

# 37ste vergadering

Woensdag 11 december 1996

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Bukman

Tegenwoordig zijn 117 leden, te weten:

Aiking-van Wageningen, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Bolkestein, Van den Bos, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, M.M. van der Burg, V.A.M. van der Burg, Cherribi, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkman, Dijkman, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Fermina, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Heerma, Hendriks, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Houda, Huys, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Van der Linden, R.A. Meijer, Th.A.M. Meijer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Passtoors, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmöller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schutte, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Verspaget, Vliegthart, Van der Vlies, Van Vliet, H. Vos, M.B. Vos, Voûte-Droste, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolffensperger, Wolters, Woltjer, Ybema, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Kok, minister-president, minister van Algemene Zaken, Ritzen, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat.

□

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

Zonneveld, wegens ziekte;

Nijpels-Hezemans en De Cloe, wegens bezigheden elders, ook morgen;

Van Heemst, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtend-vergadering;

Vreeman, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtend- en middag-vergadering;

Van der Heijden, Van Gelder en Sterk, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Middel, Noorman-den Uyl en Oudkerk, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 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).**

(Zie vergadering van 10 december 1996.)

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

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

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)<sup>2</sup>

De (algemene) beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Wij hebben zoveel mogelijk vragen schriftelijk beantwoord. Ik zal overigens ook nog mondeling ingaan op een aantal vragen die schriftelijk beantwoord zijn.



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat

Het huidige kabinet, maar ook de volgende kabinetten staan voor de grote uitdaging om te zorgen voor voldoende werkgelegenheid, ook voor de in de toekomst nog steeds fors groeiende beroepsbevolking. Daarvoor is idealiter een jaarlijkse economische groei van 3% nodig. Dat is niet alleen noodzakelijk vanuit economisch perspectief, maar zeker ook om de dreigende tweedeling van de samenleving tegen te gaan. Die groei dient ook nog ingepast te worden binnen de grenzen van een duurzame samenleving. Dat is een niet geringe opgave, vooral als men bedenkt dat economische groei leidt tot groei van de mobiliteit. Een belangrijke voorwaarde voor economische groei is een heel goede internationale bereikbaarheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat wij komen tot een structureel hoger investeringsniveau in de fysieke infrastructuur. Ik ben blij dat ik kan constateren dat de overgrote meerderheid van de Kamer het daarmee eens is. Dat geeft hoop, ook voor de toekomst.

Goederenvervoer is voor de Nederlandse economie van essentieel belang. De verwachting is dat het goederenvervoer in de komende jaren zal blijven groeien. Het is zaak dat wij die stromen verwerken op een maatschappelijk verantwoorde wijze en nu al werken aan oplossingen van de problemen

die die groei met zich brengt. In februari wordt de nota Transport in balans in de Kamer behandeld. Daarom laat ik het nu bij de aanduiding dat een deel van het infrastructuurprogramma en de mogelijke versnelling daarvan in die nota verder wordt beargumenteerd.

Uitgangspunt van het verkeers- en vervoersbeleid is en blijft het beleid uit het tweede structuurschema Verkeer en vervoer, het tweede Nationaal milieubeleidsplan en ook de Vierde nota voor de ruimtelijke ordening extra. De uitvoering van het SVV-2 is echter op een aantal punten op achterstand gekomen. Om die achterstand in te lopen is met de nota Samen werken aan bereikbaarheid een samenhangend pakket van maatregelen neergezet, gericht op het selectief verbeteren van de bereikbaarheid, passend binnen de leefbaarheidsdoelstellingen.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd hoe ik de leefbaarheid een volwaardige plaats laat behouden in het beleid. Bij Samen werken aan bereikbaarheid gaat het om een samenhangend pakket van maatregelen, waarbij het streven naar het verminderen van de groei van de automobiliteit een centrale rol inneemt. Het gaat om maatregelen die het openbaar vervoer in belangrijke mate verbeteren, maar bijvoorbeeld ook om een verhoogde inzet voor vervoersmanagement,

verkeersbeheersing, prijsbeleid en parkeerbeleid. Wat dat betreft leiden de maatregelen die zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, ook tot een verbetering van de leefbaarheid.

Met betrekking tot het in voldoende mate terugdringen van de automobiliteit deel ik overigens de zorg van de heer Van Gijzel. Ik heb niet voor niets met Samen werken aan bereikbaarheid het offensief geopend en de koers aangegeven waarmee een intensivering en een versnelling van de uitvoering vorm wordt gegeven. Het is een eerste aanzet. Ook de middelen die beschikbaar zijn, vormen een eerste stap. Ik kom daar dadelijk op terug.

Met de twee sporen van vraagbeïnvloeding en het realiseren van een infrapakket moeten wij het beleid op koers houden. Dat pakket is dus een inhaalslag van het SVV-beleid. Waar de knelpunten het grootst zijn, worden extra maatregelen voorgesteld. Het is daarmee dus ook een aanvulling op het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1997-2001 en de begroting 1997.

Naast die maatregelen speelt uiteraard het bronbeleid een belangrijke rol voor de leefbaarheid. Dat is in Brussel primair een zaak van mijn collega, mevrouw De Boer. Wij zullen ook nationaal goed moeten kijken wat wij extra kunnen doen.

Volgens de heer Reitsma wordt er in Samen werken aan bereikbaarheid teveel en van alles voorgesteld. Hij vraagt zich af wat de reiziger daarmee nu opschiet. Het is trouwens voor het eerst dat ik het verwijt krijg dat ik te veel doe. Volgens mij staat een en ander juist heel duidelijk in de nota. Als op randstadniveau alle maatregelen werkelijk worden uitgevoerd, wat meer vraagt dan de 2 mld. die nu in eerste instantie is vrijgemaakt, zal de congestie worden teruggebracht tot de helft van het niveau van 1990. Op de achterlandverbindingen zijn er dan nagenoeg geen files meer. Dat zal betekenen dat de congestie op een lager niveau komt te liggen dan tien jaar geleden. Het lijkt mij dat de reiziger en ook de economisch belangrijke vervoerder daar toch echt wel iets mee opschieten.

Als ik de bijdrage van het CDA goed heb beluisterd, denk ik dat de reiziger met het plan van het CDA minder ver zal komen.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil over het eerste onderdeel een vraag aan de minister stellen. Zij zegt dat met het pakket aan maatregelen dat in de nota SWAB is voorgesteld, er een forse reductie komt van het aantal files, zelfs ten opzichte van 1990. Ik hoop het. Ik wil nu even kijken naar de korte termijn. Wat levert het pakket op voor de eerste drie jaar ten aanzien van de reductie van files?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar dadelijk op terug.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb namelijk met name op de problematiek op de korte termijn gewezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar dadelijk over te spreken, voorzover wij dat nu al heel duidelijk kunnen aangeven.

Voorzitter! Als ik de bijdrage van de heer Reitsma hoor, denk ik dat die wat meer van een theoretisch gehalte is. De heer Reitsma noemt vijf keer het woord plan. Er is een tienpuntenactieplan. Het CDA wil een nieuw masterplan fiets en wil een samenhangend plan om de bereikbaarheid aan te pakken. Volgens het CDA moet er dus vooral snel iets gebeuren op papier. Samen werken aan bereikbaarheid biedt nu juist een concreet perspectief. Het gaat niet om een nieuwe nota of een nieuw plan. De nota is juist gericht op versnelde en geïntensiveerde uitvoering van bestaande plannen en lopende projecten. Het kabinet stelt daarbij helemaal niet voor, zoals de heer Reitsma meent te hebben gelezen, om deze versnelling pas na het jaar 2005 te laten plaatsvinden. Zoals duidelijk in Samen werken aan bereikbaarheid valt te lezen, starten juist de voorbereidingen het komende jaar en zal de versnelde verbetering van de achterlandverbindingen en een groot deel van het openbaar vervoer juist in het jaar 2005 afgerond moeten zijn, eerder dus dan oorspronkelijk is voorzien.

De heer Van den Berg en net ook de heer Reitsma vragen wat de effecten van het beleid zullen zijn tijdens deze kabinetsperiode, dus rond 1998. Helemaal precies aangeven kan ik dat niet, omdat het gaat over kleine en vooral regionale verbeteringen. Wel is het zo dat de extra inspanningen op het gebied van het openbaar vervoer, de grotere investeringen, de GDU en het onderliggende wegennet, pas

zichtbaar zullen worden na 1998, als de investeringen ook werkelijk worden gedaan. Uiteindelijk zijn de resultaten pas zichtbaar in het jaar 2000, want dan is er twee jaar geïnvesteerd en dan is de 2 mld. ook weggezet in extra projecten. De effecten uitgedrukt in verliesuren voor het jaar 2000 en het jaar 2005 staan overigens in de nota vermeld. Een aantal onderdelen, zoals het verkeersbeheersingsprogramma en de extra spitsdiensten, zullen overigens wel eerder effect sorteren op de hoofdwegen rond de grote stadsgewesten. Het is heel interessant om te zien dat zelfs voordat de nota Samen werken aan bereikbaarheid geïmplementeerd wordt, er door de wijze van werken in een aantal stadsgewesten op een aantal stukken van het wegennet, een aantal corridortjes, nu al effect te zien is. Ik weet niet of een van de woordvoerders zich de laatste tijd op de ruit van Rotterdam heeft begeven, maar daar zijn verbeteringen te constateren. Wij weten dat ook in Amsterdam verbeteringen te constateren zijn. Ik hoop dat wij dit op korte termijn ook in deze regio zullen halen.

Alle woordvoerders hebben gesproken over het tempo. Ik kan niet genoeg benadrukken dat het ook mijn inzet is dat er snelheid gemaakt wordt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik kom nog even terug op de vraag die ik bij interruptie gesteld heb. Ik heb goed naar de minister geluisterd, in dit debat maar ook op de avond van Prinsjesdag. Toen heeft zij op televisie gezegd: ik wil aan het eind van deze kabinetsperiode erop beoordeeld worden dat ik het aantal files op de wegen werkelijk heb teruggebracht. Daarom heb ik haar gevraagd om aan te geven hoe zij met deze maatregelen aan het eind van de kabinetsperiode het aantal files op de wegen zal hebben verminderd. Zij zei net dat zij het niet kan aangeven, maar ik vraag haar dat toch te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Tijdens die uitzending heb ik niet gezegd: op "de" wegen. Ik heb gezegd dat er minder files zullen zijn op een aantal plekken, en die plekken zullen wat mij betreft in eerste instantie vooral de stadsgewesten zijn. Daar kunnen wij met kleinere maatregelen het snelste een aantal dingen doen, en

dat gebeurt ook. U moet gewoon eens kijken wat er in de stadsgewesten op het ogenblik gebeurt. Je hoeft maar rond te kijken in het Rotterdamse, het Amsterdamse, het Utrechtse en het Haagse, waar zich overigens in de ochtendstond ook de grootste files concentreren, om te zien dat daar een aantal dingen aan het gebeuren is. Wij hebben de eerste statistieken over het Rotterdamse gezien. Daar is eindelijk een verlaging van de congestiedruk te zien. Dat hebben wij in geen jaren meegemaakt. Sterker nog, ik kan mij niet herinneren dat die druk ooit eerder is afgenomen. Er zijn een paar concrete maatregelen die ik snel kan nemen. De heer Reitsma weet ook wel dat het er niet veel zijn. Bij infrastructuurinvesteringen kun je niet zeggen: doe het vandaag en gisteren is het gerealiseerd. Zo werkt het niet. Wel kunnen wij toeritdoserings- en verkeersbeheersingssystemen invoeren en spitsstrookjes en vrachtwagenstrookjes afzonderen van het gewone verkeer. Dat sorteert wel effect; soms alleen voor het economisch belangrijke verkeer, soms omdat mensen zich op een andere manier verplaatsen. Ik denk dus dat het resultaat veel meer af te lezen zal zijn aan datgene wat mensen ervaren dan dat ik al heel grote statistieken over heel Nederland zal kunnen laten zien.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik met de minister de afspraak maken dat wij volgend jaar bij de begrotingsbehandeling, als het eind van de kabinetsperiode redelijk dichtbij is, de balans opmaken van wat de minister gerealiseerd heeft van wat haar doelstelling is, maar dan onderbouwd met cijfers over het verkeer op de wegen in Nederland?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar begint u weer. Over de wegen in Nederland zult u het statistisch helemaal niet kunnen aantonen. Ik zal het niet kunnen – dat heb ik ook nooit ontkend – behalve misschien op een enkele plek, maar dan gaat het om zaken die al in een langer lopend investeringsprogramma opgenomen waren en die ik niet zelf geïnitieerd heb. Ik wil mij er niet op laten voorstaan dat dergelijke zaken door mijn extra inzet zouden zijn bereikt. Die hebben wij met elkaar gewild en zijn nu bijna in een afrondende fase. De brug bij Vianen bijvoorbeeld zou dan ongeveer klaar

## Jorritsma-Lebbink

moeten zijn en dat zou een geweldige oplossing zijn voor één knelpunt. Ik weet niet zeker of wij dat halen, maar dat is niet zozeer de schuld van het geld c.q. de politiek. Als het lukt, zou het te makkelijk zijn om dat op mijn conto te schrijven en dat zal ik dus niet doen. Als ik kan laten zien dat er in de stadsgewesten iets gebeurt, ben ik zeer tevreden. De heer Reitsma moet daar zijn eigen maatlat maar langs leggen.

De heer **Reitsma** (CDA): De ontwikkelingen van de files uitend zich op twee manieren. Uit de statistieken blijkt een forse toename per jaar. Voor de congestie op de achterlandverbindingen zijn in het SVV doelstellingen opgenomen. De signalen zijn op het ogenblik dat weggebruikers op die verbindingen 30% tot 40% kans lopen om in de file te belanden, terwijl in het SVV een heel laag getal staat. De maatlat moet naar mijn mening zijn, dat de minister nu een pakket van maatregelen presenteert waarop zij aan het eind van de kabinetsperiode beoordeeld wordt. Daarom vraag ik welke maatregelen op de korte termijn, die in de nota zijn opgenomen, het effect zullen bewerkstelligen dat er wezenlijke verbetering komt ten aanzien van de twee punten die ik heb genoemd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het antwoord heb ik net gegeven. In 1998 zal de 2 mld. nog niet eens besteed zijn, laat staan de overige middelen die nodig zijn om de rest van het infrastructuurprogramma te realiseren, en zullen plannen nog niet uitgevoerd kunnen worden. Papierplannen hebben nog nooit files opgelost. Op korte termijn kan ik wel aan de slag met verkeersbeheersingssystemen, extra spitsdiensten, afzondering van een aantal doelgroepstroken; de kleinere maatregelen, die allemaal keurig genoemd zijn in Samen werken aan bereikbaarheid. Ik begrijp dat u in 1998 wilt kunnen zeggen – dat is natuurlijk uw bedoeling en dat mag ook gezegd worden door de oppositie – dat ik dat allemaal niet gerealiseerd heb. Het staat duidelijk in Samen werken aan bereikbaarheid. Ik heb dat in 1998 niet allemaal gerealiseerd, omdat het nu eenmaal niet kan. Als dat in 1998 allemaal gerealiseerd zou moeten zijn, had dit in een veel eerder stadium door een ander bedacht moeten worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik ben het met de minister eens dat investeringen pas op termijn hun rendement afwerpen op dit terrein. Dat is ook het karakter van dit soort investeringen. Het gaat echter ook om een aantal maatregelen op korte termijn, want de problematiek is zeer urgent. In een aantal gevallen vraag ik mij af waarom het zo lang moet duren. Ik geef een voorbeeld: er zou volgens mij op korte termijn al heel veel gewonnen kunnen worden met een snelheidsbeperking in spitssteden, bijvoorbeeld op de ruiten rond grote steden. Ik meen dat de minister dit idee positief heeft bejegend, maar ik heb in de antwoorden gelezen dat het nog twee jaar duurt voordat zij proeven op dit punt gaat nemen. Ik dacht dat wij op korte termijn zoiets tot stand zouden kunnen brengen, dus niet alleen proeven nemen, maar ook maatregelen invoeren. Waarom moet dat zo lang duren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gebeurt al op tal van plekken, namelijk daar waar congestie dreigt te ontstaan. Daar gaat de snelheid naar beneden. Wij hebben verkeersbeïnvloedingssystemen daarvoor. Overigens wil ik er nog over nadenken of wij een heel grote actie moeten voeren om automobilisten erop te wijzen dat verkeersbeïnvloedingssystemen systemen zijn waaraan men zich moet houden. Velen denken nog steeds dat zij rustig 120 km/uur kunnen blijven knallen totdat zij bovenop de file zitten. Dat is heel onverstandig, omdat dit gedrag als zodanig extra files oplevert. Ik merk hierbij op dat veel regio's bezig zijn om hun verkeer daarop te wijzen.

Wij proberen te bereiken via de software in de verkeersbeïnvloedingssystemen – wij hebben inmiddels een paar proefjes in dit kader gedaan – om net voor files ontstaan, de verkeerssnelheid naar beneden te brengen, waardoor de capaciteit wordt vergroot. Ik ben van mening dat wij daarmee zo snel mogelijk verder moeten gaan. Het moet echter wel goed gebeuren, omdat wij anders de problemen niet oplossen. Als het gaat om algemene verlagingen moet je zulks doen op de plekken waar dat nodig is. Daarmee gaan wij aan de slag.

Dit is natuurlijk niet het enige. Dit is typisch een onderwerp waarin wij samenwerken met andere overhe-

den, met bedrijven en met maatschappelijke organisaties. In dit verband wijs ik graag op Amsterdam. Wij hebben Amsterdam vaak als een slecht voorbeeld aangeduid, ook op het gebied van het verkeers- en vervoersbeleid. Ik wil graag zeggen dat Amsterdam de laatste jaren echt slagen vooruit aan het maken is op het terrein van het verkeers- en vervoersbeleid en het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid in Amsterdam is buitengewoon succesvol. Dit heeft gevolgen voor het openbaar vervoer en ook voor de bereikbaarheid. Het boeiende is dat de mensen die echt in Amsterdam met de auto moeten zijn nu een parkeerplekje kunnen vinden en dat de mensen die er niet noodzakelijkerwijs met de auto hoeven te zijn een alternatief hebben. Ik ga straks in op de suggestie van de heer Reitsma dat er geen alternatief zou zijn.

De medeoverheden, provincies en gemeenten, alsmede de bedrijven en de maatschappelijke organisaties zijn heel essentieel. Dat geldt natuurlijk ook voor de mensen zelf. Dat mogen wij niet vergeten. Dit betekent niet dat ik zeg – als de heer Reitsma Elsevier goed had gelezen, zou hij hebben begrepen dat ik dat heb gezegd – dat het mijn verantwoordelijkheid niet is. Ik weiger te accepteren om te zeggen dat het uitsluitend mijn verantwoordelijkheid is, dus dat ik de enige ben die verantwoordelijk is voor de files. Dat is absoluut niet waar. Uiteindelijk veroorzaken mensen files, ongeacht of zij er vrijwillig in gaan staan of dat hun baas van hen vergt dat zij erin gaan staan. Zij zullen dus ook zelf de files moeten oplossen, al dan niet daartoe verregaand gestimuleerd door de overheid en niet in de laatste plaats door hun eigen baas. Dit betekent niet dat ik wegloop voor mijn verantwoordelijkheid. Ik ga ervan uit dat ook alle andere partijen dat niet meer zullen doen.

Er gebeurt al een heleboel. Er zullen in 1997 door de NS extra spitsdiensten worden gerealiseerd tussen Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam, terwijl de streekvervoerders het komende jaar extra spitsdiensten willen verzorgen om het openbaarvervoersalternatief op spitscorridors te verbeteren. In het overleg met de medeoverheden dat ik op 6 november jl. heb gevoerd, zijn daarover afspraken gemaakt. Hoewel ik eigenlijk pas vanaf 1 januari 1998 daarvoor

## Jorritsma-Lebbink

middelen ter beschikking heb, probeer ik er al eerder ruimte voor te creëren door een aantal verschuivinkjes binnen de begroting.

In de vier grote stadsgewesten wordt flinke vooruitgang geboekt met de verbetering van de bereikbaarheid. Wat mij daarbij aanspreekt, is dat elk stadsgewest het op zijn eigen manier aanpakt, ook omdat de problemen per stadsgewest verschillend zijn. De resultaten worden op een aantal plekken ook echt zichtbaar. Ik mag u een paar voorbeelden geven. Rotterdam heeft zeer veel succes met zijn verkeersbeheersingsprogramma; Haaglanden boekt grotere vooruitgang dan op andere plekken met het vervoersmanagement; Utrecht zet heel sterk in op vervoersmanagement gecombineerd met extra spitslijnen; Amsterdam voert een buitengewoon stringent parkeer- en locatiebeleid en heeft samen met de openbaarvervoerbedrijven een concept uitgewerkt voor regionaal openbaar vervoer. Ik verwijs u naar de brief over de stand van zaken, Samen werken aan bereikbaarheid, die ik de Kamer een paar dagen geleden heb gezonden.

De heer Blaauw heeft in dat kader gevraagd hoe snel ik de plannen van de regio kan vertalen in MIT en begroting. Mijn antwoord is zo snel mogelijk. Nu al staan in de MIT-verkenningsentabel recente regionale initiatieven, en veel van de plannen uit Samen werken aan bereikbaarheid zullen in de begroting van volgend jaar kunnen worden meegenomen. Overigens moeten de voorstellen wel worden getoetst, zoals dat met alle voorstellen gebeurt en dat blijft gewoon een taak van de rijksoverheid.

Om die infrastructuur sneller te kunnen realiseren, is het op zich in eerste instantie niet echt nodig om de wettelijke termijnen in te korten. U moet zich heel goed realiseren dat op de totale periode van tien tot vijftien jaar waarin gemiddeld een weg totstandkomt – met weg bedoel ik ook een spoorweg – de wettelijk vastgelegde termijnen om te komen tot een afgerond tracébesluit alles bijeen minder dan twee jaar duren. Daar zit de echte vertraging niet in. Wij moeten er wel naar kijken en wij volgen dat ook, want wij evalueren op dit moment de Tracéwet. Ik hoop dat ik nog voor het eind van dit jaar en anders aan het begin van het komende jaar, voordat uw reces is

afgelopen, de Kamer daarover kan berichten.

Ook het WRR-rapport speelt hierbij een rol. De heer Blaauw vroeg daarnaar. Het kabinet heeft in zijn standpunt over het WRR-advies inzake de grote projecten de lijn uitgezet voor een efficiënt gestructureerde en gefaseerde besluitvorming, waarbij van het begin af aan sterk wordt gekoerst op een zo breed mogelijk maatschappelijk en politiek draagvlak. Over dat kabinetsstandpunt heeft nog geen discussie met de Kamer plaatsgevonden. Ik wacht, net als mevrouw De Boer, die discussie met belangstelling af. Ik hoop dat de Kamer daar binnenkort tijd voor wil vrijmaken. Wat mij voor ogen staat op dat terrein, zal in dat kader besproken kunnen worden.

De heer **Van Waning** (D66): Ik heb ook een vraag gesteld naar aanleiding van de ervaring van afgelopen zaterdag bij de discussie over de Maasvlakte 2. De minister was daarbij aanwezig en zij heeft ook een toespraak gehouden. Het grote bezwaar, naast alle lof die er was op deze nut-en-noodzaakdiscussie, van de stichting Natuur en milieu en van allerlei lokale milieubelangenverenigingen, was dat hun minderheidsstandpunten niet werden meegenomen. Hun zorg is zodanig dat de stichting Natuur en milieu zelfs heeft afgehaakt, hetgeen natuurlijk buitenproportioneel is. Heeft de minister persoonlijk al een visie hoe men dat zou kunnen voorkomen? Maakt het feit dat er voor Maasvlakte 2 al een Havenplan 2010 lag – er is daar dus al zes jaar lang aan gewerkt in Rotterdam – geen verschil uit? Gisteren zei de minister dat men bij de discussie over de luchtvaart van de grond af aan begint, maar hier lag al een plan. Heeft dat de zaak gefrustreerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou niet echt durven zeggen of dit de zaak gefrustreerd heeft, maar het heeft de zaak zeker wel beïnvloed. Feit is dat men hier niet van scratch af begon. Zeker in de hoofden van een aantal mensen in de regio was het plan al veel verder. Overigens is, voorzover ik weet, niet de stichting Natuur en milieu afgehaakt maar de Zuid-Hollandse milieufederatie. Natuur en milieu doet nog wel degelijk mee aan de discussie en ziet ook wel bezwaren. Maar als je een nut-en-noodzaakdiscussie over een

bepaald project begint, dan doe je dat niet vanwege de discussie maar vanwege het feit dat er een probleem is dat opgelost moet worden. Wanneer wij praten over een nut-en-noodzaakdiscussie met betrekking tot het ruimtegebrek in de haven van Rotterdam – zo praten wij er immers over – hebben wij het over het ruimtegebrek in de haven van Rotterdam en niet over iets anders. Ik heb soms het gevoel dat dit heel moeilijk is, omdat de conclusie blijkbaar ook zou kunnen zijn dat er geen ruimtegebrek is in de haven van Rotterdam. Zo is het dus niet. Daarom volg ik nauwgezet wat er gebeurt. Zelf heb ik namelijk het gevoel dat sommige organisaties het niet willen hebben over het ruimtegebrek van Rotterdam, maar over het feit dat misschien minder goederen naar Rotterdam moeten worden vervoerd. Daar ging de discussie echter niet over. Daarom moet wij op dergelijke aspecten goed letten. Iedere keer zullen wij dus moeten afbakenen waarover we het precies hebben. Straks zal ik hierop nog terugkomen. Ik ben het wel met de geachte afgevaardigde eens dat, gelet op het feit dat er al een plan lag, de beginsituatie hier anders was. Dat is waar. Ik vind ook dat we heel erg moeten leren van deze discussie. Ik weet ook niet of ik die de volgende keer nog op dezelfde manier moet voeren. Misschien moeten wij in het vervolg wel heel anders tewerk gaan. Het gaat er natuurlijk alleen maar om – en dat is het belang hiervan – dat je in de beginfase nut en noodzaak goed bespreekt en de discussie daarover afrondt met een besluit.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Het aardige van de happening zaterdag was dat daar zeven andere regio's van Nederland vertegenwoordigd waren met plannen die nu Rotterdam wil uitvoeren. Daarbij was sprake van iets complementairs en op een gegeven moment zelfs van substitutie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het ging hierbij niet om zaken die Rotterdam wil gaan doen, maar die ze thans doet. Wat u echter zegt, is waar.

De heer **Van Waning** (D66): Er is al gesproken over de procedure bij de grote projecten. Van de kant van D66 is men blijven wijzen op onze wens

## Jorritsma-Lebbink

om een correctief referendum in te stellen. Deze wens is afgewezen, omdat de nut-en-noodzaakdiscussie tot gevolg zou hebben dat de visie van alle betrokkenen in voldoende mate zou blijken. Wij zijn toen met de anderen meegegaan. Alleen, zaterdag bleken ons negatieve aspecten. De stichting Natuur en milieu haakte namelijk af. Je vraagt je dan of je dan toch niet op een of andere wijze...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De stichting Natuur en milieu is niet afgehaakt. Ik herhaal dat. De stichting Natuur en milieu doet nog wel degelijk mee. De Zuid-Hollandse milieufederatie is niet hetzelfde als de stichting Natuur en milieu. Mijnheer Van Waning, ik vrees dat bij elk project uiteindelijk groepen zullen afhaken. We moeten ook niet de illusie in stand proberen te houden dat een nut-en-noodzaakdiscussie in consensus zal eindigen. Zo is het natuurlijk niet. Er kan bij een ander project weer een andere organisatie zeggen: nu gaat alles een kant op die ik absoluut niet wil; ik haak af.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Het zijn wel vaak dezelfde groepen. Dus de klappen vallen vaak in dezelfde hoek.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nou, dat weet ik niet.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Ik herinner aan wat gisteren door de heer Blaauw is gezegd. Zijn conclusie was dat inspraak op zichzelf geen belemmering vormt voor een snelle voortgang van de procedure. Ik vind dat een belangrijke constatering. Als de minister bezig is met de evaluatie van de Tracéwet wil ik haar twee zaken in overweging geven. De eerste betreft de volgende vraag.

Hoe komt het toch dat bij vijf tracés iedere keer door het departement wordt gezegd dat men daar extra tijd nodig heeft? Er zijn fatale termijnen vastgesteld. Echter, bij vijf tracés is door het departement gezegd: wij hebben zes maanden extra nodig.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Zes weken!

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Maar u hebt zelf de termijnen vastgesteld. Dan de tweede overweging en die is

nog belangrijker. Als wij de nut-en-noodzaakdiscussie vóór de procedure houden, dat eventueel ook in het geval van de Tracéwet doen en de verdere opbouw hetzelfde laten, zal bij de bestaande procedure ingevolge de WRO bij grote projecten die discussie aan het begin van het traject zitten. Misschien wil de minister eens aan deze mogelijkheid aandacht besteden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb het rapport van de WRR heel goed gelezen. Eigenlijk pleit de WRR voor een heel grote wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening. U hebt gezien wat het kabinetsstandpunt is. U weet ook wat mijn vermoeden is. U weet dat wij zullen evalueren, maar wellicht ook evolueren in het denken hierover. Ik sluit helemaal niet uit dat wij uiteindelijk nog een heel grote wijziging zullen moeten aanbrengen, maar ik weet niet of dat in deze fase de juiste stap is. Datgene wat ik in de afgelopen jaren in gang heb gezet, zou daarmee op geen enkele manier versneld worden. Je moet daarom nu pragmatisch proberen te handelen en manieren vinden om aan het eind van de rit de procedure te kunnen versnellen. Ik ben er wel van overtuigd dat als je aan het begin veel inzet pleegt bij de nut-en-noodzaakdiscussie, dus bij het overtuigen van mensen dat je met een goede zaak bezig bent en als je probeert mensen snel voor te lichten en hen het gevoel geeft dat zij op een serieuze manier bij het project betrokken worden, je je daarmee aan het eind van de rit veel tijd kunt besparen. Ik weet zeker dat de wijze waarop wij nu gehandeld hebben, niet de meest ideale is. Het is echter ook niet de slechtste manier. Het is een experiment; wij proberen het nu op deze manier. Men doet zijn uiterste best om het serieus te doen. Natuurlijk komt er kritiek, overigens van iedereen. De mensen van het havenbedrijf van Rotterdam zitten af en toe met stijgende verbazing te kijken. Af en toe denken zij dat het in het geheel niet over hun ruimtegebrek gaat, maar over het bedrijven van chemie in Delfzijl. Deze mensen kunnen niet afhaken, want het gaat om hun probleem. Een organisatie die een belang behartigt, kan wat gemakkelijker afhaken dan echte belanghebbenden. Iedereen voelt zich er nog heel erg ongemakkelijk mee. Om in termen van Verkeer en

Waterstaat te spreken: ik wil nu maar even doorstomen op het tracé waar wij op zitten. Elke keer probeer ik dingen te doen waardoor de clubs die dreigen af te haken, er weer bij komen, want ik vind het belangrijk dat ze erbij blijven. Als het aan het eind van de rit niet blijkt te zijn gelukt, moeten wij nog maar eens evalueren wat wij fout hebben gedaan.

**De heer Van Waning (D66):** Voor alle duidelijkheid, D66 juicht het open planproces in principe toe. Wat mijn opmerking over Natuur en milieu betreft, verwijs ik naar het Rotterdams Dagblad van 5 december jl. Onder de kop "Inspraakcircus tweede Maasvlakte was bedrog" staat dat Natuur en milieu de eindconclusie bij voorbaat afwijst. Opgevoerd wordt de heer Van Slobbe, die zegt dat de economische belangen de doorslag hebben gegeven in de discussie. De stichting maakt zich grote zorgen over de gevolgen voor de duinen van Voorne.

**De voorzitter:** Wil de heer Reitsma op hetzelfde punt interrumperen?

**De heer Reitsma (CDA):** Niet over de nut-en-noodzaakdiscussie, omdat ik vind dat de minister daar een goede lijn te pakken heeft, die over een tijd maar eens moet worden geëvalueerd. Wij moeten te zijner tijd leren van de gemaakte fouten. Nu kunnen wij dat onvoldoende inschatten.

Ik zou wel een opmerking willen maken over de interruptie van collega Van Gijzel. Mijn vraag spitst zich toe op twee punten. Wat kunnen wij bedenken om te voorkomen dat bij vele projecten een halfjaar uitstel optreedt? De minister zegt vaak dat men in de regio allerlei varianten...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kom daar nog over te spreken. De heer Van Waning ben ik nog een antwoord verschuldigd op zijn opmerkingen naar aanleiding van het artikel in het Rotterdams Dagblad. Voor afgelopen zaterdag en na 5 december hebben wij een bijeenkomst in Amersfoort gehad. De heer Nijhoff van Natuur en milieu was bij die gelegenheid kritisch, maar dat mag ook. Dat is juist de bedoeling van de nut-en-noodzaakdiscussie. Mensen die een kritisch geluid willen laten horen over een project, moeten dat luid en duidelijk kunnen doen. Ik

## Jorritsma-Lebbink

heb niet begrepen dat Natuur en milieu het bij voorbaat met elke eindconclusie oneens is. Laten wij eerlijk zijn, er is nog geen eindconclusie. De verkenningsfase is net afgerond. Als Natuur en milieu bij voorbaat tegen elke vorm van een tweede Maasvlakte is, vind ik dat eerlijk gezegd een zeer opportunistisch standpunt. Dan moet je je niet met zo'n discussie bemoeien, want dan heb je blijkbaar niets met het ruimtegebrek van Rotterdam.

Wat in elk geval sneller kan, is de politieke en bestuurlijke besluitvorming. De heer Van Gijssel vroeg hoe het kon dat de minister elke keer briefjes moet sturen. Ik vind dit een heel akelig probleem. Blijkbaar is het noch in mijn eigen organisatie, noch in die van andere ministeries inmiddels zover dat tijdig het signaal wordt gegeven dat er een probleem is tussen de, meestal twee, betrokken ministeries. Meestal gaat het natuurlijk om VROM en Verkeer en Waterstaat. Mevrouw De Boer en ik zijn erover in debat op welke manier wij dit het snelste naar boven kunnen krijgen. Het voordeel van het feit dat ik de Kamer het briefje moet sturen, is overigens wel dat het in elk geval binnen die zes weken is afgerond. Ik zeg dat maar omdat het in het verleden wel anders was. Dan bleef het gewoon zes maanden liggen. Eigenlijk wil ik die zes weken ook niet meer moeten benutten. Ik vind het een blamage dat ik de Kamer weer moet laten weten dat wij helaas geen tijd hebben gehad, omdat het te laat bij ons op het bureau is beland.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De grootste blamage is dat wij tegen mensen zeggen dat de inspraak in verband met allerlei fatale termijnen binnen drie weken moet zijn afgerond, terwijl we zelf de ruimte nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil het balletje naar u terugspelen. Ook u laat besluiten natuurlijk erg lang liggen. De discussie over de A4 vindt op 30 januari plaats, en dit voorstel ligt toch echt al een paar weekjes bij de Kamer. Ik zeg daar niets kwaads over, maar hieruit blijkt wel dat ook de Kamer tijd nodig hebt. Op zich is dat begrijpelijk, gelet op de volle agenda's van de Kamer, die ministers overigens helaas ook hebben. Als we met elkaar afspreken dat we zo snel mogelijk besluiten

nemen, moeten we zelf proberen ons aan de gewone termijnen te houden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is ook zo. U speelt het balletje terecht terug. Maar we hebben die fatale termijnen ook aan de Kamer gebonden, en wel in de Tracéwet. Het is niet de Kamer die daar iedere keer overheen gaat. Ik geef toe dat de politieke besluitvorming aan het eind vaak veel tijd vergt. Overigens is de onteigeningsproblematiek misschien een nog wel grotere sta-in-de-weg voor snelle procedures dan de hele bestuurlijke en politieke afronding.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat valt reuze mee. In de meeste gevallen komt onteigening namelijk tot stand via een schikking, en dan kan het heel snel. Er zijn maar heel weinig gevallen – dat geldt natuurlijk bij grotere projecten iets meer dan bij kleinere projecten – waarin aan het eind via de rechter de zaak moet worden afgedwongen.

Ik vond het heel interessant dat het CDA mij traagheid bij de besluitvorming over grote infrastructurele werken verwijt. Ik heb inmiddels een groot aantal grote projecten door de Kamer gehaald, en dus uiteraard ook door het kabinet, want daar begin ik altijd mee. We hebben Schiphol afgehandeld en we hebben de Betuweroute afgehandeld, zij het dat de Raad van State helaas nog zijn mening moet geven over een uitvoerbaar besluit op dit punt. Dat wachten we dan maar weer af. We moeten daar nog eens goed over nadenken. In de Tracéwet is opgenomen dat een PKB die langer dan een jaar ligt voordat het tracébesluit wordt genomen, een extra ronde zal kennen. Ik vraag me eerlijk gezegd in gemoede af wat daarvan de zin is. Het leidt tot een geweldige dubbele bureaucratie, wat ik jammer vind. Bij de evaluatie van die wet komen we daar nog over te spreken. De HSL-Zuid zit in een eindstadium van besluitvorming. Ik ben er zeer voor om daadkrachtig en snel besluiten te nemen. Meteen zeg ik erbij dat in een democratie als de onze er toch ook altijd politiek en bestuurlijk heel wat afgediscussieerd moet worden voordat een besluit genomen en uitgevoerd kan worden. Daar doen we echt allemaal aan mee, ook het CDA! Het kan niet zo zijn dat het CDA doet alsof het daar nooit aan meedoet; dat is niet zo. We

doen er, nogmaals, allemaal aan mee, en als het ons belang is om het iets trager te doen, dan doen we het dus iets trager. Dat moet dan maar helder gezegd worden. Er kan niet gesuggereerd worden dat iedereen, behalve het CDA, een verdragende partij is. Zo is het niet! Op z'n tijd zijn we dat allemaal.

Wat natuurlijk wel sneller kan, is het opstellen van de verkenningen, de tracé-MER-nota's en de aanbesteding en de uitvoering. Bij de uitvoering zal voorts meer aandacht moeten zijn voor nieuwe vormen van samenwerking en nieuwe uitvoeringstechnieken. Dit houdt in dat er echt anders gewerkt moet worden. Van tevoren moet een politiek commitment ontstaan voor infrastructurele projecten. De wegen moeten dus ook niet meer, bijvoorbeeld als het gaat om achterlandverbindingen, per stukje worden bekeken, maar in hun geheel. In de verkenningen en de MER's moeten we inderdaad niet meer alle denkbare varianten uitwerken, maar alleen echt reële opties. De Kamer zal zich daarbij overigens bij voorstellen ook moeten beperken tot wijziging van de planning. Dat is lastig, natuurlijk, maar het zal wel moeten. Als we werkelijk serieus willen versnellen, zullen we allemaal ons eigen werk op een iets andere manier moeten doen. Gisteren vroeg iemand, hoe wordt bepaald of iets een reële optie is. Tot nu toe is het een beetje gebruik – we moeten daarmee kritischer omgaan – dat als er maar één belangenbehartiger, één gemeente of één provincie weer met een ander alternatief komt, dit bijna zonder er serieus naar te kijken wordt meegenomen. Al kom je op de eerste dag al tot de ontdekking dat het een volstrekt onuitvoerbaar alternatief is, dan nog "MERT" het helemaal mee. We moeten daar een klein rondje aan vooraf laten gaan, waarin we samen met andere partners die betrokken zijn bij een infrastructureel project, daarmee wat kritischer omgaan. Ik ken projecten waarin 27 varianten worden meegenomen, die nooit allemaal realistisch kunnen zijn. Als dat in dit kleine land mogelijk zou zijn, hadden we nog fantastische mogelijkheden, maar ik vrees dat dit alleen maar in heel grote landen mogelijk is.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar spitste mijn vraag van zo-even zich op toe. Ik ben het met u eens dat we iets

## Jorritsma-Lebbink

moeten bedenken om het aantal varianten te verkleinen. Het kost immers alleen maar tijd, en vaak zijn het illusies. De lokale overheid zegt echter vaak net het omgekeerde: zij vindt dat de minister hun opdringt al die varianten in studie te nemen. Ik heb het gevoel dat er ergens sprake is van een dilemma. Dat moet eigenlijk worden doorbroken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Daarom zeg ik ook dat wij dat moeten doen. Meestal neemt de gemeente het initiatief tot de MER-procedure, maar het is lang niet altijd zo dat de gemeente al die varianten bedenkt. Misschien heeft de heer Reitsma dat wel eens gemerkt, maar soms worden wij – daar bedoel ik ook de mensen mee die op mijn ministerie werken – een beetje gedreven door de gedachte van: als wij alle zekerheden inbouwen, dan kan niemand meer kritiek op ons hebben. Laten wij dus alles maar onderzoeken. Dan kan mijnheer X daarna niet meer zeggen dat zijn alternatief niet is onderzocht, maar dat dit het beste is. Ik denk dat wij in een vroeger stadium selectiever moeten zijn. Wij zullen meer keuzen moeten maken. Uiteraard moet dat goed doordacht en goed voorbereid gebeuren, ook in overleg met de andere partners of de initiatiefnemers. Dan lopen wij aan het eind maar het risico dat iemand zegt dat zijn alternatief niet is onderzocht. Dat is dan jammer.

De heer **Reitsma** (CDA): Een aantal projecten komt daardoor nu al fors in de vertraging. Is het mogelijk om die nog eens tegen het licht te houden? Is het mogelijk om die onderdelen eruit te schrappen, omdat dit illusies zijn? De minister weet over welke projecten het gaat.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik weet waar de heer Reitsma het over heeft, maar dat kan niet. Als je dat tijdens de procedure doet, loop je de kans dat de Raad van State daarna zegt dat dit ten onrechte is gebeurd. Ik vrees dat dit heel moeilijk is, maar ik ben het met de heer Reitsma eens dat het jammer is dat het zo is gegaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De minister geeft in de schriftelijke beantwoording op een vraag van mij een aardige aanzet over de richting waarin je kunt

denken met betrekking tot de startnotitie. Mijn zorg is daardoor een beetje weggenomen, maar hoe dan ook, het zal in overleg met de besturen in de regio gebeuren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** En in veel gevallen met mijn collega van VROM.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Precies. De minister zei zojuist dat een en ander veel meer over de gehele trajecten moet worden bekeken. Dat kan vele tientallen kilometers betreffen. Is de minister niet bang dat de lokale specifieke problematiek daardoor een beetje onderbelicht blijft? Houdt de minister daar voldoende zicht op?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Stellingwerf kan ervan overtuigd zijn dat de mensen die voor ons in de regio werken bij de diverse projecten zeer uitgebreid met de lokale mensen over de inpassing spreken. Dat moet zo blijven, want ik ben bezig om het politieke draagvlak daarvoor te vergroten en niet te verkleinen. Ook al doe je een project in één keer over een grote afstand, qua MER of tracéprocedure, dan nog moet je dezelfde zorgvuldigheid betrachten naar de lokale bestuurders. Het zou heel jammer zijn als dat verloren gaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil twee tegenkanten aangeven. Het is goed dat de corridorstudies in hun geheel worden bekeken, maar één facet daaruit kan leiden tot vertraging. Ik noem bijvoorbeeld de problematiek van de A2 en Abcoude. Dat is niet gewenst.

Dan de alternatieven. Met name bij de 5G-baan van Schiphol en de Bosvariant bij de HSL bleek tijdens het proces dat iets nader moest worden onderzocht. Dat leidde ook tot vertraging. In hoeverre is het dus reëel om alternatieven te schrappen? Dat betekent in ieder geval dat je zeer selectief moet zijn, want anders loop je de kans dat je later in de tijd extra onderzoek moet doen, wat weer vertraging met zich brengt. Je moet daar dus heel voorzichtig mee omgaan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat ligt naar mijn gevoel meer aan het feit dat de volksvertegenwoordiging tot de conclusie komt dat een bepaald

alternatief niet voldoende is onderzocht. Ik neem dat de volksvertegenwoordiging niet kwalijk, maar als zij vindt dat dit alsnog moet gebeuren, dan vraag ik of de volksvertegenwoordiging ook de verantwoordelijkheid neemt voor de vertraging. Soms is er in de eerste fase nog niet eens sprake van allerlei varianten. De WB-variant is daarvan een voorbeeld, want die kwam pas tijdens de inspraak naar boven. Deze variant werd lokaal en regionaal overigens niet echt ondersteund. Dat moeten wij ons goed realiseren. Daarom heeft die variant heel lang niet echt serieus meegespeeld. Op enig moment – dat is in overleg met de Kamer gebeurd – is besloten om een aantal zaken nog eens heel serieus te bekijken, met het oog op de vergelijkbaarheid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben dat twee jaar geleden voorgesteld. Pas na een heel lange tijd is het serieus bekeken, ook omdat er meer druk kwam vanuit de samenleving en de politiek. Dat betekent wel dat je een enorme tijdsachterstand hebt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Aan de ene kant moet je daarom kritischer zijn ten opzichte van mogelijke alternatieven, aan de andere kant moet je oppassen dat je het niet te mager doet, zodanig dat bij voorbaat altijd diezelfde discussie wordt gevoerd. Soms zul je dan een risico lopen. Daar ben ik het wel mee eens, maar wij bekijken – ik heb het nu overigens over de tracéprocedures en niet over de grote projecten – echt waanzinnige hoeveelheden dingen. Als ik daar in het begin heel kritisch naar had gekeken en misschien een klein rondje had gedaan over de technische mogelijkheden en de kosten die daarbij horen, had ik misschien nog wel tien alternatieven moeten onderzoeken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Binnenkort staat de A4 Midden-Delfland op de agenda. De U-polderconstructie is toch een serieuze optie voor de Kamer. Wij moeten dan toch van het kabinet een serieuze inzet kunnen verwachten als het inderdaad aan de orde is. Dat is een techniek die in ontwikkeling is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar dat heeft niets te maken met de vraag of een U-polder interessant is.



## Jorritsma-Lebbink

Dat is heel interessant. Ik vind het alleen heel raar om, aangezien wij al 200 mln. in een zandbed hebben gelegd, die vervolgens uit te gaan graven en daar een U-polder in te gaan leggen. Dat kan ik ook niet echt uitleggen aan de belastingbetaler. Dan moeten wij er namelijk ook nog 700 mln. voor betalen in plaats van 390 mln. Die discussie zullen wij in januari voeren, maar ik vind dat een beetje raar. Ik zeg dat nu maar vast als een klein schotje voor de boeg.

Voorzitter! Over de slimme realisatie het volgende. Wij moeten voorkomen dat de op stapel staande investeringen op sommige plaatsen leiden tot meer van hetzelfde. Anders gezegd, dat al heel snel na het klaarkomen van een infrastructuur zich op diezelfde plek toch weer een file ontwikkeld. Slimme realisatie betekent dan ook dat nieuwe infrastructuur op die plaatsen alleen maar opgesteld wordt voor het economisch belangrijke verkeer en het efficiënte personenverkeer. Dat maakt de bereikbaarheid juist voor die doelgroepen beter en wordt daarmee gegarandeerd. Dat is de beste voorwaarde voor het realiseren van de noodzakelijke duurzame groei van de economie.

Ik was overigens heel blij dat een enkele wetenschapper in een blad schreef dat de 100 mln. van volgend jaar wel eens veel belangrijker kan zijn dan de 2 mld. van de twee jaar daarna. Een ding is helder: met de opvattingen in deze Kamer zie ik de miljarden naar de begroting van Verkeer en Waterstaat toestromen, maar ik zal daar niets aan hebben als ik niet volgend jaar 100 mln. en misschien wel meer in de jaren daarna in kan zetten om te zorgen dat er plannen klaarliggen die dan uitgevoerd kunnen worden, nog veel meer dan op dit moment. Er werd al gezegd: u heeft nu 2 mld. meer, maar dat is eigenlijk niet meer, want u heeft de afgelopen jaren veel onderuitputting gehad. Ik wijs erop dat ik die onderuitputting in het infrafonds gewoon met mij meesleep, want de onderuitputting van dit jaar komt bij mijn begroting van volgend jaar. Dat betekent dat daarmee mijn begroting weer hoger wordt en ik moet zorgen dat ik weer een stapje harder draaf om de plannen uit te voeren. Ik heb nu gelukkig – daar hebben wij bij het MIT en het feitenonderzoek al uitgebreid over gesproken – de vrijheid gekregen om volgend jaar

op kasbasis over te plannen. Dat zal mij zeer helpen om een aantal dingen sneller uit te kunnen voeren. Maar wees ervan overtuigd, met een begroting die zo snel oploopt als de mijne, zal ik het komende jaar echt heel veel moeten doen om te zorgen dat al die plannen die daarna uitgevoerd moeten worden, ook werkelijk uitgevoerd kunnen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Het deed mij deugd dat de toonhoogte van de minister even hoger werd. Zij heeft de CDA-fractie niet één onvertogen woord horen spreken op dit punt. Wij hebben niet gezegd dat het geen goede zaak is dat die 100 mln. al in 1997 ingezet wordt. Als u in staat zult zijn om de financiële plannen die door diverse fracties hier zijn neergelegd voor de volgende kabinetsperiode en als u zegt dat het noodzakelijk is om nu meer mensen in te zetten in deze kabinetsperiode om die plannen qua procedure en qua voorbereiding werkelijk klaar te krijgen, dan zult u ook de steun van de CDA-fractie krijgen om die 100 mln. te verdubbelen als dat nodig is. Het gaat mij erom dat met de uitvoering die plannen zo snel mogelijk wordt gestart, zodat in de volgende kabinetsperiode het investeringsvolume werkelijk omhoog kan. Ik was dus blij met die toonhoogte. Komt u met voorstellen om die 100 mln. te verhogen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als dat nodig is, zal ik dat zeker doen, maar dan moet u geen amendementen indienen waarin wordt voorgesteld om het personeelsbudget te verminderen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp dat u het tegen collega Blaauw heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ook tegen u! U heeft overigens een veel omvangrijker bezuiniging op mijn personeelsbegroting voorgesteld dan hij. Ik begrijp dat een en ander zich weer toespitst op voorlichting. Dat lijkt een hobby van de CDA-fractie te zijn geworden. Voorzitter! De personeelsbegroting kan echt niet verder omlaag. Er is geconstateerd dat er zo snel mogelijk een draagvlak voor grote projecten gecreëerd moet worden. Het publiek moet er zo snel mogelijk bij betrokken worden. Ik heb dan geld nodig om daar mensen voor in te

zetten. Ik kom daar straks nog kort op terug.

Ik ben blij dat gisteren in een interruptiedebatje duidelijk is geworden dat het verhogen van het budget voor de infrastructuur met een paar miljard per jaar niet van de ene op de andere dag gerealiseerd kan worden. Er zal sprake moeten zijn van een geleidelijke groei. Het snel willen realiseren van projecten leidt alleen maar tot grote blijdschap van de minister van Financiën. Aan het eind van het jaar zal dan het financieringstekort iets lager uitvallen, omdat de investeringen niet gerealiseerd kunnen worden.

Voorzitter! Wij willen een en ander op minder traditionele wijze aanpakken. Dat zal overigens ook wel moeten. Het is bekend dat de planvoorbereiding binnen het ministerie gereorganiseerd wordt. Ook het RIB zal heel hard aan de slag moeten. Ik constateer met zorg dat het daar ook niet goed gaat op het ogenblik. Er zal een opschaling van het geheel moeten plaatsvinden, van de medeoverheden en de ingenieursbureaus tot en met de uitvoering door de aannemerij. Dat is een gigantische operatie. De sector maakt zich zorgen over de vraag of er wel voldoende personeel te vinden is. Er zijn grenzen aan de hoeveelheid geld die jaarlijks extra uitgegeven kan worden. Mede daarom is een geleidelijke groei noodzakelijk.

Voorzitter! Bepalend voor het succes van het beleid op langere termijn is onder andere het extra geld dat daarvoor beschikbaar komt. Dat zijn zeer hoge bedragen. Ik doe niet mee aan het spelletje om te schatten of het nu 27, 34, 50 of 100 mln. moet zijn. In ieder geval gaat het om veel geld en dit moet in een stijgende lijn, dus geleidelijk, beschikbaar komen. Het extra bedrag van 2 mld. is dan ook bedoeld als een eerste stapje. Wij zullen dit geld ook werkelijk voor het jaar 2000 kunnen uitgeven. Dit is het begin van een structureel hoger investeringsniveau na dat jaar.

Voorzitter! Voordat ik inga op de financiële situatie, moet mij overigens van het hart dat de omvang van de wensen die bij alle sprekers leven, enorm is. Alle sprekers vragen om veel meer geld voor de infrastructuur. De miljarden vliegen mij daarbij om de oren. Alle sprekers vragen ook veel meer geld voor de exploitatie van het openbaar

## Jorritsma-Lebbink

vervoer. Zij vragen bijna allemaal om meer geld voor natuurontwikkeling en voor sanering van onderwaterbodems. Dit zijn natuurlijk zeer belangrijke onderwerpen, maar ook bij de zeer zonnige toekomstverwachtingen die ik zojuist heb verwoord – ik reken daar volledig op – zullen wij keuzes moeten maken. De wensen van Verkeer en Waterstaat zullen bij de komende begrotingsvoorbereiding en straks bij de kabinetsformatie moeten concurreren met andere wensen. De Kamer wil ook de klassen in het basisonderwijs verkleinen. Dat kost geld. De Kamer wil meer blauw op straat en dat kost ook geld. De Kamer zal uiteindelijk een keus moeten maken. Ik zal mij inzetten om bij de begrotingsvoorbereiding voor 1998 het nodige te realiseren, waarbij ik prioriteit zal geven aan de grootste problemen. Ik treed overigens de onderhandelingen voor een nieuw regeerakkoord met groot genoegen tegemoet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan de minister haar prioriteiten noemen? Het lijkt mij niet verstandig om het debat zodanig te verbreden dat de verkleining van de klassen in het basisonderwijs wordt vergeleken met de sanering van onderwaterbodems. Dat zou een oeverloze discussie opleveren. Ik wil het debat toespitsen op het openbaar vervoer. Hoe ziet de minister de investeringen versus de bezuinigingen op dat terrein?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom nog uitgebreid over de exploitatie van het openbaar vervoer te spreken. De problemen terzake zullen uiteraard aangepakt moeten worden. Ten aanzien van de begrotingsvoorbereiding voor volgend jaar heb ik het gevoel dat ik mij meer zorgen moet maken over de exploitatiebegroting dan over het realiseren van meer middelen ten behoeve van de infrastructuur. Dat is dan een eenjarige afweging, die overigens ook een meerjarenperspectief kent. Ik kom daar dadelijk graag nog op terug.

Ik heb al gemeld dat wij na 2000 echt onvoldoende middelen hebben om het SVV-programma uit te voeren, laat staan om dat te versnellen. Daarbij gaat het over miljarden. Het gaat overigens over veel meer, want wij zullen nog meer moeten doen: de HSL-Oost moet ook

nog gefinancierd worden, er zal meer geld voor de natte infrastructuur moeten komen en dan heb ik het nog niet eens over projecten die na een nut-en-noodzaakdiscussie misschien tot een positief besluit leiden. Wat wij dus wel moeten doen, is zorgen dat wij voorbereiden, plannen en dingen klaarmaken. Ik ga ervan uit dat dit ook zal gebeuren en ben blij dat de Kamer dit ondersteunt.

Voorzitter! Ik kom op de middellange termijn. Wij zijn bezig om voor de ICES de contouren van nieuwe systemen te verkennen. Ik ben graag bereid om hierover, op het moment dat wij daar opnieuw inzicht in hebben, nog eens met de Kamer te discussiëren. Het zal duidelijk zijn dat het dan over een heel complexe aangelegenheid gaat, die niet in twee maanden in een gedegen plan kan worden omgezet, zoals de heer Reitsma voorstelde. Ook dat zal overigens weer leiden tot een ophoging van de benodigde investeringen op de iets langere termijn. De eerste inschattingen van alleen de investeringen volgens het concept voor Randstadrail tussen Den Haag en Rotterdam leiden tot ongeveer 3 mld. extra. De heer Reitsma heeft gelijk als hij zegt dat het tijdverspillig zou zijn om twee jaar te wachten op een nieuw kabinet. Ik kan hem geruststellen: dat doen wij dus ook niet.

In dit licht is overigens ook duidelijk dat de wensen tot verdiepte aanleg en ondertunneling tot een nog groter totaalprobleem zullen leiden. De laatste jaren is er steeds meer vraag naar ondertunneling en verdiepte aanleg van infrastructuur; het was terecht dat de heer Schutte daarop inging. Het gaat hierbij heel vaak om zeer dure oplossingen waarbij de kosten in een aantal gevallen niet opwegen tegen de eventuele baten. Dat geld is er dus ook niet, in elk geval nog niet. Als ik prioriteiten zou mogen stellen, zou ik dat doen bij de projecten die echt grote haast hebben en zou ik niet in alle gevallen de duurste oplossing kiezen. Ik wijs er nog eens met nadruk op dat alle uitgewerkte plannen die zijn voorzien van handtekeningen van mijn collega en mij, voldoen aan alle geldende veiligheids- en milieu-eisen die wij met elkaar hebben afgesproken. Dan is het van tweeën één: óf wij moeten het nog eens over die milieu-eisen hebben en dan kunnen mensen tot

andere conclusies komen, óf wij moeten op enig moment toch afwegingen maken in de kostenbatensfeer. Wordt er toch voor gekozen om op heel grote schaal infrastructuur ondergronds aan te leggen, dan heeft dat tot gevolg dat er nog veel meer miljarden nodig zijn om dezelfde wensen te kunnen honoreren. Als het geld er niet komt, zullen wij weinig infrastructuur voor veel geld kunnen aanleggen. Daarmee wordt het doel van het kabinet, namelijk het verbeteren van de economische structuur, zeker niet bereikt. Een gulden kan nu eenmaal maar één keer worden uitgegeven.

Voorzitter! Het is uitdrukkelijk mijn opvatting dat het collectief vervoer een heel belangrijke rol speelt bij de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen. Uit analyses blijkt dat er drie belangrijke aangrijpingspunten zijn voor de toekomst. Allereerst moeten wij ervoor zorgen dat de samenhang tussen het ruimtelijkeorderingsbeleid en het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer wordt versterkt. Het tweede punt is dat wij de concurrentiekracht van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto moeten vergroten en in het verlengde daarvan ook zullen moeten zorgen voor marktgericht collectief vervoer. Ten derde zullen wij selectief moeten zijn in onze benadering, want openbaar vervoer en lightrail moeten aansluiten op de problematiek en de wensen van de klant of de "mobielist". Een aanbodbenadering in de zin van "als wij maar iets leuks laten rijden, dan komt het vanzelf" is niet goed. Het moet marktconform gebeuren. Deze drie aangrijpingspunten vormen een bevestiging en een roep om versnelling van het SVV-2, maar ook van het Vinex-beleid. Het zijn ook bevestigingen van de inzet op een breed vlak ten aanzien van de collectieve vervoerssector. Het gaat om marktwerking, decentralisatie, soms concurrentie.

Ik loop de aangrijpingspunten nog eens langs en begin met de samenhang tussen ruimtelijke ordening en de investeringen in het collectief vervoer. Door de combinatie van een gerichte inzet van ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoersbeleid is het mogelijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Mevrouw De Boer en ik zitten op dit punt volstrekt op dezelfde lijn. Wij willen de OV-investeringen die al gedaan zijn en die wij gaan doen,

## Jorritsma-Lebbink

optimaal benutten door verdere verstedelijking en verdichting van bestaand stedelijk gebied rond de hoogwaardige openbaarvervoersassen. Hoge dichtheden, locaties met meervoudige oriëntaties gelegen aan HOV-assen en functiemenging van locaties – geen slaapsteden dus – zijn kernbegrippen, zowel gezien vanuit het verkeers- en vervoersbeleid in bredere zin als vanuit openbaarvervoermogelijkheden in engere zin. Ik wil wel benadrukken dat bij grote infrastructuurprojecten beslissingen ten behoeve van regionaal openbaar vervoer altijd gepaard moeten gaan met bestuurlijke afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen langs raillijnen en over flankerend beleid. Ik kan daar voorbeelden van geven die mij niet altijd goed zinnen. Ik vind het bijvoorbeeld heel onplezierig als discussies plaatsvinden over mogelijke nieuwbouwwijken aan de zuidkant van de gemeente Haarlemmermeer als ik daar een zuidtangent aan het aanleggen ben. Dat zou toch eigenlijk niet meer moeten. Dan moet je toch nadenken. Als ik zo'n lijn aanleg, wil ik haar vol hebben. Daarom is het zo belangrijk dat de regionale overheid veel meer verantwoordelijk wordt. Zij kan ook zelf via de ruimtelijke ordening het succes van haar openbaar vervoer bepalen.

Dan heb ik nog de vergroting van de concurrentiekracht van het openbaar vervoer genoemd. Dat betekent dat de kwaliteit omhoog moet en dat de organisatie van de sector marktgericht moet zijn. Op dat laatste aspect kom ik nog even terug.

Bij de regionale openbaarvervoernetwerken is een verdere kwaliteit-simpuls echt onmisbaar. Bij regionale netwerken denk ik zowel aan lightrail – sneltram, lichte treinen – als aan hoogwaardige busverbindingen, frequente stoptreindiensten en stedelijke bus-, tram- en metroverbindingen. Het wordt tegenwoordig bijna een hype, want heel veel dingen komen gewoon al voor. Een tram en een metro zijn ook lightrail. Eerlijk gezegd, als op een aantal plekken geen stoptrein maar lichter materieel rijdt, moet je dat ook lightrail noemen. Het zijn allemaal onderdelen van lightrail, van een hoogwaardig openbaarvervoersysteem. Daarnaast noem ik nog het bedrijfsvervoer, taxivervoer en soms ook openbaar vervoer te water. Zij vormen samen een logisch

netwerk met voldoende opstap- en overstapgelegenheden. Dat netwerk moet gecompleteerd worden en dat er in onvoldoende mate. Vandaar de extra aandacht met een uitgekiend concept van P+R, transferia en aanvullend vervoer per fiets. Bij transferia heb ik het ook over overstapmogelijkheden voor fietsers. Ik kom daar dadelijk nog op terug.

Op corridors met rekeningrijden ontstaat een gerichte kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Ik zie een aantal regionale netwerken ontstaan, met name in de noordvleugel en de zuidvleugel van de Randstad en in Utrecht en Amersfoort, waarbij het railvervoer een heel prominente rol zal spelen. Voor het totstandbrengen van zulke netwerken is de rol van de decentrale overheden en de vervoerders natuurlijk wel essentieel, zodat de afwegingen op het juiste niveau kunnen worden gemaakt. Er zijn ook buitenlandse voorbeelden, zoals Keulen, Bonn en Karlsruhe. Tien jaar geleden ging ik er zelf al als Kamerlid naartoe en was ik daar zeer door geïnspireerd. Ik mag echter wel melden dat Karlsruhe niet is bedacht door het land, en zeker niet door de Bundestag, maar door de stad en haar omgeving. Bij ons moeten wij dat minstens samen doen, maar eigenlijk moet het op initiatief van de stad gebeuren. Daar hebben wij eigenlijk een andere bestuursstructuur voor nodig. Wij hadden het in een regio kunnen hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben Karlsruhe indertijd bekeken en daar waren wij van gecharmeerd. Het probleem is echter dat van transferia en P+R-verbindingen niet het door ons gewenste optimale gebruik wordt gemaakt. Dat baart zorgen, ook bij de decentrale overheden. Het is de vraag hoe je dat gaat veranderen. Naar ik meen, heeft het ook veel te maken met de leefbaarheid, de inpassing in de structuur, etc. Over het algemeen zijn het toch vrij enge, verlaten oorden. Dat is het grote verschil met Karlsruhe, althans met de locaties die ik ken. Natuurlijk moet het decentraal plaatsvinden. Daarmee ben ik het eens. Ook het concept deugt. Daar moet de minister dus mee doorgaan. Het is echter de vraag hoe je een impuls kunt geven, opdat men er ook werkelijk gebruik van gaat maken. Er wordt ontzettend veel geld geïnvesteerd, ook door de

decentrale overheden, maar het gebruik is echt minimaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb in Nederland nog geen goed transferium gezien. Ik zeg het maar eens zo negatief. Volgens mij hebben wij er twee mede gesubsidieerd. Dat waren overigens initiatieven van lokale overheden, die werden getoetst door ons. Dat was het transferium onder de Arena, met een hoog hypegehalte. Dat is overigens altijd bedoeld geweest voor mensen die niet naar Amsterdam toe moesten, maar die uit Amsterdam weggingen. Zij zouden van de trein gebruikmaken en tegen een iets lagere prijs in de stad kunnen parkeren. Ik moet bekennen dat dit niet de ideale plek is voor een echt transferium, het is niet echt een plek waar je makkelijk over kunt stappen. Er komen nu echter een paar initiatieven die mijns inziens wel interessant zijn. Ook zullen gemeenten samen met de Nederlandse spoorwegen op een aantal plekken de P+R-terreinen moeten opwaarderen. Ik vind het prima als mensen daar gewoon iets voor betalen. Ik hoorde laatst dat iedereen zo boos was omdat op P+R-terreinen in de toekomst misschien betaald zal moeten worden. Ik denk dat heel veel automobilisten zeer tevreden zouden zijn als zij er iets voor zouden moeten betalen, als het terrein maar bewaakt wordt en je niet aan het eind van de dag je radio niet meer terugvindt, als het iets meer comfort oplevert en bovendien – daar gaat het natuurlijk om – als in dezelfde stad op andere plekken dunder geparkeerd moet worden. Ik kom trouwens nog op het parkeren terug.

De groei van het openbaar vervoer zal volgens mij en ook volgens onze plannen vooral optreden in de sterk verstedelijkte gebieden en op belangrijke verbindingen van het spoorwegennet. De vervoersontwikkeling tot en met 1995 was zorgelijk, maar in 1996 is er tot nu toe – dat wil zeggen: tot en met september – gelukkig sprake van een lichte groei in het stads- en streekvervoer. Ik verwacht in de toekomst op de specifieke verbindingen naar en van de grote stadsgewesten een aanmerkelijke groei in de spitsuren. De heer Van Gijzel maakt mijns inziens dan ook terecht een onderscheid tussen de rol van het openbaar vervoer binnen en buiten de stadsgewesten.

## Jorritsma-Lebbink

Ik ga nu in op de mogelijkheden van lightrail. Bij de behandeling van het MIT heb ik aangegeven dat ik verwacht dat de ontwikkelingen van een aantal lightrailprojecten in de komende jaren een forse stap verder zal komen. Het pilotproject op de Hofpleinlijn zal daarvoor van groot belang zijn. Men moet overigens niet denken dat het alleen om de Hofpleinlijn gaat, want dit pilotproject is juist bedoeld om het vervoer meer geïntegreerd te doen plaatsvinden. Met de intensivering van de treindienst in de Randstad mag je zeggen dat ook daar een stuk gerealiseerd wordt. Ik ben ervan overtuigd dat dit soort systemen ook in Nederland echt een grote toekomst heeft, ondanks het feit dat, zoals de heer Van Gijzel heeft aangegeven, wij zo weinig dichtbevolkt zijn. Gelet op ons drukke spoorwegnet liggen simpele oplossingen evenwel niet altijd voor het oprapen. Wat dat betreft zijn wij ten opzichte van het buitenland in het nadeel. Daar was gewoon niks en dan kun je beginnen met zo'n concept; wij hebben een zeer gedetailleerd stoptreinstelsel. De Kamer kan ervan op aan dat ik met de betrokken overheden, waar mogelijk, zo spoedig mogelijk kom tot eerste stappen in het kader van Samen werken aan bereikbaarheid. De afgelopen maand heeft de stuurgroep Randstadrail, een samenwerkingsverband van Haaglanden, Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat – volgens mij dachten sommigen dat wij er niet bij betrokken waren, maar dat is wel degelijk zo – de resultaten gepresenteerd van de studie "De sprong naar hoogwaardig openbaar vervoer". Ik wil met de regio Haaglanden, Rotterdam en de provincie zo snel mogelijk tot besluitvorming komen over het perspectief op de langere termijn en over de vaststelling van de eerste stap. Die eerste stap betreft invoering van lightrail op de Hofpleinlijn en mogelijk ook op de Zoetermeerlijn. Vóór 2000 moet het vervoersconcept in de zuidvleugel zichtbaar zijn. Met "zichtbaar" bedoel ik: rijden. Alle betrokkenen hebben zich daartoe bereid verklaard. Ook in de noordvleugel van de Randstad zijn wij bezig om met betrokkenen een soortgelijk vervoersconcept te ontwikkelen.

Dan kom ik op het beeld van het openbaar vervoer en op de dubbele

doelstelling inzake het stads- en streekvervoer. Vele woordvoerders hebben mij gevraagd om uitspraken te doen over de ambities van het kabinet inzake de dubbeldoelstelling van het openbaar vervoer. Wat was die dubbeldoelstelling ook al weer? Vervoersgroei en verbetering van de kostendekkingsgraad. Uit de vragen en bijdragen van een groot aantal woordvoerders leid ik af dat zij twijfelen aan de haalbaarheid van die dubbeldoelstelling. Op basis van de startnotitie van McKinsey die voor de dialoog is voorbereid, kan ik mij deze zorg goed voorstellen. Ook ik heb die zorg en de dialoog is er juist voor bedoeld om de oorzaken ervan te achterhalen en te bezien of er mogelijkheden bestaan om de dubbeldoelstelling toch op korte termijn te halen. Ik heb al eerder aangegeven dat ik niet op de resultaten van de dialoog wil en kan vooruitlopen en dat ik hier pas voor 1998 en later consequenties voor het beleid aan wil verbinden. De dialoog moet ons juist helderheid verschaffen over een aantal vragen. Waarom is het bijvoorbeeld niet gelukt om de maatregelen volledig in het beoogde tempo en de beoogde omvang uit te voeren? Is het mogelijk om alsnog maatregelen te treffen waarmee de beoogde effecten op korte termijn wel worden bereikt? Wat moet je daaruit afleiden voor de scenario's voor de dubbeldoelstelling en de bijbehorende afspraken omtrent het meerjarig budgetair perspectief? Voor mij staat overeind dat ik wil vasthouden aan de dubbeldoelstelling als zodanig, maar dat de dialoog moet uitwijzen in welk tempo dit soort doelstellingen kan worden bereikt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die dubbeldoelstelling komt voort uit het structuurschema Verkeer en vervoer. Toen is gekozen om op basis van de rapporten van McKinsey en Bakkenist de bedrijfsvoering te verbeteren en de gelden die daarmee vrijkomen te gebruiken voor investeringen. Daar zat dus echt een goed verhaal onder, dat ook door de bedrijven gesteund is. Daar heeft de Kamer ook nooit aan gemorreld. Vervolgens is er het voorstel gedaan, dat niet goed onderbouwd is, om per jaar 50 mln. additioneel van de exploitatiesubsidie af te halen. Dat is in de praktijk echt een stap te ver gebleken. Dat is een kant van de

zaak. Het gaat dan vooral om de meerjarencijfers.

De andere kant van de zaak is de volgende. De dubbeldoelstelling kent namelijk twee aspecten. Het ene aspect is een uit het SVV voortkomende exploitatiereductie op basis van McKinsey en Bakkenist. Dat heb ik net genoemd. Het andere aspect is de groei van het openbaar vervoer. Dat is niet gebeurd. Dat vindt met name ook haar oorzaak in het uitblijven van een aantal maatregelen op het gebied van het flankerend beleid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou niet weten welke. Ik zal de heer Van Gijzel zeggen waarom ik denk dat het openbaar vervoer niet gegroeid is in de afgelopen jaren. Het kan niet liggen aan de tarieven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil niet veel zeggen, maar de tarieven in de periode van de vorige minister gingen fors omhoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De laatste twee, drie jaar zijn die tarieven niet meer dan met de kosten van de inflatie gestegen en soms was dat zelfs iets minder.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister kent zelf de vraaguitval die het gevolg is van een tariefstijging van 1%. Wij hebben vanuit een dubbeldoelstelling geformuleerd. Die luidde: exploitatie eraf, investeringen erbij en groei van het openbaar vervoer. In de eerste jaren daarna hebben wij alleen maar een daling van het aantal reizigers gezien. Dat heeft te maken met het uitblijven van flankerend beleid. Daar hebben wij het gisteren uitvoerig over gehad, onder meer ook over hoe het zat met het prijsbeleid. Het heeft ook te maken met tariefstijgingen, met het gebrekkig totstandkomen van het parkeerbeleid, zoals de minister zelf schrijft, en met het niet totstandkomen van het vervoersmanagement. Dat zijn allemaal oorzaken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarom ben ik ook niet helemaal zonder hoop. Wat het flankerend beleid betreft is bij het prijsbeleid overigens inmiddels meer gedaan dan destijds mogelijk leek op basis van het SVV. Dat moet de heer Van Gijzel zich goed realiseren.

Wij zijn aan het bekijken of er een aantal instrumenten zijn die

## Jorritsma-Lebbink

inderdaad nog niet voldoende ingezet zijn en of die beter in te zetten zijn. Het vervoersmanagement en het parkeerbeleid horen daarbij. Dat is ook de reden dat ik de dialoog met de bestuurders aanga. Zij zijn degenen die dit beleid voor een flink deel moeten maken. Daarnaast is er wel de commissie-De Boer geweest. De onderzoeken die daarvoor zijn gedaan, hebben uitgewezen dat de bezuinigingsdoelstelling wel te halen is, mits er investeringsmogelijkheden komen. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Daar ben ik het mee eens. Daarom zeg ik ook dat wij vertraging hebben opgelopen. Men begint nu pas met de investeringen die op basis van de commissie-De Boer hadden moeten geschieden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn opmerking gisteren over de De Boergelden ging niet eens over het moment waarop de investeringen worden gedaan. Het feit dat die investeringen niet leiden tot een hogere kostendekking en tot meer passagiers komt voort uit gewijzigde omstandigheden of verkeerde inschattingen. In ieder geval zullen de voordelen die bij het strekken van lijnen en dat soort zaken optreden, niet meer passagiers opleveren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zullen zij wel!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb hierover met de vervoersbedrijven gesproken naar aanleiding van de mededeling van de minister. Zij wijst voor het flankerend beleid naar de lagere overheden. Ik heb hier echter vorig jaar met steun van de Kamer een motie mogen indienen over fiscale maatregelen. Die had dus geen betrekking op de vergoeding, maar op fiscale maatregelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar dadelijk op terug. Er is onlangs hier een begroting Financiën behandeld. Daar had men dezelfde vraag kunnen stellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat hebben wij gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan heeft men ook een antwoord gekregen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Het gaat mij om het volgende. De

minister zegt dat er voortgang gemaakt moet worden bij het flankerend beleid. Zij doet er ook zoveel mogelijk aan. Zij spreekt de decentrale bestuurders daar op aan. Zij kan zelf echter ook een paar dingen doen. Ik noem alleen al de inventarisatie van fiscale maatregelen die getroffen kunnen worden om de automobilititeit verder te beïnvloeden. Die inventarisatie kost meer dan een jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat mij niet om een inventarisatie. Het gaat mij om maatregelen die werken. Ik heb steeds gezegd dat een inventarisatie van maatregelen er voor mij niet hoeft te komen, als vervolgens geconcludeerd moet worden dat de maatregelen niet werken of niet uitvoerbaar zijn. Er moet dadelijk gewoon een nota komen waarin staat wat wij gaan doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De motie vroeg om een inventarisatie van maatregelen die werken op het fiscale gebied.

De **voorzitter**: Ik begrijp deze discussie wel. De minister heeft echter de opmerking gemaakt dat zij hier later in haar betoog op terug zal komen. Het lijkt mij niet de beste tijdsbesteding om de discussie op dit punt twee keer te voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij gaan de dialoog met het openbaar vervoer dus aan. De heer Van Gijzel en de heer Reitsma hebben gevraagd wanneer er een duidelijk beleidskader komt en een financieel meerjarenperspectief. Dat loopt parallel aan de begrotingsvoorbereiding 1998. Er komt eerst een bestuurlijke dialoog, vervolgens een terugkoppeling naar het kabinet en daarna wordt geprobeerd om met de bestuurlijke partijen een afspraak te maken. Vervolgens wordt daarover een samenhangend beeld gepresenteerd aan de Tweede Kamer, uiteindelijk natuurlijk uitmondend in begrotingsvoorstellen voor Prinsjesdag 1997.

De heer **Reitsma** (CDA): Komen wij zo niet een vicieuze cirkel terecht? De wijziging van het personenvervoer hebben wij om twee redenen opgehouden. De eerste was dat er eerst een fundamentele discussie over de implementatienota-Brocx

gevoerd moest worden. De tweede was dat er zicht moest ontstaan op het meerjarenperspectief van de exploitatiesubsidies. Als de minister er pas bij de begroting voor 1998 op terugkomt, zullen wij er op Prinsjesdag niets over horen en er ook niets over in de krant lezen. Dan kunnen wij het debat dus eigenlijk wel weer uitstellen. Ik wil graag met de minister de vicieuze cirkel doorbreken, maar dan moet zij ook inspelen op de verlangens die in brede kringen van de Kamer leven. In plaats daarvan schuift zij het weer naar 1998.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wij maken maar eenmaal per jaar een begroting. Wat krijgen we nou? De heer Reitsma kan moeilijk verlangen dat ik morgen of, laten wij zeggen, in februari naar de minister van Financiën stap en zeg: "Vriend Zalm, ik heb de eerstvolgende vijf of zes jaar 200 mln. per jaar extra nodig, tussendoor, en u hoeft dat niet af te wegen tegen de criminaliteitsbestrijding of de zorg, waar de Kamer ook wensen over heeft. Ik ben veel belangrijker; ik wil nu een antwoord, niet bij de begrotingsvoorbereiding maar nu." Zo werkt het toch niet, mijnheer Reitsma?

De heer **Reitsma** (CDA): U kunt op z'n minst bij de Voorjaarsnota heldere signalen afgeven over het meerjarenperspectief dat het kabinet globaal kiest. Als zo'n perspectief niet gegeven wordt, zal de ontwikkeling van het stads- en streekvervoer niet van de grond komen. Het is onverantwoord om de zaak gewoon maar bij de provincies te dumpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er niet wordt gedecentraliseerd, weet ik wat er in elk geval zal gebeuren; dan zullen belangrijke projecten, die nu bijna startklaar zijn, blijven liggen. Ik noem Oost-Gelderland als voorbeeld. Ik heb immers geen wettelijke titel om er nu iets aan te doen. In dat project wordt met minder kosten meer vervoer gegenereerd, maar helaas, het kan niet doorgaan. Ik vind niet dat bij voorbaat de koppeling mag worden gelegd dat als er niet meer geld voor het openbaar vervoer komt, het Rijk verantwoordelijk moet blijven. Dat vind ik een heel rare manier van discussiëren. Ook al zou ik het financiële probleem van het openbaar vervoer niet op korte

## Jorritsma-Lebbink

termijn structureel en geheel kunnen oplossen, wat ik niet uitsluit, gezien de grote wensen die er op allerlei terreinen zijn, dan nog ben ik ervan overtuigd dat men de middelen op het decentrale niveau efficiënter, flexibeler en met meer resultaat kan besteden. Ik vind het dus een heel rare discussie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister mag er toch vanwege haar verantwoordelijkheid op aangesproken worden dat Nederland een adequaat voorzieningenniveau in het stads- en streekvervoer instandhoudt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister wil decentraliseren, terwijl uit het meerjarenperspectief blijkt dat de exploitatiesubsidies aan het eind van de kabinetsperiode een terugval in één keer van 300 mln. maken, is het toch zinloos om tegen de provincies te zeggen dat zij straks de tent half mogen sluiten?

De **voorzitter**: Er staat een aantal Kamerleden met de interruptiemicrofoon in de hand en ik heb de indruk dat zij over dit onderwerp iets willen zeggen. Ik denk dat het voor het overzicht van de minister goed is om die interrupties achter elkaar te horen. Ik geef daarom het woord aan achtereenvolgens mevrouw Van 't Riet, de heer Rosenmöller en de heer Van Gijzel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind de discussie wat zorgelijk worden. Het lijkt alsof de heer Reitsma inzet op verder uitstel van de decentralisatie, waar ik echt op tegen ben. Ik was er al voor om de eerste stap wel uit te voeren.

Kan de minister waarborgen dat als het meerjarenperspectief bij de begroting wordt gepresenteerd, de decentralisatie kan doorgaan en dat eventuele aanpassingen later mogelijk zijn? Volgens mij moet dat kunnen. Er liggen al projecten van decentralisatie klaar om te worden uitgevoerd en het kan niet zo zijn dat die opgehouden worden. In mijn bijdrage in eerste termijn heb ik vooral het collectief vraagafhankelijk vervoer aan de orde gesteld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In de afgelopen jaren hebben wij incidentele oplossingen

verzonnen voor een structureel probleem bij de exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer. Is de minister nu bereid het structurele probleem te onderkennen en om een koppeling te leggen tussen de oplossing van dat vraagstuk en de decentralisatie, zij het bij de begroting voor 1998 en later? Wij gaan dus niet de provincies verantwoordelijk maken voor een probleem dat wij niet kunnen oplossen, wat consequenties heeft voor het openbaar vervoer en het aantal mensen in het openbaar vervoer en zeggen op het moment dat het opgelost moet worden: dat is ons pakkie-an niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister wekt de indruk alsof dit vraagstuk pas sinds gisteren op de agenda staat. Het staat echter sinds jaar en dag op de agenda. Vorig jaar hebben wij er uitvoerig over gesproken en de minister zou kijken naar een meer structurele oplossing. Daarop is nu een incidenteel antwoord gekomen. Er ligt dus een verplichting voor de minister om er verder naar te kijken.

Het meest wezenlijke is mijns inziens de volgorde der dingen. Wij hebben vorige jaar bij de behandeling van de implementatienota van de commissie-Brocx afgesproken dat de Kamer pas haar instemming kan geven – er ligt ook een motie terzake – als er helderheid is over de bekostiging en de exploitatie. Omdat de minister veel later was met de implementatienota, hebben wij gezegd: kom alvast met de Wet personenvervoer, de decentralisatie, want wij willen die zaak niet ophouden. Nu moet het niet andersom gaan. Omdat wij hebben gezegd dat die decentralisatie alvast kon komen, moet de minister niet roepen: het moet doorgaan, ongeacht wat uit de implementatienota van de commissie-Brocx komt en ongeacht hoe het met de exploitatie en de bekostigingssystematiek zit. Wij moeten de juiste volgorde aanhouden.

Nu kom ik tot mijn vraag. De minister heeft vanochtend gezegd: hierover kan ik op 17 maart rapporteren. Wat komt zij dan rapporteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De uitkomsten van de dialoog.

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

betekent dat? Er is toch een commitment van u in financieel opzicht?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoezo een commitment?

De **voorzitter**: Ik wil graag de orde handhaven. Mijn Engelse collega heeft daar maar één woord voor nodig, maar ik moet het met meer woorden doen. Als de heer Van Gijzel uitgesproken is, verzoek ik de minister op deze serie interrupties te reageren. Het lijkt mij hoffelijk haar even aan het woord te laten en niet elke bijzin van commentaar te voorzien, hoe boeiend dat ook moge wezen. Wij moeten ook de tijd een beetje in de gaten houden. Als de heer Van Gijzel zijn tweede termijn afmaakt in de vorm van een interruptie, krijgt de minister het woord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat de minister ons vanochtend schrijft, is de wenselijkheid van het structureel terugdraaien van bezuinigingen, enz. en dat zij een en ander zal bespreken in het kader van de dialoog. Ik neem aan dat zij daar niet met een lege boodschappentas naartoe gaat, maar dat er daadwerkelijk gesproken kan worden, dat zij met een resultaat terugkomt en dat zij dit resultaat meldt. Dat moet dan toch inhoud hebben? Dan kan toch niet gezegd worden: wij kijken in september wel wat er eventueel kan gebeuren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik bemerk een zeer grote haast bij de Kamer om structureel meer geld voor het openbaar vervoer uit te trekken. Ik zeg eerlijk dat ik er niet in geslaagd ben bij deze begrotingsvoorbereiding meer te doen dan ik heb gedaan. In de begrotingsstukken heb ik gemeld dat wij gewoon 75 mln. zouden moeten bezuinigen. In dit verband wil ik tegen de heer Reitsma zeggen dat het erg gemakkelijk is om een grote broek aan te trekken bij dit onderwerp. In de vorige periode liep de heer Reitsma altijd voorop om de exploitatielasten te verlagen en om de uitgaven van de infrastructuur daarmee te verhogen. Ik ben het daarmee principiële wel eens, maar het leidt voorlopig tot een groot budgettaire probleem. In de vorige periode is er via allerlei tussenbalansen en voorjaarsnota's gigantisch extra bezuinigd. Elk jaar

## Jorritsma-Lebbink

probeer ik achter mijzelf aan te rennen. Wij hebben in het regeerakkoord afgesproken dat de totale taakstelling met 50 mln. structureel zou worden verminderd. Ik heb geconstateerd dat bij de algemene beschouwingen een aantal fracties weliswaar pleidooien in een bepaalde richting hebben gehouden, maar slechts op een aantal punten, niet het openbaar vervoer betreffende, via amendering structurele ombuigingen teniet hebben gedaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit is geen bijzin meer. Ik neem u zeer serieus en ik ga ervan uit dat u in een team werkt. Ik heb hier met collega Wallage een punt van gemaakt bij de algemene beschouwingen. Wij hebben ons door de minister-president laten overtuigen dat het beter zou zijn dit ter sprake te brengen bij de financiële beschouwingen. Daar was het een moeilijke kwestie, waarop minister Zalm zei: bespreek het met de minister van Verkeer en Waterstaat. Nu doen wij dat en zegt u: u hebt bij de algemene beschouwingen geen amendement ingediend. Zo gaan wij niet met elkaar om.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het gaat van boven naar beneden. Als je vindt dat de regering verkeerde keuzes heeft gemaakt in de prioriteitenstelling, dan is de eerste stap dat je, als je de dekking buiten de begroting van het desbetreffende departement wilt zoeken, dit aankaart bij de financiële beschouwingen. Dan dien je een amendement in met dekking voor de begroting van Defensie tot en met de begroting voor VROM. Welnu, dat is niet gebeurd, zo heb ik geconstateerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op verzoek van het kabinet. Er lag een motie van de heer Rosenmöller, en de heer Rosenmöller heeft die op verzoek van de minister-president aangehouden. Die motie vroeg om een rapportage van de effecten. Vervolgens hebben wij bij de financiële beschouwingen naar voren gebracht dat hier een mutatie zou moeten plaatsvinden. Maar wij wisten de effecten dus niet. Wij deden het verzoek om de Kamer daarover te rapporteren. Er kwam helemaal niets. Vervolgens moest er gestemd worden over de financiële paragraaf. Wij hebben toen gezegd

dat dat niet mogelijk was. Wij hebben het tot twee keer toe uitgesteld omdat wij de mutatie over de begroting heen wilden doen. Toen kwam u met een brief tussendoor waarin stond dat u het incidenteel zou gaan regelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eenmalig, heb ik toen gezegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Inderdaad, en u zei dat wij er later bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat over zouden kunnen spreken. Maar nu u de Kamer er zozeer van heeft afgehouden om over die structurele kant door te praten en u ook geen rapportage heeft geleverd, vind ik het wel flauw om dit nu bij de Kamer terug te leggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet waar. Ik constateer dat u allemaal zegt dat het bezuinigingsbedrag van 300 mln. structureel na 1998 te hoog is. U zegt dat nu al en u wilt er nu al, op de heel korte termijn, een oplossing voor. Welnu, dan moet u nu de begroting voor Verkeer en Waterstaat wijzigen in het meerjarenperspectief. Maar ik heb er geen ruimte voor gevonden in deze begroting. Ik erken dat ten volle. Ik erken ook dat er een probleem is. Daarom ga ik de dialoog aan met het openbaarvervoerbedrijfsleven om te bezien op welke wijze wij toch kunnen toegaan naar de dubbel-doelstelling van kostendekkingsgraadverhoging en dus exploitatiebijdragevermindering – dat hoort er immers bij – en meer passagiers in het openbaar vervoer, hetgeen overigens de beste manier is om de kostendekkingsgraad te verhogen. Ik ga bekijken welke financiële consequenties dat met zich meebrengt. Daarna zal ik meestrijden in het kabinet om de prioriteitenstelling voor de structurele uitgaven. Dat komt goed op tijd, want 17 maart is dit afgerond en gaan wij naar de voorstellen voor de Kaderbrief voor de begroting voor 1998. Eerlijk gezegd, hoeft u toch niet te denken dat u daar niets over hoort, ook al mag ik het misschien formeel nog niet zeggen. Immers, als er iets uitvloeit dat tot oplossingen leidt, dan zal ik de Kamer daar natuurlijk van op de hoogte stellen. Ik kan u wel garanderen dat ik niet half maart al weet of ik structureel mijn dekking heb geregeld. Dat kan niet; zo werkt

het niet in de begrotingsvoorbereiding.

De **voorzitter**: Nu wil ik graag de Kamer weer even de kans geven. De heer Blaauw staat het hoogst op de wachtlijst en ik wil de andere collega's vragen of zij nog op dit dossier willen terugkomen. Als er een blijvend verschil van mening wordt geconstateerd met de minister, dat niet overbrugbaar is, dan moeten wij dat gewoon constateren en er niet de hele ochtend over doorpraten.

De heer **Blaauw** (VVD): Wij hebben nu de brede discussie waarop de collega's zijn ingegaan, maar wij hebben ook nog de wat versmalde discussie waar mevrouw Van 't Riet op inging en dat is het feit dat wij nu met de brokken zitten. Er zijn projecten zoals CVV Oost-Gelderland, dat werd genoemd. Dat project moet 20 december getekend worden. Daar zitten financiële consequenties aan vast. Wat kunt u doen om voor deze lopende processen de brokken bij elkaar te vegen en te bekijken in hoeverre wij schadebeperkend kunnen optreden zodat in ieder geval die impuls kan doorgaan?

De heer **Reitsma** (CDA): Was het maar zo, dat het een kwestie was van de begroting voor 1997. De minister is immers zelf met het voorstel gekomen om het voor 1997 op te lossen. In die zin is er nu niets te amenderen. Ik ben verheugd dat de minister nu zegt dat zij het probleem van het meerjarenperspectief erkent, maar volgens mij heeft zij dat in eerdere debatten ook gezegd. Als wij in het komend jaar fundamenteel zullen debatteren over hoe wij met het stads-streekvervoer op lange termijn verder willen en over de vraag welke koerswijzigingen in centralisatie of decentralisatie daarbij horen, mogen wij dan in alle eerlijkheid aan de minister vragen om wel dat meerjarenperspectief neer te leggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! In antwoord op de vraag van de heer Blaauw kan ik zeggen dat het precies past bij het CVV-verhaal. Ik kan helaas op dit ogenblik geen handtekeningen zetten. Ik heb geen wettelijke basis op basis waarvan ik CVV-afspraken mag maken. Wij hebben wel de afspraak met Oost-Gelderland gemaakt dat als

## Jorritsma-Lebbink

er echt problemen zijn in het komende jaar, wij zullen meedenken over een oplossing. Ik kan alleen geen garanties geven. Dat mag ik niet, omdat ik geen wettelijke titel heb. Als ik dat wel zou doen, krijg ik de Rekenkamer op mijn dak. Dat kan dus niet en ik vind dat heel jammer. Overigens: decentralisatie is één ding, maar het financiële aspect is iets anders. Mijnheer Reitsma, decentralisatie betekent niet dat wij niet meer verantwoordelijk zijn voor het beschikbaar stellen van geld. Ook als de organisatie van het openbaar vervoer op decentraal niveau is geregeld, blijft het Rijk financieel verantwoordelijk. Als wij te weinig geld voor de provincie en de gemeente beschikbaar zouden stellen om hun taak goed uit te voeren, is het Rijk daarop aanspreekbaar en niet die provincie of die gemeente. Ik vind daarom hetgeen de heer Reitsma zegt boeiend. De provincies en de gemeenten wilden namelijk op een gegeven moment wel, ook al hadden zij niet de financiële zekerheid. Natuurlijk willen zij die financiële zekerheid. Die wil ik ook. Ik wil op allerlei terreinen graag financiële zekerheid. Helaas, voorzitter, die zekerheid is niet altijd te bieden.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar, voorzitter, als men thans zijn oor bij de provincies te luisteren legt, hoort men warme pleidooien. Dankzij de Partij van de Arbeid en het CDA komt eindelijk deze discussie op gang. Ik verschill van mening met de minister. Zij zegt dat je de ene zaak van de andere kunt scheiden. Echter, ik vind dat als je de verantwoordelijkheid voor het voorzieningenniveau in stad en streek bij de provinciale besturen legt, het Rijk voldoende perspectief ten aanzien van de financiële middelen moet bieden. Nu kan de minister wel zeggen dat zij het één loskoppelt van het ander, maar mijn fractie kan dat niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind de argumentatie van de minister niet sterk. Zij suggereert dat voor het kabinet met betrekking tot de exploitatietekorten een structurele oplossing bespreekbaar zou zijn. Dat was absoluut niet het geval, niet bij het vorige kabinet en niet bij dit kabinet. Onder druk heeft de Kamer drie keer gekozen voor een half ei in plaats van een lege dop. Dat is de situatie. Nu gaan

wij decentraliseren en door de meerderheid van de Kamer, door de vertegenwoordigers van de Partij van de Arbeid, het CDA en GroenLinks, wordt een koppeling gelegd tussen decentralisatie en het structureel oplossen van het vraagstuk. Met de opmerkingen van deze partijen zal de minister toch iets moeten doen. Als het meningsverschil blijft bestaan, moet de Kamer zich maar uitspreken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Op deze manier gaan we de verkeerde kant op. Ik ben het eens met de visie van de minister: decentraliseren, maar het financieel beleid goed in het oog houden en aanpassen waar dat nodig is. Ik heb in mijn termijn al gezegd dat ik veel zorgen heb met betrekking tot de 300 mln. voor de periode na 2000. Er is gesproken over de vraag hoe alles precies is gegaan. Evenals de heer Rosenmöller had ik ook de indruk dat er steeds een verschuiving van departement naar departement is geweest. Er werd gedacht, ook door het kabinet, dat er wel wat zou gebeuren. Uiteindelijk heeft de minister gekozen voor het ongedaan maken van de bezuiniging van 50 mln. voor dit jaar. Ik prijs de minister daar nog steeds voor. Echter, cumulatief is er een probleem. Dat moet opgelost worden. Daarbij denk ik aan het meerjarenperspectief. Later moet er ook een decentrale vertaling zijn. De vraag is nu: hoe gaan wij dit probleem oplossen? Wij kunnen de kwestie niet even bij deze begrotingsbehandeling regelen.

De **voorzitter**: Ik doe de suggestie de minister bij de behandeling van dit punt nu aan het woord te laten. We hebben ook nog een tweede termijn. Niet alles hoeft via de interruptiemicrofoon uitputtend besproken te worden. Dat was mijn aanvankelijke maar is nu mijn definitieve opvatting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg nog maar een keer hoe wij zullen handelen. Eerst wordt een dialoog met de bestuurders gevoerd. Die dialoog is nu volop aan de gang. De eerste ronde is geweest en in januari of februari wordt de discussie voortgezet. Vervolgens vindt terugkoppeling naar het kabinet plaats en zal ik bezien op welke manier ik structureel financiële consequenties aan de uitkomst kan verbinden. Vervolgens zal ik

proberen met de partijen afspraken te maken. De behandeling van dit onderwerp hoort uiteindelijk thuis bij de voorbereiding van de begroting volgend jaar. Zo werkt het systeem nu eenmaal. Structurele veranderingen in de begroting vinden plaats bij de opstelling van de begroting.

Overigens, het is niet zo dat de Kamer in de tussentijd niets hoort. Als wij met het openbaar vervoer een oplossing vinden en van alle kanten de zaak in orde komt, zal de Kamer daarover ongetwijfeld bericht krijgen. Door de meerderheid van deze Kamer wordt gesuggereerd dat decentralisatie niet kan dan nadat een volstrekt helder financieel perspectief voor meerdere jaren bestaat. Als men dat echt eerst wil, vrees ik dat wij nog vele jaren met elkaar zullen moeten praten. Ik ben het dan ook fundamenteel niet met dit standpunt eens. Mij dunkt dat de Kamer zich op deze manier een instrument ontnemt om het openbaar met zelfs een budget dat niet helemaal geregeld is, te verbeteren. Dat zou ik echt heel jammer vinden. Het zou echter de keus van de Kamer zijn en haar verantwoordelijkheid.

Om de reden dat de dialoog echt moet zijn afgerond voordat we met betrekking tot structurele aanpassingen conclusies kunnen trekken, heb ik dit jaar nog een keer eenmalig een voornemen teruggedraaid. Overigens, werd daarbij voor financiering gezorgd aan de hand van de infrastructuurbegroting. Dat moet de Kamer zich goed realiseren. Ik kies niet graag voor een dergelijke financiering. Of er ook aanleiding is om structureel zo te handelen, moet de dialoog uitwijzen. Misschien is de oplossing niet structureel, maar geldt zij voor een langere periode dan wij tot nu toe konden voorzien. Ik vond dat de heer Rosenmöller wel erg vooruitliep op de uitkomsten van de dialoog, toen hij zei dat de lopende bezuinigingen helemaal niet meer realistisch zijn na het rapport van McKinsey. Ik ben het daar niet mee eens. De constatering van McKinsey is gebaseerd op een extrapolatie van de resultaten tot nu toe. Ik wil graag aan de hand van de dialoog vaststellen wat er mogelijk is, alvorens er conclusies voor het budgettaire kader aan te verbinden.

Voor de heren Van Gijzel en Reitsma ga ik nog in op de veronderstelde spanning tussen de stimulering en intensivering enerzijds en



## Jorritsma-Lebbink

bezuinigingen in het openbaar vervoer anderzijds. Ik spreek met kracht tegen dat de investeringsimpuls matige effecten zou hebben. Dat is niet waar en dat zegt McKinsey ook niet. McKinsey geeft alleen maar aan dat de effecten in 2000 nog niet zo groot zijn. Overigens hebben ze voor 80% tot 90% op een iets later tijdstip wel degelijk het beoogde effect. Het kabinet wil een verdere verschuiving teweegbrengen van de nadruk op exploitatiesubsidies naar een nadruk op investeringen. Het realiseren van vervoersgroei draagt overigens in grote mate bij aan een verbetering van de kostendekkingsgraad. Om die reden wordt bijvoorbeeld op dit moment een zeer gematigd, zelfs lager dan ooit bedacht, tarievenbeleid gevoerd. De investeringen in extra voorzieningen moeten leiden tot meer OV-reizigers. Op dat moment verbetert de kostendekkingsgraad. Als vervoersgroei zich niet voordoet, maar extra voorzieningen worden geboden voor minder OV-reizigers, kan ik mij voorstellen dat de heren Reitsma en Schutte de spanning laten zien. Wij doen investeringen alleen maar als zij een bijdrage leveren. Nogmaals zeg ik dat ik op zichzelf nog steeds geloof in een dubbele doelstelling: selectieve groei en een betere kostendekking. Ik spreek dus niet over krimp of over aantasting van het voorzieningenniveau. In zo'n dubbele doelstelling is overigens wel plaats voor het volgen van vraagontwikkelingen en voor het rationaliseren van het aanbod. Daar waar de vervoersvraag te gering is of geringer wordt, is de optie van collectief vraagafhankelijk vervoer niet voor niets gecreëerd.

Naast een goede kwaliteit van het OV-product zelf, zijn de organisatie van de sector en de introductie van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer mijns inziens echt cruciaal. Beide zaken zijn van cruciaal belang voor een wervend en meer wervend product. Marktgerichtheid en decentrale aansturing van het regionaal openbaar vervoer zijn wat mij betreft onvermijdelijk om groei te kunnen realiseren. De implementatienota Marktwerking regionaal openbaar vervoer ligt er. Het dossier vraagt om voortvarende besluitvorming, zodat alle partijen duidelijkheid krijgen en aan de slag kunnen volgens nieuwe verhoudingen en spelregels.

Al met al kom ik tot het volgende beeld: een OV-netwerk dat samen met het autosysteem (rekeningrijden, overstapvoorzieningen en parkeerbeleid) in de sterk verstedelijkte gebieden als één geheel functioneert. Met het investeringsprogramma, een nieuwe bekostiging die de vervoersgroei honoreert en een gematigd tarievenbeleid is selectieve groei van het openbaar vervoer haalbaar en wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer gericht verbeterd. Inzet van alle betrokkenen op een breed front is daarbij onmisbaar. Met de extra middelen uit Samen werken aan bereikbaarheid wordt op korte termijn ingezet op een positieve spiraal in lijn met een werkelijk selectieve groei van het openbaar vervoer.

Ik maak nog een opmerking over de CVV Oost-Gelderland. Mijn directie voor het desbetreffende gebied is ermee bezig. Als in de loop van het jaar een probleem ontstaat, ben ik bereid om te bezien in hoeverre wij enigszins kunnen assisteren. Ik heb echter geen wettelijke titel en kan dus geen garantie afgeven.

Ik kom op het vraagbeleid. Het maatregelenpakket van Samen werken aan bereikbaarheid richt zich zowel op de beïnvloeding van de vraag als op de verbetering van het aanbod. Variabilisatie van de autokosten door een verhoging van de brandstofprijzen met terugsluizing via de MRB is een integraal onderdeel van het maatregelenpakket. Om die reden houden wij er ook aan vast. Er zijn alleen substantiële effecten te verwachten als alle maatregelen uit het pakket worden uitgevoerd. Het kan niet zo zijn dat er 2 mld. extra wordt uitgetrokken om te investeren, met daarvan meer dan 1 mld. voor het openbaar vervoer, als we helemaal niets doen aan verdere beperking van de groei van het autoverkeer. Ik kan de heer Van Gijzel een heel eind volgen, die vindt dat het investeren in stedelijk openbaar vervoer, met minimaal flankerend beleid, onvoldoende effect heeft. Hij noemde dat overigens "geld weggooien", wat me iets te ver gaat. Het openbaar vervoer kan gelukkig op eigen kracht wel degelijk enig effect sorteren. Maar om echt effectief te zijn in het bereikbaarheidsbeleid, is het verbeteren van het openbaarvervoersaanbod alleen niet genoeg.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Even terug naar die variabilisering. Ik deel uw mening dat het autorijden wat duurder moet worden gemaakt ten opzichte van het bezit van een auto. We hebben nu, met de nodige strubbelingen, een eerste stap gezet. In Europees verband wordt verder onderhandeld om te kijken of een verdere verhoging mogelijk is; wij vinden dat noodzakelijk om enig effect te bereiken. Hoe schat u de kansen in dat de accijnsverhoging volgend jaar ook in Duitsland wordt gerealiseerd, waardoor wij ook verder omhoog kunnen gaan? Misschien kunnen we, kijkend naar het Eurovignet, waarvan wij overigens geen voorstander zijn, met minister Wissmann tot een compromis komen. Zet u zich daarvoor in?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is, dat dit geen compromis is. Voor Wissmann is het geen compromis, als ik voorstel de kosten van het Eurovignet niet te verhogen, maar de accijnzen wel. Voor mij zou dat overigens een prachtig compromis zijn. Hij steunt ons overigens in de Europese discussie over de verhoging van de benzineaccijnzen; andere landen zijn daar een veel minder groot voorstander van. Landen als Finland, Zweden en wat meer perifere landen hebben daarmee heel wat meer problemen, wat op zich begrijpelijk is. Dit zijn immers typisch landen waarvoor niet zo eenvoudig alternatieven te vinden zijn. Dit zijn de grootste dwarsliggers in die discussie, maar ik heb het gevoel dat we wel wat vooruitgang boeken. Over de vraag of het voldoende zal zijn om automatisch de beïnvloeding van accijnzen in Duitsland voor elkaar te krijgen, heb ik zo mijn aarzelingen. Duitsland en Nederland zitten immers boven het Europees minimumniveau. We moeten dus al stappen doen om ervoor te zorgen dat we in de buurt van onze eigen prijzen terechtkomen.

### Voorzitter: Zijlstra

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Van 't Riet vroeg verder om informatie over de stand van zaken in Duitsland zelf op dit punt. De ene week denk ik dat het goed gaat, maar de andere week krijg ik weer berichten dat het niet goed gaat. Heel interessant is overigens dat daarover veel gediscussieerd wordt in Duitsland. De oppositie in

## Jorritsma-Lebbink

Duitsland en een van de regeringspartijen, de FDP, zijn voor de variabelisatie. De heer Reitsma zou dus nog veel evangeliserend werk kunnen doen bij zijn zusterpartij. In Duitsland is het overigens niet gebruikelijk dat regeringspartijen meerderheden zoeken met oppositiepartijen, wat in deze Kamer "wel eens" gebeurt. Het ligt dus moeilijk. We moeten overigens erkennen dat de Duitsers een probleem hebben, want ook zij hebben helaas een oostgrens, die nog wat langer is dan de onze. Maar gelukkig hebben wij daarvoor de Zalmstrook bedacht, wat mogelijk voor de Duitsers een oplossing is. Ik vind dit wel een heel interessante gedachte.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is wat moeilijk aan de Duitse oostgrens een Zalmstrook te introduceren. Hier gaat het om 5 cent – waar overigens niemand zich iets van aantrekt – maar daar gaat het echt om 50 tot 70 cent. Daarmee hebben we het dilemma van het zendingswerk van het CDA bij de CDU geschetst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Duitsers hebben stroken waarbinnen prijsverschillen gelden. Sterker nog: in Duitsland doet de markt dat zelf, wat ik heel interessant vind. Ik zou graag willen dat onze benzine-maatschappijen zelf ook zo tewerk gingen. Volgens mij is het voor de Duitse overheid helemaal niet zo erg als iemand in zo'n strook tankt, als hij maar niet over de grens tankt, want dan stroomt er belastinggeld weg. De discussie in Nederland vind ik erg raar. Als je nu eenmaal zit met een grensprobleem, is de Duitse oplossing interessant, omdat daarmee belastinggeld binnen de grens wordt houden. Ik heb er eerlijk gezegd niet veel behoefte aan om de Duitse infrastructuur meer te financieren dan strikt noodzakelijk, net zo goed als de Duitsers dat niet in de richting van de Polen hebben. Als er een oplossing in die richting kan worden bedacht, is dit misschien een middel. Dan kan het zijn dat de Duitse overheid op die manier wat gemakkelijker over te halen is om de minimumaccijnsniveaus te verhogen, mijnheer Reitsma.

De openbaarvervoersinvesteringen sorteren het meeste effect met een goed flankerend beleid. Dat geldt overigens ook voor het bestaande openbaar vervoer. Het geldt niet alleen voor nieuwe investeringen. Al

het openbaar vervoer heeft er baat bij. Ik heb in Samen werken aan bereikbaarheid niet voor niets de nadruk gelegd op de medeverantwoordelijkheid van de andere partijen, zoals de stadsgewesten, maar ook de bedrijven. De bedrijven in het vervoersmanagement kunnen ook een heel sterk flankerend beleid voeren. Wij moeten proberen – dat doen wij ook – om dat zo actief mogelijk te regisseren, juist om ervoor te zorgen dat de verbetering van het openbaar vervoer leidt tot een verschuiving van de modal split.

Wij spreken overigens wel degelijk over variabelisatie. De opbrengst van de brandstofverhoging wordt teruggestuurd naar de gebruikers. De hele operatie gebeurt budgettair neutraal. De heer Blaauw meent uit de staafdiagrammen te kunnen opmaken dat dit niet gebeurt. Ik kan hem geruststellen. Ook bij de terugsluizing van de opbrengst, als er macro gezien geen lastenverzwaring optreedt, heeft variabelisatie effect. Anders hoeven wij het niet te doen. De veelrijder betaalt natuurlijk meer dan de kleine rijder. Iemand die onder het gemiddelde zit, betaalt minder. Iemand die boven het gemiddelde zit, betaalt meer. Dat is het principe van variabelisatie. Daarom hebben wij dat bedacht. Dat moet ook worden geaccepteerd. De veelrijder heeft overigens meestal ook de meeste mogelijkheden om iets minder te rijden en daarmee tot een besparing te komen.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De autorijder in de gebieden met weinig openbaar vervoer moet meer kilometers maken en is dus gewoon duurder uit. Iemand uit de Randstad, met een veel beter openbaar vervoer, heeft een keuze. Hij is beter af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat durf ik bestrijden. Ik kom zelf uit een gebied waar het openbaar vervoer niet breed is gespreid, maar er is wel degelijk openbaar vervoer. Ook in de dunbevolkte regio's hoeven mensen, bijvoorbeeld in de sfeer van een ketenbenadering, niet voor de gehele route de auto te gebruiken. Behalve in de echt kleine kernen, is er bijna geen dorp in ons land dat niet op een paar kilometer afstand een goede openbaarvervoersvoorziening heeft zitten. Overigens kan men ook nog altijd de fiets nemen. Het is niet waar dat mensen op het platteland nooit een alternatief hebben. Het is

ook niet waar dat mensen op het platteland altijd efficiënt hun auto gebruiken. Ook op het platteland maakt men ritjes die niet strikt noodzakelijk zijn. Men kan ook daar efficiënter met de auto omgaan en dus besparingen realiseren.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik gebruikte de term "nooit" niet. Ik constateer wel dat de autodichtheid in Brabant en Drenthe de hoogste van dit land is. Daarna loopt het af via de provincies Friesland en Groningen. De autodichtheid is de laagste in Noord- en Zuid-Holland. Dat heeft natuurlijk redenen. Die zijn niet alleen economisch.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is waar, maar Drenthe en Brabant zijn dichter bevolkt dan Friesland en Zeeland. Dat is een heel bijzondere ontwikkeling. Dat zou wel eens te maken kunnen met de omvang van de inkomens in die provincies.

De heer **Blaauw** (VVD): En uiteraard ook met de concentratie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heeft het veel meer mee te maken dan met de bevolkingsdichtheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dat de minister het verschil tussen de stad en het platteland toch bagatelliseert. De minister sprak over haar eigen gebied. Daar is ook een OV-voorziening. Hoe vaak heeft de minister de laatste tien jaar in Friesland gebruikgemaakt van het busvervoer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik werk niet in Friesland!

De heer **Reitsma** (CDA): Dan neem ik de jaren daarvoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarvoor zat ik regelmatig in de trein en in de bus.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb het over de bus in Friesland!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarvoor zat ik heel regelmatig in de bus.

De heer **Reitsma** (CDA): Heel regelmatig. Dat is voor de doorsnee plattelander een wezenlijk alternatief?

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarover moeten wij het hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Laten wij toch serieus blijven!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de doorsnee stadsbewoner is het openbaar vervoer ook geen alternatief. Ook in de steden zit niet meer dan de helft van de bewoners in de bus en de tram. Dat zal op een aantal plekken echter wel moeten.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat ben ik met de minister eens. Elke voorziening die wij op het platteland kunnen houden, moeten wij echter met twee handen aangrijpen, omdat een aantal mensen daar gewoon geen auto heeft! Dus is het noodzakelijk dat wij instrumenten bedenken om dat beter op maat te maken, maar de minister moet erkennen dat de auto op het platteland in nogal wat gevallen het alternatief is. Dan heeft collega Blaauw gelijk: als u het instrument van variabelisering via accijns doorzet – wij koppelen dat wel aan de randvoorwaarde dat dat samen met de buurlanden moet gebeuren – gaat dat ten koste van met name de bewoners op het platteland. Daarom is het instrument rekeningrijden, tijd- en plaatsgebonden, een eerlijker en rechtvaardiger systeem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar niet onder gelijktijdige verlaging van de accijnzen, want dan gooien wij een variabel middel weg dat nog enige invloed heeft op de gebieden buiten de gebieden waar rekeninggereden wordt. Ik ben het overigens niet met u eens dat op het platteland meer wordt gereden dan op andere plekken. Het gaat erom hoeveel kilometers men rijdt. Er zijn talloze mensen op het platteland die rond het gemiddelde zitten en die dus helemaal niet, omdat ze toevallig op het platteland wonen, plotseling 40.000 of 50.000 kilometer per jaar rijden. Dat is een kleine groep, zoals u en ik, die spreekbeurten moeten houden in Lutjebroek en elders. Die groep vormt een uitzondering. De grote rijders vormen een kleine groep. Mensen die echt veel rijden, hebben als ze kritisch kijken best mogelijkheden om het aantal kilometers te verkleinen. De mensen op het platteland zijn per saldo niet slechter af, want de afstanden die ze rijden zijn gemiddeld niet groter dan de afstanden die gereden moeten

worden in de Randstad. Wat dat betreft is variabelisatie voor mij nog steeds, met het grensprobleem dat ik erken, het beste middel om mensen bewust gebruik te laten maken van de auto.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat de minister volstrekt gelijk heeft. Tegen de heer Reitsma wil ik het volgende zeggen, voordat hij nog hoger te paard opkomt voor het platteland. Wat de minister doet met de variabelisatie is accijnsverhoging doorvoeren en tegelijkertijd de motorrijtuigenbelasting omlaag brengen. Wat de heer Reitsma in zijn programma had staan, was accijnsverhoging, en veel meer dan de minister wil, zonder een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Hij stopte het gewoon in de schatkist. Hij roept nu: maar kijkt u eens wat u doet voor het platteland. Maar wat hij voorstelde was een ingreep die twee keer zo fors was.

Tegen de heer Blaauw wil ik zeggen dat de vorige fractie van de VVD de grote verdediger was van variabelisatie. Men zei: als je de accijnzen verhoogt, moet je dat teruggeven, want je moet het niet gebruiken als financieringsinstrument. Nu dat instrument uitgevoerd wordt, is de VVD weer de eerste die daarvoor wegloopt. Ik heb daar een beetje de balen van, want dat is ook bij het CDA het geval. Ze roepen dat er variabelisatie moet komen, maar als die er komt, zeggen ze weer dat het niet kan. Nu roept de heer Reitsma weer dat er rekeningrijden moet komen, maar over twee jaar zullen wij wel zien wat de heer Reitsma daar weer voor bezwaren tegen weet te bedenken.

De **voorzitter**: Als plattelander heb ik sterk de neiging om mij hiermee te gaan bemoeien, maar ik zal dat niet doen. Ik wil de Kamer wel vragen om zich op dit punt enigszins te beperken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zag uw gezicht toen het ging over het platteland en dat gezicht zei veel.

Waar het de CDA-fractie om gaat – ik heb echt geen zin om oude koeien uit de sloot te halen, laten wij kijken naar het toekomstgerichte beleid – is dat wij voor variabelisering zijn. Wij delen die opvatting van de minister, zij het dat wij bij de accijnsverhoging hebben gezegd dat dat niet kan worden losgekoppeld van Duitsland

en België. Dat hebben wij bij het kwartje van Kok ook gezegd. Variabilisering is echter een prima lijn, maar als je doorgaat met een versterkte variabelisering in de toekomst, zul je een onderscheid moeten maken tussen de ontwikkeling in stedelijke gebieden en die in plattelandsgebieden. Daarom heb ik gezegd dat als je rekeningrijden verantwoord in kunt voeren – daar zijn wij ook voor – dat een rechtvaardiger systeem is.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb er de balen van dat de heer Van Gijzel een selectief gehoorapparaat gebruikt. Ik heb gezegd dat in eerste instantie de VVD een voorstander was van variabelisatie via accijnsverhogingen. Ik heb daarna gezegd dat er een veel beter middel is voor variabelisatie van autokosten, namelijk rekeningrijden naar tijd en plaats bepaald. Dat is een sturingsmiddel dat veel gericht kan zijn dan een generiek middel waarbij je de hele groep pakt. In mijn inleiding bij mijn begrotingsverhaal heb ik aangegeven dat er grotere groepen gaan ontstaan die toch wat meer terug zullen vallen op de auto. Dat zal zeker gelden voor degenen die zitten in gebieden waar geen hoogwaardig openbaar vervoer wordt gecreëerd, omdat dat daar zijn geld niet opbrengt. Daarom heb ik gezegd: maak het autorijden niet generiek duurder maar voer rekeningrijden in. Dat is een evolutie in het denken over variabelisatie van autokosten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het rekeningrijden zal niet voor het jaar 2000 geïntroduceerd kunnen worden. De heer Blaauw stelt dus in feite voor om tot die tijd niets te doen. Dat lijkt mij niet acceptabel. De minister heeft in haar hoedanigheid als lid van deze Kamer altijd gepleit voor variabelisatie. Wij moeten dat instrument gebruiken in afwachting van de introductie van rekeningrijden.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het afgelopen jaar is de afstand tussen wonen en werken gemiddeld toegenomen met 7%. Verder is te constateren dat er een flexibilisering van de arbeid optreedt en dat wij in de richting van een 24-uursecconomie gaan. Iemand die in Hellevoetsluis woont en bij Shell werkt, kan geen gebruikmaken van het openbaar vervoer als hij nachtdienst heeft. Het

## Jorritsma-Lebbink

kabinet bevordert met kracht de flexibilisering van de arbeid en het wonen in buitengebieden. Het openbaar vervoer sluit daar echter absoluut niet op aan. Men is gedwongen om met de auto naar het werk te gaan. Als men eenmaal een auto heeft, dan blijft men die gebruiken voor het woon-werkverkeer. Waarom streeft het kabinet er niet naar om het openbaar vervoer aan te passen aan die ontwikkelingen? Het heeft het alleen over bezuinigingen en het behalen van efficiencywinst.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Flexibilisering van de arbeid helpt zeer om de problemen op te lossen. Als niet meer alle mensen tussen 8.00 en 8.30 uur op hun werk hoeven te zijn en om 17.00 uur weer naar huis gaan, helpt dat fantastisch om de files te bekorten. Ik zie gelukkig ook dat men die kant op wil.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het niet over de files, maar over het gebruik van het openbaar vervoer. De bus rijdt dan niet meer!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De exploitatie van het openbaar vervoer is zo moeilijk, omdat zich ook daar een spitsprobleem voordoet. Wij treffen allerlei voorzieningen waarvan in de spits zeer druk gebruikgemaakt wordt. Helaas is dit niet het geval in de uren daarvoor en daarna. Als wij door flexibilisering kunnen bereiken dat er op meer uren van de dag sprake is van woon-werkverkeer, kan het openbaar vervoer volgens een veel gelijkmatiger patroon rijden. Daarmee ontstaat er ook een veel beter exploitatie-resultaat. U maakt mij niet wijs dat flexibilisering van de arbeid bijdraagt aan het probleem.

U heeft wel gelijk dat de afstand tussen wonen en werken groter wordt. Die stijging is overigens niet 7% in het laatste jaar. Minister De Boer probeert daarom in het RO-beleid, wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. Er zijn echter maatschappelijke ontwikkelingen die dit bemoeilijken. Het verschijnsel van de tweeverdieners doet zich in toenemende mate voor. Het is voor betrokkenen vaak moeilijk om in dezelfde plaats werk te vinden. Nog steeds niet in alle steden sluit het aanbod van woningen aan op de vraag. De steden werken hier hard aan, maar dit kost tijd. De signalen

duiden erop dat het in de goede richting gaat, voorzover de overheid deze ontwikkelingen kan sturen, maar het kost tijd om deze maatschappelijke problemen het hoofd te bieden.

De heer **Poppe** (SP): Het openbaar vervoer speelt niet in op het oplossen van die maatschappelijke problemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind van wel.

De heer **Poppe** (SP): Integendeel, het krimpt in, terwijl het juist uitgebreid zou moeten worden. Ik heb het niet over de files maar over de automobilititeit in het algemeen. Het gaat mij om het gebruik van de auto in plaats van het openbaar vervoer. Als je 's avonds tot 22.30 uur moet werken, kom in je in veel gevallen niet thuis met de bus, omdat de dienstregeling daar niet in voorziet. Op die problemen moet ingespeeld worden, met name in de Randstad en in gebieden met veel industrie. In de Rijnmond is er een 24-uurseconomie, maar na 22.00 uur kom je niet meer thuis met het openbaar vervoer. Daar zou naar gekeken moeten worden, maar er wordt alleen maar bezuinigd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wijs de heer Poppe erop dat er wel wat aan gedaan wordt. Hij kwam wat later, maar voordat hij aanwezig was, heb ik een uitgebreid betoog gehouden over de selectieve groei van het openbaar vervoer. Volgend jaar zullen rond de grote stadsgebieden op een aantal plaatsen extra spitsdiensten ingezet worden. Er zal altijd een groep blijven die op een tijdstip werkt waarop verder niemand reist. Dat is al honderd jaar het geval. Ik heb er eerlijk gezegd niet zoveel bezwaar tegen dat die mensen van de auto gebruik blijven maken. Bovendien betekent flexibilisering van de arbeid niet dat Jan en alleman plotseling op de meest rare tijden 's nachts en overdag moet gaan werken. Het betekent veel meer. Het is overigens ook een wens die door heel veel mensen gedragen wordt. De heer Poppe en ik werken volgens mij al jaren flexibel en ik vind het heerlijk. Wij hoeven niet op een bepaalde tijd op ons werk te zijn en op een bepaalde tijd te vertrekken. Soms worden hiervoor wel aanpassingen

van mensen gevraagd en dan gaat het om maatschappelijke ontwikkelingen. De heer Poppe kan wel proberen om die tegen te houden, maar zo werkt dat nou eenmaal niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je staat er verbaasd van hoeveel mensen er 's nachts op de weg zitten, maar dit terzijde.

Voorzitter! Ik wil reageren op de opmerking van de heer Van Gijssel. Ik heb de indruk dat het volgens de nota Samen werken aan bereikbaarheid de bedoeling is dat zowel variabelisering van de autokosten als rekeningrijden aan de orde zijn. Volgens mij gaat het niet om of-of. Ik geef alvast aan dat wat ons betreft de compensatie met motorrijtuigenbelasting bij de variabelisering aan de orde is, terwijl rekeningrijden gewoon het ontmoedigen van ongewenst gedrag is en voor ons niet hoeft te worden gecompenseerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom hierop terug, want de heer Blaauw heeft een vraag gesteld over de gevolgen van de variabelisatie voor het beroepsgoedervervoer.

Het is bekend dat wij op dit moment een aantal opties aan het onderzoeken zijn. De Kamer moet zich hierbij goed realiseren dat wij praten over een probleem dat zich per 1 juli a.s. voordoet. En ik heb nooit ontkend dat het een probleem is. Overigens wordt ook de optie parse diesel onderzocht, en dat zou een alternatief kunnen zijn, maar er zijn ook alternatieven te bedenken waarmee toch de verhouding één op één gerealiseerd zou kunnen worden. Ik vind dat van die alternatieven de meest voor de hand liggende, de meest praktische en de minst fraudegevoelige genomen zou moeten. De verhoging van de dieselaccijns voor bussen wordt overigens voor het openbaar en besloten vervoer wel gecompenseerd, namelijk door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

De heer Reitsma vond het gek dat er nu al sterk wordt ingezet op het prijsbeleid, zonder dat er een adequaat alternatief voor de burgers aanwezig is. Ik bestrijd dat er geen alternatief zou zijn, want er is wel een alternatief. Natuurlijk is dat nooit zo mooi als wij het uiteindelijk willen hebben, maar als ik daar op moet blijven wachten, vrees ik dat wij nooit prijsbeleid voeren. Dat doen wij echter wel en de heer Van Gijssel

## Jorritsma-Lebbink

heeft niet voor niets gezegd dat wij dat niet alleen doen om het openbaar vervoer te bevorderen. Sterker nog – en dat is vervelend, maar wel waar – de prijsvariabilisatie heeft veel meer effect op andere zaken. Zo wordt carpoolen er veel sterker door bevorderd, evenals het gebruik van de fiets en het "eens even niet rijden" door gewoon niet weg te gaan. Wij doen natuurlijk van alles wat niet noodzakelijk is en mensen nemen daar niet automatisch de bus voor, maar blijven dan gewoon thuis. Het is dus bepaald niet zo dat alleen het openbaar vervoer erdoor wordt gestimuleerd. Overigens is het openbaar vervoer zo slecht nog niet, zeker niet in grote stadsgewesten en dat wordt met het jaar beter. Er wordt gigantisch in geïnvesteerd. Alles kan beter en daar werken wij hard aan; wij willen dat vele geld er niet voor niets voor uittrekken. Maar het is onzin om te beweren dat er nu geen burger in het land zou zijn, buiten degenen die nu al in het openbaar vervoer zitten, die geen goed alternatief zou hebben.

Dan is er nog een hardnekkig misverstand over rekeningrijden, waarover de heren Blaauw en Reitsma iets zeiden, namelijk dat rekeningrijden zou leiden tot een lastenverzwaring. Dat is niet de bedoeling. De discussie hierover hebben wij afgerond in de vorige periode. Ik heb in de brief over de contouren voor de invoering van rekeningrijden van juni 1995 en nogmaals in de nota Samen werken aan bereikbaarheid duidelijk aangegeven dat rekeningrijden geen financieringsdoelstelling heeft. De opbrengst zal dus worden teruggegeven in de vorm van een lastenverschuiving. De praktische invulling daarvan moet nog plaatsvinden. Een van de alternatieven zou een verlaging van de motorrijtuigenbelasting kunnen zijn, maar ook andere zijn denkbaar. Ik vind het namelijk niet zo eerlijk om als rekeningrijden wordt ingevoerd in het stadsgewest Amsterdam, in heel Nederland de motorrijtuigenbelasting te verlagen. Misschien kan ik wel iets anders bedenken wat regionaal beter is en daarover moeten wij maar eens de politieke discussie aangaan zodra het wetsvoorstel er is. Ik kan melden dat dit in de loop van het komende jaar gebeurt, voordat de volgende begroting zal worden behandeld. Het is overigens een wetsvoorstel dat

onder aanvoering van het ministerie van Financiën wordt voorbereid, want het is uiteindelijk een belastingwetsvoorstel.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd om een uiterste krachtsinspanning voor het bekorten van de invoeringstermijn van het rekeningrijden. Ook de heren Stellingwerf en Schutte hebben zich in dergelijke bewoordingen uitgelaten. Op dit moment wordt, samen met de verschillende regio's, gezien waar met rekeningrijden een start kan worden gemaakt. Amsterdam heeft gezegd mee te willen doen aan een spoedige invoering en daarnaast proberen wij om het wetgevings-traject zo snel mogelijk te realiseren. Mede op basis van de geluiden die ik in deze Kamer en in de maatschappij heb gehoord, namelijk dat het zo makkelijk zou zijn om de invoering te versnellen, heb ik toch nog eens een clubje mensen gevraagd een onafhankelijke audit uit te voeren. Ik wilde gewoon eens weten of wij op het ministerie te moeilijk doen en het inderdaad sneller kan. Ik heb begrepen dat mevrouw Van 't Riet daarvoor ook is geïnterviewd. Ik zie dat zij het rapport heeft. De uitkomst van dit onderzoek is dat een versnelde invoering van rekeningrijden niet mogelijk wordt geacht. Zelfs als nu wordt besloten de randvoorwaarden voor rekeningrijden te flexibiliseren en op grond daarvan voor een ander of een bestaand technisch concept te kiezen, lijkt een versnelde invoering nog niet haalbaar. Ik ben overigens van plan daar de komende maanden, misschien met de Kamer, verder over te discussiëren. Misschien moeten wij een bijeenkomst organiseren waarop wij daarover eens goed met elkaar praten. In diezelfde audit worden immers ook nogal wat risico's aangegeven, zelfs voor de invoering in 2000. Dat baart mij zorg. Ik wil die risico's niet. Die moeten wij proberen weg te nemen. Van mij mag het ook eerder, maar het lukt mij dus gewoon niet.

Een aantal fracties heeft vragen gesteld over het Rotterdamse selectiesysteem en de relatie met rekeningrijden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het rapport ontvangen, maar omdat ik het gisteren heb gekregen, heb ik het nog niet kunnen lezen. Ik heb de minister gevraagd het wetgevings-

traject nu te starten. Uit haar antwoord begrijp ik dat zij dat doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is al begonnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan hoef ik daarover geen motie in te dienen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Wij zijn al begonnen met het maken van de wet en wij hopen haar in de loop van dit parlementaire jaar aan de Kamer aan te bieden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zullen wij hierbij betrekken. Het lijkt mij een goede gedachte om daarover op een of andere bijeenkomst met elkaar fundamenteel van gedachten te wisselen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker.

Het selectiesysteem is niet alleen de paylane. Het is een compleet systeem. Dat moeten wij ons goed realiseren. Het is een samenhangend pakket van maatregelen als onderdeel van het regionale verkeers- en vervoersplan dat overigens grotendeels parallel loopt met de maatregelen die in Samen werken aan bereikbaarheid zijn beschreven. Ik sta zeer achter de Rotterdamse aanpak om de doelstelling van het SVV binnen bereik te brengen. Een belangrijk onderdeel van het Rotterdamse pakket is een netwerk van betaalstroken. De Kamer moet zich goed realiseren dat het betaalstroken zijn die fysiek afgeschermd moeten worden van de bestaande infrastructuur. Dat betreft te realiseren of voornamelijk nieuw aan te leggen infrastructuur. Het betaalmechanisme werkt daarbij dus anders dan bij rekeningrijden. Bij betaalstroken gaat het om een doorstroomborging voor een deel van het verkeer, voor als zodanig herkenbare doelgroepen. Ik noem bijvoorbeeld vrachtauto's, autobussen en dergelijke. Voor hen is het gratis en het overige verkeer kan daarvan tegen betaling gebruikmaken. Het goederenvervoer mag er bijvoorbeeld gratis op en wie er verder nog op, moet daarvoor betalen. Het selectiesysteem kan worden gezien als een veelbelovend initiatief. Vooral bij de betaalstroken, die gewoon aangelegd moeten worden, moeten wij nog eens heel goed bezien of dat wel allemaal kan. Dat betekent immers dat wij moeten

## Jorritsma-Lebbink

uitbreiden. Wij hebben onvoldoende inzicht in de financiële en procedurele aspecten die daarbij horen. Het gaat hierbij om het verstedelijkte gebied van Rotterdam. Wij doen dat samen met Rotterdam en wel met de grootst mogelijke snelheid. Helaas is de realisatie van de verbreding en de uitbouw van de A16, de A13 en de A15 nog niet in het MIT 1997-2001 opgenomen en dat is in het selectiesysteem al voorzien. Ten slotte is de nadere invulling en financiering van de voorziene openbaarvervoersfaciliteiten nog onduidelijk. Kortom: het is een heel interessant systeem. Wij werken er met volle kracht aan mee om te bekijken of wij het echt helemaal mooi rond kunnen krijgen, maar er is nog wel een aantal onzekerheden die wij nog moeten oplossen. Dat betekent ook dat het selectiesysteem niet op de heel korte termijn kan worden ingevoerd. Ik heb daar overigens met Rotterdam over gesproken. Zij zien dat ook wel en zij zien dat ook graag in relatie tot rekeningrijden. Voer je in diezelfde regio rekeningrijden in, dan wordt de paylane gewoon duurder. Het overige is dan gewoon goedkoper dan de paylane, maar daarvoor wordt dan nog betaald. Dat kun je rustig in elkaars verlengde doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Eén element noemt de minister niet. Het werd op een bijeenkomst door de officier van justitie genoemd. Hij had grote problemen met de handhaving. Hij zei dat het niet kon.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Handhaving kan alleen maar plaatsvinden als echt wordt afgeschermd. Dat is een van de dingen die opgelost moeten worden in het kader van het systeem van rekeningrijden. Dat is het lastige. Van Siemens hoorde ik ook een verhaal. Daarvoor heb ik overigens alle respect, want Siemens doet heel goed werk. Op dit moment verwacht men een foutpercentage van 20. Als wij dat bij de studiefinanciering hadden gehad, hadden wij de Wet op de studiefinanciering waarschijnlijk niet ingevoerd. Daarbij zaten wij volgens mij ver onder de 20% en dat vonden wij al een ramp. Bij dit systeem, met zoveel miljarden aan mutaties, is dat helemaal rampzalig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien moeten wij oppassen, want zo'n opmerking gaat natuurlijk

haar eigen leven leiden. De ervaringen in Duitsland zijn natuurlijk gunstiger en daar is ook aangegeven dat het met redelijke technieken zeer snel te verbeteren is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is oplosbaar; geen misverstand daarover. Wij weten dat de fraudegevoeligheid een van de moeilijkste onderwerpen is, maar wij weten ook – dat verwacht ook iedereen – dat die problemen oplosbaar zijn. Ik geloof wat dat betreft heilig in de techniek. Als wij mensen naar de maan kunnen sturen, moeten wij toch ook een roadpricingsysteem kunnen ontwerpen dat niet fraudegevoelig is.

Ik heb al gemeld dat de nota over de fiscale aspecten aan het begin van het nieuwe jaar naar de Kamer wordt gezonden. Ik moet zeggen dat ik het jammer vind dat die nota nog niet klaar is. Helaas heeft de staatssecretaris mij gemeld dat hij het niet voor elkaar heeft kunnen krijgen. Ik zal er alles aan doen om samen met hem voortgang te boeken. Daarbij zal overigens ook aandacht worden besteed aan de fiscale behandeling van de auto van de zaak, waar zowel mevrouw Van 't Riet als de heer Rosenmöller naar gevraagd hebben.

Ik kom op het vervoersmanagement en het parkeren. De heer Van Gijzel heeft gevraagd of ik alvast op hoofdpunten nader inzicht kan verschaffen in de voortgang op het gebied van het vervoersmanagement. Op 23 september heeft de Kamer de nota Vervoersmanagement gekregen en ik heb begrepen dat wij daar op 22 januari in deze Kamer over gaan praten. Bovendien heeft de heer Van Gijzel gevraagd hoe ik aankijk tegen een wettelijke regeling of normering van parkeren en vervoersmanagement en een beloningssysteem voor bedrijven die vervoersmanagement invoeren. Er is ook gevraagd naar het locatiebeleid, maar dat is primair een verantwoordelijkheid van mijn collega van VROM.

Om ongewenste concurrentievervalsing tussen gemeenten te voorkomen, is afstemming op regionaal niveau absoluut noodzakelijk. Bij het parkeren gaat het dan zowel om de onvolledige toepassing van de SVV-parkeernormen op eigen terrein als om het niet invoeren van betaald parkeren op openbare terreinen. Met het oog op de beheersing van de files acht ik

overigens, als het gaat om het parkeren op bedrijfsterreinen, vooral de inzet op een heel intensief bedrijfsvervoersmanagement essentieel. Daarmee kun je de discussie in een andere richting brengen.

Om te komen tot een goede afstemming tussen de overheden, is in het convenant VERDI de verdeling van verantwoordelijkheden vastgelegd. Voor de uitvoering van verkeers- en vervoersbeleid is in dit convenant een planstructuur overeengekomen waarvan het nationaal verkeers- en vervoersplan – lees: het SVV – de grondslag vormt. Uiteindelijk moeten alle overheden daar uitwerking aan geven. De planstructuur wordt van een wettelijke basis voorzien in de planwet over verkeer en vervoer. Een wetsvoorstel is onlangs ten behoeve van een advies naar de Raad van State gestuurd. Ik voeg daar wel aan toe dat wij hadden voorzien dat het parkeerbeleid in de kaderwetgebieden naar het regionale niveau zou worden getild, met als uitkomst dat daar aan het eind van de rit mogelijk provincies zouden ontstaan. Als aan het eind van de rit een herverdeling van de bestuurlijke verantwoordelijkheden plaatsvindt, bijvoorbeeld doordat wij op een paar plekken niet verdergaan met die ontwikkeling en de provincie de taken dus weer terugkrijgt, zouden wij elkaar toch eens goed in de ogen moeten kijken over de vraag of wij vinden dat het parkeerbeleid in totaliteit overal alleen een gemeentelijke verantwoordelijkheid moet blijven, of dat het van belang is om de provincie ook op dit punt enige coördinatiemogelijkheden te geven. Misschien kunnen wij die discussie in het kader van de planwet voeren, want ik heb het vermoeden dat er dan iets meer duidelijkheid is over de toekomst van de kaderwetgebieden.

Ik moet zeggen dat ik het als men in Den Haag probeert om een stringent parkeerbeleid te voeren, niet kan verkopen als de gemeente Zoetermeer vervolgens adverteert met gratis parkeerplaatsen bij winkelbedrijven. Als wij niets bedenken waardoor aan dat soort onzin een einde komt, moeten wij echt nadenken over een instrumentarium waarmee dat toch kan worden geregeld. Zoets kan natuurlijk niet. Ik vind het echt van de dolle dat dat soort dingen, concurrentie op



De heer Stellingwerf (RPF)

parkeernormen, gebeurt. Dat kan niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het eens met wat de minister hierover zegt. Mijn concrete vraag is of zij bereid is om, ter voorbereiding van eventuele nadere ingrepen, alvast een wettelijk traject voor te bereiden. Het gaat dus nog niet om uitvoering, maar wij zijn dan in ieder geval klaar wanneer dat noodzakelijk is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de afspraken die wij tot nu toe hebben gemaakt, waren de gemeenten verantwoordelijk voor het parkeerbeleid. Indirect heeft de provincie in de planstructuur straks overigens wel iets meer invloed. Ik wil best alvast een aantal dingen voorbereiden en ik zou dat graag willen koppelen aan de afloop van de discussie over de toekomst van de kaderwetgebieden: hoe gaan wij met die bestuurlijke structuur om? Als er een bestuurlijke structuur blijft bestaan waaraan het kan worden opgehangen, hoeven wij misschien niets op te lossen, want het speelt zich het meest in die gebieden af. Als dat niet zo is, moeten wij daar verder met elkaar over praten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan komen wij een heel eind. Dat zou betekenen dat er nagegaan moet

worden welke wettelijke instrumenten in de kaderwetgebieden gebruikt kunnen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou dat graag bij de provincie neerleggen. Het is ook niet zo dat ik vind dat het parkeerbeleid in Zoetermeer en Den Haag één op één hetzelfde moet zijn. Er moet wel sprake zijn van samenhang. Er moet geen valse concurrentie ontstaan tussen de gebieden vanwege een zo verschillend parkeerbeleid. Ik snap best dat het in Zoetermeer iets goedkoper kan dan in het centrum van Den Haag. Daar is het winkelbestand ook naar. Het kan echter niet zo zijn dat de winkelcentra elkaar op dit punt beconcurreren. Dat is slecht. Ik hoop ook dat wij de bedrijven daar zo langzamerhand van kunnen overtuigen. Het interessante is dat daarover ook door de bedrijven ter plekke wordt geklaagd. Niet in Zoetermeer natuurlijk, maar wel in Den Haag.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik begrijp dat de minister denkt dat dit probleem zich vooral concentreert in de kaderwetgebieden. Ik denk dat zij heel snel tot de conclusie kan komen dat er ook tussen kleinere steden en zelfs binnen dorpen concurrentie plaatsvindt. Daar wordt op gewerkt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er

binnen dorpen concurrentie plaatsvindt, vind ik dat een absolute verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur. Dat moeten zij dan toch echt zelf oplossen. Als de gemeente toestaat dat in winkelcentrum A geen betaald parkeren is en in winkelcentrum B wel, is dat hun eigen verantwoordelijkheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat bedoel ik niet. Ik bedoel uiteraard dorpen die liggen in verschillende gemeenten die aan elkaar grenzen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Herindeling zou kunnen helpen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ga winkelen in een winkelcentrum. Bij dat centrum hoort een parkeergarage en als ik wat gekocht heb, krijg ik mijn parkeergeld terug. Dat is toch gewoon marktwerking?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat soort zaken is heel moeilijk te beïnvloeden. Dat komt aan de orde in het gesprek dat ik met VNO-NCW voer en met MKB Nederland. Het bedrijfsleven heeft de mond vol over de files. Het bedrijfsleven heeft de mond vol over dat zij er ook zelf iets aan wil doen. Ik vind ook dat MKB Nederland met die bedrijven daarover moet spreken en moet zeggen dat men met die onzin moet ophouden. De heer Blaauw noemt het marktwerking. Ik noem het mobiliteit uitlokken.

De heer **Blaauw** (VVD): Men kan het zelfs mobiliteitssturing noemen. Waar ik geen files hoeft te verwachten, kan ik immers goedkoop winkelen en hoeft ik niet te betalen voor het parkeren. Ik stuur mijn winkels dus anders.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat betekent dat men mensen uit Den Haag lokt om met de auto naar Zoetermeer te rijden en daar hun boodschappen te doen omdat men daar gratis kan parkeren.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat zou kunnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is toch niet meer van deze tijd, mijnheer Blaauw! Dat mag dan marktwerking heten, maar in dat geval ben ik iets minder enthousiast over de markt. Dat ben ik wel vaker. Wij doen dingen soms ook heel

## Jorritsma-Lebbink

beheerst. Kijk maar naar het openbaar vervoer. Ik heb nog nooit zo voorzichtig de markt betreden.

De **voorzitter**: Ik vraag de minister hoeveel tijd zij ongeveer nog nodig heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik schiet aardig op. Ik kom bij wat kortere opmerkingen.

Wat betreft het vervoersmanagement blijkt dat de vrijwillige aanpak gelukkig op dit moment tot een behoorlijk stijgende deelname leidt en ook op draagvlak bij de betrokken partijen kan rekenen. Met de inzet van extra middelen in congestiegebieden verwacht ik dat een deelname van 80% van de grootste bedrijven, 50% van de middelgrote bedrijven en 30% van de kleinere bedrijven in 1999 in de congestiegebieden haalbaar is en dus kan worden gerealiseerd.

Ik acht het acceptabel dat de ontwikkeling van vervoersmanagement in gebieden waar geen of nog geen sprake is van congestie wat meer tijd behoeft. Het gevoel van urgentie is op die plekken ook bij de bedrijven minder aanwezig. Ik zal in overleg met de decentrale partners en het bedrijfsleven mij overigens blijven inspannen voor het bereiken van de bovengenoemde en ten opzichte van het SVV bijgestelde doelen bij het vervoersmanagement.

De vrijwillige aanpak heeft mijn nadrukkelijke voorkeur, maar zoals ik ook op andere terreinen meld, als de voortgang onvoldoende is, zal ik niet schromen om ook hier wettelijke maatregelen voor te stellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben zelf de vorige periode een nogal negatieve ervaring gehad met het vervoersmanagement. Dat maakt ons buitengewoon kritisch. Bespeurt de minister dat er bij werkgevers een positievere houding waar te nemen is en of die een beetje omvang heeft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik bespeur dat zeker. Bij een aantal instanties op centraal niveau waarmee ik gesprekken heb gevoerd, bestaat een groot enthousiasme, en dat was een paar jaar geleden wel anders. Maar veel belangrijker vind ik het volgende. Bij de besprekingen met de stadsgewesten betrekken wij nu elke keer ook vertegenwoordigers van de kamers van koophandel, en

ook bij hen bespeur ik een zeer groot enthousiasme. Voor hen is het natuurlijk veel interessanter om echt met de bedrijven aan de slag te gaan. Op koepelniveau proef ik een behoorlijke abstractie. Dan is iedereen blij en tevreden, maar valt er heel weinig te merken van wat er doorgaat naar beneden.

Een paar weken geleden ben ik bij een bijeenkomst van vervoerscoördinatoren geweest. Zij hebben een eigen belangengroep opgericht, want het zijn geen gemakkelijke baantjes binnen bedrijven. Het is heel interessant om te merken dat die groep erg groeit. Dat betekent dat er wel degelijk iets aan het gebeuren is. Het ging te langzaam, het gaat nu behoorlijk snel en ik zal mijn uiterste best doen om het nog verder te krijgen. En aan het eind van de tunnel, als het echt niet zou lukken, doen wij gewoon wat er in Californië is gedaan. Daar bestaat de wettelijke verplichting om binnen een beperkte periode het aantal woon-werkkilometers te verminderen. Dat vind ik zelf nog steeds interessant. Wij zijn niet van die wetgevers, wij doen het liever langs een andere weg om draagvlak te verkrijgen, maar als het moet, moet het.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb in eerste termijn de minister verzocht om een beloningssysteem te ontwikkelen, want de percentages baren ons zorgen. De grote bedrijven willen over het algemeen wel meedoen. Bijvoorbeeld de KLM en de ING-bank zijn op een behoorlijk goede manier bezig, maar de minister heeft zelf de percentages naar de grootte van het bedrijf genoemd: 80, 50 en 30. Is de minister bereid om de mogelijkheden van een beloningssysteem na te gaan, zodat wij iets klaar hebben liggen voor het geval dat bijvoorbeeld over een jaar zou blijken dat de groei van het vervoersmanagement niet doorzet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De pakketten in de sfeer van de fiscaliteit waarover wordt nagedacht, bevatten elementen van beloning, juist via het vervoersmanagement. Daarnaast ben ik bezig te bezien hoe wij met het bedrijfsvervoer om moeten gaan. Ik meen dat daarop ook in de schriftelijke antwoorden is ingegaan. Moeten wij daarmee doorgaan zoals tot nu toe of moeten wij iets anders bedenken? Daarover

zullen wij in januari spreken met de jongens die het uitvoeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Jongens?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Helaas zijn het altijd jongens, mijnheer Reitsma.

Voorzitter! Ik kom toe aan de verkeersveiligheid. Wij hebben daar al eerder over gesproken en per specifieke reactie heb ik al een schriftelijk antwoord gegeven. Ik ga nu in op de amendementen die daarover zijn ingediend. Het amendement op stuk nr. 5 van de heer Van Heemst, dat op stuk nr. 14 van de heer Reitsma en dat op stuk nr. 17 van de heer Blaauw; ze hebben allemaal tot doel om extra middelen uit te trekken ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Met het amendement op stuk nr. 5 wordt beoogd zo'n 25 mln. extra te besteden aan wegtechnische voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid. In het amendement op stuk nr. 14 wordt 15 mln. extra uitgetrokken voor de stimulering van de verkeersveiligheid via de beleidsontwikkeling en het faciliteren van de regionale aanpak conform het vierde Meerjarenplan verkeersveiligheid. In het amendement op stuk nr. 17 wordt uitgegaan van 0,8 mln. extra op dit gebied en daarnaast nog eens 0,9 mln. voor bijdragen aan lagere overheden en verkeersveiligheidsorganisaties.

Op de begroting van Verkeer en Waterstaat, hoofdstuk XII, wordt ruim 62 mln. per jaar uitgetrokken, direct ten behoeve van de verkeersveiligheid, en dat is overigens nog niet alles wat wij eraan uitgeven. Het is niet onaanzienlijk, temeer daar de aanpak van verkeersonveilige situaties met name op provinciaal en lokaal niveau moet plaatsvinden. Het Rijk is ten aanzien van provinciale en lokale wegen faciliterend. Dat wil zeggen dat Verkeer en Waterstaat knowhow en ervaring wil uitdragen en ter beschikking stellen van lagere overheden. Daarnaast doen de verkeersonveilige situaties zich vooral voor op provinciaal en, in iets mindere mate, op lokaal niveau. Het behoort tot de reguliere verantwoordelijkheid van de provincies en de lokale overheden om verkeersonveilige situaties op hun eigen wegen aan te pakken.

Bovendien hebben wij op de begroting 15 mln. voor het Infrastructuurfonds in 1997 uitgetrok-



## Jorritsma-Lebbink

ken voor de demonstratieprojecten Duurzaam veilig. In totaal is voor die projecten 94 mln. gereserveerd. Ook die projecten hebben tot doel het faciliteren van verkeersveiligheid bij lagere overheden.

Het geheel overziende, concludeer ik dat binnen mijn begroting nu al een aanzienlijk bedrag is gereserveerd ten behoeve van de verkeersveiligheid, zeker als in ogenschouw wordt genomen dat de verbeteringen op provinciaal en lokaal niveau mogelijk en ook noodzakelijk zijn. Bij de aanleg en het onderhoud van rijkswegen vormt de verkeersveiligheid overigens een heel essentieel onderdeel. Zo is bijvoorbeeld in de begroting voor 1997 extra geld aangewend voor veilig en filevrij onderhoud. Dat bij de constructie van nieuwe wegen de verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft, spreekt vanzelf. Daarmee wordt in het ontwerp en bij de kostenramingen rekening gehouden.

Omdat mij de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op provinciaal en lokaal niveau zorgen baart, wil ik toezeggen – ik heb dit al gedaan in een notaoverleg – dat ik zal bezien of ik in de begroting voor 1998 extra middelen voor Duurzaam veilig beschikbaar kan stellen, met name om het startprogramma te financieren.

De financiële dekking die in enkele amendementen wordt voorgesteld, is mij wat te makkelijk en vind ik niet aanvaardbaar. Die dekking kan echt niet. Beoogd wordt opnieuw op de apparaatsuitgaven en onderzoeksbudgetten te bezuinigen. Ik heb al gezegd dat men aan de ene kant wil dat ik het land inga om overal te vertellen dat men dingen moet doen en dat ik aan de andere kant geen mensen meer mag hebben om een en ander uit te voeren. Dat spoort niet met elkaar. De output van Verkeer en Waterstaat – daarover zijn wij het allen eens – moet echt toenemen. Dan kan er op de input beslist niet bezuinigd worden. De mensen, de kennis en de financiën zijn nodig om ervoor te zorgen dat de output geregeld wordt. In de afgelopen jaren zijn op de apparaatsuitgaven van Verkeer en Waterstaat veel kortingen aangebracht, terwijl de investeringen groeiden. Daar zijn grenzen aan. De input is tot het minimum teruggebracht. Verdere kortingen, zoals in een aantal amendementen aangegeven, zijn wat mij betreft echt onverantwoord en

brengen de doelen die wij met z'n allen onderschrijven eerder verder weg dan dichterbij. Daarbij komt dat wij aan de vooravond staan van een heel ambitieus uitvoeringsprogramma, waarbij ik denk aan Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans. Uitvoering van SWAB betekent bovendien dat ik nog ruimte moeten vinden, juist in de sfeer van de personele uitgaven. Die uitgaven moeten wij het komende jaar verhogen. De heer Reitsma nodigt mij uit om zelfs nog meer te doen aan verschuivingen en dan vind ik het heel raar dat hij op hetzelfde artikel wil bezuinigen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb begrip voor het dekkingsprobleem, maar ik heb ook begrip voor de organisaties die een forse bezuiniging opgelegd gekregen hebben. Er vindt nog discussie plaats over het federatiemodel. Die is nog niet afgerond. Ik kan mij voorstellen dat als die zaak gerealiseerd is en vorm krijgt, men denkt dat bezuinigingen aan de orde zijn. Ik vind het nu te vroeg. Ik vind het niet juist zoiets nu door te voeren en niet te wachten op het federatiemodel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! In het kader van het regeerakkoord hebben wij afgesproken – de coalitiepartijen waren er allemaal bij; de oppositiepartijen zal ik er niet op aanspreken – dat er bezuinigd zou moeten worden op subsidies. Er zijn niet veel subsidies op het gebied van Verkeer en Waterstaat, maar toch wel een paar. Ik heb dat bezuinigen selectief gedaan. Dit maakt het des te moeilijker om het op een andere plek te doen dan wat misschien de eerste prioriteit heeft. Ik ken de jaarlijkse grote verschuivingslijsten die bij VWS altijd aan de orde zijn. Ook al is er wat minder te verdelen, er moet altijd verschoven worden. Dat kan bij ons heel moeilijk. Vorig jaar hebben wij er, ruim voor de begrotingsbehandeling, met de organisaties over gesproken. De Kamer vond dit niet ruim genoeg en heeft die bezuiniging teruggedraaid. Vorig jaar was het totale meerjarenperspectief van de bezuinigingen op de subsidies bekend. Ik vind dan dat er nu niet gezegd kan worden: het is nog te vroeg, in het belang van de organisaties moeten wij vooral niets doen. Want dan is het elk jaar te vroeg! Ik ben van mening dat nu een

stap gezet moet worden. Ik heb geen dekking om dit zomaar te veranderen. Ik verdedig dit ook van harte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat wij met elkaar willen, is dat de kwaliteit en de herkenbaarheid van de organisatie overeind blijven. Wat ter discussie is, los van de dekking, is of het gezien de huidige voorstel wel zo zal blijven in de toekomst. Misschien moeten wij eerst eens verkennen of wij vinden dat die herkenbaarheid en kwaliteit gehandhaafd zouden moeten blijven. Ik hoop dat wij daar ja op zullen zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja zeker.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Vervolgens zouden wij moeten nagaan of de plannen die er nu liggen, dit uiteindelijk overeind kunnen houden. Als wij tot de conclusie komen dat dit een probleem is, moeten wij opnieuw naar die dekking en naar het voorstel kijken. In dat opzicht vind ik het voorstel van de heer Blaauw sympathiek, want hij neemt het midden ervan. Je kunt niet zomaar zeggen dat de bezuiniging moet worden doorgevoerd omdat je geen goede dekking kunt vinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb die bezuinigingen selectief gedaan omdat wij heel kritisch hebben gekeken naar hoe het zat. Ik heb u vorig jaar gezegd dat ik het raar vind – ik zeg het in mijn woorden en die zullen wel weer heel hard en onparlementair zijn – dat ik drie directeurs zit te subsidiëren in plaats van projecten die de verkeersveiligheid bevorderen. Ik vind dat nog steeds. Ik ben heel blij dat men naar een ander model gaat, maar ik weet niet of dat nu de winst zal opleveren. Maar ik behoor geen overhead te subsidiëren. Zij hebben een vereniging die betaald wordt uit lidmaatschapsgelden. Zo hoort dat ook te gebeuren en projecten behoren betaald te worden door de overheid, voorzover die projectkosten er zijn. Daarom vind ik het nog steeds zeer te verdedigen dat ik ophoud met het subsidiëren op de wijze waarop dat gebeurde en dat wij alleen maar de kosten van de projecten zullen subsidiëren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gisteren heb ik ook gezegd dat efficiency-

## Jorritsma-Lebbink

maatregelen zeer zeker op de agenda kunnen staan. De vraag is of datgene wat er nu ligt, voldoende waarborgen biedt voor herkenbaarheid en handhaving van de kwaliteit van de producten die tot nu toe door de verschillende instellingen zijn geleverd.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzover ik het op dit moment kan overzien, en ik ben daarin ook gesteund door alles wat wij daarna via de externe kant hebben laten doen, is dat wel degelijk mogelijk, ook met de afgeslankte begroting zoals die zou worden vastgesteld als er niet werd geamendeerd. Nogmaals, u heeft uw eigen verantwoordelijkheid en over de dekking heb ik het mijne gezegd. Ik maak mij daar inderdaad zo langzamerhand ernstig zorgen over, omdat het erg gemakkelijk is om op iets abstracts als een personeelsbegroting te bezuinigen, maar ik heb echt het gevoel dat ik tegen grenzen oloop. Ik vind het ook een beetje raar als ik aan de ene kant binnen mijn begroting 100 mln. moet zoeken om extra voorbereiding voor uitvoering te doen terwijl ik tegelijkertijd een amendement heb liggen waardoor er 10 mln. wordt afgehaald.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Dit punt lijkt mij voldoende besproken, maar ik wil nog even terug naar het andere punt van de verkeersveiligheid. De minister maakt nu immers een punt van de dekking. Het voorstel van de heer Van Heemst kent dat dekkingprobleem dus niet. Desalniettemin was de minister toch niet erg positief daarover. Dat verbaast mij, omdat de heer Van Heemst juist probeert aandacht te krijgen voor de meest kwetsbare onderdelen in het verkeersnet, daar waar de meeste ongelukken gebeuren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** In het laatste schriftelijke antwoord is daarop gereageerd. Dit geeft overigens wel aan hoe moeilijk het is om in mijn begroting te schuiven. Ik wil dat niet ontkennen, maar ik doe dingen ook niet voor niets. Ik vind het trouwens heel interessant om te zien waar u prioriteiten legt. Het verbaast mij dat er op dit punt een amendement ligt dat oploopt terwijl er geen amendement van de PvdA ligt bij de exploitatie van het openbaar vervoer terzake. Nu vraagt

u om 25 mln., olopend tot 50 mln., structureel aan te wenden voor de verkeersveiligheid. Wat gebeurt daarmee? Wij hebben een bestuurlijke afspraak gemaakt met Noord-Brabant waarbij zij geld bijdragen aan die weg. Nu wilt u die weg vertragen. Ik kan mij voorstellen dat men in Noord-Brabant zich niet meer aan die bestuurlijke afspraak zal houden, omdat wij ons niet meer aan de afspraak gaan houden. Per saldo zou die weg daardoor voor de rijksoverheid nog wel eens duurder kunnen worden, want Noord-Brabant betaalt er 30 mln. aan mee vanwege het feit dat de aanleg versneld uitgevoerd wordt. Bovendien is een deel van de middelen geen dekking omdat het uit het FES komt. FES-gelden mogen niet voor andere doelen worden aangewend. Tot slot heb ik nog de technisch opmerking dat je geen apart begrotingsartikel nodig hebt omdat verkeersveiligheidsvoorzieningen en -aanpassingen altijd verdisconteerd worden in projectkosten van aanleg en onderhoud. Nogmaals, de dekking is heel ongelukkig.

**De heer Blaauw (VVD):** De minister praat over 10 mln., maar ik ben daarbij vergeleken een heel klein gruttertje. Ik vraag een heel klein bedragje om in feite een besluit door te trekken dat de Kamer vorig jaar heeft genomen. Ik heb dat alleen maar structureel verklaard.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** En daar ben ik het dus niet mee eens.

**De heer Blaauw (VVD):** Het is een klein bedrag. Ik ben inderdaad een kleine grutter. Maar dit bedrag zou u bijna kunnen financieren door de stofkam te hanteren en dan denk ik – misschien ben ik nu erg ondeugend – aan de grootte en de uitvoering van de vele advertenties, bijvoorbeeld op personeelsgebied, van Verkeer en Waterstaat.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als ik daarmee zoveel geld bij elkaar kon sprokkelen, zou ik dat morgen doen. Helaas, op dit gebied iets doen levert geen miljoen op. Overigens, ik ben het ook niet met u eens. Ik herinner mij de discussie van vorig jaar zeer goed. Ik weet nog wat de heer Hofstra toen heeft gezegd. Hij zei: het is een eenmalige zaak en volgend jaar moet er een structurele invulling komen. Er stond in de meerjarenra-

ming het bedrag opgenomen dat ik dit jaar gewoon aangeef. Dit is dus niet iets nieuws of iets onbekends. Vorig jaar heb ik niet gehoord dat de heer Hofstra zei: u moet het volledig opschuiven. Dat is niet aan de orde geweest. Dat weet ik echt helemaal zeker. Als dit anders was, had ik ook anders geantwoord.

**De heer Stellingwerf (RPF):** Voorzitter! Ik ben het op dit punt zeker niet met de minister eens. Ik was een van de mede-indieners. Misschien verschillen de indieners nu van inzicht. Mijn intentie was in ieder geval: structureel ongedaan maken. Ik neem aan dat de heer Blaauw nu ook de opvatting van de heer Hofstra vertolkt. Wij zitten op één lijn, maar blijkbaar is er verschil van inzicht.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het interessante is: u wilt niet bezuinigen. De dekking die aangegeven wordt, vind ik niet goed. Ik kon echter geen andere dekking vinden en daarom heb ik wel bezuinigd. Bezuinigen betekent keuzen maken.

**De heer Stellingwerf (RPF):** Vanmiddag wil ik nog wel terugkomen op de personeelskosten. Wat die kosten betreft heeft u zeker een punt. Onlangs hebben wij hier twee wetsvoorstellen behandeld waarbij u moest melden dat er vertraging was ontstaan door personeelsgebrek. Ik vind daarom dat u op dit punt een relevant argument hebt. Dit wil echter niet zeggen dat de bezuiniging ongedaan moet worden gemaakt, maar dat we wellicht naar een andere dekking moeten zoeken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mijn grote probleem is dat hoofdstuk XII voor het grootste deel de exploitatievergoedingen openbaar vervoer betreft. Ik heb niet het gevoel dat u daarop graag wilt bezuinigen. Verder zijn er heel kleine postjes en de personeelsbegroting. Dat maakt het voor u, maar ook voor mij buitengewoon moeilijk voor een alternatieve invulling te zorgen als ik iets niet wil. Zo simpel is de zaak. Bovendien: in het regeerakkoord hadden we een afspraak gemaakt. Het spijt mij dan zeer, maar ik zeg wel: hier houd ik even aan vast. Dat doe ik ook, omdat ik er zelf van overtuigd ben dat de organisaties hun beleid wel degelijk kunnen uitvoeren. Als ik daar niet

## Jorritsma-Lebbink

van overtuigd was, zou ik niet met het voorstel zijn gekomen.

Voorzitter! De strekking van het amendement van de heer Stellingwerf op stuk nr. 6 is het aangaan van 125 mln. extra aan verplichtingen op investeringen voor de spoorwegen ten behoeve van de verdiepte ligging van het tracé voor spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht. Ter dekking van de kaseffecten van een dergelijke verplichting wordt voorgesteld om binnen dezelfde corridor realisatie van de A2, overigens met uitzondering van het onderdeel Leidsche Rijn, uit te stellen. Dat laatste kan niet. Als de realisatie van het project wordt uitgesteld, moet je dat helemaal uitstellen. Voorzitter! Ik wil aanneming van dit amendement met zeer grote nadruk ontraden.

In de eerste plaats is het aangaan van verplichtingen alleen mogelijk als de inhoud van het project volledig duidelijk is. Dat is niet het geval. Ten aanzien van de passages bij Abcoude, maar ook ten aanzien van het station Bijlmer is de besluitvorming nog niet geheel afgerond. Daarover bestaat dus nog onduidelijkheid.

In de tweede plaats wijs ik op iets dat veel ernstiger is. Daarom spreek ik nu met iets meer stemvolume. Het temporiseren van de A2, waarbij het gaat om de, misschien wel de allerbelangrijkste, verbinding met een achterland in Nederland, is in strijd met de nota Samen werken aan bereikbaarheid. Op bladzijde 50 van SWAB wordt aangegeven dat het project niet in 2007, maar in 2004 klaar moet zijn. Ik weet dat ik nu een zware uitspraak doe, maar ik zeg toch: ik vind de dekking eigenlijk net zo onaanvaardbaar als de accijnsvariabilisatieopvatting van de VVD-fractie. We kwamen met een pakket aan maatregelen, een pakket aan investeringen. Daarmee wilden wij versnellingen aanbrengen en problemen oplossen. Dan moet dat pakket ook worden uitgevoerd. Dit voorstel leidt tot vertraging, terwijl wij bezig waren met versnelling. Het kan dus niet. Dan wil ik nog iets over de inhoud van het voorstel zeggen. In het verleden heb ik al gezegd: ik wijs de aanleg van de verdiepte ligging bij Abcoude af, gelet op de ook op financiële gronden te stellen prioriteiten. Naar mijn mening wegen de baten van een verdiepte ligging niet op tegen de kosten die eraan verbonden zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil nog graag een toelichting op wat de minister zojuist zei. Aan het aannemen van dit amendement, dat medeondertekend is door twee coalitiepartijen, verbindt de minister dezelfde kwalificatie als aan de uitvoering van de motie van de VVD over accijnzen. Zij vindt die onaanvaardbaar. Wil de minister met een nadere toelichting aangeven wat die uitspraak politiek betekent?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het eigenlijk onaanvaardbaar. Wij hebben grote problemen in dit land. Wij moeten ons rot investeren om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid verbeterd wordt. Wij willen zo'n beetje de allerbelangrijkste weg van dit land groter maken. Ik vind het onaanvaardbaar om het geld wat daarvoor bestemd is, te gebruiken om een tunnel te realiseren die niet noodzakelijk is. Ik vind dat niet kunnen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister herhaalt dat zij het echt onaanvaardbaar vindt. Ik vind dat een heldere uitspraak. Stel dat de Kamer desalniettemin die tunnel uit duurzaamheidsoverwegingen wenst aan te leggen. Wat doet de minister in dat geval?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het amendement geeft mij de mogelijkheid om verplichtingen aan te gaan. Ik zal het niet doen. Ik zeg het ronduit.

De heer **Reitsma** (CDA): Dus de minister voert het aangaan van die verplichtingen dan niet uit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij kunnen het amendement dus wel aannemen, maar dat is dan alleen ketelmuziek. Is de minister bereid om nogmaals samen met de Kamer een oplossing te zoeken voor Abcoude, los van het financieringsprobleem wat een deel van de coalitie nu veroorzaakt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben daar niet toe bereid en ik zal u zeggen waarom. Wij hebben een sloot aan grote en kleine projecten die van het allergrootste belang zijn om uitgevoerd te worden. Wij hebben een enorm tekort aan financiële middelen. Wat ik er ook bij krijg, u en ik weten heel goed dat het

altijd te weinig zal zijn. Wij leven nu in een tijd dat wij veel moeten investeren, een tijd waarin wij zware keuzen moeten maken. In zo'n tijd kan ik het mij niet permitteren om, nu wij afwegingen hebben gemaakt in de tracé-MER-studie en nu wij tot de conclusie zijn gekomen dat de kosten en de baten van deze extra investering absoluut niet tegen elkaar opwegen, zo'n werk toch in uitvoering te nemen. Het gaat niet alleen om dit project. Als wij het hier doen, zullen wij overal in dezelfde situatie dezelfde keuze moeten maken. Dat geldt precies zo voor de tunnel bij Kampen. Ook daar zeg ik van dat het niet kan. Wij moeten dat niet doen. Ik ben daar echt niet toe bereid.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister noemt een kosten-batenafweging. Ik zou die harde afweging wel eens naast de afweging van de tunnel in het Groene Hart willen leggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben het hier over de kosten en baten van een stukje van de investering. Het gaat erom wat wij er lokaal mee oplossen, welke winst wij op het lokale niveau boeken. De belangrijkste factor is dan, naast de horizonvervuiling, het geluid. Die horizonvervuiling is er op dit moment overigens ook al. Wij praten over een bestaande doorsnijding. Het gaat noch om een nieuwe doorsnijding, noch om een doorsnijding van een natuurgebied. Ik heb een afweging gemaakt. Bij het Groene Hart is een andere afweging gemaakt. De alternatieven waren daar overigens nog veel beroerder. Dat staat ook in de brief van gisteravond.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat de minister erg overdrijft met de term "onaanvaardbaar". Zij heeft, de argumenten pro en contra een tunnel naast elkaar leggend, geconcludeerd dat tunnelaanleg geen prioriteit verdient. De Kamer heeft echter een en andermaal aangegeven dat zij de argumenten voor een tunnel zwaar genoeg vindt om voor aanleg te pleiten.

De minister noemt een paar argumenten waarom dit in strijd zou zijn met de nota Samen werken aan bereikbaarheid. Ik dacht nu juist dat wij hier voor het eerst met elkaar over deze nota aan het spreken zijn. De nota kan in dit debat als het ware

## Jorritsma-Lebbink

worden vastgesteld. Wij discussiëren daarover en er blijkt een fors verschil van mening te bestaan over dit punt. De minister zegt: het gehele traject, of niet. Ik denk dat dit grote nonsens is. Zo'n project kan natuurlijk in onderdelen worden opgeknipt. In alle investeringsplannen is sprake van drie trajecten. Leidsche Rijn kun je natuurlijk voortzetten. Wij bepleiten ook niet om die weg niet te verbreden; wij zeggen alleen dat dit qua prioriteit twee jaar naar achteren zou moeten worden verschoven. Zoals gisteren in een interruptiebatje met de heer Reitsma al naar voren is gekomen, is voor ons niet onbespreekbaar dat er wellicht geen alternatieve financiering is te vinden. Wij willen daar zeker over nadenken. Ik heb daarover suggesties gedaan, ook gisteren. Het probleem wordt daardoor, zo blijkt mij nu, niet opgelost, omdat de minister dit helemaal niet wil.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat u nu zegt, is veel te zwaar. Dit zou zo zijn als ik het alleen over dit project had, maar dat is niet zo. Du moment dat wij deze variant hier kiezen die, de tracé-MER-studies lezend, echt niet zoveel bijdraagt aan een oplossing dat de investering per se noodzakelijk is, zal ik dat nergens anders meer níet kunnen doen. Wat u doet, heeft veel meer consequenties dan u veronderstelt. Dat is gewoon zo!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee, dat is gewoon níet zo! De minister heeft dat zelf ontkracht in de discussie over de brug/tunnel bij Kampen. Daarin heeft zij immers terecht aangegeven dat zij daarover, gelet op de precedentwerking, niet wilde spreken, omdat elke situatie op haar eigen merites moet worden beoordeeld. Wat zij toen zei, geldt ook voor deze locatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, natuurlijk niet. Ik wil niet praten over precedenten, maar ze zijn er natuurlijk wel. Dat geldt overigens ook voor Kampen. Als ik in Kampen een brug aanleg waar alle binnenvaart en 90% van de recreatievaart onderdoor kan, en als de brug uitsluitend voor een kleine groep van de bruine vloot en misschien een enkel schip met een heel hoge mast open moet, en ik zou dat een 100% verhoging van de investeringskosten wel waard vinden, vind ik dat geen

manier van opereren. Immers, op een volgend moment krijg ik een brug die 300 mln. kost, waarbij met dezelfde redenering, met twintig boten, wordt verwezen naar de gang van zaken in Kampen. Wij moeten de komende jaren zuinig zijn, meneer Stellingwerf; zelfs u moet zuinig zijn, want ook u heeft heel grote wensen. We willen allemaal ontzettend snel het stadsgewestelijk vervoer intensiveren en daarin heel veel investeren. Wat ik er op mijn begroting ook bij krijg, we zullen het allemaal nodig hebben, en dan nog zullen we sober moeten zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij zullen verantwoord om moeten gaan met middelen. De Kamer voert hier een pleidooi voor een zeer verantwoorde aanwending van middelen, met name met het oog op een stuk duurzaamheid. U honoreert dat te weinig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik het fundamenteel mee oneens. Ik werp verre van mij dat duurzaamheid tegenwoordig betekent dat alleen nog maar verdiept mag worden aangelegd. Dan is alle infrastructuur in dit land dus niet duurzaam. Dat begrip is, u weet dat net zo goed als ik, buitengewoon subjectief.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U bent uw betoog begonnen met de afweging tussen het milieu, de randvoorwaarden, de ecologie en de economie en de balans daartussen. U heeft gezegd, in goed overleg met de minister van VROM tot bepaalde keuzes te komen. De Kamer heeft bij bepaalde projecten constant Kamerbreed aangegeven dat die duurzaamheid wat haar betreft niet voldoende is ingevuld, zodat zij daarover amendementen en moties heeft ingediend. Voorbeelden zijn Abcoude, Kampen en de A73. Daarbij was de discussie aan de orde, welke oplossing optimaal voor het milieu was. De milieuvariant was in dit geval 300 mln. goedkoper. Het gaat dus niet alleen om de kosten, maar om de vraag hoe je de prioriteit invult. U zegt dat een kosten-batenanalyse te veel uitgaat van kosten en te weinig van baten, maar dat is nu juist de vraag. In hoeverre is duurzaamheid zo'n onderdeel van de batenkant ten opzichte van de kostenkant, dat dit voldoende wordt meegewogen? Bij Abcoude en

Kampen is dit onvoldoende meegewogen. Ik kan mij niet voorstellen dat een project niet kan worden opgeknipt. Als wij projectsgewijs gaan werken met de onderhavige consequentie, ben ik daartegen. Dan leggen we maar aparte wegen, aparte spoorlijnen en aparte waterwegen aan. Als de Kamer absoluut niets meer kan wijzigen omdat het hele project dan tot stilstand komt, zeg ik: dat geloof en accepteer ik niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg het maar zoals het is: alles kan, maar ik ben het niet van plan, en ik ben er ook niet toe bereid. Als ik in SWAB constateer dat we op een groot aantal plekken grote versnellingen aan moeten brengen, als ik in datzelfde plan neerleg dat daarvoor nog heel veel extra geld nodig is en als ik met u een discussie voer waarbij we allemaal weten dat wat we ook doen het tekort zal blijven bestaan, ook al krijgen we veel meer geld, stel ik mijn prioriteiten. Ik ben niet bereid om op dit punt toe te geven. Ik vind echt dat het niet kan.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De redenering van de minister loopt een beetje mank als het gaat om de kosten-batenanalyse van zo'n project. De kosten zijn vandaag, maar de baten worden verdeeld over vier, vijf, zes generaties, want de infrastructuur ligt daar voor de komende generaties. Het wordt echter een steeds dichter bevolkt gebied. Daarom moet je toekomstgericht investeren in duurzaamheid. Dat moet niet afhangen van het budget van het parse kabinet, want dan zitten wij in de toekomst met een groot probleem dat niet meer oplosbaar is. Dat is het mankement in de redenering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is geen manco in de redenering. Ik ben het niet eens met de redenering van de heer Poppe. Ik beweer dat de spoorlijn, zoals wij die willen aanleggen, zeer duurzaam is, ook voor de komende generaties.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het niet alleen over de spoorlijn. Ik heb in eerste termijn gezegd dat er niet moet worden gemarchandeerd met infrastructuurinpassingen die voor meerdere generaties nadelige effecten hebben, zoals lawaai en geluid.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het fundamenteel oneens met de heer Poppe. Ik marchandeer niet. Dat is niet waar. Ik heb een beslissing genomen op basis van een uitgebreide studie. Alle voor- en nadelen op het terrein van het milieu zijn goed onderzocht. Vervolgens ben ik tot een conclusie gekomen.

De heer **Poppe** (SP): Die is afgewogen aan de hand van het budget van dit kabinet. Het gaat er echter om dat het spul daar generaties lang ligt, maar het gebied wordt steeds dichter bevolkt. Dat leidt tot problemen die de minister gegarandeerd niet heeft doorgerekend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat geeft geen problemen, want het is een duurzame oplossing.

Dan kom ik bij de BOS-gemeenten. De decentralisatie per 1 januari gaat niet door. Dat wil zeggen dat de betaling aan die gemeenten langer doorgaat. Ik wijs erop dat wij in het desbetreffende convenant hebben afgesproken dat wij een onderzoek zouden gaan doen, samen met de provincie en de gemeenten. Het onderzoek is uitgevoerd onder begeleiding van een commissie, waarin het IPO en de VNG waren vertegenwoordigd. De heer Van der Doef was voorzitter van die commissie. Zij heeft mij criteria aangereikt, vervoerskundige, bestuurlijke en financiële, waarlangs die toetsing zou moeten kunnen plaatsvinden. Wij hebben daar drie categorieën uit gedestilleerd. Dat is uitgebreid aan de orde geweest.

De derde categorie zou haar status verliezen, tenzij daartegen vóór 1 november 1996 bezwaren worden ingediend, onderbouwd door een vervoerskundig ondernemingsplan. Volgens dezelfde afspraken zouden de gemeenten in categorie 2 mij vóór 1 januari a.s. hun vervoerskundige plannen toesturen. Het in gebreke blijven zou inhouden dat ze blijikbaar geen prijs meer stelden op de BOS-status. Inmiddels heb ik van vier gemeenten uit categorie 3 ofwel een vervoerskundig plan gehad ofwel de aankondiging dat ze vóór 1 januari met een plan komen. Die gemeenten heb ik in de gelegenheid gesteld om de toetsingsprocedure te volgen die ook is voorzien voor de gemeenten in categorie 2. Tien andere gemeenten hebben geen plan ingediend. Derhalve heb ik die gemeenten in kennis gesteld van het

feit dat ik vooralsnog bij mijn voornemen blijf om die gemeenten, na wetswijziging, niet langer subsidie te geven voor de exploitatie voor stadsvervoer.

In de procedure is overigens opgenomen dat ik de consequenties van dat voornemen, alsmede de resultaten van de toets van de inmiddels zestien gemeenten in categorie 2, aan de Tweede Kamer zal voorleggen. De toets van de vervoerskundige plannen zal overigens niet alleen plaatsvinden aan de hand van het behalen van een kostendekkingsgraad van 40% in 2004. De aanleiding voor het herzien van de BOS-structuur heeft vooral te maken met de vervoerskundige schaalgrootte. Ik sluit in dat verband aan bij de adviezen van zowel de commissie-Brocx als de commissie-De Boer omtrent die vijftien tot twintig bestuurlijke eenheden, toevoegd voor openbaar vervoer. Met de voorgestane aanpak zullen het er uiteindelijk twaalf provincies, zeven kaderwetgebieden en tussen de tien en de 26 gemeenten zijn. Met het oog op het financiële en bestuurlijke draagvlak en uit het oogpunt van vervoerskundige doelmatigheid is het van belang dat het aan te besteden OV-netwerk een minimale omvang heeft. Derhalve is bij de criteria van de commissie-Van der Doef de minimale netwerkomvang meegenomen.

### Voorzitter: Weisglas

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed om vóór de lunchpauze niet meer te interrumperen. De Kamer heeft over dit onderwerp op 17 maart nog een notaoverleg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit speelt nú en vóór 1 januari.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De plannen moeten worden ingediend en daarna gaat toetsing plaatsvinden. Doordat de decentralisatie niet doorgaat, kunnen wij het niet per 1 januari realiseren. Dat betekent dat volgend jaar de financiering nog gewoon via de gemeenten loopt. Ik ben niet van mening dat wij het allemaal moeten laten zoals het is. Het is ook niet zo dat als het stadsvervoer verdwijnt in de desbetreffende gemeenten, het vervoer verdwijnt. Het wordt geïntegreerd in het streekvervoer en als dadelijk de decentralisatie gereed

is, kunnen aanvullende voorzieningen via het collectief vraagafhankelijk vervoer worden gerealiseerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat gebeurt dus niet. Ik ben het in hoofdlijnen met de minister eens, maar...

De **voorzitter**: U heeft nog een tweede termijn. Ik zit hier met de plicht om op een redelijke termijn de lunchpauze in te laten gaan. U mag nu dan ook geen interruptie meer plegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Er zijn vragen gesteld over de taakstelling bij het openbaar vervoer. Ik wil eerst aangeven waarom ik hoge prioriteit toeken aan het voor een klein deel vrijmaken van gelden voor de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoersbedrijven. Dat komt omdat dat proces in een tweetal gemeenten, Den Haag en Utrecht, inmiddels zover is gevorderd dat in de loop van 1997 hierover besluitvorming is te verwachten. Dat betekent dus dat ik het binnen het exploitatiebudget zal moeten zoeken, als het in 1997 tenminste tot een gelukkig einde zou moeten komen. Ik heb in de brief van 25 november aangegeven waarom ik ervoor kies het op deze manier te doen. Ik vind niet dat ik de vrijheid heb om het wederom uit het infrafonds te halen. Ik beschouw een bijdrage aan de verzelfstandiging van GVB's overigens ook als een investering die de exploitatie van het stadsvervoer op termijn ten goede komt. Het is overigens niet mijn bedoeling geweest om op een andere wijze te rapporteren naar aanleiding van de motie-Rosenmöller dan hetgeen ik bij brieven van 23 oktober en 25 november heb bericht, te weten dat overleg met de sector heeft plaatsgevonden, met als resultaat dat men het vrijmaken van middelen ondersteunt, maar niet de wijze van dekking.

Er is opgemerkt dat in 1997 aan het openbaar vervoer geen prijscompensatie wordt toegekend. Dat is niet waar. De wettelijke basis waarop de bekostiging van het openbaar vervoer is gebaseerd, staat borg voor een jaarlijkse toekenning van prijscompensatie. Om die reden acht ik het niet onredelijk dat een deel van die 50 mln. voor dit fraaie doel bestemd wordt.

## Jorritsma-Lebbink

Ik wil nog een enkele opmerking maken over de TNLI-studie. Daarover heb ik nog nooit anders dan hetzelfde verhaal gehouden. Het lastige is de wijze waarop krantenberichten totstandkomen. Je krijgt een vraag uit de zaal: wat vindt u van de locatie de Markerwaard? Dan begin ik met mijn verhaal en zeg: wij zijn nog niet toe aan locatiekeuze, wij moeten het eerst hebben over nut en noodzaak. Ik kan u overigens melden dat minister-president Kok precies hetzelfde is overkomen. Daarna komt dan de vraag: maar wat vindt u dan van de Markerwaard als u een tweede luchthaven aan moet leggen? Dan zeg ik: dat is niet aan de orde, want wij gaan... Uiteindelijk vraagt men dan: maar als u moet beslissen om een tweede luchthaven aan te leggen, is de Markerwaard...? Dan antwoord ik: alle locaties zijn interessant. Daarna staat er in de krant: de minister vindt de Markerwaard interessant. Zo werkt het nu een keer en daar kan ik niets aan doen. Ik probeer in alle interviews die ik geef en alle uitingen naar buiten, echt aan te geven wat ik vind dat eerst moet gebeuren. Dat is ons bezinnen op de vraag hoe het verder moet met de luchtvaart in Nederland nadat Schiphol vol is. Als die vraag zo beantwoord is dat je daar extra infrastructuur voor nodig hebt, moet je pas over het tweede onderwerp spreken. Ik kan wel melden dat het denken niet stilstaat. Als aan het eind van de rit die conclusie getrokken zou moeten worden, moet je niet van scratch af aan de kaart van Nederland moeten bekijken om te bezien waar dat zou kunnen gebeuren. Er worden dus een aantal ruimtelijke voorstudies gedaan die niet gekoppeld zijn aan een theorie, maar die door de RPD, die altijd nadenkt over de toekomst, worden bekeken. Dat mag absoluut niet in verband met elkaar gebracht worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dan moet de minister toch bepaald ongelukkig zijn met de berichtgeving via de media, die – dat kan niet of nauwelijks op het conto van de media worden geschreven – voortvloeit uit communicatie tussen journalisten en de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister-president.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De anekdote is nog leuker. Ik heb de minister-president een beetje boos

aangekeken toen ik het in de krant las en gezegd: verdikkie, je loopt dwars door het proces heen. Toen vertelde hij mij dat het gegaan was, zoals ik het u zojuist vertelde. Ik ben een week later zelf in Lelystad en daar overkomt mij precies hetzelfde, terwijl ik echt hetzelfde verhaal heb gehouden. Zo werkt het blijkbaar en daar ontkomt je niet aan. Overigens weet ik niet of u ook zo ongelukkig was geweest met een krantenbericht waarin staat dat ik nooit enige uitbreiding van luchtvaartinfrastructuur wil. Dan waren waarschijnlijk andere Kamerleden ongerust naar de interruptiemicrofoon gelopen. Zo werkt dat nu eenmaal.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij zijn er allemaal van overtuigd dat wij aan de vooravond staan van vrij fundamentele besluitvorming over de toekomst van de luchtvaartinfrastructuur. Daarvoor moet een breed maatschappelijk debat gevoerd worden. Ik zal nu geen parallel trekken met de nut-en-noodzaakdiscussie over de tweede Maasvlakte. De Kamer zal zich moeten beraden op de vraag op welk moment zij een stimulans kan geven aan het maatschappelijk debat. De Kamer is tenslotte ook een onderdeel van de maatschappij. Ik wil echter nu van het kabinet nog eens expliciet horen dat het niet gaat om de locatiekeuze maar om een breed maatschappelijk debat over de toekomst van de luchtvaartinfrastructuur. De berichtgeving terzake belast die discussie nogal. Het is goed als de minister van deze gelegenheid gebruikmaakt om enige correctie aan te brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht dat ik dat zojuist gedaan had. Ik wil mij overigens niet bemoeien met de wijze waarop de Kamer dit organiseert. Ik ben lang genoeg Kamerlid geweest om te weten dat dit meestal irritaties oproept. Ik wijs er wel op dat het om een zeer ingewikkelde materie gaat. Het is zeer lastig om te bepalen welke economische effecten verdere groei zal hebben. De effecten op het milieu van verdere groei zijn wellicht gemakkelijker te bepalen. Er worden nu studies terzake verricht. Misschien is het handig – ik doe maar een suggestie, want de Kamer bepaalt dit uiteraard zelf – om een en ander in het kader van de perspectievennota

te plaatsen. Die nota zal veel wetenschappelijk onderbouwd materiaal opleveren op basis waarvan de Kamer een beslissing kan nemen over een eventueel debat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb er nooit voor gepleit dat de Kamer al voor de perspectievennota actie moet ondernemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kreeg die indruk uit de pers.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb gisteren in de procedurevergadering gezegd – de minister was daarbij aanwezig – dat dit een open kwestie voor mij is.

Wij hebben zojuist een onderzoek over een ingewikkelde materie afgerond, namelijk het werk van de klimaatcommissie. De minister van VROM was hier aanvankelijk ook niet bijzonder enthousiast over, maar zij was de eerste om te zeggen dat het rapport een ondersteuning van haar beleid is. Dat kan ook het geval zijn met dit onderzoek. Het gaat er mij in essentie om dat het maatschappelijk debat zo open mogelijk gevoerd wordt. De berichtgeving op basis van communicatie met leden van het kabinet dreigt dit maatschappelijk debat een beetje op het verkeerde been te zetten, om mij voorzichtig uit te drukken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet het gevoel dat de leden van het kabinet daaraan hebben bijgedragen. Als je slechts de helft van je antwoord in de krant terugleest, is er sprake van verkeerde berichtgeving. Helaas leidt een correctie niet tot betere berichtgeving. Ik zal altijd hetzelfde verhaal houden. Zelfs al zou je vinden dat de luchtvaart in Nederland door kan groeien – ik weet dat de heer Rosenmöller een andere mening heeft – dan nog moet je eerst bepalen op welke wijze en waar dit moet gebeuren. Is daar een vliegveld voor goederenvervoer voor nodig? Moet er een relatie met Schiphol zijn? In dat onderzoek moet zeker ook de nulvariant aan bod komen. Ook de toegevoegde waarde daarvan moet duidelijk worden.

Vaak heb je tevoren al een bepaalde mening. De heer Van Gijssel roept altijd dat uitbreiding alleen op een locatie in zee mogelijk is. Daarvoor vind ik het echter veel te vroeg.

## Jorritsma-Lebbink

De **voorzitter**: Minister, wilt u geen interrupties uitlokken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Gijzel hoeft hier niet op te reageren. Ik meld alleen dat hij dit heeft gezegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik betreur dat door dergelijke uitspraken een domino-effect ontstaat. Als de één wat roept, vindt de ander dat hij moet reageren. Op die manier komen wij niet toe aan de discussie over nut en noodzaak. Ik had in mijn bijdrage willen waarschuwen voor het haasje-overeffect, maar vanwege tijdgebrek ben ik daar niet aan toegekomen. De RPD is alternatieven aan het uitwerken. Dat heeft ook in de kranten gestaan. Is het de bedoeling een en ander als bijlage in de perspectievennota op te nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, juist niet!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Kunt u voorkomen dat dit een eigen leven gaat leiden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn ervaring gedurende tweeënhalve jaar ministerschap leert mij dat zo gauw meer dan twee mensen iets weten, de krant het ook weet. Ik heb geen enkele illusie dat zoiets stil gehouden kan worden. Ik vind overigens wel dat de RPD vooral moet doorgaan met het nadenken over mogelijke locaties voor wat dan ook. Als het voor iets is wat niet aan Schiphol is gekoppeld, moeten zij daarover nadenken, maar ook als het voor iets is wat wel aan Schiphol is gekoppeld. En als uiteindelijk blijkt dat wij niets nodig hebben, kan het in de prullenbak, maar als wij het wel nodig hebben, zal het ook snel moeten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het komt dus niet bij de perspectievennota?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, want die gaat niet over locatiekeuzen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn opvatting is dat verplaatsing bovenaan de agenda dient te staan, ook al zou niet tot uitbreiding van Schiphol boven 44 mln. worden overgegaan, maar ook gelet op de andere functies die binnen de

Randstad gerealiseerd moeten worden en ook met groei gepaard gaan. Als er meer groei komt dan 44 mln. wordt die urgentie alleen maar groter. In dat opzicht staat dit dus relatief los van de TNLI-discussie, alleen zou die het geheel eventueel kunnen versterken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben net de vijfde baan bij Schiphol vastgesteld en die investering moet nog plaatsvinden. Met de beperkingen die wij hebben aangelegd, is die investering moeilijk genoeg rendabel te maken. De heer Van Gijzel mag natuurlijk zijn opvatting hebben, maar wij spreken dan wel over een heel lange termijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Neen, dit valt niet direct onder de verantwoordelijkheid van de minister, hoewel zij deel uitmaakt van het kabinet. Maar waar moeten in godsnaam die 100.000 woningen gebouwd worden die er elke tien jaar in de regio Amsterdam bij moeten komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er ligt een fantastische polder naast Amsterdam.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gisteren hebben wij de hele dag gediscussieerd over zaken als het verder uitleggen van functies en meer automobiliteit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Gijzel kan toch niet meer met droge ogen beweren dat de stad Almere een uitlegplek is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De Vierde nota ruimtelijke ordening en de wijze waarop de RPD aan het zoeken is, wijzen erop dat de zoeklocaties voor de regio Amsterdam in de richting van het Groene Hart en Waterland te vinden zullen zijn, en alleen al omdat daar uitvliegroutes liggen die een betere oplossing onmogelijk maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hadden wij twintig jaar geleden maar van die zones neergelegd, dan hadden wij nu niet met de ellende gezeten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja,

maar dat keren had dan al in 1971 moeten gebeuren. Nu komt het volgens mij neer op "te laat gekeerd".

Voorzitter! Ik heb nog geen opmerkingen kunnen maken over water, waterkwaliteit en vervoer. Gezien de beperkte tijd zal ik proberen dit snel af te ronden. Allereerst hebben wij de bescherming tegen hoogwater. De heer Van Waning heeft gevraagd hoe het staat met de invulling van het plan van aanpak inzake ruimte voor de rivier. Op dit moment wordt bekeken hoe de rivierverruiming het beste kan worden gerealiseerd, en bij "verruiming" spreken wij nadrukkelijk over verbreding én verdieping. De globale planning zal worden opgenomen in de Vierde nota waterhuishouding. Het is overigens maatwerk, waarbij van verruiming van zowel het zomer- als het winterbed sprake kan zijn. De globale plannen zullen dan ook nader worden uitgewerkt in overleg met de regio. Nadat de globale vierde nota is uitgebracht wordt dus gedetailleerd verder gewerkt. De kosten komen, in tegenstelling tot die voor de dijkverhoging, niet voor rekening van de dijkbeheerders, maar voor rekening van de rivierbeheerders. De budgettaire verwerking moet dus op enig moment ook in de begroting worden opgenomen, maar dat is nog niet aan de orde. Dat is een van de vele wensen die ik heb.

In Zeeland zijn wij, in overleg met de provincie en de waterschappen, de zaak aan het voorbereiden. Begin volgend jaar krijgt de Kamer de totale inventarisatie, waarbij het zwaartepunt in Zeeland ligt. Wij proberen om al in april 1997 de meest urgente dijkvakken in overleg met Zeeland aan te pakken. Dat is ook de reden waarom ik, gezien de huidige drukte, heb geaccepteerd dat wij er in januari op terugkomen, want in dit soort gevallen kunnen wij nooit vóór april beginnen. Het is lastig genoeg, maar het kan niet vanwege de weersomstandigheden. Als de gehele problematiek is geanalyseerd, zal ik deze eerst aan het kabinet voorleggen en daarna aan de Kamer.

De heer Van Waning heeft nog naar de beleidslijn voor de kust en de samenhang met de voorgestelde kustprojecten gevraagd. Tijdens het overleg van 22 oktober heb ik gezegd dat ik een beleidslijn voor de activiteiten in de kustzone ga

ontwikkelen. Dat is overigens geen zaak van alleen het Rijk. Naast andere ministeries zijn hierbij ook provincies, gemeenten en waterschappen betrokken. Dat betekent dat het nog wel eventjes zal duren en dat ik nog niet precies kan aangeven wanneer de beleidslijn gereed kan zijn. Waarschijnlijk dienen de gemeenten hierbij nog een veel belangrijker voortouw te nemen dan wij. Op dit moment kijken wij overigens naar de samenhang tussen de verschillende kustprojecten, voorzover die theoretisch aanwezig zijn. Daarbij kijken wij vooral naar de kustveiligheid, kustlijnhandhaving, waterbeheer en transport over water. Omdat sommige projecten nog in een heel erg pril stadium verkeren, kan dat alleen maar een heel globale studie zijn. Te zijner tijd zal ik de Kamer hierover informeren.

Over de onderhoudsaspecten van de Oosterschelde komt een nota. Die krijgt de Kamer zeer binnenkort.

De heer Reitsma heeft een vraag gesteld over een van de geplande grootschalige depots, het Hollandsch Diep. Hij vraagt of de transportfunctie daardoor niet in gevaar komt. Als het er niet komt, komt die in gevaar. Het is verdraaid lastig. Ik hoop ook echt dat degenen die er tegen zijn, zich realiseren dat daarmee een heel grote verantwoordelijkheid op hun schouders ligt. Ik mag hopen dat wij dit depot snel kunnen realiseren. Het heeft grote repercussies voor het achterstallig onderhoud en daardoor dus ook voor de transportfunctie. De sanering van de Hollandse IJssel, zowel van de vaarweg als van het milieu, zal bij het niet doorgaan van het depot Hollandsch Diep in gevaar komen. Ik hoop nog steeds – en daar ga ik ook van uit – dat er een positieve uitspraak over wordt gedaan.

De heer Van Gijssel heeft nog gevraagd naar het totaal van de capaciteit. Als de depots Hollandsch Diep en Ketelmeer klaar zijn, zijn wij voor wat de nationale zaken betreft, voor een heel eind op orde. Daarnaast moeten ook nog een heleboel kleinere depots worden gerealiseerd. Een aantal is in ontwikkeling. Daarmee kunnen wij dus verdergaan. Als het depot Ketelmeer klaar is, kunnen wij in elk geval die vaarweg ook meteen verdiepen en dat is ook de wens van de Kamer.

De slufte wordt op dit moment gebruikt voor de ernstige knelpunten

in de achterlandverbindingen, maar het gaat daarbij altijd om heel kleine hoeveelheden. Het is geen structurele oplossing voor heel grote hoeveelheden slib. Naast de slufte hebben wij nog een aanzienlijke stortcapaciteit nodig voor het bergen van drie en vier. Daarbij houden wij er rekening mee dat wij ook streven naar een verwerking van 20%.

Een aantal leden heeft gesproken over het doorlaatmiddel Veerse Meer. De heer Stellingwerf heeft daarover iets bij amendement gezegd. De heer Van Gijssel heeft aangekondigd dat hij daarover wellicht een motie zal indienen. Laat ik vooropstellen dat ik sympathie heb voor dit doorlaatmiddel. Het was echter helaas niet mijn grootste probleem. Ik had veel grotere problemen op te lossen op de begroting. Zeker in de watersector hebben wij nog een paar hetere hangijzers te realiseren. Eerlijk gezegd, moet gelet op de dijkversterking en misschien dijkbekleding in Zeeland, de Zandmaas en de Grensmaas, een keuze worden gemaakt. In dit geval heb ik aan die projecten prioriteit gegeven. Ik vrees dat ik daar de komende tijd – de dijkverzwaring, de dijkbekleding in Zeeland is een belangrijk probleem – helaas meer prioriteit aan moet toekennen. Als de Kamer daarop aandringt, wil ik best bekijken of ik daarvoor bij de begroting voor 1998 een oplossing kan vinden. Ik meld echter wel dat ik nu al weet dat ik paar heel grote financiële problemen heb op te lossen. Als het niet lukt, moet de Kamer maar kijken of zij de begroting voor 1998 wil amenderen. De kosten zijn 39 mln. Spreiding over de jaren 1998, 1999 en 2000 is nodig. Het kan dus in drie jaar worden gedaan: 15 mln., 15 mln. en 9 mln.

Een aantal leden heeft ook gevraagd waarom de aanleg van natuurvriendelijke oevers bij het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJsselmeer wordt getemporeerd. Dat heeft alles te maken met de prioriteitenstelling. Een budget kan maar één keer uitgegeven worden en er zijn geen alternatieven op dit moment.

Het is onze ervaring dat de grondstoffen wel iets helpen, maar niet voldoende zijn om alles te financieren. Meestal worden opbrengsten van de grondstoffen verwerkt in de kostenbeschrijving. Echte natuurprojecten leveren

bovendien heel weinig grondstoffen op.

De heer Blaauw heeft gevraagd of de dieselaccijnsopbrengsten in de recreatievaart niet kunnen worden gebruikt voor de stimulering van de vuilwaterinzameling in diezelfde recreatievaart. Ik weet dat de ANWB samen met HISWA en de KNWV een plan aan het maken is voor een vuilwaterinzamelstructuur voor heel Nederland. Daar zijn wij het mee eens. Dat houdt in dat naast regelgeving en voorlichting wellicht ook financiële stimulansen nodig zullen zijn. Wij moeten wel bekijken of dat mogelijk is, want compensatie in de accijnsfeer betekent dat het alleen maar via fiscale compensatie kan en dat is niet zo eenvoudig. Ik kan het dus niet eenvoudig omzetten in een subsidieregeling. Voorzover er mogelijkheden zijn, zullen wij daar zeker naar kijken.

De (algemene) beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.15 uur geschorst.

**Voorzitter: Bukman**

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

### Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van:

a. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken:  
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet schadeloosstelling leden Tweede Kamer, van de Wet vergoedingen leden Eerste Kamer en van de Wet schadeloosstelling, uitkering en pensioen leden Europees Parlement (wijziging bedragen schadeloosstelling en vergoedingen) (25160);

b. de vaste commissie voor Financiën: