover deze zaken. Bestaat er een goede samenwerking met het ministerie van EZ op dit gebied? Hoe gaat het met het onderzoek van het NIM?

Bij de behandeling van de voortgangsnota over het zeehavenbeleid op 25 november 1995 hebben wij meer aandacht gevraagd voor de kleinere havens, in casu buiten Rotterdam-Rijnmond en Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. D66 heeft waardering voor een recent rapport over samenwerking tussen zeehavens in Nederland, gemaakt onder auspiciën van de Nationale havenraad en voor de toezegging van de havenautoriteiten om vervolgcacties te starten.

Zaterdag is in Amersfoort de verkenningsfase van het project Ruimte voor mainport Rotterdam ludiek afgesloten. Wij hebben hier het eerste project nut-en-noodzaakdiscussie. Wij vinden dat een goede zaak. Wij zijn vóór het vroegtijdig informeren van alle betrokkenen. Wij hebben gezien dat de stichting Natuur en milieu kritiek had, omdat economische belangen de doorslag zouden hebben gegeven. Heeft het feit dat er al een Havenplan 2010 lag aan dit oordeel van de stichting Natuur en milieu bijgedragen? De besluitvorming over grote projecten conform WRR lijkt ons een goede zaak, maar hoe moeten wij zorgen dat de minderheidsstandpunten hier goed tot uiting komen?

Van Waning

Voorzitter! Wij krijgen binnenkort een algemeen overleg over de binnenvaart in het kader van Transport in balans. Het is een goede zaak dat er sprake is van versnelde realisatie van enkele belangrijke MIT-vaarwegen, zoals aanbevolen door het COV. Wat de pleziervaart betreft, bereiken ons goede berichten dat er binnen de watersportsector bereidheid bestaat om zelf ook financiële verantwoordelijkheid te nemen voor een aantal problemen op het gebied van infrastructuurvoorzieningen en milieu. Men wil een koppeling aanbrengen met het project Recreatie op eigen benen, dat begin 1997 onder auspiciën van het ministerie van LNV wordt behandeld.

Ten slotte wil ik de minister een compliment maken. Het is haar voornemen om alle grote projecten interactief, dat wil zeggen in een open planproces, aan te pakken. Ik zag in Binnenlands Bestuur dat dit geleid heeft tot een verdubbeling van haar imagocijfer. Als wij op haar ministerie vragen om informatie, dan worden wij altijd bijzonder plezierig verzen. Ik kan namens mijn fractie onze erkentelijkheid daarvoor uitspreken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het thema mobiliteit komt in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1997 prominenter in beeld dan ooit. Wij hebben dan ook met waardering kennisgenomen van de aparte aandacht die hieraan besteed wordt in de beleidsnota inzake samen werken aan mobiliteit en bereikbaarheid, die overigens op verzoek van de Kamer tot stand is gekomen. De brief die de minister de Kamer op 20 november stuurde, lijkt reden tot optimisme te geven omdat de betrokken partijen de hoofdlijnen breed onderschrijven. Maar het zal natuurlijk op de uitvoering aankomen. Anders wordt de onderschrijving van de plannen immers een gratis gebaar.

Wij hebben overigens de indruk dat in deze nota niet zozeer sprake is van een versnelling en een intensivering van het SVV-2-beleid, maar meer van een soort inhaalslag. Om te spreken van een versnelling en een intensivering van het beleid lijkt ons wat al te euforisch. Tot en met

2000 wordt 2 mld. extra beschikbaar gesteld voor infrastructuurplannen. Als wij dit voornemen houden tegen het licht van de enorme onderuitputting van de afgelopen jaren, is enige bescheidenheid op haar plaats. Uiteraard erkennen wij dat dit ook te maken heeft met een stukje historie, waarin wij met onderuitputting zijn geconfronteerd.

In lijn met de beoogde versnelling streeft de minister naar een verhoging van de doelmatigheid van de voorbereidingen van infrastructuurele projecten. De tijdswinst moet met name worden gehaald uit de niet-wettelijke termijnen. De minister stelt voor om in het kader van de trajectnota kansloze alternatieven niet meer tot in detail uit te werken. Kan zij ook aangeven wij zij verstaat onder kansloze alternatieven? Wie bepaalt in welk stadium wat kansloos is of niet? In de tracé-MER-procedure moeten volgens haar alleen die varianten worden uitgewerkt die op basis van de verkenning en de startnotitie als reëel zijn aan te merken. Suggereert de minister hiermee dat tot nog toe de vreemde gewoonte zou bestaan dat ook irreële varianten worden uitgewerkt? Wat ons betreft moet in ieder geval duidelijk zijn dat de Kamer op een of ander moment ook mee kan discussiëren over welke variant er dan wel of niet wordt uitgewerkt. Er moet een politiek moment zijn waarop duidelijk is of bewust wordt gekozen voor het weglaten van een aantal alternatieven of niet.

De titel van de nota SWAB maakt duidelijk dat bereikbaarheid prioriteit heeft. Dat is een opvallende koerswijziging wat ons betreft. Tot nog toe stonden aandacht voor duurzaamheid en terugdringen van mobiliteit voorop. Het gevolg van deze keuze is dat het pakket aan voorgestelde maatregelen vooral is gericht op het wegnemen van knelpunten in de automobilititeit en dat verontrust ons enigszins.

De botsing van duurzaamheid en bereikbaarheid zien wij ook bij de kwestie Abcoude. Een- en andermaal heeft de Kamer hierover richtinggevende uitspraken gedaan. De meerderheid in de Kamer vindt dat het spoor hier verdiept dient te worden aangelegd. De zaken waar het hier om gaat, zijn volstrekt duidelijk. De argumenten zijn een- en andermaal gewisseld. Nu heeft het weinig zin om tijdens de behandeling van deze begroting weer een motie

in te dienen die de minister toch naast zich neer legt. Zij heeft ondertussen op dat punt wat ons betreft een reputatie opgebouwd. Om die reden heb ik met andere fracties een amendement ingediend om de door ons beoogde oplossing mogelijk te maken. Het beoogt de ruimte te creëren om voor de verdiepte aanleg de noodzakelijke verplichtingen aan te gaan. Daarmee geven de indieners binnen de kaders van de corridorgedachte, zoals die voor het traject Amsterdam-Utrecht is ontwikkeld, aan dat zij een iets andere prioriteit willen leggen binnen hetzelfde project. Een snellere aanleg van dit spoor, sneller dan de verbreding van de A2 tot een achtbaansweg, is van groot belang. Het beoogde aandeel van het openbaar vervoer van 50%, in plaats van nu 30% tussen Utrecht en Amsterdam, zoals dat ook in de nota SWAB genoemd staat, moet zo snel mogelijk worden gehaald. Het is voor de indieners dan ook acceptabeler dat de verbreding van de A2 tot achtbaansweg met twee jaar wordt uitgesteld, uitgezonderd het gedeelte ter hoogte van Leidsche Rijn bij Utrecht, dan dat deze verdieping niet doorgaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil op dit punt een vraag stellen. De heer Stellingwerf weet dat er redelijk Kamerbreed een zeer grote sympathie is voor verdiepte aanleg bij Abcoude. Wat is echter het motief van de indieners? Is dit het bewust naar achteren brengen van de A2 of is het een puur budgettaire motief?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat laatste. Wij hebben uiteraard gezocht naar mogelijkheden voor realisering van de brede Kamerwens. In het kader van de HSL-discussie hebben wij kunnen zien dat er binnen de spoortrajecten een enorme verschuiving van een aantal trajecten naar achteren heeft plaatsgevonden. De indieners hebben gezegd dat dit wat ons betreft een verkeerde prioriteit is. Wij moeten een keuze maken. Daartoe heeft de minister ons een- en andermaal uitgedaagd. De keuze voor ons is of de vertraging er komt bij de spoortrajecten of op het punt van de aanleg van de snelwegen. Die vertraging is vooral ingegeven door budgettaire motieven.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik. Als er pakweg de komende twee,

Stellingwerf

drie jaar mogelijkheden zijn om de vertraging in de A2 te voorkomen, dan is dat wat betreft de heer Stellingwerf dus akkoord. De uitvoering vindt immers nog niet plaats. De prioriteit is nu om een signaal af te geven dat er bij Abcoude een verdiepte aanleg moet komen.

De **voorzitter**: Een moment. De heer Blaauw wil het woord op hetzelfde punt.

De heer **Blaauw** (VVD): Enigszins wel, voorzitter. De heer Stellingwerf zei dat hij eigenlijk alles gelijk wilde doen, maar hij pakte toch de vertraging mee, omdat het ook in andere projecten is gedaan. Dus: "als daar gestolen wordt, mag ik hier ook stelen".

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee, zo heb ik het niet bedoeld. Als het zo is overgekomen, moet ik het even rechtzetten. Ik heb alleen als voorbeeld genoemd dat als de regering en de Kamer iets willen verschuiven, zij te maken krijgen met de consequenties daarvan. De regering accepteert bijvoorbeeld in de discussie over de HSL verschuiving van een aantal spoortrajecten. Wij stonden voor dezelfde keus en besloten, zij het niet juichend, dat wij liever twee jaar vertraging van de A2-verbreding accepteren dan dat de verdieping niet zou doorgaan. Dat impliceert direct dat wanneer er een alternatief te vinden is voor de financiering – ik neem aan dat de minister daar in de komende weken of maanden misschien wel mogelijkheden toe ziet – wij niet uitsluiten dat er een verschuiving kan plaatsvinden. Ik weet zelf ook wel dat er dit jaar sprake is van een onderuitputting van 100 mln. Dat hebben wij ook in het begrotingsrapport kunnen lezen. Maar het zou onterecht zijn wanneer de Kamer dit als dekking zou opvoeren. Gebruikmaken van een onderuitputting is wel een heel makkelijke oplossing, en daar hebben wij juist niet voor willen kiezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil graag dat precies duidelijk wordt wat dit amendement betekent. De A2 scoort in de top van files onvoorstelbaar hoog. Met dit amendement wordt de problematiek daar dus groter gemaakt. Wij weten dat wij de komende tijd meer financiële

middelen moeten hebben voor het aanleggen van infrastructuur. Ik heb daar vandaag signalen over afgegeven en dat hebben meerdere woordvoerders gedaan. Moet het amendement zo worden opgevat dat als het binnen die financieringsstroom op te lossen is, de verbreding en de verdieping via het afgesproken schema opgepakt worden? De A2 zit er immers al achteraan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij sluiten dat niet uit, maar kunnen daar op dit moment geen uitsluitel over geven. Wij staan nu voor de onmogelijkheid om concrete oplossingen aan te bieden. Met dit amendement hebben wij geprobeerd aan te geven wat de wens van de Kamer is. Wij willen ook de eis inzake de financiering serieus nemen. Dat moet uiteraard ook als je een amendement indient. Natuurlijk zijn wij aanspreekbaar op mogelijkheden die wellicht de komende dagen duidelijk worden om daarover na te denken en eventueel plannen aan te passen. Dat sluit ik niet uit.

Voorzitter! Veelzeggend is de zin in de nota SWAB dat voor verplaatsingen over grotere afstand de auto het aangewezen vervoermiddel is. Kennelijk is die keuze in financieel opzicht nog altijd gemakkelijk te maken en vaak zelfs aantrekkelijk. Het vaak winstgevend gebruik van zaken- en lease-auto's kan wat ons betreft niet sterk genoeg worden ontmoedigd door fiscale maatregelen. Initiatieven van bedrijven als de ING-groep om personeel in de trein te krijgen, bijvoorbeeld door het afsluiten van grootverbruikerscontracten met de NS, zijn natuurlijk toe te juichen. Heeft de minister er zicht op in welke mate een dergelijke ontwikkeling plaatsvindt? Het zou goed zijn dat introductie van het rekeningrijden zo ver mogelijk naar voren wordt gehaald. Is 1998 technisch realiseerbaar? Onder meer de fractie van D66 heeft dit ook gevraagd.

Ik vraag in dit verband ook nog aandacht voor het fenomeen deelauto. Dat instrument van het mobiliteitsbeleid – dat is het volgens ons – zou fiscaal gestimuleerd moeten worden. Er zijn nu 50.000 autodelers, maar dat moeten en kunnen er vele honderdduizenden worden. Een deelauto kan vier tot vijf andere auto's overbodig maken en er wordt per saldo 10.000 kilometer per autodeler minder gereden. Stimule-

ring van het auto delen leidt tot miljarden kilometers reductie, minder lawaai, schonere lucht, afname van de drukte, vergroting van de verkeersveiligheid, kortom, wat wil je nog meer? Auto delen heeft dus publiciteit en andere stimulansen nodig. De deelauto heeft, evenals het openbaar vervoer, nog een verkeerd imago. Het is misschien wat veel gezegd dat een stimuleringsbeleid wonderen kan doen, maar het kan een enorme verbetering bewerkstelligen. Een paar voorbeelden zijn ontheffing of gedeeltelijke ontheffing van de motorrijtuigenbelasting, vrijstelling van een inkomensbijtelling bij zakelijke deelauto's, het lidmaatschap van een deelauto aftrekbaar maken en ontheffing of reductie van parkeergeld. Ik weet dat het ministerie alert is op deze ontwikkeling en zich er mee bezighoudt, maar ik meen dat er in de fiscale sfeer meer mogelijk is. De commissie-Van der Vaart heeft op dat punt eigenlijk nog weinig actie ondernomen. Ik hoop dat daar toch wat meer mogelijkheden uit voortvloeien.

Er wordt terecht 100 mln. extra uitgetrokken voor de opzet van overstapmogelijkheden voor het openbaar vervoer in de vorm van transferia. Op dit punt komt de fiets er bekaaid af. Een verbeterde fietsbereikbaarheid van de openbaarvervoershalthes komt ook de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten goede. Ook het woon-werkverkeer per fiets heeft grote potenties. Ruim 60% van alle autoritten is nog altijd korter dan 7 kilometer. De RPF-fractie vraagt zich af of welke garanties er zijn dat de potenties van het fietsverkeer inderdaad voldoende tot hun recht komen. Heeft de minister voldoende zicht op de inspanningen van de gemeenten op dit punt? Ik moet eerlijk zeggen dat ik mij op dit punt wel kan vinden in de noodkreet van de heer Van Gijzel, namelijk dat de relatieve beleidsmatige aandacht voor de fiets omgekeerd evenredig is met de potentie ten aanzien van de reductie van de bereikbaarheidsdoelstelling.

Wij hebben met teleurstelling en verbazing kennisgenomen van de voornemens met betrekking tot de verkeersveiligheidsorganisaties. En dat, terwijl de Kamer verleden jaar op initiatief van de RPF-fractie unaniem heeft besloten die bezuiniging weg te amenderen. Wij

Stellingwerf

zullen het – gelukkig – gewijzigde amendement van collega Blaauw op dit onderdeel steunen. Overigens zijn wij van mening dat ook de bezuiniging die staat geboekt voor de komende jaren niet of niet geheel doorgezet zou moeten worden. Dat was namelijk ook de intentie van de motie van verleden jaar. Wellicht is het nodig om op dit punt een aanvullende uitspraak van de Kamer te vragen. Hoe denkt de minister in dezen trouwens concreet over de taak, ook in financieel opzicht, van de provincies?

Volgend jaar zullen wij, als het goed is, eindelijk een integrale discussie hebben over de toekomst van de luchtvaart. Dit is voor een belangrijk deel mosterd na de maaltijd. Het is de vraag hoe serieus die discussie kan zijn. Het kabinet heeft anderzijds ook enkele schoten voor de boeg gegeven voor verdere ontwikkelingen van luchthavens waar wij dit jaar al over hebben gediscussieerd. Er wordt druk gespeculeerd over een locatie voor de tweede nationale luchthaven. Misschien wil de minister in dit kader ingaan op de vraag hoe serieus de Markerwaard, die wel genoemd wordt als locatie, als locatie is.

Kort na het kerstreces zullen wij spreken over de kleine luchtvaart. Hoe staat het met de uitvoering van mijn op 13 februari jl. aangenomen motie over het vliegen boven stiltegebieden? Ik heb begrepen dat op ambtelijk niveau interdepartementaal overleg plaatsvindt over de wijze waarop de motie op adequate wijze kan worden uitgevoerd. Maar waarom moet het zo lang duren? Het betreft hier toch een relatief eenvoudige maatregel die reeds jaren in de bureaula van het ministerie lag. Wanneer kunnen wij een ontwerpbesluit conform deze motie tegemoetzien?

Verleden jaar heb ik schriftelijke vragen gesteld over de verlichting van rijkswegen. Wij zijn er namelijk beducht voor dat het natuurlijke dagen nachtritme met name in natuurgebieden ernstig wordt verstoord. Daarnaast is er ook in landschappelijk opzicht in cultuurhistorische landschappen terughoudendheid geboden met het toepassen van wegverlichting. Gelukkig was de minister dat met ons eens, zoals uit de antwoorden op die vragen bleek. Vooralsnog is van die terughoudendheid niet veel te merken, gelet op het feit dat aanleg

van dergelijke verlichting langs 900 km van het hoofdwegennet is voorzien. Zie de nota SWAB, pagina 40. Ik heb begrepen dat inmiddels nadere aanbevelingen zijn opgesteld voor het toepassen van wegverlichting in verstoringsgevoelige gebieden. Kan de minister meedelen welk karakter deze aanbevelingen hebben en welke gevolgen zij hebben voor het nu in uitvoering zijnde plaatsingsprogramma? Bestaat voldoende inzicht in de ecologische gevolgen van toepassing van de huidige technieken en vooral ook in de mogelijkheid eventuele alternatieven toe te passen? Denk aan reflectie op en langs de weg en op auto's, aan snelheidsbeperkingen en dergelijke. Wat ons betreft is het wenselijk dat wij over de kabinetslijn in dezen eens met elkaar van gedachten wisselen. Ik hoop dat de minister daar een toezegging over wil doen.

Tot slot nog een paar opmerkingen, allereerst over het herstel en beheer van watersystemen. De minister wil op deze post bezuinigen waardoor aanleg van het doorlaatmiddel tussen het Veerse Meer en de Oosterschelde niet doorgaat en de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs het Amsterdam-Rijnkanaal en in het IJsselmeergebied wordt getemporeerd. Ik kan dit niet rijmen met de uitgangspunten van onder andere de Derde nota waterhuishouding. Ik heb overwogen om op dit onderdeel een amendement in te dienen, maar ik heb begrepen dat op dit punt een breed ondersteunde motie mogelijk is en waarschijnlijk zal worden ingediend. Ik wacht daarom gaarne de reactie in eerste termijn van de minister af.

Collega Van den Berg heeft al eens schriftelijke vragen gesteld over de ontwikkeling dat wegwerkzaamheden ook op zondagen gaan plaatsvinden, met alle consequenties van dien voor bedrijven en individuele werknemers. Wij betreuren die ontwikkeling. Ik heb begrepen dat collega Van den Berg dadelijk nader op dit punt zal ingaan en daarom zal ik mij hiertoe beperken. Ik hoop toch dat de minister nog eens op dit punt ingaat en meedeelt dat wij er uiterste terughoudendheid in betrachten.

In de laatste plaats sluit ik mij aan bij diegenen die de noodklok hebben geluid over de BOS-gemeenten, die worden geconfronteerd met een aantal eisen en die dreigen in een vicieuze cirkel te geraken wat de

mogelijkheden en de positie van het openbaar vervoer in hun gemeenten betreft.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Wat de investeringen in onze infrastructuur betreft is er niet enkel reden tot klagen. Er zijn diverse impulsen, financieel en qua planvorming en overleg. En de inzet van de minister is op zichzelf fors te noemen. Maar, het klinkt wellicht wat voorspelbaar en afgezaagd, er moet meer gebeuren en het moet ook sneller, vooral op het punt van de verkeerscongestie. In het hele land loopt de zaak vast. Dat is slecht voor zowel het milieu als de economie. Ik zou de minister van Verkeer en Waterstaat op willen roepen om haar beleid op dit punt harder te maken, wellicht ook door concrete kwantitatieve doelen te stellen, zoals reductie van het aantal files met een x-percentagel binnen een bepaalde termijn. Kan de minister aangeven wat haar beleid nog in deze kabinetsperiode voor effect zal hebben en wat het effect op de langere termijn zal zijn? Wij doen ook graag een aantal concrete suggesties voor terugdringing van de automobieliteit op kortere en langere termijn. Ik verneem daar graag een reactie op.

Terugdringen van het autogebruik is de belangrijkste benadering en kán het meeste opleveren. Daarvoor zijn echter forse maatregelen nodig. Met name is nodig dat mensen bereid zijn, ook door de aantrekkelijkheid van de alternatieven, de overstap te maken. Daarvoor is ook studie naar en toepassen van gedragsbeïnvloeding nodig. Er zijn verschillende concrete maatregelen denkbaar.

In de eerste plaats is dat het stimuleren van het fietsgebruik. Ik begin hier bewust mee, want wat dit betreft treden er naar onze mening nauwelijks verbeteringen op. Het Masterplan fiets kan niet echt een succes worden genoemd. Fietsen is gezond, goedkoop, goed voor het milieu en heel geschikt voor de korte afstanden. Fietsgebruik zou dus veel meer inzet van beleid moeten zijn. Ik pleit er met name nog eens voor, te kijken naar verbetering van het fietsgebruik ten behoeve van het bereiken van stations, dus naar de overstap van de fiets op het openbaar vervoer. Dat is een

Van den Berg

belangrijk punt, ook al omdat het met de fietsvoorzieningen op stations droevig gesteld is. Ik denk hierbij aan het tekort aan bewaakte stallingscapaciteit. Dat is een punt dat al jaren speelt. Het moet toch beter kunnen. Wij hebben graag een reactie van de minister op het ENFB-plan Overstap OV-fiets.

Het openbaar vervoer moet worden versterkt. Dat is een belangrijk alternatief. Van evident belang is dan dat de prijs en de kwaliteit van het OV zodanig moeten zijn dat het OV scherp concurrerend is ten opzichte van de auto. Wat is de concrete inzet van de minister op dit punt?

Gezien een recente brief van 25 november, vinden wij het overigens een slecht signaal dat ten behoeve van de aanleg van de HSL de binnenlandse spoorinfrastructuur duidelijk in de vertraging komt. Dat is een slechte zaak. Ik heb er ook bij de behandeling van het MIT al iets over gezegd. Positief vinden wij overigens weer dat het op de korte termijn mogelijk blijkt om extra inzet van de NS te bereiken door middel van een contract dat de minister heeft afgesloten.

Voorzitter! Voor het terugdringen van het autogebruik zijn een aantal instrumenten beschikbaar. Over de accijnsverhoging is al uitgebreid gediscussieerd de afgelopen tijd. Dat is niet eens het meest adequate instrument. Wij denken veeleer aan zaken zoals een heffing per gereden kilometer. Is dat niet een idee om nader te onderzoeken? Met name hierdoor wordt niet het bezit, maar het gebruik van de auto belast. Dan kan ook worden gedifferentieerd naar al of niet milieuvriendelijke autotypes. Zo'n heffing zou de motorrijtuigenbelasting en de accijnzen kunnen vervangen. Het heeft tal van voordelen, die ik nu niet nader uiteen kan zetten. Rekeningrijden is ook zo'n punt – in beginsel bestaat daarvoor steun in onze fractie – evenals een toegespitste variant daarvan, in de vorm van paylanes, met extra betaling voor bijvoorbeeld gebruik van de tweede of derde strook. Dat zijn de zogenaamde betaalstroken. Zaken als gecombineerd bedrijfsvervoer zijn ook een goede zaak. Doelgroepstroken en het gebruik van spitsstroken; de minister weet dat ik daar zeer positief tegenover sta. Wij hebben er met name naar aanleiding van de proef op de A28 al over

gesproken. Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens.

Een punt dat ik nog concreet zal noemen, is de verlaging van de maximumsnelheden. In algemeen verband hebben wij daarover al vaker gesproken, zodat ik daarop nu niet zal ingaan. Zou het echter uit een oogpunt van routemanagement niet een groot voordeel kunnen hebben om de maximumsnelheid in elk geval op drukke delen van autosnelwegen in de spits te verlagen tot bijvoorbeeld 90 km/uur? Dan is er toch via routemanagement een optimalisering van het gebruik van de infrastructuur mogelijk. Wil de minister hierop concreet ingaan?

Een punt dat onze fractie veel zorgen inboezemt, is het werken aan de weg op zondag. Een tijdje terug heb ik schriftelijke vragen gesteld. Uit het antwoord is gebleken dat er sinds medio 1995 een nieuwe beleidslijn van Rijkswaterstaat is, namelijk het meer in het weekend plannen van grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de weg. De antwoorden op die vragen waren voor ons zeer teleurstellend. Deze kwestie weegt voor de SGP-fractie zeer zwaar, met name vanwege de diep gevoelde overtuiging dat de zondag de dag des Heeren is. Om principiële redenen is het van groot belang om deze dag in ere te houden. Dat is ook de roeping van de overheid. Overigens wijs ik erop dat het woord "weekend" in het antwoord op onze vragen structureel verkeerd wordt gebruikt. De zondag is geen onderdeel van het week-einde, want de zondag is de eerste dag van de week. Nogmaals, het begrip "weekend" wordt permanent verkeerd gebruikt. Naast de principiële betekenis heeft de zondag ook sociale waarden. Daar is deze dagen discussie genoeg over. Wij dringen er bij de minister op aan om van dit beleid terug te komen. Ik hoop bovendien dat de minister expliciet kan toezeggen dat werknemers van Rijkswaterstaat die zich erop beroepen dat zij op grond van hun geloof niet op zondag kunnen werken, wat dit betreft voluit de ruimte krijgen. En is die ruimte er ook bij indiensttreding? Maar er zijn meer mensen bij betrokken. Ik noem aannemers, onderaannemers en toeleveranciers. Op onze vraag of bij de aanbesteding van werkzaamheden rekening kan worden gehouden met mensen die principiële bezwaren

hebben tegen het werken op zondag, heeft de minister naar ons oordeel op een zeer koele wijze negatief gereageerd. Ik zou haar willen vragen om serieuze alternatieven te onderzoeken. Ik kan het niet breed uitmeten, maar voor de deskundige medewerkers van de minister zijn het vast bekende begrippen: het 3-0-systeem en het 4-0-systeem. Het 4-0-systeem in combinatie met snelheidsmatiging wordt in Duitsland veel toegepast en kan ook hier een zeer goed alternatief zijn. Daardoor kan ook door de week onderhoud worden verricht. Ik vraag de minister om een inhoudelijke reactie. Ik ben voornemens in tweede termijn op dit punt een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Als u nog tijd heeft voor een tweede termijn!

De heer **Van den Berg** (SGP): Dank u voor deze waarschuwing, voorzitter.

De minister heeft besloten het beheer van de 06-telefoonlijnen weer naar zich toe te trekken. Zij heeft daarbij aangekondigd te onderzoeken of een gedragscode voor 06-lijnen wenselijk is. Wij zouden zo'n gedragscode van harte toejuichen. Kan de minister daar al meer over zeggen?

Tot slot kom ik bij de natte infrastructuur. Ik complimenteer de minister vanaf deze plaats met de bijna-voltooiing van het Deltaplan grote rivieren. Ik vraag de minister om de actuele stand van zaken bij de Zeeuwse dijken aan te geven. Kan hierover al iets meer worden gemeld? Ik sluit mij aan bij de pleidooien om de bezuinigingen op de post herstel watersystemen voor in ieder geval volgend jaar ongedaan te maken. En wil de minister door middel van een evaluatie in uiterlijk 1998 nagaan of de doelstellingen uit de nota Beheer op peil worden gehaald?

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! De tijd waarin het verkeers- en vervoersbeleid vooral neerkwam op het uitwerken en realiseren van plannen die op de tekentafel ontworpen waren, is lang voorbij. Verkeers- en vervoersbeleid is nu vooral het voortdurend maken van keuzen tussen met elkaar botsende belangen. Deze keuzen staan dan vaak onder grote tijdsdruk.

Schutte

Een en ander houdt het risico in dat beslissingen worden genomen met ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van ons land en voor milieu en leefbaarheid zonder dat duidelijk is hoe deze beslissingen passen in een totaal ruimtelijk kader. Met name via een stelsel van structuurschema's wordt getracht het bredere kader aan te geven, maar de discussies over Beek illustreren dat de praktijk vaak weerbarstiger is dan de theorie.

Een dilemma waar wij steeds weer voor komen te staan, is dat tussen het belang dat op korte termijn een oplossing wordt geboden voor acute problemen en de bijdrage welke daardoor al dan niet wordt geleverd aan de kwaliteit van onze samenleving. Bij de verschillende discussies over grote infrastructurele projecten leidt dit dilemma tot forse tegenstellingen in politiek en samenleving. Vrijwel ieder vindt een hogesnelheidslijn nodig, maar de vele knelpunten vragen om extra investeringen in het belang van milieu en leefbaarheid. Snelwegen moeten soms worden aangelegd of verbreed, maar dat moet dan op z'n minst verdiept maar nog liever onder de grond. De voorbeelden zijn legio. En het gevaar bestaat dat het resultaat van de discussie meer afhankelijk is van een succesvolle lobby en inspraak dan van een zorgvuldige afweging.

Ik vind het daarom van groot belang dat meer duidelijkheid ontstaat over de prioriteiten die hierbij worden gelegd. Wat gechargeerd uitgedrukt: gaat het er in de eerste plaats om zoveel mogelijk knelpunten in zo kort mogelijke tijd op te lossen of gaat het er vooral om oplossingen te bieden welke ook op langere termijn een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de samenleving, inclusief die van natuur en milieu?

Zulke kwalitatieve oplossingen zullen vaak duurder zijn, zeker voor de korte termijn. Een gevaar is ook dat een verdiepte aanleg op de ene plaats de roep versterkt om een tunnel elders. Toch geloof ik dat we er niet aan kunnen ontkomen aan infrastructurele projecten hoge eisen te stellen uit een oogpunt van milieu en leefbaarheid. Het gaat om projecten die ten minste vele tientallen jaren gevolgen zullen hebben voor milieu en leefbaarheid. We moeten ook accepteren dat grote projecten in ons kleine dichtbevolkte

land altijd kostbaarder zullen zijn dan in landen waar men de ruimte heeft.

Nu is zoiets gemakkelijker gezegd dan gedaan. Het is duidelijk dat juist op dit punt de politieke meningsverschillen in en buiten de coalitie groot kunnen zijn. Het heeft ook iets aantrekkelijks dat daardoor het belang van de politieke discussie en de betekenis van elke stem in de Kamer toeneemt. Een gezond dualisme is dan winst, waarbij dat dualisme van twee kanten moet komen. Het moet mogelijk zijn dat een Kamermeerderheid anders kiest dan de regering lief is. Maar de Kamer moet ook accepteren dat de regering in het uiterste geval aangeeft tot hoever zij verantwoordelijkheid wil dragen. De Kamer behoeft geen HSL door de strot geduwd te krijgen, maar dat geldt ook voor de regering. Misschien is het dan goed te bedenken dat opperbest niet altijd beter is dan best.

Wat in ieder geval niet moet gebeuren is wat de minister suggereerde in haar al meer geciteerde Elsevierinterview, namelijk ten aanzien van grote projecten bij de kabinetsformatie gedetailleerde deals sluiten. Dat is nu een politiek zwaktebod bij uitstek. Niets is voor burgers meer frustrerend dan als reactie op hun bezwaren te moeten horen dat deze niet echt bespreekbaar zijn, omdat dat in strijd zou zijn met het regeerakkoord.

Overigens is het zaak oog te hebben voor de betekenis van het gehele beleid van het departement van Verkeer en Waterstaat voor natuur en milieu. Het rapport van de Tijdelijke commissie klimaatverandering heeft ons daarbij nog eens extra bepaald. Het mobiliteitsbeleid speelt daarbij een centrale rol. Als we er niet in slagen aard en omvang van de mobiliteit te beheersen en te sturen, kunnen we wel vergeten dat de doelstellingen van het milieubeleid binnen bereik komen.

Dat het hierbij om een weerbarstige materie gaat is buiten kijf. Ook staat wel vast dat een veelheid aan onderling samenhangende maatregelen nodig is. Gelukkig heeft de meerderheid van de Kamer dit ook beseft althans geaccepteerd toen het onlangs ging om het belastingplan voor 1997. En het is jammer dat een ander wezenlijk onderdeel voor zo'n samenhangend beleid, namelijk het op z'n minst beperken van het

reiskostenforfait, deze kabinetsperiode buiten de orde is verklaard. De staatssecretaris van Financiën heeft toegezegd omstreeks februari 1997 te komen met een notitie over verkeer, milieu en fiscus, waarin dit punt ook aan de orde zal komen. Bij de behandeling van die notitie moet dan maar blijken hoe de verhoudingen in de Kamer liggen.

Een centraal element in het mobiliteitsbeleid is de rol van het openbaar vervoer. De dubbel-doelstelling van een hogere kostendekkingsgraad en groei van het gebruik van het openbaar vervoer vertoont een grote innerlijke spanning. Wie meer mensen in bus en trein wil krijgen moet het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Een hogere kostendekkingsgraad leidt gemakkelijk tot hogere kosten of een minder aantrekkelijk aanbod. Voorlopig staat het openbaar vervoer dan ook op achterstand. De beste methode om hieraan een eind te maken zou zijn eerst in te zetten op kwaliteitsverbetering en daarna op een hogere kostendekkingsgraad. Dan worden immers de voorwaarden geschapen om tot een hogere kostendekking te komen. Maar ik realiseer mij dat deze strategie op de korte termijn forse budgettaire gevolgen heeft. De vermindering van de ingeboekte bezuinigingen voor 1997 is een kleine bijdrage in die richting, maar ook volgende jaren zal het onvermijdelijk zijn dat de taakstelling wordt verminderd willen we het uiteindelijke doel binnen bereik houden.

Daarvoor is uiteraard meer nodig dan alleen extra middelen. Het openbaar vervoer moet een goed aaneensluitend stelsel vormen, dat ook aansluit bij andere vormen van vervoer. Dus goede overstapmogelijkheden maar ook en vooral goede mogelijkheden om naar en van het openbaar vervoer te gaan. In Samen werken aan bereikbaarheid wordt hier summier aandacht aan geschonken, maar welke actieve rol vervult de minister hier zelf in? Het is niet alleen een zaak van de vervoerders en de gemeenten, maar ook van de regering dat fietsers en automobilisten uitgedaagd worden hun voertuig te laten staan bij een station om daarna met openbaar vervoer verder te gaan.

De minister noemt in dit verband de transferia. Alleen al de naam doet veel verkeersdeelnemers de schouders ophalen in plaats van de

Schutte

motor afzetten. De betekenis van een goede aansprekende voorlichting en verwijzing moet niet worden onderschat. Vergeet ook niet de categorie verkeersdeelnemers die wel per fiets naar het station zou kunnen gaan. Als je bij een station gemakkelijker een auto kunt parkeren dan een fiets stallen, wordt het wel erg verleidelijk de auto te nemen. Het behoeft dan maar even tegen te zitten of men rijdt ook nog eens per auto door in plaats van haar te parkeren bij het station. De minister zal misschien zeggen dat het hier vooral om decentraal beleid gaat. Op zichzelf is dat waar, maar de middelen komen voor een groot deel wel van het Rijk. De klacht van gemeenten is dan dat door het kasritme van het Rijk fietsvoorzieningen vaak sluitpost worden. Gelet op het grote belang van voorzieningen rond stations voor het verkeers- en vervoersbeleid zou het goed zijn als de minister in een afzonderlijke notitie eens aangaf hoe met inzet van middelen van Rijk, gemeenten en openbaar vervoer het ideaal van intermodaal vervoer kan worden bevorderd. Is zij daartoe bereid?

Stimulering van het gebruik van openbaar vervoer is tot mislukken gedoemd als in de stedelijke centra en op bedrijfsterreinen parkeren weinig problemen oplevert. Ook hier ligt de nadruk op de verantwoordelijkheid van gemeenten en regio's. Als wij dat willen benadrukken, moeten wij ook luisteren naar de problemen waarvoor gemeentebesturen zich gesteld zien. Al jaren geleden heb ik aandacht gevraagd voor het parkeren op eigen terrein in bestaande situaties. De reactie was steeds dat het zo moeilijk was hier iets aan te doen. Dat zal wel waar zijn, maar de VNG wijst er terecht op dat hier sprake is van een knelpunt.

Ook de handhavingsmogelijkheden leiden tot fricties. Betaald parkeren is een effectieve methode, maar het draagvlak voor zo'n beleid wordt vaak ondermijnd als de handhaving van andere parkeerbepalingen in de praktijk nauwelijks prioriteit blijkt te krijgen. Wie voortdurend ziet dat onbekenden straffeloos hun auto kunnen parkeren op de stoep voor je huis, terwijl je familie en bekenden regelmatig een boete opgelegd krijgen omdat zij in de voor hen vreemde omgeving geparkeerd staan zonder te betalen, zal niet veel begrip kunnen opbren-

gen voor het hieraan ten grondslag liggende beleid. Voor het rechtsgevoel van burgers is de ene overtreding toch niet ernstiger dan de andere. Misschien wil de minister hierover nog eens spreken met haar ambtgenoot van Justitie.

Rekeningrijden zal over enige tijd een van de belangrijkste instrumenten worden om selectief autogebruik te bevorderen. De minister gaat na of in enkele regio's hiermee een start kan worden gemaakt. Wat bedoelt zij hiermee precies? Is het haar bedoeling eerder dan in 2001 in enkele regio's bij wijze van proef te starten? Is het jaar 2001 dan bedoeld als jaar waarin in een groot deel van de Randstad rekeningrijden zal worden toegepast? Als wij aan dat laatste niet zouden vasthouden, zouden de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid wel erg onder spanning komen te staan.

Verdere variabilisatie van autokosten ziet de regering als voorloper op rekeningrijden. Mag ik daaruit afleiden dat nog in deze kabinetsperiode zal worden besloten tot verdere accijnsverhoging, ook als onverhoopt een land zoals Duitsland ons daarin niet volgt? Als dat niet de bedoeling is, lijkt mij de uitspraak over verdere variabilisatie een lege huls. Overigens is het wel goed oog te hebben voor een mogelijk nadeel van verdere variabilisatie door verlaging van de vaste autokosten. Dat kan er namelijk toe leiden dat gemakkelijker wordt overgegaan tot aanschaf van een tweede auto per huishouden. En elk bezit nodigt nu eenmaal uit tot gebruik. Krijgt dat punt ook aandacht bij verdere variabilisatie?

Ik heb nog een vraag over de chipkaart in het openbaar vervoer. De minister plaatst deze in het kader van het gebruiksgemak, de kwaliteit en de veiligheid van het vervoer. Is het de bedoeling dat de chipkaart net als in België ook de prestaties van het openbaar vervoer zal registreren? Registratie van het aantal reizigerskilometers op een traject kan nuttig zijn met het oog op de doelmatigheid van het openbaar vervoer.

Alle aandacht voor de mobiliteit op de weg moet de aandacht niet afleiden van een andere sterk milieubelastende vorm van mobiliteit, de luchtvaart. Ik heb al laten blijken dat ik het zeer onlogisch vind dat de discussie hierover zo ad hoc plaatsvindt: eerst beslissen over Beek, dan over Relus. Hetzelfde geldt

voor de discussie over de HSL in relatie tot wat nu heet Nieuw Rotterdam Airport. Wanneer kunnen we nu de nota Relus echt verwachten?

De **voorzitter**: Mijnheer Schutte, wilt u nog iets overhouden voor uw tweede termijn?

De heer **Schutte** (GPV): Ja, voorzitter, maar die heb ik nog gereserveerd buiten deze tijd. Ik heb in totaal 20 minuten voor de rest. Dank voor uw waarschuwing.

Een oud pijnpunt betreft de nog steeds geldende vrijstelling van accijns voor de internationale luchtvaart. Mondiale, Europese en nationale instanties houden elkaar in een wurggreep om te voorkomen dat de lasten van de verontreiniging van het milieu zelfs voor een deel worden doorberekend aan de luchtvaart. De minister wil dit punt nu in Europees verband weer aan de orde stellen, maar ik vrees dat de bekende argumenten dan opnieuw zullen worden uitgewisseld. Welk internationaal draagvlak is volgens de minister minimaal nodig om een kerosineheffing te kunnen invoeren? Als wij wachten tot Nederland de hele wereld heeft overtuigd, kunnen wij wachten tot sint-juttemis.

Zeer belangrijk zal worden de komende discussie over een mogelijke tweede nationale luchthaven. Ik wil graag onderstrepen wat de minister hierover zei in Elsevier: elke variant is nu niet aan de orde. Dat zal dus ook gelden voor wat zij in Lelystad zei over de locatie Markermeer. Volgens de minister moeten wij eerst het perspectief vaststellen van wat wij met de luchtvaart willen voor de economie en met het oog op het milieu. Het is zaak om dat debat goed voor te bereiden en zo spoedig mogelijk te voeren. Hoe denkt de regering dit te gaan doen? Als wij daarvan een duidelijk beeld hebben, kunnen wij bezien hoe en wanneer de Kamer haar eigen verantwoordelijkheid kan waarmaken.

Ook op het terrein van de natte waterstaat staan wij in de komende tien jaar voor grote opgaven. Het Deltaplan grote rivieren wordt spoedig gerealiseerd. Daarvoor mogen wij dankbaar zijn, maar nieuwe opgaven dienen zich aan rond de Zeeuwse dijken. Oude schulden vragen om aflossing in de vorm van de verontreiniging van de

Schutte

waterbodems. De achterstand die hierbij opgelopen is, is verontrustend. Uiteraard kan de regering geen ijzer met handen breken, maar het mag niet zo zijn dat als de procedurele belemmeringen opgeheven zijn, de middelen om tot sanering te komen onvoldoende blijken te zijn.

Voorzitter! Ik sluit af waar ik begon, namelijk bij de grote betekenis van het hele werkterrein van Verkeer en Waterstaat voor milieu en leefbaarheid. De bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en van VROM lijken soms elkaars natuurlijke tegenpool. Als dat ook in de praktijk het geval is, zal dat slechts leiden tot voortdurende compromissen die vlees noch vis zijn. Als het verkeers- en vervoersbeleid echter meer wordt beschouwd als instrument voor een goed milieubeleid, zal dit uiteindelijk de kwaliteit van onze samenleving ten goede komen.



De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat dreigt de geschiedenis in te gaan als de minister van de grote infrastructurele werken. De Betuwelijn en de uitbreiding van Schiphol zijn er al doorgedrukt en de coalitierimpeltjes bij de HSL-Zuid zijn al in het Torentje weggewerkt. De daadkracht van de minister lijkt dus groot, maar is eenzijdig gericht op het omvormen van Nederland tot distributieland, ofwel de transportband van Europa. Mensen die in de buurt van die grote werken wonen, hebben pech.

De toegevoegde waarde van het rondsnoeien van goederen over grote afstanden is relatief gering. Het levert weinig banen op, maar betekent wel een aanslag op het milieu, de veiligheid en de gezondheid van mensen. De besluitvorming over Beek heeft dat nog eens onderstreept. De nachtelijke geluidshinder zal voor Zuid-Limburg banen moeten opleveren. Hoeveel is de vraag, maar de verstoring van de nachtrust is zeker.

Schiphol, volop gesteund door de minister, voert een actief beleid om overstappers aan te trekken met extra lage start- en landingsrechten bij tussenstops en de laagste kerosineprijzen van Europa. Het aantal overstappers en zittenblijvers is nu al opgelopen tot 10 miljoen, ongeveer 40% van het aantal

passagiers. Is de minister bereid een kosten-batenanalyse van dit fenomeen te maken, waarbij alle maatschappelijke kosten worden meegerekend? Het resultaat zou wel eens kunnen zijn dat een discussie over een tweede nationale luchthaven niet meer nodig is.

Een tweede aspect van de grote projecten wordt gevormd door de inpassingsproblemen. Bij de bespreking van het MIT heeft de minister al gezegd dat de kosten uit de hand lopen als wordt toegegeven aan de eisen van omwonenden om hun leefmilieu te beschermen. Feitelijk zegt de minister het acceptabel te vinden dat een deel van de bevolking een hoge prijs betaalt voor elk project dat mogelijk werkgelegenheid oplevert. Ook in de brief over de HSL die wij vanavond hebben ontvangen, staat een dergelijke zin. Dat is feitelijk de keuze stellen tussen werkloosheid of stank, lawaai en andere vormen van milieuvervuiling. Wat de SP betreft mag de keus nooit zo liggen. Het gaat erom veilig te kunnen wonen en werken in een leefbaar land.

Neem de bewoners van de Bijlmer en Abcoude, die een spoorverdubbeling en deels spoorverdrievoudiging voor hun neus krijgen, terwijl binnenkort ook de A2 aan de zoveelste facelift toe is. Zoals bekend komen er in deze streek ook nog wel eens vliegtuigen over. Tel uit je winst! Moeten deze mensen afgescheept worden met een geluidsschermje of mag er wat worden uitgetrokken voor een fatsoenlijke inpassing?

Hetzelfde geldt voor de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. Op zichzelf staat deze keuze op gespannen voet met de doelstelling van het NMP om de groei van de mobiliteit af te remmen. Het is toch van de zotte dat het kabinet ook nog heeft besloten om deze weg – door sommigen nu al aangeduid als de toekomstige drukste autoweg van Nederland – aan te leggen op maaiveldniveau? De weg gaat midden door een van de weinige resterende open groene gebieden die een deel vormen van de Randstad-groenstructuur. Het is een van de weinige gebieden in Rijnmond waar mensen nog kunnen fietsen en wandelen. De reconstructiecommissie Midden-Delfland heeft vele miljoenen geïnvesteerd in de aanleg van groen en in de herinde-

ling van agrarische bedrijven. Ik overweeg een motie op dit punt.

Bij de Vinex-locatie Leidsche Rijn wordt gestudeerd op de mogelijkheid om tot 20 meter uit de zijkant van de autoweg "autowegwoningen" te bouwen. Dat zullen wel weer van die milieuvriendelijke geluidswalwoningen worden. Ik vraag mij af of er een Kamerlid is dat daar zou willen wonen met tien rijstroken in zijn achtertuin.

De SP vindt dat er bij kapitale infrastructuurprojecten nooit gemarchandeerd mag worden met kosten om de overlast voor omwonenden te beperken. Het gaat om projecten die minstens een generatie of twee generaties mee moeten in gebieden die steeds intensiever bebouwd worden.

Het derde aspect van grote projecten is dat ze zoveel geld kosten, dat er geen geld meer is voor kleine projecten en al helemaal niet voor exploitatie en onderhoud. Om een willekeurige greep te doen: extra investeringsimpuls stads- en streekvervoer, verhoging exploitatiebijdrage. Het realisatieprogramma stads- en streekvervoer uit het MIT laat de komende vier jaar een gemiddelde uitgave van 450 mln. per jaar zien. Dat is meer dan vroeger, maar nog veel te weinig en voor tweederde een sigaar uit eigen doos, zolang de vier maal 75 mln. bezuiniging op de exploitatiesubsidie niet definitief zijn afgeblazen. Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

De minister heeft bij de schriftelijke beantwoording van vragen bij de HSL-debatten laten weten dat een aantal kleinere en grotere projecten langs de oude lijn uit Rail 21 kunnen vervallen als de hogesnelheidslijn wordt aangelegd. De spoortunnel in Delft is daar één van. Een naar de mening van de SP-fractie volkomen overbodige HSL gaat dus direct ten koste van het regionaal openbaar vervoer in de Randstad.

Op de begroting staat de komende jaren gemiddeld 230 mln. voor het realisatieprogramma hoofdvaarwegen. Ook hier is er sprake van een budget dat niet in verhouding staat tot de ambities op papier, het bevorderen van vervoer over water. Het Nederlandse netwerk van kleinere vaarwegen, ooit aangelegd als grote projecten, vormt nog steeds een belangrijke transportmogelijkheid. Voor deze belangrijke schakel in de infrastructuur wordt

Poppe

helemaal geen geld uitgetrokken. Diepte en beschoeiingen voldoen op vele plaatsen niet aan de eisen van de moderne binnenvaart, maar stammen nog uit de tijd van de opduwertjes met steunzeil. Ik overweeg een motie.

In het algemeen hebben kleinere, gespreide projecten een veel betere kosten-batenverhouding dan de megaprojecten. De inpassings- en milieuproblemen zijn minder groot. Ze hebben een groter effect op de regionale economie en de baten en lasten worden eerlijker gespreid over de gehele bevolking. Feitelijk hebben de projecten uit de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans ook die insteek. Alleen is het bedrag dat hiervoor op de begroting staat een fractie van de miljarden die omgaan in een megaproject.

Daarmee kom ik op de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. In het tweede structuurschema Verkeer en vervoer is een doelstelling een beperking van de groei van het aantal personenautokilometers met 35% over de periode 1986-2010. Wij zitten nu op 24% en volgens de minister is dat op koers. De minister vaart dan wel een vreemde koers, want als je na 40% van planperiode al ruim 70% van de groei te pakken hebt, dan rijst dat toch aardig de pan uit. In plaats van nu op grond van deze ontwikkeling de bakkers echt te verzetten naar openbaar vervoer en goedertransport via water, spoor en pijpleiding blijft de minister trouw aan haar principe "we want it all". Door nog steeds volop te blijven investeren in nieuwe wegen worden de andere vervoersmodaliteiten dus in de wielen gereden. Zo zou het openbaar vervoer volgens SVV-2 in 2010 tweemaal zoveel reizigers moet vervoeren als in 1986. Daar maakt de minister voorlopig helemaal niets van waar.

De NS zijn verzelfstandigd. Dat valt voorlopig in ieder geval niet meer onder dit kabinet terug te draaien. Maar wat heeft dit gevolg van het marktfundamentalisme ons inmiddels opgeleverd? De NS-directeur heeft zijn salaris verdubbeld, vrijwel op de dag dat de NS zich zelfstandig mocht noemen, er vlogen 4000 mensen de straat op, de dienstregelingen in de daluren zijn ingekrompen en lokettisten zijn vervangen door automaten. Hoewel een staking op het nippertje is afgewend, zijn de arbeidsverhoudin-

gen binnen de Spoorwegen op een dieptepunt beland. Het wantrouwen tussen de mensen van de werkvloer en het management is groot. De frustraties bij de mensen die de treinen laten rijden, zijn het gevolg van voortdurend geknaag aan rusttijden en andere arbeidsvoorwaarden. Grotere kans op fouten en ongelukken zijn hier het gevolg van. Door bezuiniging op het onderhoud aan de spoorlijnen en het materieel, treden steeds vaker storingen op. Kortom, er is sprake van afbraak van alles waar de Spoorwegen als nutsbedrijf nog voor gingen. Kan de minister een overzicht geven van de ontwikkeling van het aantal storingen en ongelukken bij de NS?

De tariefsamenwerking tussen Spoorwegen en Interliner is door de NS eenzijdig opgezegd, officieel wegens technische problemen, maar volgens de insiders wegens concurrentieoverwegingen. Dat zou betekenen dat de mensen met een 65-plus-kaart meer moeten gaan betalen. Ik heb daar Kamervragen over gesteld. In het kader van het tellen van de zegeningen kan ik vaststellen dat alleen al het stellen van Kamervragen ervoor heeft gezorgd dat de NS en de VSN hebben besloten om het contract te verlengen en de samenwerking waarschijnlijk voort te zullen zetten. Dat is toch positief. Maar het aantal reizigerskilometers is verleden jaar gedaald met 2,8% tot 14 miljard. Dat is dan weer negatief. Sinds 1991 is het vervoer met 8% gedaald, ondanks een investering van meer dan een miljard per jaar in het kader van Rail 21. Ook hier is de verklaring simpel: door de lagere exploitatiebijdragen gaan de NS nu uit van het principe "minder reizigers, meer winst". De tarieven zijn sinds 1992 met 30% gestegen. Het feit dat de tarieven dit jaar de inflatie volgen, doet daar niets aan af, want de schade is al aangericht.

Hetzelfde geldt voor het stads- en streekvervoer. Hierover stel ik enkele vragen aan de minister. Wat gebeurt er per 1 januari a.s. met het stadsvervoer in de BOS-gemeenten van de derde categorie nu de decentralisatie naar de provincies wordt uitgesteld? Welke maatregelen neemt de minister om te voorkomen dat de kwaliteit van de dienstverlening – het aantal ritten, loopafstand naar de haltes – volledig ineenstort, zodra de gedwongen overdracht van gemeenten naar provincies een feit

is? Het zijn veelal ouderen en minder validen die van deze stadsdiensten gebruikmaken. Dat moeten wij vooral niet vergeten.

Over de liberalisering van het taxivervoer komen wij binnenkort nog te spreken. Het zal echter duidelijk zijn dat door het loslaten van de tarieven en het verlaten van een strak vergunningenstelsel degenen die wij nu kennen als "snorders", de markt in drukke tijden zullen afromen. De krenten zullen uit de pap worden gehaald en taxibedrijven zullen als "vechtbedrijf" moeten proberen om het hoofd boven water te houden. Dat is niet goed.

Voorzitter! De binnenvaart is altijd goed geweest voor een groot deel van het vrachtvervoer. Een en ander ging op basis van de vrachtverdeling noord-zuidvervoer en de evenredige vrachtverdeling. Dit houdt in bodemprijzen en een evenredige verdeling van het vrachtaanbod. Deze organisatievorm die in principe is gebaseerd op onderlinge samenwerking en solidariteit in de binnenvaart, moet verdwijnen. Deze werkwijze past niet in de innovatieve en creatieve vrijemarktgeden van de minister van Verkeer en Waterstaat. De schippers moeten elkaar straks weer kapot gaan concurreren, want dan zakken de prijzen zo lekker.

Voorzitter! Dit mag zo zijn, maar gevolg is ook dat met name de kleine binnenvaart verdwijnt. Waar Nederland groot in was – een binnenvaart van hoge kwaliteit en met grote kennis – dreigt naar de knoppen te gaan. Die kleine binnenvaart voorkomt nu nog zeer veel vrachtverkeer over provinciale en lokale wegen; de wegen waarop zoveel ongelukken gebeuren.

De heer **Blaauw** (VVD): Wilt u werkelijk het toerbeurtsysteem noord-zuid handhaven?

De heer **Poppe** (SP): Ja, en ook de evenredige vrachtverdeling. Alles is natuurlijk voor verbetering vatbaar, maar dit systeem is gebaseerd op een evenredige, eerlijke vrachtverdeling. De overcapaciteit in de binnenvaart is nodig. Met laagwater moet wel eens met meer schepen gevaren worden om dezelfde hoeveelheid vracht te vervoeren en met hoogwater moet men wel eens stilliggen. Als de samenwerking tussen de schippers verloren gaat, verdwijnt ook de overcapaciteit. De vracht die daardoor bij lage

Poppe

waterstanden de weg opgaat, komt nooit meer terug in het schip.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan geldt ook dat er overcapaciteit nodig is bij het wegvervoer, bijvoorbeeld als het vriest.

De heer **Poppe** (SP): Dat valt wel mee, want dan stroomden ze meestal pekkel op de weg.

De heer **Blaauw** (VVD): Heeft u het debat terzake wel gevolgd? Ik wijs ook op het rapport van de commissie-Albeda en de komende wetgeving. Wat u nu vertelt, is pure onzin.

De heer **Poppe** (SP): Dat is geen onzin. Ik heb contact met veel schippers. Ik heb overigens zelf nog gevaren. Het principe van de evenredige vrachtverdeling is ingevoerd in 1936 of in 1938; in ieder geval in de crisistijd. De bedoeling was dat de schippers het hoofd boven water konden houden. Voorkomen moest worden dat zij elkaar kapot zouden concurreren. Later is dit systeem aangepast en het zal ongetwijfeld ook nu verbeterd kunnen worden. Een systeem van samenwerking en solidariteit is absoluut noodzakelijk. Het komt erop neer dat men gezamenlijk de benodigde overcapaciteit financiert. Ook de kanalschippers, die het "kleinere" werk doen, moeten in staat gesteld worden hun beroep te blijven uitoefenen. Als dit systeem wordt afgeschaft, garandeer ik u dat ze de buitenboordkraan opendraaien en het schip laten zinken. Tegen lagere prijzen kunnen zij niet meer varen. Die vracht zal de weg opgaan en dat zijn de 80 km-wegen in de provincie. De kanalen zijn niet voor niets als grote werken aangelegd. Ik meen dat dit nog onder koning Willem I is gebeurd.

Voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat schrijft in de inleiding van de begroting dat haar werk vraagt om ingrepen die het delicate evenwicht tussen economie en milieu intact laten. Wij hebben dat gezien met Beek. Was het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet verantwoordelijk voor een van de grootste milieuschandalen van de laatste tijd? Ik noem de havenontvangstinstallatie van TCR en al die andere ontvangstinstallaties waardoor giftige residuen in het milieu of in secundaire brandstoffen

verdwenen. Ik vrees dat dit nog steeds gebeurt. Is het niet het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat nog steeds niets heeft gedaan om de giftige afvalstroom van de industrie en scheepvaart werkelijk aan te pakken? En hoorde ik deze minister niet op de televisie zeggen dat het wel eens noodzakelijk zou kunnen blijken om deze afvalstroom uit handen van de particuliere inzamelaars te halen? Ik heb de minister daarna hier nooit meer over gehoord.

Wat heeft deze minister dan wel gedaan? Niet meer dan een brief aan de Kamer sturen om schuld te bekennen en beterschap te beloven.

En is het niet de minister van Verkeer en Waterstaat die een overeenkomst heeft getekend met de Centrale commissie voor de Rijnvaart, waarmee 160 verschillende stoffen als ladingresten overboord gezet mogen worden? Volgens de handhavers van de Rotterdamse rivierpolitie is zo'n regel niet of nauwelijks handhaafbaar.

In 1993 is de Praktijkrichtlijn ladingresten duwbakken door het Rijk en een groot aantal organisaties uit de binnenvaartsector ondertekend. Met deze richtlijn mogen slechts restladingen van vijf stoffen worden geloosd. Blijft de Praktijkrichtlijn ladingresten duwbakken nog van kracht of gaan ook voor duwbakken de nieuwe voorwaarden van het CCR-verdrag gelden? Ik zal daar bij het algemeen overleg op 17 december op terugkomen als het antwoord van de minister niet duidelijk is.

Mijnheer de voorzitter! Ik kan natuurlijk alle negatieve gevolgen van het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat en van dit kabinet verder uitdiepen. Maar dan denkt iedereen: "Die Poppe staat wel een potje te klagen". Dat is niet waar, mijnheer de voorzitter! Ik klaag niet, ik klaag aan. Ik klaag dit kabinet en in het bijzonder de minister van de grote infrastructurele werken aan. Deze minister heeft niet één enkel creatief idee, niet één enkel voorstel tot innovatie en niet één enkel voorstel om de problemen werkelijk modern aan te pakken. Er wordt alleen gekozen voor meer van hetzelfde, maar dan sneller en gelardeerd met de verkrampde gedachte dat de vrije markt de problemen wel zal oplossen.

Voorzitter! Ik klaag deze minister aan omdat zij een andere minister,

de minister van VROM keer op keer, waar het gaat om economie en milieu, onder de grond weet te krijgen en soms een beetje de lucht in. Ik voel mij natuurlijk niet verplicht om de minister van VROM te verdedigen, maar met deze minister van VROM dreigt de leefbaarheid van de samenleving en de kwaliteit van het milieu ook te verdwijnen. Met deze minister van Verkeer en Waterstaat verdwijnt er teveel maatschappelijk kapitaal in projecten die geen schijn van rentabiliteit kennen, niet financieel, niet maatschappelijk en niet qua milieu.

Tot slot. Het was meen ik onder koning Willem I dat de aanleg van de grote infrastructurele werken totstandkwam. Deze werken zorgden voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid in grote delen van het land. Die tijd wordt nog geroemd. Maar vergis u niet. Het ging toen om de aanleg van een netwerk van wegen, spoorwegen en vaarwateren door ons land. Nu is er sprake van werken die vrijwel een rechte lijn volgen om ingevoerde goederen zo snel mogelijk weer het land uit te krijgen. Het gaat nu niet om ontsluiting van grote delen van het land, maar om meer van hetzelfde maar dan sneller, terwijl de economische vruchten niet terechtkomen in de gebieden waar deze infrastructuur doorheen loopt. Dat is dus totaal anders. In die gebieden is alleen de last en de hinder het aandeel voor de bewoners. De revenuen komen terecht bij een steeds kleiner deel van de Nederlandse bevolking. Ook hier zien wij een tweedeling tussen diegenen die er profijt van hebben en diegenen die er alleen maar de lasten van hebben. Je zou haast zeggen: de revenuen worden geprivatiseerd en de lasten gesocialiseerd. Er wordt teveel afgebroken van het bestaande dat zijn economisch en maatschappelijk voordeel heeft bewezen om plaats te maken voor het nieuwe dat alleen goed is voor het heen en weer flitsen van goederen door Nederland als transportband van Europa. Het gevolg is een zeer kwetsbare economische monocultuur, gestuurd door de onzichtbare en vaak ook onbetrouwbare hand van de vrije markt.

Mijnheer de voorzitter! Ik verwacht dat de Kamer een aantal verkiezingen verder een parlementair onderzoek zal willen instellen om uit te zoeken hoe er zoveel fout heeft

Poppe

kunnen lopen, hoe het mogelijk was dat het openbaar vervoer zo in het slop kon raken en hoe er zoveel geld in onrendabele, grote projecten kon verdwijnen. Read my lips, dat komt nog eens!

□

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Dit was collega Poppe in de rol van Multatuli.

Voorzitter! Ik spreek vanavond mede namens de Unie 55+. Ik wil mij vanavond de tolk maken van 3 miljoen Nederlanders die nooit autorijden. Het zijn ouderen en bejaarden, mensen die moeilijk ter been zijn, gehandicapten, blinden en kinderen onder de 18. Zij moeten het vege lijf redden tussen zo'n 6 miljoen auto's. Veel van de autorijders gedragen zich vaak als wilde dieren, met als gevolg 1400 doden per jaar en vele tientallen duizenden gewonden. Onder die verkeersdoden zijn minstens 140 voetgangers, dat is 10%.

De heer **Blaauw** (VVD): Heeft de heer Verkerk wel geluisterd naar mijn inbreng, waarin ik juist heb gezegd dat de ouderen veel viever, mobieler etc. zijn, en in veel grotere mate dan in het verleden met de automobiel deelnemen aan het verkeer? Ik ben verbaasd over zijn opmerking, want hij schetst een beeld van de samenleving van ongeveer dertig jaar geleden.

De heer **Verkerk** (AOV): Weet u dan niet dat de mens tussen de 40 en 70 jaar 30% van zijn spiermassa verliest? Hebt u nog nooit gehoord van ouderdomsziekten?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kijk maar naar de heer Blaauw zelf.

De heer **Van Waning** (D66): Bij de heer Blaauw is de spiermassa tussen 40 en 70 alleen maar toegenomen.

De heer **Verkerk** (AOV): Er is verschil tussen vet en spieren.

De **voorzitter**: Het wordt hoog tijd dat de heer Verkerk zijn betoog herneemt.

De heer **Verkerk** (AOV): Van de voetgangers die dodelijk verongelukkig zijn, de meeste boven de 60 jaar. Er zijn ook kinderen onder. Tweederde van de geregistreerde

ongelukken met voetgangers gebeurt tijdens het oversteken. De voetganger is onder de voet gelopen. De fout van vele automobilisten is dat zij vergeten dat zij zelf voetganger zijn. Wij lopen allemaal wel eens. Als er een gemiddelde Nederlander bestaat, dan verplaatst hij zich per jaar 1600 keer te voet en maar 620 keer per auto.

In het recente advies van de Raad voor verkeer en waterstaat over voetgangers in verkeer en vervoer lezen wij dat 35% van ons allen gaat lopen als de afstand tot het doel minder dan 2500 meter is, 40% neemt de fiets en 23% de auto. Kortom, wij mogen best wat meer stilstaan bij onszelf als voetganger.

Ik ben het eens met de Raad voor verkeer en waterstaat, wanneer hij ervoor pleit om de zwakste schakel in de verkeersketen, de voetganger, als uitgangspunt te nemen voor verkeersvoorzieningen, en niet de auto. Nu hollen wij achter de autofiles aan en geven auto's zo snel mogelijk groen licht op kruispunten, want zij produceren uitlaatgassen en veroorzaken in stad en dorp hun files.

Volgens prof. Asmussen worden veel verkeerssystemen ontworpen door mannen van middelbare leeftijd. Hun normmens is een optimaal fit mens tussen 20 en 55 jaar. 5 miljoen mensen voldoen daar niet aan. Prof. Asmussen pleit voor een nieuwe normmens en voor een openbare ruimte die rekening houdt met een mens die zijn fysieke en geestelijke beperkingen heeft. Verkeers- en vervoerssystemen moeten daaraan worden aangepast. Wij moeten nu met z'n allen in de pas lopen. Deze pas heeft een omvang die velen van ons als voetganger niet halen.

Voorzitter! Er is iets danig mis met onze wetgeving over verkeerslichten, en daarom met de kans voor voetgangers om veilig over te steken. Laat de minister nu niet zeggen dat zij daarvoor niet verantwoordelijk is, maar alleen voor de rijkswegen, want dat antwoord ken ik. Ik verwacht nu een ander antwoord. Om een eenvoudig stuk weg in stad of dorp over te steken, hebben wij doorgaans maar 30 of 15 seconden. Ik ben diverse keren op verschillende plaatsen in grote en kleine steden overgestoken, samen met bejaarden, met berijders van een invalidenwagen of met moeders met kinderen in een wandelwagentje. Wij

stonden midden op de weg toen het groene licht op rood sprong. Wij liepen nog op de weg toen de auto's weer optrokken.

Wettelijk is niet meer vastgelegd dan dat gewoon groen licht en knipperend groen zijn afgestemd op de lengte van de oversteekplaats. De voetgangerssnelheid wordt bepaald op maximaal 1,20 meter per seconde. Dat is een voetstap met een lengte van vier trottoirtegels. Dat heet marstempo. Ons is gebleken dat dit maximum door tal van gemeenten als een normale stap voor de mens wordt genomen, maar er zijn andere. In Schiedam bijvoorbeeld wordt 1 meter per seconde genomen. Dat is een voetstap van ruim drie stoeptegels. Dit heet in het jargon flink wandeltempo.

In de meeste verkeerscirculatieplannen staat geen woord over de voetgangerslichten. Voor de rijkswegen is ook de ontruimingstijd voor voetgangers gesteld op 1,20 meter per seconde, dus het marstempo. Ouderen, bejaarden, minder validen en gehandicapten, maar ook moeders met kinderen en wandelwagens, eigenlijk wij allemaal, moeten oversteken met een snelheid die ligt tussen marstempo en flink wandeltempo. Het AOV en de Unie 55+ pleiten voor een veel lager aantal meters in de wet, namelijk 0,6 à 0,8 meter per seconde. Dat wordt genoemd wandeltempo. Vergeet niet dat dit nog altijd voetstappen zijn, zo breed als twee trottoirtegels. Is de minister bereid tot wijziging van de regeling verkeerslichten in deze zin?

Ik vraag de minister er bij de gemeenten op aan te dringen de zogenaamde Maastrichtse opstelling van verkeerslichten te bevorderen. Deze opstelling aan de kant waar men begint met oversteken, voorkomt paniek bij de overstekende voetganger. Hij hoeft niet te schrikken als het groene figuurtje op rood springt, want het verkeerslicht staat achter hem in plaats van voor hem. Ik steun hier het pleidooi van de Voetgangersvereniging.

De gemeente Tilburg hanteert bij verzorgings- en ouderencentra voor oversteken een voetgangerssnelheid van 0,8 meter per seconde. Dat is een voorbeeld van een iets beter aangepaste snelheid, maar het is niet genoeg. Ik wil de minister daarom vragen of zij bereid is onderzoek te laten doen naar de effecten van de nu bij veel gemeenten op gecontro-

Verkerk

leerde oversteekplaatsen toegepaste oversteeksnelheden van 1 meter per seconde en 80 centimeter per voetstap.

De Nederlandse Spoorwegen vragen voortdurend onze aandacht. De fraai ogende intercity heeft bijvoorbeeld ook zijn nadelen. Er is te weinig licht in de trein. Als de trein door een tunnel rijdt, is het nog donkerder. Je ben blij als je eruit bent en verder kunt werken. Wat dat betreft kunnen de NS beter de "Nederlandse schemerwegen" worden genoemd.

Schemerig is langzamerhand het opvallend aantal ongelukken op de stations: tweemaal reed een trein het perron in Groningen op, onlangs was het weer raak in Amersfoort. Wat is er aan de hand bij de NS?

De NS zelf geven toe dat er nogal wat ontbreekt aan hun klant-vriendelijk vervoer. Zij doen dit in een brief aan het Coördinatieorgaan van de samenwerkende ouderen-organisaties (CSO). Ik vraag de aandacht van de minister voor het pleidooi van het CSO en attendeer op de toch wel wat afwerende houding van de NS-directie, die nogal eens wijst op de financiën voor vervoersverbeteringen die dan maar van de rijksoverheid moeten komen.

NS-conducteurs hebben in Alkmaar en Arnhem op regionale vergaderingen hun protesten geuit tegen agressie in de trein. Het productmanagement en de netwerk-directeur hebben hun problemen aangehoord. In dezelfde weken gaf een conducteur mij het advies om maar niet meer 's avonds na tien in de eerste klas of in de hokjes van de tweede klas te reizen, want door de onderbezetting van de conducteurs is onze veiligheid niet meer gegarandeerd. Ik vraag, zoals eerder, de aandacht van de minister voor de veiligheid van het reizen per NS, want het is toch de bedoeling dat er meer mensen met de trein gaan?

Veilig Verkeer Nederland heeft een ander probleem met de spoorwegen. De NS blijken de tijd in te korten tussen de sluiting van overwegbomen en het moment dat een trein passeert. De praktijk wordt volgens Veilig Verkeer Nederland vijf of zes seconden, terwijl de NS zelf acht seconden als norm hadden bedacht. Aan de minister vraag ik of zij dit wil laten onderzoeken. Volgens VVN zijn door deze handelwijze op de

overweg bij Naarden onlangs twee doden gevallen.

Een ander geprivatiseerd bedrijf dat een maatschappelijke functie vervult, baart ons ook zorgen. Ik heb het dan over PTT Post, onderdeel van de – nog wel – Koninklijke PTT Nederland. PTT Post is geen profijtelijk bedrijf, dat is duidelijk. Maar dat mag niet betekenen dat PTT Post zijn taak gaat verzaken. PTT Post heeft toch op zich genomen om elke dag een postbestelling op tijd te verzorgen. Er zijn aanwijzingen dat dit niet gebeurt. Een Haagse ondernemer kreeg volgens Vrij Nederland te horen dat de brief aan "het einde van zijn productlevens-cyclus" is. Deze ondernemer moest bemerken dat zijn post elke dag een uur later wordt bezorgd, omdat de post is gereorganiseerd. Met overlijdensberichten springt PTT Post op werkelijk onbehouden wijze om. De regel hoort te zijn dat rouwbrieven met de expreszendingen meegaan. Zo was het altijd. Ik geef als voorbeeld een rouwbrief die in Den Haag op 4 december om 22.00 uur werd afgestempeld en die op 7 december 's morgens in Eindhoven werd bezorgd. De begrafenis had reeds plaatsgevonden.

Voorzitter! De minister heeft de Kamer bij de behandeling van de nota Kustverdediging na 1990 toegezegd in december een landdekkend beeld te verstrekken over de situatie van de dijken. Aanleiding vormde de kwaliteit van de steenzetting op de Zeeuwse zeedijken. Wanneer krijgt de Kamer dat overzicht? Ik verwijs graag naar de motie van provinciale staten van Zeeland over de zeedijken en de daarin uitgesproken urgentie van het herstel van de meest zwakke plaatsen. In datzelfde overleg heeft de minister mij toegezegd nog dit jaar een rapport uit te brengen over alle onderhoudsaspecten van de stormvloedkering in de Oosterschelde. Wanneer komt dit rapport? Wij gaan immers bijna met reces.

Het spreekt voor zichzelf dat ik ook de aandacht vraag voor de problemen die Zeeland signaleert rond de waterkwaliteit van het Veerse Meer. Spoedige aanleg van een spuisluis achten het AOV en de Unie 55+ noodzakelijk.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Wij gaan morgen om 10.15

uur verder. Ik wil de minister verzoeken om eventuele schriftelijke antwoorden voor 9.30 uur hier te deponeren.

De (algemene) beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 22.51 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. vijf koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:

Aanpassing van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Wet op de loonbelasting 1964 en enkele andere wetten in verband met verruiming van de mogelijkheid tot het opleggen van voorlopige aanslagen tot een negatief bedrag (voorlopige teruggaaf) (25119);

Regeling voor de totstandkoming van een gemeentelijk werkfonds voor voorzieningen ter bevordering van de toetreding tot het arbeidsproces van langdurig werklozen en jongeren (Wet inschakeling werkzoekenden) (25122);

Regels inzake instelling van een college voor post- en telecommunicatiemarkt (Wet onafhankelijke post- en telecommunicatieautoriteit) (25128);

Wijziging van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (heffing op EOX) (25129);

Wijziging van de Organisatiewet sociale verzekeringen en enkele andere wetten (25148).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende voorstellen van wet:

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Kabinet voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken (IV) voor het jaar 1996 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25133);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 1996 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (25134);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken (VII) voor het jaar 1996 (wijziging