

19de vergadering

Dinsdag 30 januari 1996

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: Heijne Makkreel

Tegenwoordig zijn 69 leden, te weten:

Baarda, Batenburg, De Beer, G. van den Berg, J.Th.J. van den Berg, Bierman, De Boer, Van den Broek-Laman Trip, Cohen, Dees, Van Dijk, Van Eekelen, Eversdijk, Gelderblom-Lankhout, Van Gennip, Glastra van Loon, Glasz, Van Graafeiland, Grol-Overling, De Haze Winkelman, Heijmans, Heijne Makkreel, Hendriks, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, Hirsch Ballin, Hofstede, Holdijk, Jaarsma, De Jager, Jurgens, Ketting, Korthals Altes, J. van Leeuwen, L.M. van Leeuwen, Linthorst, Lodewijks, Loudon, Luijten, Luimstra-Albeda, Lycklama à Nijeholt, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pit, Pitstra, Le Poole, Postma, Rensema, Rongen, Roscam Abbing-Bos, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Staal, Steenkamp, Stevens, Talsma, Tuinstra, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Vrisekoop, Werner, De Wit, W. Itgens, Van de Zandschulp, Zijlstra en Zwerver,

en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat.

□

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

Braks, wegens ziekte;

Boorsma, wegens het bijwonen van een internationale conferentie;

Tjeenk Willink, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

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

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het eind van deze editie.)

De **voorzitter**: Aangezien voor de algemene maatregelen van bestuur die zijn voorgehangen en gedrukt onder nummer 24570 de termijn is verstreken, stel ik vast dat wat deze Kamer betreft aan uitdrukkelijke goedkeuring van deze algemene maatregelen van bestuur geen behoefte bestaat.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het voorstel van de Huishoudelijke Commissie tot Wijziging van het Reglement van Orde van de Eerste Kamer der Staten-Generaal (EK nr. 50c).**

Dit voorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:
- **Regels betreffende de financiële verstrekkingen ten laste van de begroting van het Ministerie van Financiën (Kaderwet financiële verstrekkingen Financiën) (24176);**

- **Wijziging van de Wet op het basisonderwijs en de Interimwet op het speciaal onderwijs in verband met de invoering van een wettelijke grondslag voor de vergoeding voor school-specifieke knelpunten in de personeelsvoorziening en technische wijziging van de bijlage bij de Wet op het basisonderwijs (24168).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer De Boer.

De heer **De Boer** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb de Kamer een wat ongebruikelijk verzoek voor te leggen. Ik verzoek de Kamer, mij toestemming te verlenen, de minister-president te interpelleren over de gang van zaken rondom ingrijpende wetsvoorstellen, de rol van het regeerakkoord en de politieke druk die door de regering wordt uitgeoefend op regeringsfracties in dit huis om bepaalde wetsvoorstellen te steunen. Als de Kamer mij dat toestaat en de minister-president beschikbaar is, zou ik de interpellatie graag en bij voorkeur houden vóór de behandeling volgende week van het wetsvoorstel over de Ziektewet. Mijn verzoek is dan ook, of de Kamer dit toestaat en of u, voorzitter, overleg met de minister-president wilt plegen over de vraag of dit mogelijk is.

De **voorzitter**: Ik stel de Kamer voor, het verzoek van de heer De Boer in te willigen.

Daartoe wordt besloten.

Voorzitter

De **voorzitter**: De interpellatie zal verder volgens de regelen van het Reglement van Orde worden afgewikkeld.

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1996 (24400-XII);**

- **Wijziging van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24307);**

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1996 (24400-A);**

- **Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24312).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! "De automobieliteit groeit, een verkeersinfarct dreigt. Auto's die kilometers lang bumper aan bumper staan, zijn een bekend beeld geworden. Ik hoop u er niet van te overtuigen dat er echt iets moet gebeuren. Wij moeten er echt voor zorgen dat op z'n minst onze belangrijke economische centra bereikbaar blijven." Dat is een citaat van niemand minder dan de minister van Verkeer en Waterstaat uit het januarinummer van Profiel Magazine, een kwartaaluitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De minister wijst er in het geciteerde artikel op dat wij samen zullen moeten werken aan het beheersbaar houden van het fileprobleem. Hoe doen wij dat? Welke direct uitvoerbare plannen hebben wij daarvoor, zonder dat lange procedures zorgen voor vertraging? Die vertraging kan immers aanmerkelijk zijn.

Uitvoering van plannen voor infrastructuur kost veel geld. Het is dan ook een schril gegeven dat in het paarse regeerakkoord een bezuiniging van 1 mld. is ingeboekt voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het komt ook vreemd over dat er in 1995 sprake was van

een onderuitputting van 500 mln. omdat er niet voldoende plannen "uitvoeringsgereed" waren. Voor 1996 zal het wel niet anders zijn. Natuurlijk is ook de CDA-fractie van mening dat er keuzen moeten worden gemaakt, keuzen voor openbaar vervoer en goederenvervoer via water en per spoor. De zorg voor ons milieu en alles wat daarmee samenhangt, vraagt daar zeker om.

De vraag naar vervoer zal toenemen. Alleen al de groei van het wegvervoer in Europa tot 2010 zal naar verwachting 30 tot 60% bedragen. Dat zal, als er niet wordt ingegrepen, tot nog grotere problemen leiden op de Europese verkeerswegen. Enkele landen, zoals Zwitserland en Oostenrijk, hebben hun maatregelen, met name voor het transitoverkeer, al getroffen. Het is goed dat ook in Europees verband wordt nagedacht over de fileproblematiek. De CDA-fractie verneemt gaarne van de minister welke initiatieven worden genomen om in Europees verband te werken aan het beheersbaar houden van de fileproblematiek en op welke wijze hier uitvoering aan kan worden gegeven.

Gelet op het milieu is de CDA-fractie van mening dat extra moet worden geïnvesteerd in vaarwegen en spoorwegen. Alleen al om het extra goederenvervoer te kunnen opvangen, is dat noodzakelijk. Dat is voor ons een reden om onze steun te verlenen aan de aanleg van de Betuwespoorlijn. Maar ook in de weginfrastructuur zal moeten worden geïnvesteerd, zeker ook om onze economische centra bereikbaar te houden en de achterlandverbindingen open te houden. De Tweede-Kamerfractie van het CDA heeft bij de begrotingsbehandeling een versnellingsplan ingediend voor de aanleg van infrastructuur ter bestrijding van files, met als titel "Van 2x2 naar 2x3". Het plan bepleit een versnelling van de uitvoering van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport, het MIT, zeker voor de zogenaamde achterlandverbindingen en de niet-achterlandverbindingen waarvoor reeds een tracébesluit is genomen.

Het CDA steunt met kracht de maatregelen van de minister om de bestaande infrastructuur beter te benutten, zowel op de weg en het water als op het spoor. Maatregelen

als verkeersscheiding via doelgroepenstroken en bestemmingsverkeer zijn daarbij van belang. In het CDA-plan wordt een gericht actieprogramma bepleit voor de achterlandverbindingen, waarbij binnen een tijdsbeslag van 10 jaar ± na planvoorbereiding geheel afgerond in 2010 ± de hoofdtransportassen worden opgewaardeerd van 2x2 naar 2x3. Uitgegaan wordt van een vergroting van het bouwtempo van circa 1 mld. ± het huidige programma ± naar 1,5 mld. per jaar. Dit zou neerkomen op een behoefte aan extra financiële middelen van 0,5 mld. per jaar over een periode van tien jaar. Realisatie van het in het MIT opgenomen bouwprogramma zou daarmee met vijf jaar worden versneld, namelijk van 2015 naar 2010. In het plan wordt aangegeven dat de extra financiering onder meer gevonden kan worden in de opbrengsten uit de verkoop van staatsdeelnemingen. Het plan van de Tweede-Kamerfractie van het CDA is uiteraard aan de orde geweest tijdens de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer en de minister is er toen al op ingegaan. De CDA-fractie in de Eerste Kamer stelt het echter op prijs als de minister ook in deze Kamer haar visie, misschien inmiddels bijgesteld, op dit plan geeft.

Het is al eerder opgemerkt dat de procedures voor daadwerkelijke uitvoering van infrastructuurprojecten lang duren, te lang naar onze opvatting. Er zijn voorbeelden bekend van projecten zoals wegomleidingen waarvan de financiering reeds rond is, maar die niet kunnen worden uitgevoerd doordat nog Tracéwet/MER-procedures moeten worden doorlopen, en die duren lang. Er moet niet onderschat worden wat deze procedures vragen aan menskracht en financiële middelen. Daaronder zijn projecten die reeds in vigerende bestemmingsplannen zijn opgenomen, maar toch nog vallen onder in latere wetgeving opgenomen procedures. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen grote en kleine projecten. Vooral kleine projecten binnen een of enkele gemeenten zouden een vlottere en snellere procedure moeten volgen.

Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat er gedacht wordt aan het afschaffen van MER-procedures waar zij niet nodig zijn.