

## Voorzitter

akkoord kan verklaren, zullen wij zo handelen.

Aldus wordt besloten.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997 (25000-XII);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995 (slotwet) (24857);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997 (25000-A);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1995 (slotwet) (24862);**
- **Financiële verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 1995 (24844, nr. 15);**
- **Financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over het jaar 1995 (24844, nr. 21).**

De (algemene) beraadslaging wordt hervat.



De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de minister dankzeggen voor de beantwoording in eerste termijn. Het waren nogal wat punten, maar de minister is er uitgebreid op ingegaan. Ik heb in eerste termijn aangekondigd namens de CDA-fractie drie moties in overweging te nemen. Ik heb echter ook goed geluisterd naar de andere politieke partijen, die op soortgelijke onderwerpen bijna dezelfde moties wilden indienen. Vandaar dat ik een aantal moties thans niet zal indienen. Ik heb wel andere medeondertekend. Resteert mij nog één motie in te dienen. Die heeft te maken met het rekeningrijden, toegespitst op het Rotterdamse selectstelsel. De minister is op zichzelf redelijk positief over dit onderwerp, maar heeft wel gezegd wat haken en ogen te zien. Het lijkt mij daarom goed om toch

een motie omtrent dit onderwerp in te dienen en er zo de vaart in te krijgen en te houden.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet een versnelling van het SVV-2 voorstaat door middel van de nota "Samen werken aan bereikbaarheid";

overwegende, dat daartoe voor de stadsgebieden een gezamenlijke aanpak van besturen, bedrijfsleven en vervoersmaatschappijen wordt voorgesteld;

constaterende, dat in de stadsregio Rotterdam de invulling van een plan voor een gezamenlijke aanpak reeds in een gevorderd stadium is;

verzoekt de regering het project Selectstelsel van de stadsregio Rotterdam te oormerken als project dat voor versnelde invoering in aanmerking komt en zo nodig met tussentijdse voorstellen te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 18 (25000-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het belangrijkste vindt de CDA-fractie het dat wij vertragen in de toekomst voorkomen van alle projecten in de infrastructuur die heel hard nodig zijn. Zowel wat de financiën als wat de procedures betreft moeten wij alles op alles zetten om vertragen te voorkomen, en daar past ook de rol van de Kamer in. Ik hoop dat de minister de sprong naar een hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Randstad voor 2000 werkelijk zichtbaar zal maken; dat was mijn pleidooi. Ik wil niet muggenziften over een jaar later, maar het maken van die kwaliteitsslag binnen vijf jaar of mogelijk iets langer, moet echt zichtbaar gemaakt worden.

Ik hoop verder dat wij in staat zullen zijn om alle vertragen die zijn opgetreden in het tweede

tactisch pakket spoor – ik wijs op de brief van de minister en op de discussies die wij hier hebben gevoerd – weer ongedaan te maken via procedures en extra middelen, en daarmee doel ik mede op de moties die over dit pakket zijn aangenomen. Ligt de moeilijkheid om dat op korte termijn te doen bij de financiële middelen of bij de procedures? Ik verzoek de minister op die vraag nog eens in te gaan. Verder horen natuurlijk ook de achterlandverbindingen hierbij, maar dat hoeft niet te herhalen.

Voorzitter! Het heeft mij verheugd dat de meeste fracties in dit debat hebben gesteld dat het investeringsvolume in de toekomst op een substantieel hoger niveau moet komen. Het bedraagt nu ongeveer 6 mld. en in de toekomst zal dat in de orde van grootte van 10 mld. moeten worden. Of het dat volume in 1998 of in 2000 zal hebben bereikt, is bijzaak. De richting is aangegeven en ik verwacht dat de minister zal proberen die vast te leggen in het kabinet. Een aantal ministers heeft hetzelfde signaal naar buiten gegeven. Voor de verkiezingen moet zij duidelijk maken dat dit de lijn moet zijn.

Voor welke projecten die vertraging dreigen op te lopen, zal de minister de 100 mln. in 1997 inzetten om dit te voorkomen? Wil zij daar nog eens concreet op ingaan? Het mag van mij ook schriftelijk. Het betreft het gewestelijk openbaar vervoer op het spoor en over de wegen.

Voorzitter! De duurzaamheid van de investeringen moet volgens mijn fractie een steeds belangrijkere rol in de afwegingen gaan spelen. Het mag niet zo zijn dat wij nu, omdat er te weinig middelen zijn, beperkte investeringen doen, waar wij spijt van krijgen als er over een paar jaar wat middelen bij kunnen komen. Ik vind dat de minister die lijn wat sterker in moet zetten. Ik ben dan ook een beetje verbaasd over de harde opstelling van de minister ten aanzien van Abcoude. Ik deel de overwegingen van de minister over de dekkingsproblematiek, maar haar harde opstelling vind ik niet goed.

Ik vind ook dat er een beetje met twee maten gemeten wordt. Als de ministers Jorritsma en De Boer binnen het kabinet ruzie hebben over de inpassing van een infrastructureel project, zijn tunnels of een verdiepte aanleg wel mogelijk, maar nu een

## Reitsma

vrij massieve Kamermeerderheid driemaal achter elkaar aandringt op dergelijke projecten, spreekt de minister het oordeel "onaanvaardbaar" uit. Over het laatste maakt de CDA-fractie zich zo langzamerhand geweldige zorgen. In het afgelopen jaar is het op het beleidsterrein verkeer en vervoer nogal eens voorgekomen dat het voltallige kabinet of de minister binnenskamers of in de openbaarheid het onaanvaardbaar uitsprak. Het is gebeurd ten aanzien van Beek, ten aanzien van de HSL komen wij het tegen, ten aanzien van de benzineaccijns is de VVD-fractie de pineut geweest en nu gaat het om Abcoude, terwijl wij het ten aanzien van Kampen ook horen. Ik zou een motie van treurnis kunnen indienen, maar ik weet hoe het daarmee gaat.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, voorzitter. Ik wil nog twee korte opmerkingen maken. Over de effectiviteit van het prijsbeleid blijf ik van mening verschillen met de PvdA-fractie en met de minister. Ik zal dit niet verder uitdiepen.

Ik kom tot mijn slot, voorzitter. Gezien de opstelling van de minister bekruipt mij het gevoel dat deze minister ten aanzien van een aantal onderwerpen een zodanige politieke stelling inneemt dat er in vergelijking met het verleden sprake is van een gedaanteverwisseling. Ik heb dat eerder gezien bij ministers van Verkeer en Waterstaat, waarbij ik onder meer denk aan mevrouw Smit-Kroes. Tegelijkertijd bespeur ik een vleugje Majjgehalte bij de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zou u blij mee moeten zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben blij dat de minister iets van die gedaanteverwisseling toont, al was het maar omdat zij namens de hele Kamer probeert beleid tot stand te brengen. Overigens is die gedaanteverwisseling ook bij het CDA waarneembaar. Alles wat van die kant in de vorige periode met verve werd verdedigd, is nu onwaarheid geworden en andersom. Het is aan de heer Reitsma om dat te beoordelen. Alleen hoop ik dat hij niet ook

afgerekend wordt – daarover sprak hij gisteren – op het beleid dat hij in het CDA-verkiezingsprogramma voor de volgende periode neerlegt.

Voorzitter! Ik wil de minister danken voor haar antwoord. Zij is de Kamer op een aantal belangrijke punten aanzienlijk tegemoetgekomen. Dat betreft allereerst de voorbereiding van het wettelijk instrumentarium inzake het parkeerbeleid. De minister heeft gezegd dat zij met die voorbereiding zal beginnen. Iets dergelijks geldt voor het vervoersmanagement. Ik ben heel tevreden over haar toezeggingen op die punten. Om die reden zal ik daaromtrent geen moties indienen.

Iets minder tevreden ben ik, zoals ik bij interruptie al heb laten merken, over de voortgang van de fiscale maatregelen. De minister sprak over begin volgend jaar. Ik vind dat een en ander er dan ook echt moet zijn, zodat het betrokken kan worden bij de discussie die wij volgend jaar over de begroting voeren. Ik vind het echt zonde dat wij een jaar verlies lijden. Als ik het in dit opzicht niet tegen de minister moet hebben, spreek ik over haar hoofd heen tegen de staatssecretaris van Financiën.

Met betrekking tot het fietsbeleid heeft de minister toegezegd dat er een projectbureau komt. Ik denk dat dit een enorme sprong voorwaarts is en daarvoor ben ik erkentelijk.

Wat de investeringen in het fietsbeleid betreft, heb ik verwezen naar het bedrag van 100 mln. uit Samen werken aan bereikbaarheid. De minister heeft gezegd dat dit niet helemaal gedekt is. Collega Rosenmöller zal hierover een motie voorstellen die ik kan ondersteunen.

Ik zal ook de motie van de heer Reitsma over het selectiesysteem ondersteunen.

Over de scenariostudies heeft de minister niet zoveel gezegd. Wij spreken allemaal over veel meer investeringen. Die moeten zodanig gericht zijn dat wij de totstandkoming dichterbij brengen van het systeem waarbinnen wij de mobiliteit willen genereren. Een en ander moet dus meer oplossingsgericht dan probleemdempend zijn. Met het oog daarop leg ik de Kamer een uitspraak voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het perspectief van het SVV-2 gericht is op het jaar 2010;

verzoekt de regering door middel van scenariostudies een aantal beelden van mogelijke systeem-aanpassingen te schetsen die als horizon 2020 hebben, waarbij voldaan kan worden aan enerzijds de mobiliteitsbehoefte, en anderzijds de nadelige effecten worden voorkomen dan wel gemitigeerd;

verzoekt de regering over deze beelden een maatschappelijke discussie te entameren, en wel op een zodanige termijn dat een en ander een rol kan spelen bij het opstellen van een nieuw regeerakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijssel, Van 't Riet en Blaauw. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 19 (25000-XII).

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Voor het herstel van de watersystemen zal de heer Van Waning van D66 een motie indienen. Ik kom nu bij het openbaar vervoer. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag waarom de nota van wijziging, met betrekking tot de 50 mln., niet is verschenen. Ik vind dat lastig, want de minister zegt dat de 10 mln. voor de solvabiliteitspositie ook al tegemoetkomt aan het openbaar vervoer, maar dat maakt het voor mij niet mogelijk om er eventueel amendementen op in te dienen. Wij hebben afgesproken dat er 50 mln. gewoon naar de exploitatie van het openbaar vervoer gaat. Ik kondig alvast aan dat wij daar bij de behandeling van de Voorjaarsnota op terugkomen.

Voorzitter! Ik wil over het meerjarenkader met betrekking tot de exploitatiegelden de volgende uitspraak aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat op het openbaar

## Van Gijzel

vervoer op grond van de Voorjaarsnota 1993 een bezuinigingstaakstelling rust van 300 mln. in het jaar 2000;

overwegende, dat op de exploitatie van het openbaar vervoer sinds 1992 reeds vele honderden miljoenen is bezuinigd;

overwegende, dat verdergaande bezuinigingen op de exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer nog slechts zeer ten dele kunnen worden geëffectueerd door efficiëncymaatregelen en dus zullen leiden tot substantiële vermindering van het openbaarvervoersaanbod;

verzoekt de regering te komen tot een nieuw financieel meerjarenperspectief voor de exploitatie van het openbaar vervoer, gericht op de meerjarencijfers van de begroting 1998;

verzoekt de regering dit meerjarenperspectief vorm te geven in de voorgenomen dialoog met de bestuurlijke partners en de Kamer voor de besluitvorming over de Implementatienota en de wijziging Wet personenverkeer over het resultaat te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr 20 (25000-XII).

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Voorzitter! Tot slot lees ik nog mijn laatste motie voor, die gaat over de BOS-gemeenten.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering wil komen tot een kostendekkingsgraad met het stedelijk openbaar vervoer van 40% in 2004;

overwegende, dat daartoe aan diverse BOS-gemeenten de keuze is voorgelegd tussen het laten overgaan van hun openbaar vervoer naar de provincie, of het maken van

een ondernemingsplan gericht op het bereiken van de genoemde kostendekkingsgraad;

van mening, dat een en ander niet mag leiden tot ernstige verslechtering van het openbaar vervoer in de desbetreffende gemeenten;

verzoekt de regering de plannen in die zin bij te stellen en de Kamer hierover voor de behandeling van de Implementatienota te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (25000-XII).

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! Mag ik collega Van Gijssel een vraag stellen, want ik had op zichzelf graag die motie over exploitatiesubsidies openbaar vervoer medeondertekend? Ik heb hem dat in de interruptiedebatten ook laten weten. Ik heb er namelijk zelf allang enige aandacht aan besteed. Maar goed, het gaat om het resultaat.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Geen probleem.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Misschien kan dat nog bij dezen. U heeft zelf in de discussie, net als ik dat heb gedaan, een relatie gelegd tussen de decentralisatie en het niet doorgaan of in belangrijke mate niet doorgaan van de bezuinigingen: het structurele element. Als het kabinet daar niet aan tegemoet zou komen – er gaat nog een aantal gesprekken plaatsvinden – moet ik dan nu uit de motie afleiden dat u zult zeggen dat die decentralisatie nog even aangehouden moet worden?

**De heer Van Gijssel (PvdA):** De minister heeft gezegd dat een van haar grote punten van zorg voor de komende periode de exploitatie van het openbaar vervoer is. De minister heeft gezegd dat zij een dialoog wil aangaan met de andere overheden. Ik ga ervan uit dat die dialoog mede als een van de belangrijkste agendapunten de exploitatiepositie van het openbaar vervoer in de komende jaren kent. Ik ga ervan uit dat men probeert om daar gaten te

dichten door nieuwe systemen te bedenken of door iets anders. In ieder geval zal men met nieuwe voorstellen komen die zowel voor de minister uitwerkbaar zijn als voor de bedrijven, de gemeenten en de provincie, die uiteindelijk de verantwoordelijkheid zouden moeten dragen voor de decentralisatie. Ik ga er dus van uit dat er een aanzienlijke aanpassing noodzakelijk is. Over de exacte omvang en de exacte vorm zeg ik niets. Maar als het zo blijft zoals het is, vind ik het onverantwoord, zoals ik ook in eerste termijn heb gezegd, om die decentralisatie zomaar door te laten gaan omdat aan de meest essentiële voorwaarden niet is voldaan.

□

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Dat was mijn vraag, voorzitter, en daar heb ik nu een antwoord op.

Voorzitter! Ik realiseer mij dat ik maar kort het woord kan voeren. Ik wil mijn betoog beginnen met in te gaan op de laatste opmerkingen van collega Van Gijssel. Mijn fractie heeft ook altijd een relatie gezien tussen enerzijds de decentralisatie en anderzijds het meer structurele element van het in belangrijke mate niet door laten gaan van de bezuinigingen op de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarover is hier vandaag meerdere keren gesproken. Wat dat betreft zullen wij, al dan niet via medeondertekening, de motie-Van Gijssel c.s. ondersteunen. Wij vinden namelijk dat het structurele element een keer moet worden opgelost. Als je nu alles speelt via de kaart van de investeringen, heb je straks vanwege de bezuiniging op de exploitatie een groot probleem. Er maken dan misschien geen mensen meer gebruik van het openbaar vervoer. Zo'n handelwijze is slordig.

Voorzitter! De minister heeft iets gezegd over TNLI. Met de collega's in de Kamer heb ik daarover ook gesproken. Ik vind dat de minister niet kan zeggen: de media zorgen voor een verwarrend beeld. Ik ben blij met de opmerking dat thans een vervelend beeld is ontstaan. Dat is echter wel veroorzaakt door gesprekken met leden van het kabinet. Zij hebben zich laten verleiden tot het doen van bepaalde uitspraken. Daarmee hebben leden van het kabinet ongelukkig geopperd en daardoor is het ongewenste



De heer Rosenmöller (GroenLinks)

beeld ontstaan. Deze ontwikkelingen zijn nu achter de rug. Wij hebben nog eens helder vernomen wat de feitelijke positie is. Ik hoop en verwacht met de collega's nader in gesprek te geraken of te blijven over de vraag welke positie de Kamer ten aanzien van dat proces kan initiëren. Daarvoor zijn nog meerdere gelegenheden.

Voorzitter! Ik wil ten slotte een motie indienen. Daaruit blijken mijn bedoelingen wel.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat investeringen in fietsvoorzieningen een kosten-efficiënte bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de automobiliteit;

voorts overwegende, dat verbetering van fietsvoorzieningen bij openbaarvervoerhalten belangrijk is om de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer te vergroten;

verzoekt de regering in het kader van "Samen werken aan bereikbaarheid" ook extra middelen te reserveren voor fietsvoorzieningen, waarbij de combinatie fiets-openbaar vervoer

speciale aandacht dient te krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (25000-XII).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik hoop dat met het indienen van deze motie het element fiets en de relatie fiets-openbaar vervoer wat hoger op de politieke agenda komt. Ik geloof dat wij daarmee veel winst kunnen boeken.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar toelichting en haar antwoorden op vragen, zowel mondeling als schriftelijk. Ook dank ik haar voor haar positieve insteek wat de paarse diesel betreft. De opmerking daarover heb ik meteen op zak. Van de minister wil ik nog graag weten wat de einduitkomst wordt van het overleg en wat de voors en tegens zullen zijn. Ik wil graag dat zij ons op zodanige wijze op de hoogte brengt, dat deze Kamer zich nog tijdig kan buigen over de uitkomst.

De heer **Van Gijssel** (PvdA):

Voorzitter! Zegt de heer Blaauw nu: ga maar overleg plegen; de paarse diesel is de inzet; minister, leg vervolgens de uitkomst van het overleg aan de Kamer voor en doe dat voordat een definitief besluit wordt genomen; kom met de uitkomst voor 1 juli, zodat de Kamer nog met een inbreng kan komen? Stelt de heer Blaauw dat voor?

De heer **Blaauw** (VVD): Dat was precies wat ik aangaf. Ik neem aan dat het besluit voor 1 juli wordt genomen, maar dat voordat het wordt genomen, de minister ons het besluit voorlegt en daarbij aangeeft wat de voors en tegens zijn alsmede wat de reden is waarom zij tot het besluit is gekomen. Dit verzoek heeft te maken met de situatie op dit terrein.

Voorzitter! Ik was verbaasd over de mededeling van de minister dat zij geen tekorten had waargenomen bij de opleiding voor weg- en waterbouw. Het niveau van de opleiding zou niet laag zijn. De Stichting beroepsopleiding weg- en waterbouw, SBW, in Gouda heeft luid en duidelijk verkondigd dat dit wel het geval is. Daarover heeft ook iets in de pers gestaan. Misschien moet dit punt nagetrokken worden bij de instantie die hierover het meest geïnformeerd is.

Voorzitter! Dan kom ik te spreken over de verkeersveiligheidsorganisatie. De minister heeft mij niet overtuigd dat ik mijn amendement moet intrekken. Ik wil het wel ondersteunen met een motie. Daardoor zou een zwaluwstaartverbinding ontstaan. De motie luidt als volgt.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de minister streeft naar integratie van particuliere verkeersveiligheidsorganisaties;

voorts constaterende, dat de minister eind 1996 van de particuliere verkeersveiligheidsorganisaties een uitgewerkt voorstel met actiepunten voor de implementatie van het federatiemodel verwacht;

overwegende, dat het van groot belang is dat de betrokken organisa-

## Blaauw

ties zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen over de plannen van het ministerie met betrekking tot de integratie van de betrokken organisaties en de daarmee samenhangende subsidiëring in de toekomst;

nodigt de regering uit in het voorjaar 1997 met een definitief voorstel met betrekking tot de federatievorming, structurele financiering en project-subsidies te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (25000-XII).

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De minister begrijpt het probleem dat ik had, en zij in feite ook heeft met het collectief vervoer, in het bijzonder in de Achterhoek. Kan ik haar woorden zo vertalen dat de minister, als de decentralisatie van het openbaar vervoer naar de CVV per 1 januari 1998 nog niet wettelijk geregeld is, in principe bereid is om de CVV in de Achterhoek in 1998 en 1999 te helpen met de financiering? Als die toezegging niet wordt gedaan, kan het geheel waarschijnlijk niet doorgaan. Dat zou jammer zijn, maar de betrokkenen weten dan in ieder geval waar zij aan toe zijn.

Ik heb wat afstand genomen van de bredere benadering van collega Van Waning van de problematiek van het Veerse Meer. Ik wil mij echt concentreren op het Veerse Meer.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het doorlaat-middel in de Zandkreekdijk in het Veerse Meer een onderdeel is van de Deltawerken en valt onder de beheersoverdracht van Rijk aan provincie;

voorts constaterende, dat door de afwezigheid van het doorlaatmiddel het water in het Veerse Meer van slechte kwaliteit is;

overwegende, dat het niet aanleggen

van voornoemd doorlaatmiddel nadelig is voor waterbeheer en recreatie van het Veerse Meer;

verzoekt de regering het doorlaat-middel op te nemen en te prioriteren in de meerjarenramingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (25000-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Blaauw heeft daarnet een motie ingediend over de verkeersveiligheidsorganisaties. Er wordt een verzoek gedaan om te bekijken op welke manier deze clubs bij elkaar kunnen komen. Is er een soort verplichting om tot fusie te komen of sluit de heer Blaauw een federatie niet uit? Ik begrijp dat daarover bij de diverse clubs verschillende opvattingen leven.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik vind dat daarvoor in een overleg ruimte moet worden geboden. De minister kan het wat mij betreft zo ruim interpreteren. Waar het mij om gaat, is dat de zaak nu echt snel ter tafel komt en vervolgens opgelost van tafel verdwijnt. De minister heeft dan meteen een wat beter inzicht in hoe zij een eventueel volgende subsidie-korting gemotiveerd kan insleutelen.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik stel de volgende motie voor.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat herstel en inrichting van watersystemen een belangrijke pijler is van het integraal waterbeleid voor de rijkswateren;

overwegende, dat de bezuiniging van 16 mln. structureel op artikel 02.38 de uitwerking van dit beleid ernstig belemmert;

verzoekt de regering:

a. gezien het belang en de

prioriteitenstelling van de natte waterstaat vanaf 1998 compensatie elders binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat te zoeken; b. de aanleg van het doorlaatmiddel Veerse Meer daarbinnen prioriteit te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Waning, Van Gijzel, Reitsma, Van den Berg, Stellingwerf, Schutte, Poppe en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 25 (25000-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik stel de volgende motie voor.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat een goede inpassing van de infrastructuur een voorwaarde is voor optimale leefbaarheid;

van mening, dat het visuele aspect van infrastructurele werken een belangrijk element is in onze samenleving;

constaterende, dat de 1%-regeling die de Rijksgebouwendienst hanteert een goede impuls is om kunst en samenleving met elkaar te verbinden;

verzoekt de regering een percentage van het budget voor infrastructuur te gebruiken voor kunst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (25000-XII).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Rekeningrijden vinden wij een heel belangrijk punt. Gelukkig zit de versnelling er nu in. De minister heeft toegezegd dat het wetgevings-traject gestart wordt, zodat het volgend jaar kan worden afgerond. De techniek zal daarmee moeten

## Van 't Riet

sporen. Wat ons betreft wordt het in 1998 ingevoerd.

Ik vind de toezegging van de minister voldoende dat de wettelijke normering van parkeerbeleid aan de orde is, ook in perspectief met het beleid dat de provincies in de decentralisatie vorm zullen geven. Ik zal daarom geen motie op dit punt indienen. Voor bedrijfsvervoersmanagement geldt hetzelfde. Op andere punten, zoals de verkeersveiligheid, het selectiesysteem en de scenario-studie, ondersteun ik mede de door anderen ingediende moties.

Voorzitter! Ik maak me ontzettend veel zorgen over de duurzaamheid van de projecten en de mening van de Kamer ten opzichte van het kabinet. Dit geldt met name voor Abcoude, Kampen en ik kan nog wel meer voorbeelden noemen. In het verleden hebben projecten zoals de A73 en de Zoomweg-Noord vele honderden miljoenen meer gekost, zonder dat de optimale duurzaamheidsvariant in beeld kwam. Nogmaals, wij maken ons hier zorgen over. Wij vragen de minister goed te luisteren naar de Kamer als ze dit punt aan de orde stelt, en dit in de baten mee te wegen. De kosten moeten dus niet gaan overheersen, waarna de baten geminimaliseerd worden omdat het duurzaamheidselement niet aanwezig is. Hoewel we hierop natuurlijk terugkomen bij het in stemming brengen van de moties en amendementen die hierop betrekking hebben, wil ik dit hier toch op dit moment gezegd hebben.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Centraal in de discussie heeft gestaan het tekort aan investeringsmiddelen en de noodzaak deze zo spoedig mogelijk op te hogen. Wat ons betreft, gebeurt dat met name om het mobiliteitskeuzegedrag te beïnvloeden van automobiliteit naar OV en fiets. Daarbinnen zal wat ons betreft voldoende plaats moeten zijn voor een hedendaagse duurzame inpassing, die ook recht doet aan de ontwikkelingen van het laatste decennium wat het denken over infrastructuur en kwaliteit betreft. De ontwikkeling bij de minister lijkt wat dat betreft te hebben stilgestaan. Natuurlijk kun je grootschalige infrastructuur aanleggen op de manier van de vorige eeuw, en

natuurlijk kun je ook langs een spoor op maaiveld nog leven, maar wij willen de kwalitatieve aspecten juist meer honoreren dan de minister. Wij lopen daarbij op tegen een verschil in beleving en waardering, en daarmee tegen een verschil in prioriteren. Met name de geforceerde reactie van de minister lijkt mij te veel op een Pavlovreactie: de Kamer wil wat, dus de minister is daar tegen. Het is goed om dit te bezien als een fors verschil van inzicht in de waardering van de argumenten: leefbaarheid, inpassing, geluidsoverlast, landschappelijke aantasting en cultuurhistorische waarde. Ook voor de ontsluiting van Abcoude geldt dat wat ons betreft sprake is van een enorme barrièrewerking. De argumenten pleiten er naar ons idee voor dat het amendement op dit punt wordt aangenomen. De reactie van de minister geeft wat ons betreft geen pas: een amendement kun je feitelijk niet zoals een motie naast je neerleggen. Ik denk dat de Kamer voort moet gaan op de weg van de twee moties die zijn aangenomen maar niet zijn uitgevoerd. Met dit amendement worden middelen beschikbaar gesteld voor een specifiek doel. Over de argumenten die de minister vanmorgen inbracht, heb ik vanmorgen al het een en ander gezegd. Natuurlijk kun je een project in gedeeltes knippen. De minister doet dat namelijk zelf ook heel nadrukkelijk. In het HSL-debat is bezuiniging gevonden in een verlate uitvoering van het spoortracé Amsterdam-Utrecht, en zo zou je ook in het wegtracé aan de slag kunnen.

De heer **Schutte** (GPV): U zegt terecht dat dit een proces is: na twee niet uitgevoerde moties en een eventueel niet uitgevoerd amendement moet je doorgaan. Politiek gezien is het normaal dat dan een motie van afkeuring wordt ingediend. Ik ga ervan uit dat u voornemens bent om, als de regering blijft bij haar aangekondigde standpunt, een nader debat aan te vragen, met de indiening van een motie van afkeuring.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als de minister bij het zo-even verwoorde standpunt blijft, heeft zij in ieder geval een probleem met de Kamer, waarover we te zijner tijd zullen moeten spreken. Als de Kamer het amendement aanneemt – daar ga ik voorsnogen van uit – kan diezelfde

Kamer de minister de kans geven daaraan uitvoering te geven, waartoe middelen beschikbaar worden gesteld. Uiteraard is er enige tijd nodig om dit tot uitvoering te brengen. Als dit niet het geval is, zullen we nader met elkaar moeten discussiëren.

De heer **Schutte** (GPV): Maar de minister heeft vanmorgen al gezegd dat ze, bij aanvaarding van het amendement, het niet uit zal voeren, waarvoor ze een heel scala van redenen noemde. Als ze bij dat standpunt blijft, staat u niet over een x-aantal maanden voor die vraag, maar al na de stemming.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is noodzakelijk om met de mede-indieners van gedachten te wisselen over het punt op welke wijze en op welk moment de vraag expliciet aan de orde moet worden gesteld. Daarbij zou ik het op dit moment willen laten.

De heer **Schutte** (GPV): Ik zal straks eenzelfde vraag stellen aan de mede-indieners.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ons amendement is niet in strijd met de nota SWAB. Daar discussiëren we nu juist over, en die discussie kent een uitkomst. Als een van de resultaten van die discussie een vertraagde uitvoering van de verbreding van de A2 is, dan is dat volgens mij een acceptabele en heel redelijke uitkomst daarvan.

Ik beperk mij verder tot het indienen van twee moties. Die gaan beide over aspecten die ik in eerste termijn aan de orde heb gesteld. De eerste gaat over de verlichting van snelwegen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering van oordeel is dat terughoudendheid met het toepassen van wegverlichting in lichtverstoringsgevoelige gebieden noodzakelijk is;

overwegende, dat niettemin in de nabije toekomst aanleg van verlichting op een groot aantal rijkswegen met een totale lengte van

## Stellingwerf

900 km is voorzien;

overwegende, dat nog onvoldoende zicht bestaat op de ecologische gevolgen van de huidige vorm van wegverlichting;

overwegende, dat nog onvoldoende bekend is welke rol alternatieve instrumenten, zoals reflectoren, kunnen spelen in het vergroten van de verkeersveiligheid op rijkswegen;

verzoekt de regering op korte termijn nader onderzoek te verrichten naar de ecologische gevolgen van de momenteel toegepaste vormen van verlichting van rijkswegen, alsmede naar alternatieven voor deze vormen van verlichting en de Kamer hierover te informeren;

nodigt de regering uit het toepassen van wegverlichting in lichtverstoringsgevoelige gebieden tot een minimum te beperken en het starten van nieuwe projecten op te schorten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (25000-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De laatste motie gaat over de bezuiniging op de verkeersveiligheidsorganisaties. Misschien moeten wij nog bezien in hoeverre de motie iets dubbel vraagt. Dan kunnen wij die zo nodig intrekken, maar ik denk dat dit niet het geval is.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat juist met het oog op de toenemende mobiliteit zeer veel waarde moet worden gehecht aan het werk van de verkeersveiligheidsorganisaties;

overwegende, dat het Rijk een belangrijke verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van de continuering van de werkzaamheden van deze organisaties, zeker nu de decentrale overheden vooralsnog niet overgaan tot subsidiëring;

overwegende, dat het in dit licht bezien onwenselijk is dat voor de periode na 1997 relatief forse extra bezuinigingen op de budgetten van deze organisaties worden beoogd;

verzoekt de minister af te zien van deze bezuinigingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (25000-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wat betekent deze motie precies voor de begroting 1997 en voor de oplopende taakstelling met betrekking tot de begroting 1998?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij hebben het nu over de begroting voor volgend jaar. Op dat punt ligt er een motie van de heer Blaauw. Daar zullen wij onze steun aan geven. In mijn motie wordt een uitspraak gedaan over de daaropvolgende jaren. In de meerjarenramingen is op dat punt namelijk een bezuiniging ingeboekt. Wat ons betreft komt die voor heroverweging in aanmerking.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is mij nog onvoldoende duidelijk. De bezuinigingen zijn in 1996 begonnen. In 1997 volgt de tweede stap en in 1998 de derde. Wat wil de heer Stellingwerf met zijn motie bereiken? Wil hij bereiken dat de bezuinigingen via die drie stappen er uitgaan, of heeft hij alleen het oog op het schijfje van 1998?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wat er dit jaar wordt vastgelegd en wat er eventueel via de motie van de heer Blaauw wordt doorgevoerd, accepteren wij als een gegeven. Het gaat ons om de bezuiniging die voor 1998 staat ingeboekt.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat dus alleen om de verhoging van de bezuinigingen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik geef de heer Stellingwerf in overweging om de motie-Blaauw eerst maar te laten lopen. Die geeft de minister namelijk de ruimte om met de organisaties te gaan praten

en te bezien hoe men in samenwerking de rest kan invullen, mede gelet op het rapport van Twijnstra Gudde.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is een verschil in benadering. Wij zouden liever hebben gezien dat de motie-Blaauw daarover een heldere uitspraak zou hebben gedaan, vooral wat betreft de volgende jaren. Misschien dat eerst over onze motie kan worden gestemd en vervolgens over die van de heer Blaauw, want die gaat iets verder.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor de mondelinge en schriftelijke beantwoording. Ik heb slechts op twee punten een concreet antwoord gemist, namelijk over het toekomstige beheer van de 06-lijnen en het eventueel opstellen van een gedragscode terzake. Het tweede punt betrof een concreet verzoek om een evaluatie van de nota Beheer op peil uiterlijk in 1998. Dan kunnen wij bezien of de inhaalslag die wij beogen, inderdaad is gerealiseerd.

Mijn standpunt over het Veerse Meer blijkt uit de medeondertekening van de motie terzake. De minister sprak in het kader van de financiële consequenties daarvan over de Zeeuwse waterkeringen, die daar wellicht tegen afgewogen moeten worden. Ik meen toch te mogen opmerken – wij hebben daar eerder over gesproken en de minister-president heeft zich daar ook over uitgelaten – dat de Zeeuwse problematiek zodanig is dat eventueel ook middelen van buiten het departement daarvoor zouden moeten worden aangewend. Daar wil ik de minister graag aan herinneren.

Ik was zeer teleurgesteld over het schriftelijk antwoord op mijn vragen over het werken op zondag. Opnieuw is gebleken dat het gevoel voor de ernst van deze problematiek helaas bij deze minister niet wordt geproefd. Dat is een verontrusting die breed leeft, veel breder dan alleen bij mijn fractie en achterban. Op dit moment bereiken veel briefkaarten terzake het ministerie. Ik wil er ook op wijzen dat dit leidt tot gewetensnood, met name bij de ambtenaren van de minister. Het is ook niet nodig om op zondag dit gewone onderhoudswerk te doen. Daar zijn alternatieven voor. Ik wil nu

## Van den Berg

korthedshalve volstaan met het indienen van de navolgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat Rijkswaterstaat sinds medio 1995 ertoe is overgegaan in toenemende mate onderhoudswerkzaamheden aan de weg ook op zondag te doen plaatsvinden;

overwegende, dat dit in meerdere opzichten ernstige bezwaren oproept, gezien de principiële betekenis van de zondag als rustdag en de gevolgen die het uitvoeren van werkzaamheden op deze dag heeft voor de positie van werknemers, aannemers, toeleveranciers enzovoort die vanwege principiële en/of sociale redenen bezwaar hebben tegen het werken op zondag;

van oordeel, dat er voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden op zondag alternatieven zijn, zoals het hanteren van het zogenaamde 3-0- of 4-0-systeem;

dringt er bij de minister op aan terug te komen van de beleidswijziging inzake het doen plaatsvinden van onderhoudswerkzaamheden aan de weg op zondag,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (25000-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mijn spreektijd zal wel voorbij zijn.

**De voorzitter:** Royaal.

De heer **Van den Berg** (SGP): Daarom wil ik volstaan met het indienen van de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de filelengte en

-duur op de wegen steeds verder toeneemt;

overwegende, dat het instrument van verlaging van de maximumsnelheden behalve het milieu en de veiligheid ook de capaciteit van de wegen ten goede komt;

constaterende, dat de minister binnen twee jaar proeven wil doen op autosnelwegen rond de grote steden met het (dynamisch) verlagen van de maximumsnelheden in de spits;

van oordeel, dat de ernst van de problematiek vraagt om een zo snel mogelijke aanpak;

dringt er bij de minister op aan de voorgenomen proeven te versnellen en het voornemen te richten op invoering van een (al of niet dynamische) maximering van de snelheden op snelwegen rond de grote steden, in elk geval in de spits, nog in deze kabinetsperiode,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (25000-XII).

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. In mijn bijdrage in eerste termijn heb ik proberen te schetsen het dilemma van de noodzaak van aanleg van infrastructuur en de duurzaamheid daarvan. Nu las ik gisteren in de krant een uitspraak van de minister van Financiën, waarin hij zei dat een van de mogelijke belemmeringen voor paars 2 juist het element van de infrastructurele projecten zou zijn. Ik denk dat het debat van vanmorgen dat heeft bevestigd, want er is kennelijk sprake van een structureel probleem, ook binnen de coalitie, juist als het om dit soort belangrijke zaken gaat. Een meerderheid, soms een kleine meerderheid van deze Kamer, waar de PvdA en D66 deel van uitmaken, staat dan systematisch tegenover de regering en dan moeten er allerlei constructies bedacht worden om daar uit te komen. Kennelijk is er dus sprake van een fundamenteel verschil in

visie op de consequenties van het streven naar duurzaamheid. Je kunt de vraag stellen hoelang een coalitie kan leven met dit soort ingebouwde structurele conflicten.

Wij hebben nu een amendement liggen over Abcoude. Ik heb daar zojuist bij interruptie al iets van gezegd. Als dit amendement aanvaard wordt, maar niet wordt uitgevoerd, zijn de ondertekenaars volgens mij politiek verplicht om het te laten volgen door een motie van afkeuring. Wij hebben nu een reeks van uitspraken van de Kamer gehad en de instrumenten zijn uitputtend benut. Dan blijft er maar één instrument over, als je jezelf geloofwaardig wilt laten zijn, namelijk de indiening van een motie van afkeuring. Dat geldt uiteraard in het bijzonder voor de ondertekenaars uit de coalitiefracties. Ik neem aan dat zij duidelijk zullen maken dat zij die consequentie willen aanvaarden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als medeondertekenaar van dat amendement wil ik de heer Schutte vragen of dat de reden is dat hij het niet mede heeft ondertekend.

De heer **Schutte** (GPV): Nee, dat heeft puur een procedurele reden. Ik zal mijn oordeel over het amendement straks geven. Ik heb niet meegedaan aan het debat over het MIT en toen mij het amendement werd voorgelegd als uitvloeisel van die discussie, vond ik het procedureel niet erg correct om een amendement van zo verstrekkende aard mee te tekenen, aangezien ik niet had meegedaan aan het debat. Ik heb nu wel meegedaan aan het debat en daarom kan ik nu mijn oordeel over het amendement geven. Mijn oordeel is dat in dat dilemma van duurzaamheid en zoveel mogelijk projecten, keuzen gemaakt moeten worden, zowel door de regering als door alle fracties in de Kamer. Beide zaken zullen niet gelijk kunnen, én meer investeringen én hogere eisen aan de duurzaamheid. Dan kies ik voor het laatste. Dan maar een investering minder, als dat dan een meer duurzaam karakter kan hebben. Ik zal dit amendement, als het in stemming komt, dan ook zeker steunen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die procedurele "hobbel" kunnen wij nemen. U daagt de ondertekenaars uit om, wanneer de regering



## Schutte

onverhoopt dit amendement niet zal "uitvoeren" – dat lijkt mij overigens moeilijk, maar goed – een motie van afkeuring in te dienen. Ik neem aan dat u daar zelf ook voorstander bent.

De heer **Schutte** (GPV): Zeker, hoe eerder paars weg is, hoe beter. Alleen al om die reden ben ik voor zo'n motie. De hoofdreden is echter dat de geloofwaardigheid van de Kamer in het geding is. Zij heeft twee moties aanvaard die niet door het kabinet worden uitgevoerd. Nu is er een amendement ingediend waarvan de minister bij voorbaat zegt het niet te zullen uitvoeren, ongeacht hetgeen de Kamer daarover opmerkt. Dan blijft er maar één instrument over. Als de Kamer dat instrument niet wil of durft te hanteren, komt haar geloofwaardigheid ter discussie te staan. Dat wil ik niet, of ik nu in de oppositie zit of niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik stel het op prijs dat u zich daar zo duidelijk over uitsprekt. Dat doet mij deugd.

De heer **Schutte** (GPV): Ik dank u voor de gelegenheid die u mij hiervoor geboden heeft.

Voorzitter! De minister heeft nog geen antwoord gegeven op de concrete vraag of in 2001 rekeningrijden in de gehele Randstad zal worden ingevoerd. Wanneer worden de proeven terzake gestart?

De vragen over de kerosineheffing zijn schriftelijk beantwoord, maar daarbij is geen rechtstreeks antwoord gegeven op mijn vraag welk draagvlak volgens de minister minimaal noodzakelijk is om tot invoering van die heffing over te kunnen gaan. Moet minimaal de Europese Unie het hiermee eens zijn?

Ik sluit mij aan bij de motie en de opmerkingen van de heer Van den Berg over het werken aan de weg op zondag. In de schriftelijke antwoorden is vermeld dat standaard op het sollicitatieformulier de vraag is opgenomen of men ook bezwaar heeft tegen het verrichten van werkzaamheden op zondag. Deze vraag kan bedoeld zijn ter bescherming van de betrokkene. Echter, in de praktijk kan dit ook een selectiemogelijkheid zijn. Ik wil van de minister de absolute garantie dat dit laatste zich in geen geval zal voordoen. Als die garantie niet

gegeven kan worden, zijn wij nog verder van huis.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De heer Schutte sprak klare taal: hoe sneller paars weg is, hoe beter. Dat moeten wij hier meer horen!

Mijn inbreng in eerste termijn lag in dezelfde sfeer. Ik heb zware kritiek op het beleid van het paarse kabinet. Grote infrastructurele werken zijn zo heilig verklaard dat de bevolking alle nadelige gevolgen – en dat zijn er nogal wat, ook op termijn – maar moet slikken.

Het aantal autokilometers ten behoeve van het personenverkeer stijgt snel. Het openbaar vervoer kachelt achteruit, en wel met 8% van 1991 tot 1996, terwijl de prijzen sinds 1992 met 30% zijn gestegen. Wij kunnen niet spreken van een slecht beleid, maar van het slechtste beleid dat je je kunt voorstellen, als je de filevorming wilt bestrijden.

Voorzitter! Ik heb op dit punt een motie voorbereid, die waarschijnlijk overeenkomt met de motie terzake van de heer Van Gijzel. Ik kan dat echter niet zo snel overzien en daarom dien ik haar toch maar in. Ik zal overigens om tijd te sparen de inleiding en de slotzin bij mijn volgende moties achterwege laten.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- nu reeds voor het derde opeenvolgende jaar de voorgenomen bezuinigingen op het stads- en streekvervoer met 50 mln. zijn verlaagd ten gevolge van dringende signalen uit de samenleving;
- de regering zich op het standpunt heeft gesteld dat deze bezuinigingen na 1998 alsnog ingehaald moeten worden;

van mening, dat deze inhaalslag een te ernstige inbreuk vormt op de kwaliteit van de dienstverlening en het realiseren van de SVV-doelstelling OVx2 onmogelijk maakt;

verzoekt het kabinet af te zien van het inhalen van de 3 x 50 mln. bezuinigingen op de exploitatie-

bijdragen stads- en streekvervoer na 1998,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (25000-XII).

Ik wijs de heer Poppe erop dat hij geen tijdsbesparing kan realiseren door de consideransen van moties niet meer voor te lezen en te volstaan met het dictum. Die twee vormen een eenheid.

De heer **Poppe** (SP): Ik doelde alleen op de zinnen "De Kamer, gehoord de beraadslaging" en "gaat over tot de orde van de dag".

De **voorzitter**: U wekte even een andere indruk, maar die is hiermee weggenomen.

De heer **Poppe** (SP): Bij de infrastructurele werken is de heiligheid te groot en daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de aanleg van rijksweg 4 tussen Delft en Vlaardingen-Schiedam een aanslag zal betekenen op een van de laatste open gebieden en recreatiegebieden van behoorlijke omvang in deze regio;
- een deel van het doorsneden gebied onderdeel vormt van de ecologische hoofdstructuur;

van mening, dat een aanleg van het tracé boven maaiveldniveau geen recht doet aan de natuurwaarde van het gebied;

verzoekt het kabinet af te zien van de aanleg van rijksweg 4, of ten minste het tracé uit te werken op basis van ondertunneling of verdiepte ligging,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

## Poppe

Zij krijgt nr. 32 (25000-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vraag mij af of dit procedureel niet een beetje vreemd is. Tijdens de procedurevergadering hebben wij afgesproken dat wij nog een inhoudelijk debat zouden voeren en argumenten zouden wisselen met betrekking tot de A4-Noord, en nu dient de heer Poppe een motie in, zonder dat die discussie is gevoerd. Dat is niet reëel, want als de heer Poppe wat wil, zou hij een motie moeten indienen na het debat dat wij in januari zullen voeren en waarbij wij conclusies zullen trekken.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De discussie over deze rijksweg loopt al twintig jaar, dus ik ben niet te vroeg, zou ik moeten zeggen. Voorts is het wel mogelijk en noodzakelijk dat er nog een debat volgt, maar dat sluit niet uit dat de Kamer alvast een aantal richtlijnen vaststelt waarbinnen die discussie moet plaatsvinden. Dat is toch zeker wel mogelijk?

De heer **Reitsma** (CDA): Heeft het inhoudelijke overleg dat wij hebben gepland dan nog wel zin voor de heer Poppe?

De heer **Poppe** (SP): Dat lijkt mij wel. Ik zou kunnen overwegen om de motie aan te houden tot na het debat, maar ik dien hem nu toch graag in omdat ik op dit moment mijn standpunt aan de Kamer wil voorleggen. Dat lijkt mij nuttig; na twintig jaar is dat niet te vroeg.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb een aantal opmerkingen gemaakt over de wijze waarop de binnenvaart door het beleid van dit kabinet nog steeds "aan de achterste mem hangt". Ik ben van mening dat dit onterecht is en daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de vaardiepte op een aantal hoofdvaarwegen is teruggelopen ten gevolge van achterstallig onderhoud aan beschoeiingen en uitgesteld baggerwerk;
- beperkingen in de vaardiepte de

efficiënte bedrijfsvoering van de binnenvaart ondermijnen;

van mening, dat de beperkte capaciteit aan baggerberging geen argument mag vormen om achterstallig onderhoud verder uit te stellen;

verzoekt het kabinet maatregelen te nemen om op korte termijn alle onder zijn beheer vallende waterwegen op diepte te brengen en de beschoeiingen aan te passen aan de eisen van de huidige scheepvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (25000-XII).

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb het ook gehad over Verkeer en Waterstaat en milieu. De minister is op veel punten ingegaan, maar toch weinig hierop. Er was één schriftelijk antwoord gegeven en dat betrof het nieuwe Scheepsafvalstoffenverdrag dat op Europees niveau is getekend. Het poetst een in Nederland reeds sinds 1993 bestaand verdrag over ladingresten van duwbakken weg. Volgens het nieuwe verdrag mogen 160 restladingstoffen worden geloosd in het oppervlaktewater, en dat betekent een zeer grote achteruitgang als daarbij ook de duwbakken, die veel vervoeren, worden betrokken. Gezien het antwoord van de minister schijnt dat het geval te zijn, en daarom dien ik daarover de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het lozen van ladingresten uit schepen vervuiling van het oppervlaktewater veroorzaakt;

overwegende, dat met de Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart van mei 1993 tussen de overheid en de scheepvaartsector een afspraak is gemaakt deze vorm van vervuiling wat betreft ladingresten sterk terug te dringen;

overwegende, dat op grond van deze richtlijn slechts een vijftiental stoffen geloosd mag worden na spoeling van de ruimen;

overwegende, dat in zowel de Amsterdamse als de Rotterdamse haven investeringen zijn gedaan om ladingresten van duwbakken in te nemen en te zuiveren;

van mening, dat in het dit jaar gesloten Scheepsafvalstoffenverdrag echter sprake is van een veel ruimere toelating van lozing van soorten ladingresten tot ongeveer 160 stoffen dan het geval is in de Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart;

van mening, dat een dergelijke uitbreiding van stoffen die geloosd mogen worden, veel moeilijker handhaafbaar is en dat na 1993 gedane investeringen in schoonmaakschepen van duwbakken voor niets zijn geweest;

verzoekt de regering de praktijkrichtlijn zoals die is gesloten tussen de overheid en de scheepvaartsector ten aanzien van ladingresten van duwbakken, te handhaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (25000-XII).

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar schriftelijke en mondelinge beantwoording. Ik ben vooral blij met haar toezegging volgend jaar onderzoek te laten doen naar de voorgeschreven sluitingsnormen op overwegen. Daar gebeuren tegenwoordig nogal wat ongelukken.

Wanneer gaat het gestructureerd overleg ten aanzien van de consumentenbescherming in het openbaar vervoer draaien?

Ik ben niet helemaal ingenomen met het antwoord van de minister over de regeling van de verkeerslichten. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

## Verkerk

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- wettelijk niet meer is vastgelegd dan dat groen licht een knipperend groen licht zijn afgestemd op de lengte van een gecontroleerde oversteekplaats;
- de voetgangerssnelheid op marstempo is bepaald op maximaal één meter en twintig centimeter per seconde;
- de rijksoverheid en de meeste gemeenten deze 1,20 meter per seconde als uitgangspunt nemen voor oversteken;
- de voetganger meer tijd moet krijgen om rustig en veilig te kunnen oversteken;

verzoekt de minister om een wijziging van de Regeling verkeerslichten, zodanig dat de afstand in meters per seconde wordt teruggebracht tot een voor een voetganger aanvaardbare maat van 0,6 à 0,8 meter per voetstap,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (25000-XII).

**De heer Verkerk (AOV):** Ik heb ook geen antwoord gekregen over mijn verzoek de Maastrichtse opstelling van verkeerslichten te bevorderen. Ik veronderstel dat de minister daar ook niet op ingaat. Daarover dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de voetganger gebaat is bij de zogenaamde Maastrichtse opstelling van verkeerslichten op gecontroleerde oversteekplaatsen;

verzoekt de minister er bij de gemeenten op aan te dringen de Maastrichtse opstelling zoveel als mogelijk te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Verkerk.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (25000-XII).

**De heer Verkerk (AOV):** Tot slot verzoek ik de minister een onderzoek in te stellen naar de effecten van de nu toegepaste oversteeksnelheden.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- in de Regeling inhoudende voorschriften over de inrichting, plaatsing en uitvoering van verkeerslichten de oversteeksnelheid is bepaald op maximaal 1,20 meter per seconde (marstempo);
- voor de meeste voetgangers deze maat van voetstap te groot is;
- de gemiddelde voetstap ligt tussen de 60 en 80 cm per seconde;
- de veiligheid van de voetgangers onder wie met name de ouderen, bejaarden, minder validen, kinderen en gehandicapten door de gehanteerde maatstaf op oversteekplaatsen in gevaar komt;

verzoekt de minister onderzoek te laten doen naar de effecten van de nu toegepaste oversteeksnelheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 37 (25000-XII).

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik ben blij dat niet alle sprekers al hun spreektijd omzetten in moties. Ik krijg de indruk dat de heer Verkerk zijn hele eerste termijn heeft omgezet in drie moties. Ik zal daar dadelijk op terugkomen.

**De voorzitter:** Dat is zijn vrijheid.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja.

Voorzitter! Volgens mij heb ik nog niet alle moties gekregen. Dat is heel lastig voor mijn reactie daarop. Ik begin maar.

**De voorzitter:** Wilt u liever dat wij

een paar minuten schorsen, zodat de stapel de juiste volgorde heeft?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb ze keurig geadministreerd, dus ik denk dat ik het wel bijhoud. Ik neem altijd aan dat de Kamer mij erop opmerkzaam maakt, als ik echt iets vergeet. Zo vrij is zij wel.

**De voorzitter:** Daarover hoeft u zich geen zorgen te maken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat bedoel ik.

Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn. De heer Reitsma is begonnen met het indienen van een motie die volgens mij gewoon een ondersteuning is van mijn poging zo snel mogelijk aan de slag te gaan. Ik vind haar daarom overbodig. Volgens mij heb ik in mijn eerste termijn ook gezegd dat ik vind dat wij zo snel mogelijk met Rotterdam om de tafel moeten gaan zitten. Ik moet er overigens op wijzen dat voor de paylanes wetswijziging nodig is. Betaalstroken mogen onder de huidige wet niet. Dat betekent dat zij meegenomen moeten worden in de wetswijziging die voor het rekeningrijden wordt voorbereid. Het betekent overigens ook dat er nog enige probleempjes op te lossen zijn, maar ik heb toegezegd dat ik samen met Rotterdam ook op dit punt zo snel mogelijk voortgang wil maken, omdat ook ik het een interessant systeem vind.

De heer Reitsma heeft gesproken over de vertraging die in verband met procedures of financiële middelen soms bij projecten optreedt. Hij heeft gevraagd hoe het zit met het tweede tactisch pakket of beter gezegd: met de spoorweg-investering. Op het ogenblik is er, wat de financiële middelen betreft, geen probleem, maar na 2000 wel. Waar dit jaar vertraging is opgetreden in de uitvoering van spoorprojecten, had dat te maken met procedurele oorzaken. Dat zal volgend jaar hopelijk leiden tot hogere uitgaven voor het spoor. Vanaf 2000 hebben wij, bij de huidige omvang van de begroting, een financieel probleem, maar dat was al bekend. Ik zal overigens volgend jaar het nodige met die 100 mln. moeten doen, ook in de sfeer van voorbereidingen inzake het spoor.

**De heer Reitsma (CDA):** Maar de

## Jorritsma-Lebbink

inzet van de minister zal toch zijn om met alle procedures en met de financiële reservering zo te koersen, dat de projecten in het traject dat wij inzake het tweede tactisch pakket hebben afgesproken, in die periode worden uitgevoerd.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, ik zal het RIB moeten verzoeken om zelf de voorbereidingen om het tweede tactisch pakket sneller uit te kunnen voeren, zeer ter hand te nemen. Dat zal het RIB moeten doen en ik ga ervan uit dat het daar graag toe bereid zal zijn. Ik moet er wel op wijzen dat ik een gesprek met de top van NS ga voeren en dat ik mij op dit moment enige zorgen maak over de uitvoeringscapaciteit bij de Nederlandse Spoorwegen, want dat was een van de belangrijkste onderuitputtingen van mijn begroting. Die onderuitputting kwam voort uit het feit dat wij dachten dat het wel uitgevoerd werd, maar uiteindelijk werd het niet uitgevoerd. Daar moet dus iets aan gebeuren, maar ook voor de langere toekomst – zeg maar voor het begin van de volgende eeuw – moet er snel worden voorbereid.

De heer Reitsma heeft gevraagd of ik, als de investeringen toenemen, kan aangeven welke projecten versneld moeten worden. Ten eerste zou ik zeggen: alles wat vertraagd was. Ten tweede: in Samen werken aan bereikbaarheid wordt de hele reeks van projecten genoemd die versneld zouden moeten worden, inclusief het gewestelijk openbaar vervoer. Daar gaan wij het komende jaar heel hard aan werken.

Ik verschil van mening met de heer Reitsma over de effectiviteit van het prijsbeleid. Ik ben het wel met hem eens dat dat niet het enige is, maar dat heb ik ook nooit beweerd. Ik heb ook nooit gezegd dat accijnsverhogingen heel grote effecten hebben. Zij staan precies aangegeven. Ik vind 9% van de congestie overigens nogal wat. Dat is gebaseerd op statistische berekeningen naar aanleiding van vorige accijnsverhogingen. Het is dus geen nattevingerwerk, maar het is echt goed berekend.

De laatste opmerking van de heer Reitsma, die betrekking had op mijn opstelling, vond ik interessant. Ik vrees dat ik een beetje op een minister ga lijken; dat is waar. Als er iemand is die blij zou moeten zijn als ik op mevrouw Maij ga lijken, zou

dat overigens de heer Reitsma moeten zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik verheug mij ook steeds meer in grote mate, maar mijn hoofdpunt was niet dat vleugje. Dat benadrukt u; dat mag u doen en dat is wel aardig, maar mijn hoofdpunt was dat een gedaanteverwisseling bij de vorige VVD-minister tot nogal wat consequenties bij haarzelf en de VVD heeft geleid. Ik weet niet of u naar dat perspectief lonkt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb er nooit iets van gemerkt dat er gedaanteverwisselingen zijn opgetreden. Ik heb alleen begrepen dat er op een gegeven moment een verschil van mening was. Dat kan tot iets leiden en het kan ook tot niets leiden. Ik heb overigens het gevoel dat wij zowel met mevrouw Maij als met mevrouw Kroes in het verleden buitengewoon veel meningsverschillen hebben gehad. Dat is ook prima; zo hoort het te zijn in de rolverdeling tussen Kamer en kabinet. Laten wij nou eerlijk zijn: zo werkt het natuurlijk, want anders hadden wij hier geen debatten nodig en kon u gewoon briefjes sturen om te melden dat u het met mij eens bent. Nee, af en toe een verschil van mening en ik vind het prima als het er dan hard aan toegaat, want ik behoor mijn motieven hard op tafel te leggen, net zoals de Kamer dat moet doen. Op enig moment moet de Kamer dan conclusies trekken. Ik kom daar straks trouwens nog op terug.

Voorzitter! Ik kom bij de motie van de heer Van Gijzel op stuk nr. 19 over de scenariostudies. In het kader van de voorbereiding van het derde structuurschema Verkeer en vervoer lijkt het mij heel goed om een aantal van dit soort studies te entameren en de resultaten daarvan naar de Kamer te sturen. Er is overigens al een aantal studies gestart die daarmee vergelijkbaar zijn. Dat betekent dus dat ik het graag doe. Wij moeten overigens wel opletten dat de oplossingen op de wat kortere termijn niet gefrustreerd worden door systeemstudies. Dat zal de heer Van Gijzel wel met mij eens zijn.

De heer Van Gijzel heeft een motie op stuk nr. 20 ingediend over de exploitatiesubsidies. Ik was van plan om na afloop van de dialoog de resultaten te betrekken bij de begrotingsvoorbereiding. Natuurlijk

ben ik bereid om de Kamer te informeren over mijn inzet. Dat neemt niet weg dat een en ander natuurlijk in het kabinet uiteindelijk onderwerp zal zijn van een bredere afweging. Qua strekking en inhoud heb ik echter geen problemen met de motie.

Ik kom bij de motie over de BOS-gemeenten van de heer Van Gijzel. Volgens mij is hier toch sprake van een misverstand. Er is geen sprake van dat het stadsvervoer in de BOS-gemeenten automatisch in het voortbestaan wordt bedreigd. De strekking van de operatie is om te komen tot een beter schaalniveau voor het realiseren van een effectief en efficiënt beleid voor het openbaar vervoer. Dat heb ik al eerder gezegd. Dit alles wil zeggen dat, waar nodig, geïntegreerd regionaal en stedelijk openbaar vervoer gerealiseerd moet worden. Het voorstel van de commissie-Van der Doef is ook tegen dat licht besproken met belanghebbenden en heeft veel bestuurlijk draagvlak gekregen. Een grote meerderheid van de betrokken gemeenten was het ermee eens. Het oordeel van de provincies was zelfs unaniem. Dat betekent dus ook dat het op zichzelf niet zo is dat het moet leiden tot wijzigingen. Wij moeten ons overigens wel goed realiseren dat op dit moment de kostendekkingsgraad in een paar gemeenten buitengewoon laag is. Dat betekent dat men voor heel veel geld zeer weinig openbaar vervoer kan organiseren. Ik denk zelf dat als men meedoet in het grotere geheel, het er per saldo op kan neerkomen dat de gemeenten aan het einde van de rit een betere voorziening krijgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou geen probleem zijn. Het probleem is echter dat nu bij een groot aantal gemeenten die hierbij betrokken zijn, geconstateerd kan worden dat een en ander leidt tot een aanzienlijke verslechtering van het voorzieningenniveau, met name in de avond en het weekend. Deze motie zegt in de tweede overweging ook niet dat het allemaal moet blijven zoals het is. Men kan het laten overgaan naar de provincie of een ondernemingsplan maken. De motie spreekt uit dat een en ander niet mag leiden tot een ernstige verslechtering. Dat is de kern van de boodschap. Dat is natuurlijk wat mij met elkaar niet willen. Ik hoop ook dat de minister dat niet wil.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat is een verslechtering in dezen? Als het betekent dat er geen mensen in de bussen zitten, moet daar wel goed naar gekeken worden. Dat is meestal de oorzaak van een lage kosten-dekkingsgraad. Daar hebben wij grenzen aan gesteld. Het is echter zeker niet de bedoeling om alles af te breken. Ik ben in de gemeente Oss geweest. Die kent een kosten-dekkingspercentage van 13 in het stadsvervoer. Zij betalen dus heel veel geld voor een relatief klein systeem. Laten wij daar dus in vredesnaam de zaken aan elkaar plakken en zorgen dat er samen met de provincie een geïntegreerd systeem komt, waarbij er natuurlijk in de gemeente Oss wel busvervoer moet blijven. Er zijn echter heel veel gemeenten die geen BOS- of BOV-status hebben, maar waar ook in overleg met provincies of de vervoersbedrijven een fatsoenlijk openbaar vervoer is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Mij gaat het om het volgende punt. De gemeenten voelen zich, of zijn, gedwongen om plannen te maken waarbij op grote schaal voorzieningen geschrapt worden. Dat dit de komende jaren opgevangen moet worden door de provincie met collectief vraagafhankelijk vervoer, laat dit onverlet. Ik heb liever dat men dit nu meteen bespreekt, een goed plan maakt en de samenhang bekijkt. Het gaat immers niet om de kleinste gemeenten van Nederland. Emmen is na de herindeling zo ongeveer de grootste gemeente van Nederland. Het gaat om dergelijke gemeenten, waar ook in het weekend en 's avonds adequaat openbaar vervoer geboden dient te worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dan hebben wij het over iets heel anders. Dan is het zeer de vraag of u de gemeenten moet adviseren om zelf een plan te maken en dus BOS-gemeenten te blijven. Misschien moet u tegen zo'n gemeente zeggen: is het voor u niet veel verstandiger om uw budget over te hevelen naar de provincie en samen met de provincie te kijken of u niet een veel beter systeem kunt maken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij komen iets dichterbij elkaar. Wat ik merk, is dat er een dusdanige verwarring is dat gemeente-bestuurders menen gedwongen te

zijn om het stadsvervoer overeind te houden, omdat ze het anders kwijt raken en de provincies er niets voor in de plaats kunnen zetten; die kunnen het niet goedkoper omdat een stad er nu eenmaal zó uitziet. Als het uitgangspunt anders zou zijn, namelijk: hoe houden wij een adequaat openbaar vervoer op de poten, zouden de gesprekken veel beter verlopen. En dan valt er ook nog wel te spreken over de vraag wie de regie en de verantwoordelijkheid heeft. Het is nu omgekeerd, en dat baart mij zorgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat u het probleem iets minder gecompliceerd ziet dan het is. Volgens mij is er namelijk bij een aantal BOS-gemeenten, en zelfs bij het BOS, moet ik bekennen, een tamelijk fundamenteel meningsverschil over de vraag of er wel minder BOS-gemeenten moeten komen. Zo is het, en ik heb het gevoel dat een aantal BOS-gemeenten het gewoon niet kwijt wil raken en alles op alles zet om een sluitend vervoersplan te maken, wetende dat ze geen uitbreidingsmogelijkheden hebben, geen verdichtingsmogelijkheden, niet meer inwoners zullen krijgen, geen vervoersgroei zullen kunnen genereren, dus wetende dat het vrijwel onmogelijk is om zonder gigantische aanpassingen enige groei in de veel en veel te lage kostendekkingsgraad te krijgen. Ik wil best met die gemeenten, ook in de toetsingsprocedure, kijken of het in 2004 40% moet zijn of 38%, al naar gelang van wat ongeveer het gemiddelde van de rest is, maar je moet een gemiddelde aanhouden, want anders kom je er in de decentralisatie nooit uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het gaat linksom of rechtsom. Misschien willen sommige bestuurders graag die verantwoordelijkheid houden. Daar mag de klant niet de dupe van worden, en dat dreigt wel te gebeuren. Misschien moet er dus iets anders gebeuren. Ik denk dat veel van die gemeentebestuurders het probleem hebben dat zij niet weten wat zij er uiteindelijk voor terugkrijgen en wel weten wat zij ervoor inleveren. Er zou een heel andere discussiebasis dan nu zijn als dat kan worden besproken in een sfeer van gezamenlijkheid; hoe kunnen wij samen een beter product neerzetten voor evenveel geld of

liever nog voor minder geld, want dat kan met andere systemen heel goed. Er is nu echt sprake van pure afbraak. Ik gebruikte het woord "nooit", en in dit geval is dat wel zo.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar niet mee eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gaat u eens kijken in Emmen of in Alphen a/d Rijn of in Oss of in Venlo of in Roermond.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dan wordt u in die discussies op het verkeerde been gezet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Of die bestuurders laten zich op het verkeerde been zetten, maar dat interesseert mij niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb een heel lang overleg gehad met BOS, BOV, IPO en VNG over dit onderwerp. Er is een verschil van mening. De VNG hecht er sterk aan het openbaar vervoer bij die gemeenten te laten. Ik sluit niet uit dat ik in de toekomst, als ik vind dat er geen goede openbaarvervoervoorziening voor die individuele burgers overblijft in een aantal gemeenten, keuzen zal maken die niet ten gunste van die gemeenten zullen zijn, althans wat hun bevoegdheden betreft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is een sfeer van competentiestrijd die mij niet zint.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft gelijk en het zint mij ook niet, maar de reden dat u benaderd wordt, heeft iets met die competentiestrijd te maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En daar wil ik dus niet aan meedoen. Ik wil dat de bestuurders daar hun gezamenlijke verantwoordelijkheid kennen. Als dit de voorbode wordt van hoe de decentralisatie zal uitpakken, ben ik er niet gerust op. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een adequaat openbaar vervoer. De vraag wie er het best uiteindelijk de regie kan voeren, moet in overleg worden beantwoord, maar dat mag niet ten koste van de klant gaan, en dat gebeurt in dit geval wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik

## Jorritsma-Lebbink

u een suggestie doen? Ik was zelf van mening dat alle categorie-3-gemeenten gewoon naar de provincie zouden moeten worden overgeheveld, en die mening huidige ik nog steeds. Afgaande op de criteria van de commissie-Van der Doef zullen bepaalde gemeenten – whatever we do – het nooit kunnen redden; ze zijn te klein, ze hebben geen mogelijkheden. Na overleg met de BOS-gemeenten hebben wij uiteindelijk ingestemd met hun uitdrukkelijke wens. Als ze dan nog een poging willen wagen om een mooi plan te maken, moeten ze dat maar doen. Eerlijk gezegd vind ik eigenlijk dat uitsluitend de categorie-1-gemeenten van het BOS zelfstandig zouden moeten blijven. Als wij het daarover gauw eens worden, is het perspectief wat dat betreft helder en wordt het veel eenvoudiger bestuurlijk tot elkaar te komen. Wij zijn nog bezig met de discussie. Sommige gemeenten hebben er absoluut geen behoefte aan zaken te doen met de provincie. Dat maakt de discussie er niet eenvoudiger op. Ik ben best bereid om sneller helder te maken bij wie naar mijn mening de verantwoordelijkheid moet komen te liggen. Misschien verloopt het overleg dan ook wat beter.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat eerst duidelijk moet worden bepaald welk voorzieningenniveau noodzakelijk en adequaat is. Dat kan in samenspraak tussen gemeenten, provincies en het Rijk over wat men zou willen realiseren. Vervolgens moet bezien worden wanneer dat kan. Of een en ander bij het stadsvervoer moet blijven of bij de provincies terecht moet komen, is iets waarover met mij te praten valt. Ik ben in dat opzicht niet dogmatisch. Wat er nu aan de hand is, zint mij absoluut niet. Ik zie dan ook geen reden van mijn motie af te zien. Daarin staat dat het voorzieningenniveau gehandhaafd moet worden. Dat vindt de minister ook.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vind ik niet. Als er sprake is van een kostendekkingsgraad van 13% vind ik niet dat je eenzelfde voorzieningenniveau kunt handhaven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het over een ander systeem. Je kunt een aanbodafhankelijk systeem hebben, heel duur en met een lage bezettingsgraad; je kunt ook een

vraagafhankelijk systeem hebben, veel goedkoper en met een hogere bezettingsgraad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat hoeft niet te leiden tot hetzelfde voorzieningenniveau. Dan ga je je voorzieningenniveau wijzigen.

De **voorzitter**: Daar is verschil van mening over. Wij maken er geen derde termijn van.

De heer **Poppe** (SP): Deze discussie komt niet uit de lucht vallen. De minister gaf Oss als voorbeeld, maar het gaat om meer gemeenten. De provincie heeft al gezegd: als het naar ons toekomt, kunt u het wat de stadsdienst betreft wel schudden. Dat is iets waartegen gemeenten zich terecht verzetten, want zij komen op voor de belangen van hun inwoners. De motie van de heer Van Gijzel, die ik zal steunen, heeft het over geen ernstige verslechtingen; het woord "ernstige" moet wat mij betreft weggelaten worden. Het gaat, hoe dan ook, om een verslechting van het openbaar vervoer en dat is voor mij onacceptabel. Dan moet er maar een debat komen tussen de minister en de provincies in de geest van: als jullie het krijgen, moeten jullie aan die en die voorwaarden voldoen, zodat er geen verslechtingen optreden. Dat is nu wel het geval; daar wordt althans mee bedreigd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik vermoed dat de stadsdienst in Oss in welke situatie dan ook, zelfs als Oss die zelf zou willen blijven runnen, moet verdwijnen. Dit betekent echter niet dat het openbaar vervoer uit Oss verdwijnt. Het betekent dat een flink aantal van de streekvervoerslijnen meer en geïntegreerd op Oss zullen aansluiten. Verder zullen in de sfeer van CVV ook vraagafhankelijke voorzieningen in Oss moeten worden gecreëerd als de kostendekkingsgraad niet voldoende is. En ik weet hoe laag het dekkingspercentage in Oss is. Men kan denken dat wij alles in stand kunnen houden, maar zo is het natuurlijk niet.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt dat in Oss onderzoek is gedaan. Wie maken gebruik van die stadsdienst? Dat zijn de ouderen, de mensen zonder auto, de mensen met kleine kinderen en de minder validen. Dat is hetzelfde als zeggen:

wij zetten een gebouw neer, waarin minder validen komen te wonen, maar wij plaatsen er geen lift in want dat is te duur; laat ze maar de trap opkruipen. Want dat zegt de minister in feite.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zeg ik niet.

De heer **Poppe** (SP): Waarom kunnen wij geen stadsdienst handhaven, ook al heeft die een lagere bezettingsgraad, voor speciaal die groep van de bevolking?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het spijt mij wel, maar dit is geen interruptie. U legt mij iets in de mond wat ik absoluut niet zeg. Of wou u beweren dat ouderen en gehandicapten niet in de streekbus kunnen stappen en wel in de stadsbus? Kom nou toch mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Ik zeg niet, voorzitter, dat de minister dat heeft gezegd. Ik trek de consequenties uit de woorden van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is helemaal niet juist.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat er sprake is van verschillende interpretaties van het voorzieningenniveau. Ik heb de motie medeondertekend met het oog op instandhouding van het voorzieningenniveau. Dit betekent niet dat de situatie moet blijven zoals die is. Wat mij betreft, is wel degelijk bespreekbaar om een en ander van de BOS-gemeenten over te hevelen naar de provincie. Wat ik wil benadrukken, omdat ik de motie medeondertekend heb, is dat het collectief vraagafhankelijk vervoer ervoor in de plaats kan komen. Dan heb je meer maatwerk. Voor mij hoeft het streekvervoer er dan niet te blijven rijden zoals het gebeurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is nergens sprake van "bij voorbaat kaalslag". Ik moet er toch op wijzen dat er in de gemeenten met een zo lage kostendekkingsgraad, ongetwijfeld enig gevolg zal zijn voor het voorzieningenniveau, of wij dit nu zelf houden of dat het naar de provincie overgaat. Men heeft immers een voorzieningenniveau waar blijkbaar geen mensen in zitten. Je zult dan moeten herstructureren. Het maakt dan wat mij betreft niet uit

## Jorritsma-Lebbink

of de gemeenten dat zelf doen of dat de provincie het doet. Maar als je geen zicht hebt op het zelf kunnen verbeteren ervan, is het veel verstandiger om, nu wij straks op een andere manier gaan werken, de stap te maken om het over te dragen aan de provincie. Als je wel grote groeikansen hebt of grote groei-potenties, mag je het ook zelf proberen via het plan. Ik wil daar ook graag heel snel duidelijkheid over hebben. Maar het voorzieningen-niveau is in dit land nog steeds, tot nu toe, datgene wat je doet volgens de normering, namelijk met een minimumnormering van twaalf op een dag, waarvoor men drie slagen heen en weer moet maken. De Kamer kent het verschijnsel. Het voorzieningenniveau is: met grote bussen heen en weer rijden. Ik ben het er volstrekt mee eens dat mensen in een stad een redelijke openbaarvervoerverooring moeten houden. Maar als bijvoorbeeld de stad Emmen over zou gaan naar de provincie, denkt u dan dat er in de stad Emmen geen goed openbaar vervoer meer zou zijn? Dat is natuurlijk niet waar. De provincie Drenthe kan helaas nog niet echt aan haar plannen voor de invulling van CVV voldoen, omdat wij die provincie daar de mogelijkheden nog niet toe geven. Ik vrees dat het een beetje de discussie van de kip en het ei is. Het is dan ook heel goed mogelijk dat de motie gewoon mijn beleid ondersteunt en precies verwoordt wat ik al doe en dat is dus helemaal geen kaalslag.

Natuurlijk krijgt de Kamer bericht over de toetsingsprocedure die wij zullen uitvoeren. Wij zullen daar natuurlijk samen met de provincies serieus naar kijken, want over dit onderwerp bestaat een samenwerkingsverband. Als de Kamer bezig is met de implementatienota, heeft zij de uitkomst binnen. Ik voer die motie dus uit, zonder dat ik die motie daarvoor nodig heb.

Voorzitter! De heer Rosenmöller probeert mij weer in de mond te leggen dat ik verkeerde uitspraken heb gedaan. Dat accepteer ik gewoon niet, want het is niet waar. Ik heb over de TNLI-studie steeds weer precies hetzelfde verhaal gehouden in de afgelopen jaren. Wanneer hij weer een ander bericht in de krant leest, mag hij dat best zeggen. Het is jammer dat het gebeurt. Maar als hij overmorgen naar Lelystad gaat, staat er waarschijnlijk in de krant dat de

heer Rosenmöller geen vliegveld wil. Als er een journalist is die elke keer pleegt op te schrijven wat hij graag wil horen, kan ik daar ook niets aan doen. Ik probeer het elke keer recht te zetten. Ik ben namelijk van harte van mening dat wij die discussie zo niet moeten voeren. Af en toe word ik ook nog door sommige leden van de Kamer op het verkeerde been gezet. Ik draag daar niet aan bij, want ik doe geen verkeerde uitspraken. Ook de heer Kok heeft geen verkeerde uitspraken gedaan. Dat het dan toch zo overkomt, is jammer en dat spijt mij ook zeer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U bent zelf ongelukkig met het beeld dat is ontstaan en dat heeft u in eerste termijn ook gezegd. Maar dat beeld kan toch niet alleen maar ontstaan omdat journalisten hun werk slecht doen, want dat vind ik voor politici die bepaalde uitspraken doen, meestal de slechtste verdediging. In 99,9% van de gevallen doen die mensen hun werk goed en geven wij, u met uw collega's en ik met mijn collega's, hen aanleiding om dingen op te schrijven. Dat klopt vrijwel altijd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In 99% wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): ...,9%. Toevallig zou nu precies die 0,1%, waarbij het verkeerd gaat, de minister-president en de minister van V en W betreffen op het terrein van de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is nog veel sterker, mijnheer Rosenmöller, het is volgens mij op dezelfde plek gebeurd en waarschijnlijk door dezelfde journalist verslagen. In mijn geval gebeurde het namelijk voor een regionale krant en is het bericht op het ANP-net verschenen. Ik heb onmiddellijk via mijn voorlichting laten melden waar dat bericht vandaan kwam en laten doorgeven dat het in ieder geval niet mijn uitspraken waren. Maar helaas, als het op het ANP-net staat, staat het een uur later ook in de dagbladen. Zo werkt het nu eenmaal. Ik werp echt van mij dat ik ook maar iets heb bijgedragen aan het scheppen van een verkeerd beeld. Ik heb dat niet gedaan. Het overkomt mij ook wel eens dat ik een domme opmerking maak. Ik wil dat niet ontkennen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daarom stel ik die vraag juist.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zal ik ook onmiddellijk toegeven, maar in dit geval accepteer ik uw opmerking niet, omdat het niet waar is wat u zegt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Die zelfkritiek siert de minister. Laten we het maar bij een meningsverschil houden. Dat geeft dan aanleiding voor de verkeerde beeldvorming.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: We zijn het bij dit onderwerp ook ontzettend eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zou u wel willen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de studie zijn we het eens. Voor de rest: ik vrees dat we het aan het eind van de rit niet met elkaar eens zijn. Dat is inderdaad bij weinig onderwerpen het geval. Of is dit weer een domme opmerking?

Voorzitter! Ik kom vervolgens toe aan de motie van de heer Rosenmöller over de fietsvoorzieningen. In het kader van Samen werken aan bereikbaarheid hebben we de gebundelde doeluitkering voor de komende jaren sterk verhoogd. Zelf heb ik het gevoel dat dit typisch een pot is waarmee fietsvoorzieningen en overstapmogelijkheden in gemeenten gecreëerd zouden moeten worden. Overigens, voorzover wij transferia financieren en die op plekken liggen waar ook de overstapmogelijkheden voor de fiets aanwezig zijn, wil ik bezien of we daar tegelijkertijd goede fiets-overstapmogelijkheden kunnen creëren. Dat zal niet altijd kunnen. Op nogal wat plekken zul je juist de overstapmogelijkheden in de buurt van een autosnelweg creëren, en wij weten allen dat er weinig rijks-fietspaden zijn. Ik zal graag met de gemeenten in het kader van de nadere afspraken die wij toch moeten maken over de uitgaven in verband met de gebundelde doeluitkering, aan dit punt meer aandacht besteden. Voorzover wij de financiering voor de transferia doen, wil ik bezien hoe wij de overstapmogelijkheden kunnen verbeteren. Overigens, ik heb het gevoel dat bij de Nederlandse Spoorwegen steeds meer het belang wordt ingezien van

## Jorritsma-Lebbink

de mogelijkheid om van de fiets over te kunnen stappen op de trein. Die overstapmogelijkheid is ook in hun belang. Op een aantal plekken wordt de voorziening steeds beter en op een aantal plekken is die nog wat zorgelijk.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik kan die toelichting van de minister begrijpen. Waar gaat het hier in essentie om? Wij zouden in belangrijkere maten moeten inzien dat via de verbetering van de mogelijkheden voor de overstap van fiets naar openbaar vervoer winst is te behalen voor het terugdringen van de automobiliteit. Daarvoor zouden extra middelen moeten worden vrijgemaakt. Dat kan gebeuren in het kader van de gebundelde doeluitkering. Ieder kan daarbij zijn eigen verantwoordelijkheid nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Blaauw heeft mij gevraagd de Kamer de uitkomst van het overleg te laten weten. Allereerst wijs ik erop dat al zouden wij de uitkomst geheim willen houden, de Kamer binnen de kortst mogelijke tijd via het piepsysteem op de hoogte is van het overleg met het bedrijfsleven. Verder wijs ik erop dat wat ook de uitkomst is, er wettelijke maatregelen nodig zouden kunnen zijn. Ook als die niet nodig zijn, zullen wij de Kamer onmiddellijk op de hoogte stellen als wij met het bedrijfsleven een oplossing hebben gevonden. Ik doe deze toezegging ook namens de staatssecretaris van Financiën. Hij is de trekker bij dit overleg. Het gaat hier namelijk om fiscale wetgeving.

Voorzitter! Ik wil voorts opmerkingen maken over de verkeersveiligheidsorganisaties. Daarover hebben de heer Blaauw en de heer Stellingwerf een motie ingediend. De heer Blaauw heeft op dit punt ook een amendement ingediend, maar daarover heb ik al een opmerking gemaakt.

Ik kan geen voorstel voor federatievorming doen. Federatievorming is een zaak waarover de verkeersveiligheidsorganisaties zelf moeten beslissen. Ook is het niet aan mij te beslissen over de wijze waarop zij zich willen organiseren. Of de voorstellen zullen helpen, moet ik nog afwachten. De plannen waarmee zij bezig zijn, zien er niet slecht uit. Ik meen dat de organisaties er langzamerhand van overtuigd zijn

dat niet het Rijk bepaalde delen van hun kosten zou moeten betalen. De studies geven ook aan dat wij met minder geld meer gerealiseerd zouden kunnen krijgen. Dat is ook een van de redenen waarom ik de bezuiniging heb ingeboekt.

Ik wil bezien of wij in het voorjaar de structurele financiering en de projectsubsidies rond krijgen. Wel wijs ik erop dat ik op grond van het regeerakkoord in dezen een taakstelling heb. Dat betekent zeker dat aanneming van de motie van de heer Stellingwerf door mij ontraden moet worden. Met de motie wordt ervan uitgegaan dat er ten aanzien van de subsidiëring überhaupt geen taakstelling zou zijn. De motie van de heer Blaauw geeft mij het gevoel dat daarmee structureel nog niet afgeweken wordt van de beoogde bezuiniging.

De heer Blaauw heeft gevraagd wat er gebeurt als de decentralisatie van het openbaar vervoer niet per 1 januari 1998 geregeld is. Kan Oost-Gelderland dan wel geld krijgen? Nee, helaas, want er is geen wettelijke titel voor collectief vraagafhankelijk vervoer. In feite moet de provincie Gelderland zich tot de Kamer richten met de vraag of zij van plan is om de decentralisatie door te voeren. Ik kan die garantie zonder wettelijke titel niet verstrekken. Het is jammer, want ik vind het een heel belangrijk middel.

De heren Blaauw en Van Waning hebben beiden een motie ingediend over het doorlaatmiddel Veerse Meer. In eerste termijn heb ik gezegd dat ik zal bekijken of ik daar ruimte voor kan vinden. De heer Van den Berg was wat verbaasd dat ik de bescherming van Zeeland erbij betrokken. Binnen de huidige omvang van de begroting, ook in meerjarig perspectief, heb ik er geen ruimte voor. Dat betekent dat het ergens bij moet, bij het Infrastructuurfonds of bij hoofdstuk XII. Ik moet dan prioriteiten stellen. Ik kan die prioriteiten in volgorde wel geven. Mijn eerste prioriteit is het bij elkaar sprokkelen van geld om de bekleding van de Zeeuwse dijken te versterken. Veiligheid heeft nu eenmaal de allerhoogste prioriteit. Bij mijn tweede prioriteit moet ik niet uitsluiten dat uit de dialoog komt dat ik extra geld nodig heb voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Ik zou al heel blij zijn als ik volgend jaar beide zaken extra op mijn begroting zou kunnen krijgen. Het zal

afhangen van de financiële ruimte. Daarna ben ik graag bereid om te bezien of binnen mijn begroting nog verschuivingen kunnen worden aangebracht, maar dat is niet eenvoudig.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij hebben eerder over de Zeeuwse dijken gesproken en komen er ongetwijfeld op terug als de minister de beloofde brief aan ons zal zenden. Zelfs bij de algemene beschouwingen is ook door minister-president Kok gezegd dat hiervoor hoe dan ook in financiering moet worden voorzien. Het veiligheidsprobleem heeft nu eenmaal de prioriteit. Het mag niet alleen ten laste van de middelen van Verkeer en Waterstaat komen. De minister maakt nu een afweging binnen haar begroting, maar zij moet er in de eerste plaats naar streven – zij mag de opstelling van de Kamer daarbij als een ruggensteuntje ervaren – dat er middelen bijkomen voor de Zeeuwse dijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben wellicht niet helemaal helder in mijn bewoordingen geweest. Als ik mijn begroting ook in meerjarig perspectief zie, heb ik geen enkele mogelijkheid om een verschuiving aan te brengen. Iedereen vindt alles heel belangrijk. Ik ook. Voor alles wat ik extra moet doen, moet dus geld van buiten komen. Mijn eerste prioriteit is daarbij die dijkbekleding. De tweede prioriteit wordt gevormd door de exploitatievergoedingen openbaar vervoer. Vervolgens komt wat mij betreft de mogelijkheid van het doorlaatmiddel c.q. natuurbouw aan de orde. Eerlijk gezegd zou ik al heel blij zijn als ik er het komend jaar in slaag om deze twee dingen met een beetje omvang geregeld te krijgen. Dit zal moeten concurreren met andere extra uitgaven die nu eenmaal ook wel eens ter discussie komen. In de motie op stuk nr. 25 staat een schone wens. Ik kan niet garanderen dat in de begroting voor 1998 ook aan deze prioriteit extra ruimte kan worden geschonken.

De heer **Van Waning** (D66): Ik noteer dat de minister wel zal bekijken of het kan lukken. Door deze reductie verschuift het voornemen van het herstel en de inrichting zo langzamerhand naar 2050. Een actief ecologisch beheer, bijvoorbeeld bestrijdingsmiddelenreductie,



## Jorritsma-Lebbink

tezamen met een passief beheer, bijvoorbeeld natuurherstel van het Amsterdam-Rijnkanaal, het IJsselmeer en de doorlaat bij het Veerse Meer, vormen de twee pijlers van de Derde nota waterhuishouding. Het effect moet meer zijn dan de som der delen. Een verder uitstel wordt zo langzamerhand tijdloos. Ik begrijp de problemen van de minister, maar ik noteer dat zij zal bezien of er een mogelijkheid is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb mijn prioriteitenstelling aangegeven. Als het volgend jaar niet kan, is er daarna een nieuw regeerakkoord. We hadden overigens afspraken gemaakt om er iets meer aan te doen. Daarnaast is er een heleboel gebeurd, waardoor we noodzakelijkerwijs een andere prioriteit hebben moeten stellen. Dat is heel vervelend, maar zo werkt het soms in het leven. Ik kom bij u terug.

Mevrouw Van 't Riet heeft een motie ingediend over toepassing van kunst bij projecten. Ik zal mijn medewerkers een notitie laten maken over wat het ministerie de laatste jaren doet aan verfraaiing van onze ontwerpen, want ik heb het gevoel dat daarover veel te weinig bekend is bij heel veel mensen, waaronder misschien mevrouw Van 't Riet. Er is de afgelopen jaren heel veel veranderd in de wijze waarop wij omgaan met onze kunstwerken, in de letterlijke zin van het woord. We moeten dan natuurlijk niet teveel tunnels aanleggen, want die leveren verdraaid weinig kunstwerken op die ook nog fraai zijn. Bruggen geven veel meer mogelijkheden om er iets moois van te maken. Ik verwijs daarbij naar de Erasmusbrug, wat op het ogenblik overigens een beetje pijnlijk is. Uit een oogpunt van ontwerp blijft het een schitterende brug. Verder denk ik aan de Martinus Nijhoffbrug bij Zaltbommel, wat ik ook een fantastisch mooie brug vind, een toevoeging aan het landschap. Ik zal eens laten bekijken welke consequenties dat heeft gehad voor de budgetten. Nogmaals, ik zal de mensen van Rijkswaterstaat vragen te bezien hoe wij op dit moment omgaan met het ontwerpen van mooie kunstwerken en aan te geven wanneer we dingen toevoegen aan een bepaalde infrastructuur, zodanig dat bepaalde projecten ook nog enige artistieke waarde hebben.

De heer **Stellingwerf** (RPF):

Misschien is er een mouw aan de begrotingsproblemen te passen door een bijdrage te vragen van OCW.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Interessant! Misschien kunt u bij de behandeling van de volgende OCW-begroting een suggestie in die richting doen. U weet dat dat geld bij mij altijd welkom is. Ik kan alles gebruiken!

De heer **Reitsma** (CDA): 1% kunst bij de HSL tikt lekker aan!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik geloof niet – en ik hoop dat ook niet – dat mevrouw Van 't Riet de bedoeling heeft er direct 1% van te maken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb gerefereerd aan de 1%-regeling, toe te passen bij gebouwen die door het Rijk worden gerenoveerd of gebouwd. Ik heb gesproken over een percentage, waarbij ikzelf dacht aan 0,5, maar bij enorme bedragen kun je natuurlijk uitgaan van lagere percentages. Bij de HSL zou ik niet moeten denken aan 1%. Het percentage kan ook gedifferentieerd zijn. Ik ben wel tevreden over uw toezegging van een overzicht. Lokaal en provinciaal gebeurt er best wel wat aan kunst bij verschillende projecten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Bij ons ook. Bij de rijksweg 73-Noord is een heel groot kunstproject geëntameerd, ook om de voorlichting aan betrokkenen mee te ondersteunen. In de ontwerpen zelf – het is vaak moeilijk dit los te zien van het ontwerp voor de infrastructuur – kunnen natuurlijk toepassingen worden gemaakt die kunstzinnige vorming met zich brengen.

De heer **Reitsma** (CDA): Nog één suggestie voor mevrouw Van 't Riet: zelfs met 0,5% van de 10 mld. voor de HSL zou de verdiepte aanleg bij Abcoude bijna kunnen worden gefinancierd.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Zullen wij daar een heel mooie bovengrondse inpassing van maken?

Ik ga niet in op de opmerkingen van de heer Stellingwerf over die Pavlovreactie. Ik maak dat verwijt in ieder geval niet in zijn richting. Ik vind het jammer dat de heer

Stellingwerf mij dat verwijt wel maakt.

Ik heb gepoogd aan te geven welke inhoudelijke redenen ik heb om bepaalde dingen niet te doen. De heer Stellingwerf stelt dat ik een amendement niet naast mij kan neerleggen. Bij een begroting kan dat wel, want dan is er alleen maar sprake van een toestemming om bepaalde middelen uit te geven, of een verbod om bepaalde middelen uit te geven. Dat is een amendement bij de begroting. Voorzover er geen toestemming is om iets uit te geven, zal ik dat dus niet doen. De eerste reden is overigens dat ik de dekking onaanvaardbaar vind. Die maakt namelijk een wezenlijk onderdeel uit van Samen werken aan bereikbaarheid. De andere reden is dat ik vind dat dan sprake is een geweldige camelnose. Als wij hieraan beginnen, wordt de HSL-Oost bij voorbaat een paar miljard duurder, zelfs bij de huidige plannen, waarin ook al is voorzien in een behoorlijk bedrag. Ik wijs voorts op allerlei andere spoorprojecten. Ik kan dan geen redelijk verhaal meer houden, kijkend naar vergelijkbare situaties, waarbij geen sprake is van nieuwe doorsnijdingen, doorsnijdingen van een groen gebied of extra geluid. De oplossing waarvoor het kabinet heeft gekozen, is een duurzame. Dat kan de heer Stellingwerf een Pavlovreactie vinden. Ik vind dat een inhoudelijke.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb met die opmerking bedoeld op het feit dat de minister in de loop der tijd al een aantal moties naast zich heeft neergelegd.

Ik heb in eerste termijn over de financiering van de motie aangegeven dat daarvoor best alternatieven zijn te bedenken. In de aanbestedingsprocedure is dit jaar sprake van een overschot van 100 mln. Hetzelfde geldt voor de onderuitputting. Waar een wil is, is een weg. Ik constateer op basis van de argumenten echter dat er inhoudelijk sprake is van een groot verschil van inzicht.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben het wat dat betreft eens met de opmerkingen van de heer Schutte over het staatsrecht in dezen. Daar ben ik het altijd al mee eens geweest.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Mag ik aan de woordvoerders van de

## Jorritsma-Lebbink

fracties van D66 en de PvdA vragen of zij bij de ondertekening van dit amendement blijven?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben de argumenten inhoudelijk voldoende gewisseld. Ik neem het standpunt van de minister mee in de overweging van mijn fractie. Hetzelfde geldt voor de opmerking van de heer Schutte. De uitkomst volgt nog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dat is een voor de hand liggend antwoord. Ik heb daar niets aan toe te voegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Dan kom ik bij de motie over de verlichting. Ik ben graag bereid om te bezien of er nog nadere informatie kan worden verzameld over de ecologische gevolgen daarvan. Wat wij aan informatie hebben, zal ik de Kamer toesturen. Ik heb er wel moeite mee om op dit moment alles op te schorten. Er is namelijk sprake van een aantal projecten in drukstedelijke gebieden. Ik kan mij niet voorstellen, gelet op de verkeersveiligheid, dat de heer Stellingwerf die projecten wil opschorten, totdat er duidelijkheid bestaat over de ecologische gevolgen van andere projecten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wellicht dat het laatste zinsdeel van de motie kan worden weggehaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de heer Stellingwerf daartoe bereid is, kan ik met de motie leven.

Ik heb al gesproken over de motie op stuk nr. 28.

Dan kom ik bij de heer Van den Berg. Het spijt mij dat hij is teleurgesteld door het feit dat wij af en toe op zondag werken. Ik zeg "af en toe", want ik heb in de schriftelijke antwoorden al geschreven dat wij eerst proberen om de andere mogelijkheden ten volle te benutten. Maar wetende dat de groei van de mobiliteit de komende jaren door zal gaan en er op een aantal plekken, juist op filegevoelige plekken, hard gewerkt moet worden om de capaciteit te vergroten, zullen wij er niet aan kunnen ontkomen om ook uit veiligheidsoverwegingen, dan wel uit overwegingen dat je anders door de week eindeloze files krijgt, af en toe de zondag te benutten. Dat betekent dat ik mij zal moeten

houden aan hetgeen ik in de schriftelijke en mondelinge beantwoording heb gezegd.

De heer Schutte heeft op dit punt een vraag gesteld over het sollicitatieformulier. Ik wil zonder meer toezeggen dat dat niet gebruikt mag worden als selectiemiddel. Wij hebben echter een paar banen, maar niet bij wegwerken, waar noodgedwongen op zondag gewerkt moet worden, dan moet je met iemand die solliciteert, op basis van een sollicitatieformulier bespreken wat de consequenties zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister gaat in haar beantwoording eraan voorbij dat er alternatieven zijn. Zij heeft in de schriftelijke beantwoording gewezen op het 4-0-systeem dat ik heb bepleit en waar in Duitsland veel goede ervaringen mee zijn opgedaan. Die argumentatie gaat dan dus niet geheel op. Die absolute noodzaak om het op zondag te doen, is er dus niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat systeem kun je alleen gebruiken als je al wegen hebt van 12,8 meter breed en die hebben wij nog niet op alle plekken. Wij zijn nu bezig om als wij investeren in onderhoud, dat ook zo te doen, maar tot dat moment moet ik, om datzelfde onderhoud te kunnen plegen, die weg nog steeds afsluiten en kan ik niet het 4-0-systeem hanteren. Waar wij het kunnen vermijden, zullen wij dat ook doen, want het is ook voor degenen die er niet principieel tegen zijn, niet prettig om op zondag te moeten werken. Wij proberen zoveel mogelijk de normale werkdagen te benutten. Wij willen ook liever 's nachts niet laten werken, want dat is ook geen leuke taak. Ik ben het er best mee eens dat de zondag de eerste prioriteit moet hebben. Bovendien is de zondag – dit is wel een ondeugende opmerking – de duurste dag, dus ook uit financiële overwegingen is het een voordeel om zomin mogelijk op zondag te laten werken. Wij proberen zomin mogelijk buiten de reguliere werkuren te doen, maar het is niet altijd mogelijk om het te vermijden. Helaas wordt het ook nog steeds drukker.

De heer **Van den Berg** (SGP): In de motie heb ik ook het 3-0-systeem genoemd. Dat biedt toch ook een

verantwoord alternatief, zeker als het gaat om de veiligheid. De minister zou dan wel kunnen zeggen – ik vind dat echter een economische overweging en die mag niet beslissend zijn – dat je bij het 3-0-systeem mogelijkheden zou kunnen krijgen tot filevorming, maar alleen dat kan toch niet doorslaggevend zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Filevorming en verkeersonveiligheid. Beide zaken moet ik bekijken om te zien of ik het moet doen. Het 3-0-systeem leidt, voorzover ik het kan overzien, toch tot behoorlijk wat extra risico's. Het zal dus elke keer een afweging zijn.

De heer Van den Berg heeft nog een motie ingediend. Voorzover het sneller kan, zal ik zeker niet nalaten om het sneller te doen. Op dat punt hebben wij dus geen verschil van mening.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb de minister expliciet gevraagd naar twee concrete punten die zij in de eerste termijn niet had beantwoord. Ik zou het zeer op prijs stellen als ik dat nog mag vernemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die punten betroffen de gedragscode voor de 06-lijnen. Ik heb inderdaad sinds juli de verantwoordelijkheid voor de uitgifte van de telefoonnummers en dus ook voor de 06-nummers. Vanaf 1 januari 1997 worden dat overigens 0800-nummers en 090X-nummers voor koop- en tariefnummers. De eerste zijn gratis en voor de laatste moet je betalen. Binnen die laatste categorie zal ook weer een onderscheid gemaakt worden tussen nummers voor serieuze en voor niet-serieuze doeleinden, zoals babelboxen en ander vreselijk amusement. Dat onderscheid maakt het ook voor de consument iets gemakkelijker om niet per ongeluk bij de verkeerde "binnen te komen". De aard van de geboden informatie kan redelijk ingeschat worden. Verder is door mij met het bedrijfsleven overleg gevoerd over de ontwikkeling van een gedragscode met betrekking tot het gebruik van koop- en informatienummers. Hoewel dit overleg nog niet geheel is afgerond, heb ik goede hoop dat een en ander ertoe zal leiden dat het bedrijfsleven zelf een gedragscode zal instellen. Ik overweeg om in de nieuwe Wet op

## Jorritsma-Lebbink

de telecommunicatie deze gedragscode van een wettelijke basis te voorzien.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de evaluatie van de nota Beheer op peil. Ik zeg hem graag toe dat die evaluatie in de loop van volgend jaar gehouden zal worden. De resultaten zullen naar de Kamer gezonden worden.

Ik vraag de heer Poppe zijn motie op stuk nr. 31 aan te houden totdat de discussie over het stads- en streekvervoer is afgerond. Ik verwijs naar hetgeen ik hierover tegen de heer Van Gijzel heb gezegd.

Op 30 januari a.s. is er een algemeen overleg over de A4. Eerst zullen de inhoudelijke motieven gewisseld moeten worden om een keuze te kunnen doen. Overigens begrijp ik niet wat de heer Poppe met zijn motie op stuk nr. 32 beoogt. Moeten wij er nu van afzien? Moeten wij overgaan tot verdieping of moeten wij kiezen voor ondertunneling? Het lijkt mij het beste dat wij daar op 30 januari eens over praten. De motie maakt meer duidelijk wat de heer Poppe niet wil dan wat hij wel wil.

De motie van de heer Poppe op stuk nr. 33 vormt een tegenstelling in zichzelf. Ik kan geen vaargeulen verdiepen als ik het slib niet op kan bergen. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Poppe vindt dat het slib maar op de wal geworpen moet worden. Wij doen er alles aan om zo snel mogelijk sliblocaties te realiseren.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb in mijn tweede termijn gezegd dat de binnenvaart aan de achterste mem hangt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet zo.

De heer **Poppe** (SP): Dat blijkt maar weer. De Rotterdamse haven wordt keurig op diepte gehouden en waarom andere vaarwegen dan niet? Kennelijk wegen de belangen van de zeescheepvaart zwaarder. Ik vind dat de binnenvaart vooruitgeholpen moet worden. Er moeten met spoed locaties voor de slibberging gevonden worden. Dat moet voorrang krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De slufster is in samenwerking met de gemeente Rotterdam aangelegd om het slibprobleem van het haven-

gebied van Rotterdam op te kunnen lossen. Wij hebben al afgesproken dat voor echte noodzakelijk uitdiepingen ten behoeve van de binnenvaart op beperkte schaal slib in de slufster mag worden gestort. Dat gebeurt ook op dit moment. Het is echter niet aanvaardbaar dat de gemeente Rotterdam alles moet opvangen omdat men op andere plaatsen onwillig is locaties te ontwikkelen voor het opbergen van slib.

Op een aantal plekken moeten slibdepots ontwikkeld worden. Wij doen ons uiterste best om die zo snel mogelijk te realiseren. Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan de goot in het Ketelmeer. Ik hoop dat wij met spoed ook een locatie in het Hollandsch Diep kunnen ontwikkelen. Daarnaast is een aantal provinciale locaties nodig waar het slib van de provinciale maar ook van de gemeentelijke wateraansluitingen gedeponereerd kan worden. De provincies en de gemeenten hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid. Dit betekent niet dat de binnenvaart aan de achterste mem hangt. Als het mogelijk was, zou ik die processen sterk willen versnellen. De procedures maken ons dat echter onmogelijk.

De heer **Poppe** (SP): Als het gaat om het oplossen van de problemen op de weg wordt er van alles aan gedaan. Bij de binnenvaart duurt het allemaal veel te lang. Er is al jarenlang sprake van achterstanden. Dat moet eens afgelopen zijn.

De heer **Van Waning** (D66): Het is duidelijk dat mijn fractie voorstander is van het verdiepen van vaarwegen. Ik heb de minister gecompimenteerd met de snelle verbetering van de vaarwegen, conform de wensen van het COV. Ik heb echter begrepen dat er in uiterwaarden door zandwinning grote gaten zijn ontstaan. Het gaat in totaal om een volume van 50 miljoen kubieke meter. Er is mij verteld dat het mogelijk is om hierin zelfs slib van de vierde klasse op te bergen. Uit proeven en milieueffect-rapportages is gebleken dat dit zichzelf isoleert. Is dit inderdaad een mogelijkheid en kan die hier soelaas bieden? Wat is het kostenplaatje?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt de heer Van Waning het goed als ik hier schriftelijk op antwoord? Ik heb

helaas de benodigde kennis niet paraat.

De heer **Poppe** (SP): Mijn motie over het uitbaggeren van vaarwegen gaat onder andere over de beschoeiing. De ondiepte wordt gedeeltelijk veroorzaakt door uitspoeling door slechte beschoeiing die nog uit het jaar nul stamt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wij doen ons uiterste best om zoveel mogelijk investeringen te doen in de vaarwegen.

De heer **Poppe** (SP): Maar die zijn te beperkt, heb ik zojuist gezegd. De vraag is of de minister meer in wil zetten voor in elk geval vernieuwing van de beschoeiing om verdere ondiepte te voorkomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet de heer Poppe geen motie indienen, maar een amendement.

Voorzitter! Ik kom bij de motie over de praktijkrichtlijn. Ik begrijp dat de heer Poppe de geschetste ontwikkeling in Nederland als een achteruitgang ervaart. Maar het internationale verdrag is voor ons land een grote vooruitgang. Het water stroomt immers naar beneden, en wij liggen beneden. Schoner water uit Duitsland en België helpt dus om hier de situatie te verbeteren. Netto gaat het bij ons echt om een grote verbetering. De interne Europese markt vraagt overigens wel om gelijke concurrentieverhoudingen, dus ook van Nederlandse schepen ten opzichte van andere schepen. Vandaar de aanpassing van de nationale regels. Maar soms moeten wij het belang voor onszelf ook afwegen in dat internationale kader. Ik ontraad deze motie dan ook en raad de heer Poppe aan om, als hij hier verder over wil spreken, dit te doen bij de behandeling van het verdrag. Dat aspect kan dan nader aan de orde komen.

De heer **Poppe** (SP): Het stelsel voor ladingresten van duwbakken bestaat nu drie jaar en alle sectoren zijn daarmee akkoord gegaan. Het werkt perfect en geldt alleen in Nederland, zodat er geen problemen zijn voor de concurrentiepositie. Toevallig worden er in Nederland veel duwbakken geladen en gelost, dus voor degenen die zich op het water moeten handhaven, wordt dat erg moeilijk

## Jorritsma-Lebbink

als die vijftien stoffen worden omgezet in 160 stoffen. Dat noem ik een verslechtering van de situatie. Zojuist spraken wij over uitbaggeren en vervuild slib, en dit is nou net een punt om te voorkomen dat er vervuild slib ontstaat. Waarom kan de minister hier niet mee akkoord gaan? Waarom kan zij niet zeggen: de praktijkrichtlijn bestaat nu drie jaar, functioneert goed en handhaven wij gewoon?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niets toe te voegen aan hetgeen ik zojuist heb gezegd.

Ik kom bij de drie moties van de heer Verkerk. Hij vraagt onder meer om een wijziging van de regeling inzake verkeerslichten, maar daar voel ik eerlijk gezegd niet veel voor. Dit is de basisregeling, maar dat betekent niet dat iedereen zich daaraan moet houden. Er zijn gemeenten die dit voor bepaalde plekken heel anders en veel beter doen, maar voor andere plekken is het zeer wel mogelijk dat men binnen de vastgestelde tijd waarop het licht op groen dient te staan, gewoon kan oversteken. Het hangt een beetje af van het doel van die plek. Met hetgeen de heer Verkerk voorstaat, zou in alle gevallen de minimumregeling omlaag gebracht moeten worden en dat gaat mij iets te ver. Ik ben best bereid om het, wanneer wij weer eens met de gemeenten spreken, nog eens goed over de positie van de voetganger te hebben, en daarbij zou het onderwerp van de "groentijd" van het verkeerslicht ook aan de orde kunnen komen.

Voorts sprak de heer Verkerk over de Maastrichtse opstelling. Vinden wij nu werkelijk dat ik aan alle gemeenten moet gaan melden dat de Maastrichtse opstelling zo interessant is? Het is wel aardig dat hierover een publiek debat heeft plaatsgevonden, maar het voorstel van de heer Verkerk gaat mij eerlijk gezegd iets te ver.

Dan kom ik op de laatste motie. Ik ben graag bereid een onderzoek te doen naar de effecten van de nu toegepaste oversteeksnelheden. Dat lijkt mij een goede zaak, al was het maar om daarmee andere overheden te helpen die ook verkeerslichten neerzetten.

Voorzitter! Ik bedank de Kamer zeer voor het gevoerde debat.

De **voorzitter**: Op verzoek van de

heer Poppe stel ik voor, zijn moties (25000-XII, nrs. 32 en 34) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De (algemene) beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aanstaande dinsdag zal over de moties worden gestemd.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet educatie en beroeps-  
onderwijs in verband met  
decentralisatie van huisvestings-  
en bestedingsbeslissingen en  
vervallen van het economisch  
claimrecht (24666).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Cornielje** (VVD): Mijnheer de voorzitter! In mijn betoog zal ik nader ingaan op vier deelonderwerpen, te weten: de nota's van wijziging, de nota naar aanleiding van het verslag ofwel het wetsvoorstel in engere zin, de concept-AMvB waardebeoordeling en verevening en de financiële positie van de BVE-sector.

Wij danken de minister voor de nota's van wijziging die bij de nota naar aanleiding van het verslag zijn gevoegd. Ook later hebben wij nog een nota van wijziging ontvangen. Vanzelfsprekend kunnen wij instemmen met het creëren van een wettelijke grondslag voor een eenmalige bijdrage aan het waarborgfonds dat ter beschikking van de instellingen staat. In het verslag hebben wij daar immers om gevraagd. In de toelichting op de concept-AMvB wordt verondersteld dat de initiële lening maximaal 545 mln. zal bedragen. Dit bedrag zal naar verwachting afnemen tot ongeveer 300 mln., aldus de nota naar aanleiding van het verslag. Waarop is deze verwachting gebaseerd? Is, nu de ROC-vorming meer gestalte krijgt, een steviger onderbouwing voor deze afname te leveren? Welke bijdrage is nodig om de borgfunctie adequaat te kunnen vervullen? In het waarborgfonds

voor de OKF-HBO is destijds 45 mln. gestort. Als dezelfde systematiek voor het OKF-BVE-waarborgfonds zou worden gevolgd, hoeveel zou dan eenmalig in dit fonds gestort moeten worden? Op de verbreding van de saneringsfunctie van het waarborgfonds kom ik bij de financiële positie van de BVE-sector terug.

Wij danken de minister voor zijn bereidheid om de AMvB waardebeoordeling en verevening van een zware voorhangbepaling te voorzien. Ook al kunnen wij vandaag reeds beschikken en spreken over de concept-AMvB, er komt nog een formeel moment waarop de Tweede Kamer moet instemmen met deze algemene maatregel van bestuur dan wel moet bepalen dat waardebeoordeling en verevening bij wet moeten worden geregeld. Deze zienswijze wordt hopelijk gedeeld door de minister.

Wij gaan akkoord met het aanbrennen van een fasering in de uitvoering van de operatie. Wij gaan er daarbij van uit dat, indien het wetsvoorstel voor 1 januari 1997 bij de Eerste Kamer zal zijn ingediend, er aan de overzijde geen overwegende bezwaren zullen bestaan om de toevoeging van de huisvestingsmiddelen aan de lumpsum en het vervallen van het economisch claimrecht te handhaven op 1 januari 1997, ook al zal er dan feitelijk sprake zijn van terugwerkende kracht. Ik moet hier ter toelichting aan toevoegen dat dit de woorden zijn die ik gekozen had na de eerste nota van wijziging. De tweede nota van wijziging brengt een fasering aan, maar er kan toch sprake van zijn – de BVE-raad vraagt daar ook om – dat in het komende halfjaar, dus van 1 januari tot 1 juli, al beslissingen moeten worden genomen door instellingen. Dan zal er dus materieel sprake zijn van terugwerkende kracht. Ik hoop dat ik mij voldoende duidelijk heb uitgedrukt. Ik zie dat de minister dat bevestigt.

Graag vernemen wij voor alle zekerheid en duidelijkheid voor het veld een korte toelichting over de overgangstermijn en de invoerings-termijnen.

Het tweede punt dat ik aan de orde stel, is de nota naar aanleiding van het verslag. Daarover heb ik een aantal nadere vragen. Ik zal daarbij de indeling van de nota volgen. Op pagina 5 merkt de minister terecht op dat de gemeente verantwoordelijk blijft voor de financiering van de