

## Sorgdrager

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.43 uur tot 14.45 uur geschorst.

---

### Aan de orde is **het beleidsdebat inzake Verkeer en Waterstaat**.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik begin met de minister van Verkeer en Waterstaat te complimenteren met het feit dat de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg in gebruik is genomen. Er is een nieuwe parel toegevoegd aan de reeds ruim voorziene kroon van dit ministerie.

Namens mijn fractie zal ik vandaag vooral aan twee onderdelen aandacht besteden, te weten de bereikbaarheid en de veiligheid. Immers, beide begrippen zijn sinds jaar en dag de kernthema's van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hoewel natuurlijk ook onderwerpen als milieu, natuur en landschap bij dit ministerie terecht aandacht krijgen, moet wat ons betreft de minister van Verkeer en Waterstaat zich zoveel mogelijk met beide hoofdtaken bezighouden.

Ik begin met de bereikbaarheid. Veel, soms te veel, horen wij over grote miljardeneisende projecten als de Betuwelijn en de HSL. Hoewel de CDA-fractie met soms meer en soms minder enthousiasme beide zaken heeft gesteund – bij de HSL wezen wij niet het principe af, maar vooral de uitwerking – bekruipt ons meer en meer zorg om de overige infrastructuur. Met andere woorden, dreigt ons land door al die aandacht en al dat geld voor de twee megaprojecten niet achterop te raken ten aanzien van de bereikbaarheid van de Randstad, van de mainports, en van andere delen van het land? Onze economie is sterker transportgerelateerd dan die van andere Europese landen, met name als gevolg van onze geografische positie, die wij sinds jaar en dag hebben uitgebuit.

Als eerste voorbeeld van zorg noem ik de dagelijkse fileramp, die maar niet kleiner wordt. Het is een ramp voor de economie, het is slecht voor ons imago als distributieland, slecht voor onze mainports, slecht voor het platteland door de vele sluiproutes, slecht voor de verkeersveiligheid, slecht voor het milieu, en ga zo maar door. Terecht begint de

minister haar memorie van toelichting met: "De toekomst van de BV Nederland wordt bedreigd door files." Vandaar de vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat of zij vandaag in dit huis uiteen wil zetten welk nieuw beleid het kabinet ten aanzien van de fileramp heeft ingezet of gaat inzetten. Wat zijn de plannen en wanneer zullen wij er enig resultaat van kunnen verwachten? Ik doel dan natuurlijk niet op allerlei plannen om via de portemonnee de mensen uit de auto te krijgen of de autorijders extra te pakken, want dat lost niets op, zoals steeds is gebleken. Ik doel wel op echt concrete zaken, zoals aanleg en verbetering van de noodzakelijke infrastructuur, te beginnen met de ergste knelpunten. Daarbij moet ervoor worden uitgekeken, dat elders nieuwe knelpunten ontstaan. Ik denk in dit verband even aan de A4.

Natuurlijk merk ook ik als weggebruiker dagelijks dat er aan de weg wordt gewerkt, maar is het voldoende? Wij hebben daar ernstige twijfels over. Hier en daar wordt gesproken over ontzaglijk veel meer geld. Bedragen als 5 mld. vliegen dan rond je oren, exclusief een tweede locatie voor Schiphol, een tweede Maasvlakte, enz. enz. Hoe denkt de minister dat nu eens echt nieuw aan te pakken?

Ik kom op de spoorwegen. Ook hier geldt dat wel erg veel geld en aandacht gaat naar de twee grote projecten: de Betuwelijn en de HSL. Het feitelijke effect voor de NS zelf is niet of nauwelijks bekend. Overigens, dit is geen nieuw beleid van het paarse kabinet, afgezien van de peperdure doorsnijding van het Groene Hart. Hoe staat het eigenlijk met onze eigen NS? Is het niet een teken aan de wand dat in de memorie van toelichting niet of nauwelijks aandacht aan de NS wordt besteed? Blijven de Nederlandse Spoorwegen in de visie van de minister een centrale rol spelen in het openbaar personenvervoer, zeker nu ook een begin van concurrentie mogelijk is geworden?

De provincies Groningen, Friesland en Flevoland hebben het tracé van de Zuiderzeespoorlijn in hun streekplannen vastgelegd. De lijn is door de Europese Unie opgenomen in het Europese netwerk van spoorlijnen. Sneuvelt deze belangrijke verbinding als gevolg van HSL en Betuwelijn? Door de problematiek in regio's als Hamburg,

Bremen en zelfs Berlijn kan deze lijn ook grote internationale betekenis krijgen en weer een schakel zijn in Nederland-distributie/transportland. Wanneer zal deze lijn er zijn? Er wordt immers al zo lang over gesproken. En waarom kan de Hanzelijn niet eerder dan in 2007 gerealiseerd worden?

Hoe staat het met het aantal treinreizigers? In krantenberichten wordt gesproken van een daling van het aantal reizigers. Ik wijs de minister in dit verband op de ongerustheid van de Raad van vervoer van de Europese Unie over het spoorwegvervoer in Europa als geheel. Wat dat betreft, zouden wij dus geen uitzondering vormen. Uit recente publicaties en het antwoord op Kamervragen van de SP in de Tweede Kamer blijkt dat de hogesnelheidslijn die op dit moment van Amsterdam naar Parijs rijdt, enorme verliezen oplevert. Ik heb ergens gelezen dat het om f 60.000 per dag gaat en elders heb ik gelezen dat het vele miljoenen per jaar is. Hoe zit dat?

Hoewel het natuurlijk een zaak van de Nederlandse Spoorwegen is en de minister hier niet rechtstreeks op aangesproken kan worden, wil ik ook nog even nadrukkelijk aandacht vragen voor de kwaliteit van onze treinen. Zij moeten op tijd rijden en schoon zijn. Kortom, als je de mensen in de trein wilt brengen, is er meer nodig dan alleen maar verbaal geweld.

Voorzitter! Ik kom op het vervoer over water. Ik ben er erg gelukkig mee dat dit steeds meer aandacht krijgt, maar ik heb hier toch een aantal vragen over. De minister heeft aan de Tweede Kamer laten weten een aantal knelpunten in de vaarweginfrastructuur versneld te willen aanpakken. Dat is prima! Kan de minister ons de stand van zaken meedelen ten aanzien van de zogenaamde kleine projecten met hoog rendement en de 13 grote projecten. Als de minister deze kennis niet paraat heeft, hetgeen ik mij kan voorstellen, mag zij hier natuurlijk ook schriftelijk op antwoorden. Ik wil echter graag op de hoogte gesteld worden van projecten als het Van Starckenborghkanaal, de omlegging bij Den Bosch, de Zuid-Willemsvaart en noem maar op.

Ook heeft de minister aan de Tweede Kamer meegedeeld om voor de kosten van de ijsbestrijding op

## Eversdijk

het hoofdvaarwegennet in de toekomst een eenmalige buffer van enkele miljoenen beschikbaar te stellen. Dat is een goede zaak. Is beperking tot de hoofdvaarwegen echter wel eerlijk in verband met de concurrentiepositie ten opzichte van bedrijven die elders, dus niet langs de hoofdvaarwegen, watergebonden zijn?

De bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart is gebaseerd op deelname van 150 schippers en zal op 31 december 1998 expireren. Inmiddels hebben zich volgens mijn informatie 130 gegadigden gemeld. Is er wel voldoende geld? Zou het niet beter zijn, de werkingsduur van de regeling te verlengen tot 2000, met name om paniekvoetbal onder de eigenaren van kleine schepen te voorkomen?

Ik kom op een voor de binnenvaart, maar ook voor het milieu uiterst belangrijke vraag. Nu de Raad van State het voorgenomen besluit tot de aanleg van een baggerstortlocatie in het Hollandsch Diep heeft vernietigd, is het natuurlijk de vraag hoe het nu verder moet. Als er niet snel een goede locatie wordt gevonden, zal een groot aantal vaarwegen in Zuid-Nederland – ik denk aan de Maas, de Brabantse kanalen, de voorhavens van Tiel, van Weurt enz. – met diepgangproblemen te maken krijgen. Wat bedoelt de minister met haar opmerking dat saneren van vuil slib niet altijd nodig is? Ik verwijs in dit verband naar een artikel in de Volkskrant van 6 mei jongstleden. Ik ben heel nieuwsgierig naar een antwoord op die vraag.

Ik heb nog een paar kleine vragen over de binnenvaart. Er is natuurlijk geen enkel redelijk argument te bedenken om vervoer over water naar vervoer over het spoor te stimuleren. Het streven van de binnenvaart is gericht op een modal split in het vervoer van maritieme containers van 50%. Nu is dat ongeveer 35%. Hoe stimuleert de minister die groei naar 50%? Dit lijkt mij trouwens een buitengewoon goede zaak. In dit verband vraag ik ook nog even aandacht voor de ROC's, de regionale overslagcentra, die van groot belang zijn voor het intermodale vervoer.

Voorzitter! De uitgaven uit het infrafonds voor vaarwegen dalen ten opzichte van 1996 met 140 mln. Is dat niet in tegenspraak met het stimuleren van de binnenvaart en het

inhalen van achterstanden? Ten slotte verwijs ik met betrekking tot dit onderdeel nog graag naar wat de minister schreef in haar brief aan de Tweede Kamer van 17 februari 1997 (Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland) ten aanzien van de modal split in de binnenvaart, waarbij ik verwijs naar de motie-Reitsma.

Vervolgens kom ik te spreken over de mainport Schiphol. Bereikbaarheid kan tot zeer hoogwaardige werkgelegenheid leiden. Dat bewijst de mainport Schiphol. De CDA-fractie is zeer geïnteresseerd in de uitkomst van de nut- en noodzaakdiscussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Uiteraard zien ook wij het spanningsveld tussen economie en ecologie bij doorgaande groei van de luchtvaart. Wij zijn het dan ook eens met het feit dat die discussie nadrukkelijk wordt gevoerd, maar dat betekent niet dat wij geen mening zouden hebben over de onzes inziens noodzakelijke groei van de luchtvaart. De CDA-fractie ziet in de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol een belangrijke economische mogelijkheid. Vandaar dat wij een aantal vragen/stellingen aan de minister voorleggen.

Onze eerste stelling is dat Schiphol, uiteraard samen met Rotterdam, "mainport" moet blijven en dus verder moet groeien, eventueel met een tweede locatie. Met enige nadruk zeg ik dat tegelijkertijd de milieukwaliteit niet moet verslechteren maar juist moet verbeteren, onder meer door scherpere eisen aan vliegtuigen, ook al kost dit in de praktijk wat meer geld. Als wij meer geld overhebben om onder een stel weilanden in het Groene Hart een tunnel aan te leggen, dan moet het ook mogelijk zijn om geld beschikbaar te stellen om 10.000 mensen te vrijwaren van geluidsoverlast en andere milieuhinder.

Vier maanden discussie is wat ons en, naar ik heb begrepen, ook wat de minister betreft meer dan genoeg. Wij vinden dat het kabinet nog dit jaar een besluit moet nemen en dit aan de Kamer moet voorleggen zodat vóór de verkiezingen in 1998 besluitvorming kan plaatsvinden ondanks onvermijdelijke spanningen daarover in de coalitie over deze zaak. Paars regeren is toch meer dan voortborduren op eerdere beslissingen van andere kabinetten. Hier ligt een kans voor een echt nieuw paars geluid. Als gekozen wordt voor

Noordzee of Markerwaard, moet dit dan toch niet geregeld worden via een speciale wet in plaats van een PKB? Ik verwijs naar het WRR-advies inzake een aparte wet voor grote projecten. De Staten-Generaal zouden bij dergelijke wetgeving formeel meer betrokken zijn. Ik wijs op het recht van amendement in plaats van het staatsrechtelijke monstrem van de amenderende motie. Met andere woorden: is een lex specialis zoals de Deltawet, bij een zo verschrikkelijk belangrijk project als waarover wij nu spreken, niet aan te bevelen?

De mainport Schiphol, op welke plek dan ook, moet de kans krijgen uit te groeien tot een van de vier tot zes mainports van Europa; een groei van de werkgelegenheid van circa 70.000 thans naar 126.000 in 2015. In 1996 was er een groei van maar liefst 2500 arbeidsplaatsen en tussen 1991 en 1995 was er een groei van 5,2%, zijnde 2 maal zo hoog als landelijk. Dat geeft nog eens aan hoe buitengewoon belangrijk deze mainport economisch gesproken is.

Het hebben van twee luchthavens werkt niet; Schiphol moet zijn hoofdrol houden eventueel met een "filiaal", waar dan ook! Overigens is het natuurlijk zo dat luchtvaartbeleid ook sterk "internationaal" gericht moet zijn. Solistisch beleid leidt snel tot aantasting van onze concurrentiepositie en daarmee tot aantasting van onze werkgelegenheid. Maar dat geldt niet alleen voor de luchtvaart; ook ons wegen-, rail- en vaarwegenbeleid is internationaal geworden in ons kleine landje temidden van het grote Europa.

Bereikbaarheid geldt natuurlijk niet alleen voor mainports en de Randstad, maar ook voor het platteland. Ondanks alle goede bedoelingen met het openbaar vervoer ten plattelande – wij stimuleren als fractie natuurlijk ook de belbus, de beltaxi, de buurtbus etc. – zal het daarmee nooit echt helemaal goed komen, zoals je hier bijvoorbeeld 's avonds gemakkelijk met lijn 12 naar je appartement kunt. De uitspraak van de minister in een van de Friese bladen "dan ga je maar fietsen" zal hoop ik een misplaatst grapje zijn geweest, want zij weet natuurlijk als plattelandsbewoonster – als ik Bolsward tenminste "platteland" mag noemen – dat dit voor velen niet kan! Niet alleen de Randstad heeft recht op bereikbaarheid. Is de minister zich ervan

## Eversdijk

bewust dat elke maatregel die het autoverkeer duurder maakt voor de plattelanders extra hard aankomt, omdat er voor hen geen alternatief is?

Voorzitter! Ik ga naar mijn eigen provincie, naar de Westerschelde-oeververbinding. Deze verbinding komt in zicht. Ik prijs de betrokkenheid van de overheid hierbij nadrukkelijk. Dat is een goede zaak. Is er echter voldoende aandacht besteed aan de daarheen leidende wegen, zowel in het gebied boven als in dat onder de Westerschelde? Een groot knelpunt in het gebied onder de Westerschelde is de brug over het kanaal Gent-Terneuzen. Deze brug zal door een tunnel of "tunneltje" – want de Westerschelde-verbinding kost meer dan 1 mld. en dat tunneltje zal natuurlijk maar een fractie daarvan kosten – moeten worden vervangen. Om geen nieuw knelpunt op die plaats te veroorzaken, is het nodig dat die brug wordt vervangen door een tunnel. Dit is mede nodig in verband met de spoorweg Axel-Zelzate voor goederenvervoer. Ik hoop dat de minister in deze Kamer zal willen zeggen dat zij het belang van die spoorlijn onderkent.

Voorzitter! Nederland-distributieland, door de lucht, over de weg en over de rail: van levensbelang voor onze economie, van levensbelang voor de mainports. Daarbij is veel internationaal overleg nodig. Ik haal er een enkel punt uit. De memorie van toelichting vermeldt dat er onderhandelingen bezig zijn met Hongarije, Roemenië en Bulgarije. Het vrachtverkeer naar die landen ondervindt nog veel ellende. Hoe staat het met die onderhandelingen? De minister zegt in de memorie van toelichting verder dat bilaterale relaties met Wit Rusland (Belarus) en Roemenië zullen toenemen. Wat bedoelt zij daarmee?

Voorzitter! Ten slotte wil ik bij het onderwerp "bereikbaarheid" nog even spreken over de onderuitputting. Deze bedroeg in 1995 13% van de totale "natte" begroting, terwijl in september 1995 nog rekening werd gehouden met een kleine overbesteding van 4%. Voor 1996 werd in september 1996 de onderuitputting geschat op 4%. Onderuitputtingen zijn niet plezierig. Hoe is de stand van zaken?

Voorzitter! Ik kom nu bij het onderdeel "veiligheid". Het zal bij de minister geen verbazing wekken als

ik bij dit onderdeel begin met de beveiliging tegen het water, zowel het zeewater als het rivierwater en speciaal de actualiteit. Een groot deel van onze bevolking woont immers in feite op de bodem van de zee. Toen ik op 19 december 1995 bij de behandeling van de Wet op de waterkering in deze Kamer de sterkte van de zeewering in het geding bracht, werd de ongerustheid die ik toen etaleerde, door de minister weggewimpeld.

Toen steeds meer gegevens over de zwakte van de zeewering, zowel boven als onder water, bekend werden, werd in zeer stevige taal van de zijde van het ministerie ontkend dat er iets aan de hand zou zijn. Kort daarna berichtte de minister aan de Tweede Kamer dat de kosten 300-600 mln. zouden zijn. Nu is bekend dat deze minstens 1,25 mld. zullen zijn. Ik ben op 6 juni twintig jaar werkzaam aan het Binnenhof, maar ik heb nog nooit gemerkt dat dit soort zaken goedkoper werd. De minister zei op 19 december 1995 letterlijk over deze problematiek: "Nieuwe inzichten leiden ook wel eens een keer tot meevallers." Ik vind dat 1,25 mld. een forse tegenvaller is.

Er doet zich in de opstelling van de minister bij de behandeling van de Wet op de waterkering en later bij de opstelling van haar ministerie een interessante vraag voor. Als ik – en velen met mij – reeds in december 1995 wist dat het niet goed zat, hoe konden de minister en later haar ministerie net doen alsof er niks aan de hand was? Parlementair gesproken, zijn er dan twee mogelijkheden. Ik overdrijf in dit opzicht niet. De eerste mogelijkheid is dat de minister in december 1995 jokte. Dat is erg, want jokken mag niet. De tweede mogelijkheid is dat de minister het echt niet wist. Dat is ook erg. Dat kan toch niet? Hoe zit het nu precies?

Voorzitter! Ik spreek overigens mijn waardering erover uit dat de minister op buitengewoon kordate wijze het probleem inmiddels heeft opgepakt. Ik spreek mijn dank uit voor het feit dat dit jaar reeds vier aanbestedingen plaatsvinden. Ik ben erg dankbaar dat de minister direct heeft gezegd dat dit moet gebeuren.

Dit jaar heeft de minister 40 mln. beschikbaar uit haar eigen begroting. Waar komt het bedrag vandaan? Ik hoop niet uit de post scheepvaart, wegen en havens. Een volgende

vraag kwam sinds vanmorgen bij mij op. Het was overigens weer raak met de files. Ik heb over de 126 km vanaf mijn huis naar hier twee uur gedaan. Ik las vanmorgen in alle vroegte de Provinciale Zeeuwse Courant, vroeger de Provinciale Zeeuwsche Staatscourant geheten. Daarin werd gemeld – ik wist dat overigens al – dat de aanbestedingen miljoenen duurder uitvallen dan de ramingen. Er moet dus geld bij. Hoe wordt dat probleem opgelost?

Een buitengewoon belangrijke andere vraag is hoe de verdere financiering is veiliggesteld. Het is duidelijk dat het hier een nationaal probleem betreft. Het gaat om 1,25 mld. Wanneer is er duidelijkheid over de financiering? Hoe zit het met het tijdschema?

Voorzitter! Het kan toch niet waar zijn dat de minister de gelden die nodig zijn om de zeedijken van de kwalificatie "voldoende" op "goed" te brengen, wil laten opbrengen door de inwoners van de regio's achter de zeedijken, door de waterschappen? Dat is principieel onjuist en het is praktisch onmogelijk. Als het om enkele tientallen miljoenen ging, is dat best op te hoesten. Als het echter om honderden miljoenen gaat, is dat behalve principieel onjuist, praktisch ook absoluut niet te doen.

Ik kom op de veiligheid in de luchtvaart. De moordende concurrentie en de forse groei van de luchtvaart zetten het huidige, relatief hoge veiligheidsniveau onder druk. Zeker nu Nederland voorzitter is van de Europese Unie kan het veiligheidsbeleid in de burgerluchtvaart hoog op de politieke agenda komen.

Is de minister erin geslaagd, binnen de EU voortgang te boeken en, zo ja, zijn er inderdaad mogelijkheden voor een "zwarte lijst"? Het EU-beleid staat overigens relatief los van de maatregelen die nationaal kunnen worden genomen. Ik denk aan een speciaal meldpunt voor onveilige situaties, een speciaal controleteam voor onveilige luchtvaartmaatschappijen, een databank voor consumenten-informatie enz. Welk nieuw beleid wil de minister inzetten?

Ik kom op de veiligheid op de weg. De doelstelling is: in 2010 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986. Elke verkeersdode en elke verkeersgewonde is er één te veel en elke dode en elke gewonde brengt veel leed

## Eversdijk

met zich, soms levenslang. Als men dagelijks op de weg is, ziet men de agressie en de overtredingen die worden gemaakt. Ik denk ook aan het zeer goede tv-verslag "Kijk op de weg". Je ziet dan wat er allemaal in ons kleine landje gebeurt. Ik heb alle waardering voor de verkeerspolitie, maar zij moet toch vaak het gevoel hebben, zelfs letterlijk te vechten tegen de bierkaai.

Naast het fysiek veiliger maken van wegen – ik denk aan verlichting, mistaanduidingen en veiliger voertuigen – spelen ook educatie en voorlichting een grote rol. Projecten als "Duurzaam veilig" zou ik graag extra willen aanbevelen. Zou er op de middelbare scholen niet intensiever aan verkeerseducatie gedaan moeten worden?

Helaas blijkt ook het platteland niet verkeersveilig. Ik noem de cijfers uit Zeeuws-Vlaanderen, een van de meest verkeersonveilige gebieden. Een interessant punt hierbij is dat het in een aantal provincies geen provinciale of rijkswegen, maar vooral waterschapswegen betreft, zoals de minister weet. Een waterschap als Zeeuwse eilanden, dat is het gebied boven de Westerschelde, heeft bijna 3000 km weg in beheer. Veel van die plattelandswegen blijken nogal verkeersonveilig zijn, vooral door de vele kruisingen en het landbouwverkeer. Deze waterschapswegen worden niet bij de zogenaamde facilitering betrokken, want dat worden alleen gemeenten en provincies. Waarom eigenlijk niet?

Er is een sterke groei van het aantal motorrijders. Hierbij is natuurlijk zowel het voertuig als de gebruiker belangrijk. Ik heb alleen een cijfer kunnen vinden over 1994: 112 doden en vele zwaar gewonden, ik meen dat dit komt uit een rede van de minister zelf. Verkeersveiligheids cursussen voor motorrijders lijken de CDA-fractie een noodzaak. Hoe kan men deze vormgeven? Kan bijvoorbeeld de NVVM, de Nederlandse vereniging voor veiliger motorverkeer, hierbij meer en beter worden ingeschakeld? Laat het daarbij vooral niet gaan om een theoretische benadering, want daar kopen die lui niet zoveel voor, maar om een sterk op de praktijk gerichte aanpak.

Voorzitter! Ik ben nog iets vergeten over de veiligheid van het water. In het rivierengebied wordt met voortvarendheid gewerkt, heb ik

gemerkt, maar toch bekruipt mij hier en daar de vrees of het huidige hoge tempo te handhaven is. Lopen de procedures wel goed? Beginnen zij hier en daar niet wat stroperig te worden, zodat wij de einddatum niet halen? Dat zou ik buitengewoon betreuren.

Gezien de tijd die mij is toegewezen, heb ik nog een paar korte opmerkingen. Vervoer over water is de meest veilige, milieuvriendelijke en per ton/km ook goedkope vaarweg, maar nu ook daar de drukte toeneemt, de schepen steeds groter worden, het aantal gevaarlijke stoffen toeneemt, is grote aandacht voor de veiligheid nodig. Dat geldt ook voor de rails, zeker nu daar enige concurrentie gaat plaatsvinden.

Ik sluit af met een stukje dat ik niet heb kunnen vatten onder bereikbaarheid en veiligheid. Ik heb gezegd dat ik nog even wat over de natte waterstaat moest zeggen. Allereerst de Waterschapswet. De Unie van waterschappen heeft het evaluatierapport aan de minister aangeboden. Dat rapport geeft een goed beeld van de invoeringsfase van de Waterschapswet. Er staan naar mijn idee ook goede suggesties in voor aanpassing van de wet. Het lijkt mij niet nodig dat men ten departemente die grondige evaluatie nog een keer over gaat doen. Waar mogelijk kan naar mijn idee nu reeds worden overgegaan tot het indienen van wetsvoorstellen. Ik hoor graag wat de minister daarvan denkt.

In vrij korte tijd, ongeveer een jaar, is er in ons land een algemene opinie ontstaan over het beheer van het grondwater. Redenerend vanuit het watersysteem is er geen reden, onderscheid aan te brengen tussen oppervlaktewater en grondwater. Evenals bij het oppervlaktewater kan het strategisch beleid worden uitgezet door de provincie, waarbij het waterschap het operationeel beheer voert. Deelt de minister deze visie en welke stappen gaat zij zetten om de wetgeving hiermee in overeenstemming te brengen?

Wij hebben in Nederland een uitgebreide muskusrattenbestrijding. Ik vind het nog steeds een vervelend woord, want de muskusrat is een van de meest lieve dieren die ik ken. Het zijn heel aardige planteneters, maar zij hebben twee problemen: de voortplanting is bij de konijnen af en zij hebben er veel lol in om te graven.

Nu is er een nieuw beest ontsnapt: de beverrat. Hij kan ongeveer een meter groot worden en hij kan niet gevangen worden met traditionele middelen. De minister heeft mij vorig jaar gezegd dat dit geen probleem is: één strenge winter en het is gebeurd met die beesten. Dat is helaas niet zo. Zij blijken winterhard te zijn, dus wij zullen nu toch een tweede bestrijding moeten ondernemen.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik begin met enkele citaten. "De toekomst van de BV Nederland wordt bedreigd door de files. De krachten achter de files, toenemende automobilititeit en de liefde voor de eigen auto, zijn immens. En dat terwijl de oplossingen schaars en kostbaar zijn door de beperkte ruimte en de complexe omgeving."

"De samenleving stelt terecht steeds hogere eisen aan de infrastructuur en de omgeving daarvan: geluidswallen, tunnels, groenvoorzieningen. Daarnaast vraagt de oprukkende file dat we zoveel mogelijk projecten versnellen en dat we onze fileaanpak intensiveren." Mijnheer de voorzitter! Dit zijn citaten uit de inleiding bij de begroting voor 1997 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook de heer Eversdijk citeerde daar kort uit.

Over die versnelling van projecten ging de vraag van de VVD-fractie met betrekking tot de Tracéwet. In het antwoord stelt de regering dat uit de evaluatie blijkt dat de Tracéwet meer duidelijkheid en eindigheid heeft gebracht in de besluitvorming, maar ook dat het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken over tijdswinst en tevens wordt een aantal punten genoemd die voor verbetering vatbaar zijn. Inmiddels is een herziening van de Tracéwet in voorbereiding om een verdere versnelling en betere structurering van de procedure te bereiken. Dit zal toch niet dezelfde zijn als de verbetering van de wet die wij vanmorgen in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben behandeld? Kunnen er al nadere mededelingen over worden gedaan? Zal een verbeterde Tracéwet überhaupt wel in de beoogde versnelling en stroomlijning kunnen voorzien of moet er naar meer specifieke wetgeving worden

## Lodewijks

gekeken (bijvoorbeeld een lex specialis) om grote infrastructuurprojecten binnen redelijke termijnen te kunnen voorbereiden en uitvoeren, zoals bij de algemene beschouwingen door onze toenmalige fractievoorzitter is gesuggereerd? Ik kom hier later nog op terug.

In antwoord op onze vraag over de kortsluiting van de A73 met de Bundesautobahn 52 via de A68 antwoordt de minister dat zij met haar Duitse ambtgenoot hierover van gedachten heeft gewisseld en dat op ambtelijk niveau een helder beeld van de stand van zaken zal worden gevormd. In het voorjaar hoopt zij de Kamer hierover nader te kunnen informeren, zo blijkt uit het antwoord. En dat is gelukt! Blijkens een brief aan de Tweede Kamer wordt de verbinding nu opgenomen in het nieuwe MIT. Er komt een gezamenlijke studie naar de aansluiting met de Bundesautobahn 52. De VVD heeft hiervan met instemming kennis genomen. Door de vorige minister, mevrouw Maij-Weggen, was dit overigens al eens bij een werkbezoek aan de regio toegezegd. Achteraf bleek die uitspraak wel erg voorbarig. Volgens haar zou de verbinding van de A73 met de Bundesautobahn 52 tegelijk met de uitvoering van de A73 worden gerealiseerd. Onze vraag is dan ook: Is de gezamenlijke studie op een zodanig tijdstip gereed dat de uitvoering inderdaad tegelijk met de uitvoering van de A73 kan plaatsvinden? Dat is essentieel.

Ik ga in op de railinfrastructuur. Bij herhaling verschijnen er rapporten van diverse opdrachtgevers over de mogelijkheid van heropening van de "ijzeren Rijn", de verbinding tussen Antwerpen en Mönchen-Gladbach. Onlangs verscheen er weer zo'n rapport, nu in opdracht van het Vlaamse gewest, dat er alle belang bij heeft. In het rapport werd gemeld dat revitalisering van deze spoorverbinding op het bestaande tracé voor een bedrag van 70 mln. mogelijk is en dat voor een bedrag van ongeveer 300 mln. de totale baan kan worden verdubbeld. De heer Eversdijk zei al dat die bedragen aan de minimale kant blijken te zijn. In het algemeen vallen zij erg tegen. Ik denk dat hier ook gezegd kan worden, dat realisering voor zo'n schijnbedrag niet mogelijk is.

Dit rapport zou volgens persberichten onlangs aan de minister worden aangeboden. Ik neem aan dat dit inmiddels is gebeurd. Wat is

haar mening hierover? Kan zij al iets zeggen over de haalbaarheid en de financiering van dit project? En zo er al een verbinding tussen Antwerpen en Mönchen-Gladbach komt, ligt het dan niet veel meer voor de hand om het tracé in Nederland te kiezen over Eindhoven-Venlo? Maar ook – deze vraag is misschien nog pregnanter – is het wel in het belang van Nederland als deze verbinding er komt? Wat zou de invloed ervan op de Betuwelijn zijn?

Mijn volgende onderwerp is verkeer en vervoer. In het antwoord op onze vraag over de uitvoerbaarheid van het Structuurschema verkeer en vervoer zegt de minister onder andere, dat door de toegenomen tendens om infrastructuurprojecten in een verdiepte ligging uit te voeren en door andere milieueisen een verdubbeling van de gemiddelde kosten van de geraamde 27 mld. tot 54 mld. nodig zal zijn. Op onze vraag over de tijdige realisering zegt de minister dat er met de aannemerij gesprekken plaatsvinden over doelgerichte inschakeling van deze partijen bij de uitvoering. Hebben deze gesprekken al tot resultaten geleid? Voorts zegt zij dat er acties in gang zijn gezet om de uit te voeren verkenningen en planstudies en de daarop gebaseerde nota's sneller tot besluitvorming te brengen. Dat lijkt ons een uitstekend initiatief om vertraging te voorkomen. Onze vraag is of de Tweede Kamer daarmee akkoord gaat en of daarmee de vertragende discussies, zoals onlangs over de Betuwelijn en de HSL en niet te vergeten over de A4, naar het inzicht van de minister worden voorkomen. Kunnen de discussies over details van de uit te voeren tracés, ongetwijfeld belangrijk, niet in een veel eerder stadium worden gevoerd? Dat is toch de bedoeling van de nieuwe werkwijze?

De ideeën over marktwerking in het openbaar vervoer, zoals neergelegd in de kabinetsstandpunten, gebaseerd op de studies van Brox en De Boer, hebben na behandeling in de vaste commissie geleid tot het voorstel om te komen tot de implementatienota. Bij de behandeling van deze nota op 17 maart in de vaste commissie bleken er bij diverse fracties twijfels te bestaan over de beoogde houdbaarheid van marktwerking in het openbaar vervoer. De minister verdient naar onze mening waardering voor de hoofdlijnen van haar

beleid. Immers, zowel uit het oogpunt van dienstverlening als uit kostenoverwegingen is het gewenst dat niet uitsluitend de overheid bepaalt welke diensten worden verricht en tegen welke prijs. De markt kan hierbij een grotere rol spelen. Maar er bleken bij diverse fracties, behalve bij de VVD, twijfels te bestaan over het tempo van de invoering, met name voor het streekbusvervoer. Zo moeten voor 2000 alle lijnen volgens de implementatienota tenminste een keer aanbesteed zijn. Ook speelt hierbij de vraag of onder die omstandigheden er geen onzekerheid is of investeringen in innovatie, bijvoorbeeld nieuwe bussen, in het busbedrijf in die korte tijd wel mogelijk is. Dit is namelijk een van de noodzakelijke maatregelen om meer reizigers aan te trekken in het openbaar vervoer, toch een van de doelstellingen van het beleid.

Morgen, op 14 mei, is de voortzetting van de behandeling in de vaste commissie voor Verkeer en Vervoer voorzien. Kan de minister al iets mededelen over de voorstellen die terzake door haar morgen worden gedaan? Dat zou interessant zijn. Die voorstellen zijn vast al opgesteld, dus zij zou ons een groot plezier doen door er iets over te vertellen. Overigens zouden wij er graag over worden geïnformeerd, hoe de minister verdere marktwerking te kunnen invoeren. Vindt er bijvoorbeeld een evenwichtige spreiding over het land plaats? Dat lijkt mij ook essentieel.

In haar antwoord over de gemeentelijke vervoersbedrijven geeft de minister aan dat het niet in het belang van een gemeentelijk vervoersbedrijf is om langer te wachten met openbare aanbesteding dan noodzakelijk is. Dat vindt de VVD-fractie ook. Met name uit een oogpunt van rechtsgelijkheid en reciprociteit zou er een snellere aanbesteding dienen te zijn, zo mogelijk parallel met aanbestedingen in het streekvervoer. Gaarne een reactie van de minister terzake. En ten slotte zou ik graag de visie van de minister op de aanbesteding van de onrendabele spoorverbindingen vernemen. Is hiervoor al een duidelijk beleid uitgezet? En hoe denkt de minister over de concurrentie op de HSL-lijn? Daarover kunnen wij de laatste tijd ook veel lezen.

Vervolgens de waterstaat. De verdragen inzake de bescherming

## Lodewijks

van de Maas en de Schelde van 26 april 1994 waren volgens de memorie van antwoord begin maart 1997 nog steeds niet geratificeerd door Frankrijk en door het Brusselse gewest. Is dat ook vandaag nog steeds niet gebeurd? Als dat zo is, zou je je kunnen afvragen of het wel zo belangrijk was om die verdragen hier zo snel mogelijk te ratificeren. Moet uit het feit dat ook de actieprogramma's niet medio dit jaar gereed zijn, worden afgeleid dat de medewerking van de diverse deelnemende delegaties te wensen overlaat?

Ons is gebleken dat drie natuurbeschermingsorganisaties en het grindbedrijfsleven een plan hebben ontwikkeld, het plan SIGMA voor het Maasdal ter uitwerking van het advies van de commissie-Boertien 2. De minister geeft in haar antwoord aan dat een MER-studie wordt uitgevoerd. Ik heb begrepen dat deze MER-studie al een jaar vertraging zal oplopen. Een grote projectgroep van Rijkswaterstaat, LNV en de provincie, het "projectbureau Maaswerken" houdt zich hiermee bezig. Eerst na de MER kan pas het plan voor de Grensmaas worden uitgewerkt. De vrees bestaat dat dit ambtelijke plan uitvoering vóór 2005 in gevaar brengt en dat het zeer duur gaat worden. Wij hebben al bedragen in de orde van grootte van 5 tot 6 mld. gehoord. Lijkt het de minister niet verstandig, ook eens kennis te nemen van het alternatieve plan van het bedrijfsleven? Daaraan ligt tenminste een grote knowhow op het gebied van ontgrindingen ten grondslag en dat zou de kosten aanmerkelijk lager kunnen doen uitvallen. Aan het advies van de commissie-Boertien 2 lag immers ten grondslag dat de kosten voor een groot deel zouden worden opgebracht door de te winnen delfstoffen. En zoals de heer Eversdijk al heeft aangegeven, hebben wij de laatste tijd berichten in de pers kunnen lezen dat de klei uit de rivieroeveren verwerkt zou kunnen worden in de kleischermen, maar dat is dan nog maar een bedrag van enkele honderden miljoenen, dus dat zet weinig zoden aan de dijk. Graag de visie van de minister hierop, want ik denk dat het plan van het bedrijfsleven zeer aantrekkelijke kanten heeft, die de moeite waard zijn om eens aan de projectgroep te worden voorgelegd.

Ten slotte de verkeersveiligheid. De VVD-fractie betreurt het dat het uitvoeringsprogramma "Duurzaam veilig" nog niet gereed is door het in gebreke blijven van provincies en gemeenten. Dat is bijzonder jammer, want ik denk dat de minister er gelijk in heeft dat juist provincies, gemeenten en waterschappen echt hand in hand moeten gaan om de verkeersveiligheid te bevorderen. Wil dit programma een grote bijdrage leveren aan de taakstelling voor het jaar 2000, dan is haast toch echt geboden! De minister heeft beide overheden aangespoord om haast te maken. Heeft dat al effect gehad? Het jaar 2000 staat immers "voor de deur". Ten slotte kan ik melden dat wij ingenomen zijn met het antwoord van de minister dat in de Transportongevallenraad een afzonderlijke kamer voor de luchtvaartongevallen blijft bestaan en dat erop wordt toegezien dat deze voldoende expertise op gebied van de luchtvaart heeft. Toch hebben wij ook de zorg dat het steeds maar weer instellen van commissies en onderraden voor elk beleidsveld de oorspronkelijke doelstelling van de Woestijnwet geweld zou kunnen worden aangedaan.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! In aansluiting op de woorden van mijn collega Lodewijks zal ik nog een enkele algemene opmerking maken over een drietal punten.

Om te beginnen het plan dat Rail 21 heet. De minister zal zich herinneren dat ik daar eerder over gesproken heb. In de discussie over de hogesnelheidslijn kreeg ik nieuwe moed om daar toch eens wat nader op in te gaan. Het oorspronkelijke plan was een plan van de Nederlandse Spoorwegen zelf in 1988 om een moderner spoorwegsysteem op te bouwen met maximumsnelheden van 200 km/uur voor de intercitytreinen, het afsnijden van een aantal scherpe bochten bij Harderwijk en Meppel en op enkele andere plaatsen, het opheffen van gelijkvloerse overwegen en kruisingen en, alhoewel niet zo duidelijk vermeld, de stroomverhoging tot 25 kV wisselstroom. De uitgangsgedachte van de spoorwegdirectie was dat in het jaar 2005, zo'n vijftien jaar later, het aantal passagiers op de treinen zou zijn verdubbeld en het aantal

treinen zelf anderhalf keer zoveel zou zijn. Een eenvoudig sommetje leert dan dat het rendement een stuk stijgt. Bovendien was het een veel aantrekkelijker plan dan wij tot dan toe hadden.

Nu komen de kosten, die altijd het moeilijkste punt vormen. Aanvankelijk waren die door de spoorwegen geraamd – niet begroot – op 9 mld. Een jaar later kwamen zij op 14,6 mld. en nog een jaar later kwamen ze op bedragen van 21 tot 23 mld. En toen zei, wat op zichzelf zeer begrijpelijk is, de toenmalige minister Maij-Weggen: "Zo ben ik niet gebouwd. Ik houd de NS-directie aan die 14,6 mld." Ik hoor het haar nog zeggen. Bestuurlijk lijkt mij dat een uitstekend uitgangspunt. Als je van medewerkers en relaties cijfers te horen krijgt die steeds niet blijken te deugen, zeg je een keer dat het wel genoeg is. Ik heb toen al gezegd dat het resultaat in wezen was dat de minister hiermee wel de spoorwegdirectie afstrafte – zij mocht dat best doen, want ook ik vond dat het niet zo'n beste beurt was – maar dat het Nederlandse volk daarmee met een spoorwegsysteem bleef zitten dat niet hypermodern was. De spoorwegen, gewend aan de koorden van de beurs in Den Haag, hebben gezegd dat als dat geld er niet was, zij teruggrepen op een eenvoudiger plan. En dat hield in: niet sneller dan 160 km/uur, handhaving van de bestaande overwegen, handhaving van de bestaande bochten en waarschijnlijk – zo duidelijk is dat niet gezegd – handhaving van het oude stroomsysteem. En dan moesten wij het daar maar mee doen. Ik heb dat toen wat spottend in plaats van het plan Rail 21 het plan Rail 20½ genoemd. Dat leek wat onvriendelijk, maar ik geef nog graag steeds deze uitdrukking voor dit onvoldoende plan dat niet toekomstgericht was en is. Wij zullen dat moeten veranderen.

Ik begrijp best dat zowel de voorganger van deze minister als deze minister met het buitengewoon grote probleem zit dat er niet voor alles en nog wat geld is. Het gaat dan niet om miljoenen of om miljarden, maar om tientallen miljarden. Ik begrijp drommels goed dat het niet eenvoudig is om een beleid te voeren als je moet bezuinigen en ook nog andere dingen wilt doen en als daarbij ook nog Kamerleden staan beweren dat het allemaal mooier, beter en ook

## Talsma

duurder moet. Ik wil duidelijk stellen dat ik dit begrip wel heb. Dat neemt echter niet weg dat als wij naar de toekomst kijken, waarbij ik het speciaal over het spoorwegbedrijf heb, het nodig zal zijn om naar die toekomst te kijken, daar een visie op te ontwikkelen; een visie waarbij de spoorwegen zich in de toekomst kunnen handhaven en meer passagiers kunnen aantrekken. Ik zeg dit dubbel, omdat de laatste cijfers, zowel bij het goederenvervoer, alsook bij het passagiersvervoer, helaas achterblijven bij de prognoses.

Wat wij, zeker ook mijn fractie, willen, is dat wij meer mensen uit de auto krijgen naar het openbaar vervoer. Nu gaat ruwweg 6 tot 8% van de zich vervoerenden per trein. Een verdubbeling zoals toen de directie van de spoorwegen voor de geest had, zou nog maar op 16% uitkomen – en dus is er nog een zeer grote meerderheid voor de autorijders. De vraag is nu, als wij meer mensen uit de auto willen krijgen, wat de trein te bieden heeft. Tegen het jaar 2000 overweegt de minister, terecht, om het autoverkeer met bepaalde maatregelen te confronteren: het rekeningrijden, beperkingen bij de op- en afritten van de autosnelwegen, het instellen van bepaalde verkeerslichtsystemen en het voorrang geven in het Rotterdamse havengebied aan vrachtauto's. Maar wat kunnen degenen die dan minder met hun auto kunnen rijden, geboden krijgen qua treinen? Als dat niet beter is en niet meer biedt dan wat wij nu doen, dan zal het nooit lukken. Ik heb het al een paar keer, laatstelijk nog bij de hogesnelheidslijn, gezegd: het gaat mede om het psychologisch effect, in die zin dat de autorijder zegt: hé, die trein, dat is toch wat; daar moet ik naartoe, want ik kan daar sneller mee, comfortabeler mee, en wat dies meer zij.

Tot nog toe heb ik ook van deze minister niet zo heel veel weerklank bij deze gedachte gekregen; ik heb ze al eens eerder geuit. Maar bij de hogesnelheidslijndebatten ging mijn hart bloeien, want ik hoorde de minister dingen zeggen die er bij mij in gingen als een preek in een ouderling.

De heer **Eversdijk** (CDA): Dominee Jorritsma!

De heer **Talsma** (VVD): Ik citeer

maar: "wij streven naar een hoogwaardige verbinding met toekomstwaarde".

De heer **Eversdijk** (CDA): Dat is een goeie!

De heer **Talsma** (VVD): Ja, inderdaad. Dat ging over de hogesnelheidslijn, maar het werd dan toch maar gezegd.

"Dit betekent", zo vervolgde de minister, "dat de infrastructuur wordt ontworpen op een zo hoog mogelijke concurrentiekracht van de toekomstige exploitatie". En ten slotte zei de minister: "je moet het nu doen met de beste techniek en de beste mogelijkheden, want je doet het vandaag, maar je doet het voor morgen, voor overmorgen en nog ver daarna".

Zo is het, mijnheer de voorzitter; maar ik pas dit nu ook toe op het plan Rail 21. Als wij te dien aanzien de totalen aan passagiers zien, met alle grote waardering voor de hogesnelheidslijn, dan is het aantal passagiers op onze intercitylijnen pakweg het vijftigvoudige daarvan. Het is dus niet niks waarover wij het hebben.

Ik heb verder met instemming gehoord dat het begrip "200 km/uur" de minister niet meer zo vreemd voorkwam. Ik heb het haar enkele malen horen zeggen. Het is ook in de stukken geschreven. De lijn Amsterdam-Breda, die aftakt richting Eindhoven/Maastricht of waarheen dan ook, zou ook met 200 km/uur kunnen rijden. Ik vind het bijzonder verheugend dit te mogen horen.

Ik heb destijds de voorgangster van deze minister gevraagd: geef nu eens een overzichtje van het aantal lijnen in West-Europa waar al met 200 km/uur wordt gereden. Dat had zij niet bij de hand; ik heb het nog steeds niet gezien. Maar zij heeft in elk geval heel duidelijk bevestigd dat in alle grote landen in West-Europa (Zweden, Duitsland, Frankrijk en ook Engeland) die snelheid vaak al wordt bereikt – ik praat niet over 2005, maar over nu – en in elk geval in alle plannen voorkomt. Het is dus niets bijzonders wat ik hier zeg. Ik herhaal, voorzitter, dat dit oorspronkelijk het plan is van de Nederlandse Spoorwegen zelf. Het is geen vondst van mij, maar van de spoorwegen zelf.

Wat bepleit ik nu? Niet dat de minister zich vandaag committeert aan welk aantal miljarden dan ook. Ik

begrijp dat het daar nu misschien nog niet direct de tijd en ook niet de gelegenheid voor is om dat zo een, twee, drie te doen. Maar wat ik wel bepleit, is dat minister zich bekend tot een visie – ik zou haast willen zeggen: tot een principebesluit, respectievelijk een toekomstwaardevisie – ten aanzien van wat wij nu met die Nederlandse spoorwegen gaan doen. Het is dan niet voldoende om te volharden bij dat Rail 20½: dan zullen wij toe moeten naar het echte plan Rail 21.

Waarom dring ik daarop aan? Omdat wij nu alvast de besluiten daartoe moeten nemen. Ik heb vroeger toegezegd gekregen dat dit reeds gebeurde, maar ik heb reden om eraan te twijfelen. Wij moeten het rollend materieel dat wordt aangeschaft, nu al geschikt maken voor ombouw of uitbreiding wanneer dat nodig is. Hetzelfde geldt voor de locomotieven. Het seinstelsel moet reeds nu gemoderniseerd worden. Geen ouderwetse rode en groene lampjes maar meer een glijdend blokstelsel, waardoor snelle treinen sneller achter elkaar aan kunnen en waarbij de bestuurder in zijn cabine alles voor zich kan zien. Wij moeten nu al de overschakeling naar 25 kV gaan voorbereiden, niet omdat dit mooier is, maar omdat wij vastlopen met de capaciteit van dat stokoude systeem uit Engeland uit de jaren twintig van 1500 volt gelijkstroom. Ik vind het uitstekend als de minister zegt, dat dit niet allemaal tegelijk kan. Dat bepleit ik ook niet. Maar laten wij een begin maken en een en ander geleidelijk invoeren. Dat hebben Frankrijk en Duitsland ook regelmatig gedaan. Je reed tussen A en B met een grotere snelheid dan tussen B en C, want dat blokje was nog niet klaar. Als je een tijdje later terugkwam, was ook dat stukje bijgeschakeld. Zo ging het steeds beter en sneller.

Zo'n principebesluit is ook dringend nodig voor de directie van de spoorwegen zelf. Die kan zich dan met volle kracht daarop richten. Zij loopt nu een beetje op drijfzand wat de toekomst betreft en wat het uitgangspunt moet zijn van hun investeringsbeslissingen en hun beleidsbeslissingen in het algemeen.

Ik heb bij het debat over de HSL gezegd: laat de minister in ieder geval alvast die kleine stukjes oud bestaand spoor van Schiphol naar Hoofddorp (5 km) en van Rotterdam-centrum naar de Kijfhoek (12 km)

## Talsma

geschikt maken voor die snelheid van 200 km/uur. Ik hoop dat die beide stukjes in ieder geval klaar zijn als de HSL gaat rijden.

Ik verneem gaarne over dit alles de visie van de minister.

Voorzitter! Nog twee punten. Eén betreft de Fonejachtbrug, een van de bruggen in het Prinses Margrietkanaal in Friesland. Omdat hetgeen ik nu ga zeggen behalve zeer principieel ook gedetailleerd is, heb ik een kaartje gemaakt met wat nummers daarop. De minister en de woordvoerders hebben het al. Misschien, voorzitter, vindt u aanleiding om dit in de Handelingen te doen opnemen voor degenen die een en ander nog eens willen raadplegen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, te voldoen aan het verzoek van de heer Talsma tot het doen opnemen van een kaartje van de vaarweg Lemmer/Delfzijl als noot in de Handelingen.

Daartoe wordt besloten.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De heer **Talsma** (VVD): Op het linker kaartje ziet u onderaan het IJsselmeer, waar een hoofdvaarroute binnenkomt bij Lemmer. Die gaat dan langs die dikke zwarte streep naar Sneek. Op het rechter kaartje ziet u hetzelfde Sneek onderaan links. Daar kruist het Prinses Margrietkanaal een autoweg (dubbele streep) per aquaduct. Dan gaat het verder naar Grouw. Daar ziet u ook een dubbele lijn, dat is eveneens een aquaduct. Nog wat verder zien wij Eernewoude staan. Ik heb daar een streepje gezet met een 1 in een cirkeltje. Dat is de voorgenomen Fonejachtbrug: een vaste brug op 9,5 meter hoogte die niet omhoog kan.

De vaarweg van Lemmer tot Delfzijl is ook in de visie van de minister zeer belangrijk. Zij schrijft zelfs in een brief van 17 februari 1997 aan de Tweede Kamer (25003 en 25022, nr. 22): "De gehele vaarweg Lemmer/Delfzijl moet in de komende jaren tot begin volgende eeuw verbeterd gaan worden. Diverse bruggen zullen moeten worden vervangen." Grote plannen dus; een belangrijk vaarwater.

Wij hebben hier een staandemastroute. Ik weet best, wat dat is: een

route waar men doorheen kan zonder de mast te strijken. Maar ik weet bestuurlijk niet wat het is. De minister zegt: "De bestaande mastroutes worden geëerbiedigd." Ik zou ze niet kunnen noemen, behalve uit de praktijk. De staandemastroute hier is dus datzelfde stukje van Lemmer naar Sneek op het eerste kaartje tot bij datzelfde punt 1, waar nu nog een brug is die omhoog kan. Dan gaat men linksaf over die dikkere streep dwars door Leeuwarden heen. Dan gaat men de Dokkumer Ee langs bij Dokkum, dan het Dokkumer Grootdiep, dan over het Lauwersmeer en dan die kronkeltjes over het mooie Reitdiep naar Groningen, dwars door de stad Groningen en dan het Eemskanaal.

Waarom deze geweldige omweg? Daarvoor neem ik u even mee wat verderop langs het Van Starckenborghkanaal naar het door mij aangegeven punt 2. Daar is vlak voordat het Reitdiep vanuit het noorden binnenkomt een vaste spoorbrug in de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. Die blokkeert nu al dit hele stuk; vandaar dat men die geweldige omweg moet varen. Na die kruising met het Reitdiep ziet u punt 3 in het verlengde van het Van Starckenborghkanaal. Dat is ook een vaste spoorbrug richting Roodeschool. Punt 4 is een vaste verkeersbrug. Daarna kom je ten oosten van Groningen op het Eemskanaal, waar je zo naar Delfzijl kunt.

Tot nog toe gaat men daar met die staandemastroute door de stad Groningen. Daar zijn maar liefst tien bruggen. Groningen heeft er geen moeite mee, want je wordt altijd buitengewoon vriendelijk bediend, hoewel zij tien bruggen voor je moeten openen en sluiten. Het zou natuurlijk mooier zijn als het voortaan rechtstreeks kon.

Nu terug naar de Fonejachtbrug. U moet iets links van punt 1 kijken naar punt 5. Dat is een brug ten zuiden van die dikke lijn. Die verbindt het Prinses Margrietkanaal met die twee gekronkelde lijntjes, van waaruit je naar Leeuwarden kunt. Daar wil de minister een aquaduct aanleggen. Dan kunnen via dat kronkellijntje alle boten met een staande mast niet rechtdoor varen, maar linksaf gaan en over dat prachtige aquaduct alsnog daar uitkomen. Ik vind dat geen goede zaak, want het is daar bij Wartena heel smal en nauw. Grotere schepen moeten daar door twee bruggetjes in het centrum van die

plaats, vlak bij de kerk langs. Dat kan allemaal heel moeizaam. Waar is dat nu eigenlijk voor nodig? Men zegt: wij moeten pleziervaart en beroepsvaart scheiden; dat doen wij op deze manier. Daar zit wat in, maar met een vaste brug bij Fonejacht helpt dat bijzonder weinig. De hoogte wordt 9,6 meter. Bijna alle open boten – een BM, een Valkjacht en noem alle verdere moderne types van open boten maar op; zeg maar rustig 90% – hebben een mast die minder hoog is dan die 9,6 meter. Dus uitgerekend die open pleziervaart wordt helemaal niet gehinderd in het rechthoekig varen, maar kan rustig onder die bruggen door. Het is bovendien niet zo erg als het wel lijkt, want verreweg het meeste van het watersportgebeuren vindt plaats rondom Sneek en niet hier.

Dat is ook in de Tweede Kamer besproken. Toen heeft de minister gezegd: het is vreselijk duur als wij bij datzelfde Fonejacht een aquaduct maken. Dat klopt; wij hebben de cijfers opgevraagd. Die vaste brug kost 24 mln. en het aquaduct kost 82 mln., dus het verschil is 58 mln. Ik begrijp de minister ten volle als zij zegt: het geld groeit niet zomaar op mijn rug en ik zou niet weten waar ik het vandaan moet halen, dus een vaste brug.

Dan zeg ik: is dat alles? Ik lees iets over een "Plan van aanpak". Dat is ook zo'n onduidelijk begrip. Het is blijkbaar een plan dat in Friesland bij allerlei belangstellenden circuleert en waarschijnlijk ook bij provinciale bestuurders. Ik weet niet wat dat precies is, maar als ik het goed begrijp betreft dat het verbeteren van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Ik hoor dan bedragen noemen van 400 tot 600 mln.; eentje noemt zelfs 800 mln. Dat is helemaal niet duidelijk. Men wil nu allerlei draaiende bruggen in het Prinses Margrietkanaal verbeteren, maar dat is ook niet duidelijk. Ik heb al gevraagd of er een kosten-batenanalyse is gemaakt. Ik zou het mij namelijk kunnen voorstellen dat je een beetje probeert uit te rekenen welke voordelen er tegenover staan. De minister wil containerschepen kunnen toelaten met vier lagen, alsmede duwbakken. Voor het eerste zijn hogere bruggen nodig en voor het tweede bredere. Als er echter zelfs niet een begin van een kosten-batenanalyse is, ben ik zo vrij om mij af te vragen waar wij die 600 mln. aan uitgeven. Wat staat daar voor de betrokken bedrijven



## Talsma

tegenover? Ik heb erop gewezen dat de Winschoter scheepsbouw-bedrijven, een stuk of zes, overwegen naar de Eemshaven te verhuizen. Het probleem dat zij met de gebouwde schepen ergens tussendoor moeten, speelt dan niet meer. De minister wil echter toch aan haar plan vasthouden.

Ik probeer nu een concrete oplossing aan te dragen. Het verdient de voorkeur dat een Kamerlid, wanneer hij meer geld wil uitgeven, aangeeft waar het vandaan moet komen. In het Langdeel, bij cijfer 5 op het kaartje, ligt nu een brug van 6,90 meter. Wij zouden het aquaduct daar kunnen laten vervallen. Het gaat om de route naar Leeuwarden, maar ik weet zeker dat de Leeuwarder watersport voor 90% zo niet 95% bestaat uit motorboten en motorbootjes. De zeilers liggen allemaal bij Grouw of bij Sneek. Die motorboten kunnen gemakkelijk onder die brug van 6,90 meter door. Het aquaduct kost maar liefst 45 mln. Ik kwam 58 mln. tekort, dus ik mis nog maar 13 mln.

Wat zegt de minister en wat zeggen de provinciale betrokkenen? Het varen langs die bochten, de kerk, het smalle bruggetje en de tweede brug is niet te doen. Dat geeft ongelukken. Men wil er een kanaal omheen graven. De geschatte kosten zijn zeer uiteenlopend: 16 mln. tot 80 mln. Ik kwam maar 13 mln. tekort. Als wij het kanaal niet graven, hebben wij het dus rond. Nu wil de minister aan dat kanaal maar 5 mln. bijdragen, de resterende 13 mln. moet de provincie betalen. Ik zeg dan: kom je over de hond, dan kom je over de staart. Ik vind dat ik een aardig rekensommetje heb gemaakt.

Maar, voorzitter, ik meen het in volle ernst. Ik vind het volkomen verkeerd om voor de watersport die dat niet nodig heeft, 45 mln. te steken in een aquaduct en om in een doorgaand groot scheepsvaarwater van klasse 5 middenin een nieuwe vaste brug te leggen met 9,50 meter hoogte.

Wat doen wij dan met Groningen? De brug bij cijfer 2 is een vaste brug van 6,70 meter. De minister is met haar plan gebonden aan 9,50 meter. Die spoorbrug moet dus 2 meter omhoog. Kosten: 53 mln. De andere brug moet eveneens omhoog. Kosten: 50 mln. De derde brug moet ook omhoog. Kosten: 56 mln. Excusez du peu! Terzijde denk ik nog even aan het miljard dat wij naar

mijn mening ten onrechte bij de HSL in de tunnel bij Hoogmade steken. Wat zouden wij daar mooie dingen mee kunnen doen, heb ik de minister en haar collega De Boer toen voorgehouden.

Voor 53 mln. met een 2 meter hoge brug kan je ter plekke ook een beweegbare brug maken. Dat geldt voor beide andere bruggen natuurlijk ook. Als brug nummer 2 beweegbaar wordt, zouden wij een rechtstreekse doorgaande route hebben, ook voor staande masten, via het gehele Van Starckenborghkanaal tot en met dat kruispunt, en verder via het Reitdiep naar Groningen.

Voorzitter! Ik meen dat ik op dit punt voldoende constructieve suggesties heb gedaan. Het belangrijkste is dat ik in concreto een uitwerking van het "Plan van aanpak" mis. Ik vind het ook bestuurlijk verkeerd om al voordat er een plan is en dit besproken is – ik heb begrepen dat het pas in mei of juni aan de regering en het provinciaal bestuur wordt aangeboden – reeds nu te besluiten halverwege een belangrijk vaarwater een vaste brug te leggen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik vind het een buitengewoon interessante aardrijkskundeles. U zult begrijpen dat mijn geografenhart bij deze woorden opspringt van vreugde. Om collega Talsma nou maar gelijk aan een Kamer-meerderheid te helpen, kan ik hem zeggen dat wij deze plannen van harte steunen. Mocht hij een motie voor die hoge brug indienen, dan kan hij op onze steun rekenen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik heb alle waardering voor elke steun, maar zo ver ben ik nog lang niet. Misschien kom ik zelfs helemaal niet zo ver. Ik meen evenwel dat ik de minister niet alleen om meer geld heb gevraagd, maar haar ook een concreet voorstel heb gedaan.

Voorzitter! Mijn laatste punt is van mindere omvang en is misschien ook van iets minder belang. Het betreft de weg van Kampen naar Emmeloord en daaraan gekoppeld de kwestie van de bruggen in Kampen. Ik wil hierover spreken, omdat ik ook hiervoor niet voldoende toekomstgerichte oplossingen zie. Oorspronkelijk was dit stuk een onderdeel van de rijksweg N50-A50 Eindhoven-Arnhem-Zwolle-Kampen-Emmeloord. Verder naar Leeuwarden heeft die

weg een ander nummer. Dit is een vierbaansautosnelweg.

Het was indertijd nog niet zo druk op dit weggedeelte. Daarom heeft de toenmalige minister gezegd: wij bezuinigen wat; voorlopig moet het stuk Kampen-Emmeloord maar gewoon een tweebaansweg zijn; de uitbreiding van die autoweg moet maar even wachten. Nu blijkt dat dit niet iets tijdelijks is, maar dat de minister en haar medewerkers eigenlijk al min of meer definitief besloten hebben dat dit een gewone autoweg blijft. Ik acht dit persoonlijk buitengewoon onbevredigend. Als je een kaartje van de Nederlandse autosnelwegen voor je neemt, dan zie je dat heel Nederland bedekt is met harmonisch op elkaar aansluitende autosnelwegen. Hier is een van de verbindingsstukken echter plotseling gereduceerd tot een gewone autoweg. Ik vind dat heel verkeerd.

Ook verder is het niet helemaal duidelijk. Bij Kampen speelt immers ook de kwestie van wel of niet een brug of een aquaduct. Ik wil hier niet te diep op ingaan, want ik ken de desbetreffende plannen niet precies. Ik heb begrepen dat de belangrijkste reden voor bezwaar is dat de bruine jachten dan niet meer voor de wal kunnen komen bij Kampen. Ik wil de minister en haar medewerkers vragen hoe dit nu precies zit. Er ligt namelijk al een brug aan het begin van het Ketelmeer, dus iets westelijker van Kampen. Dat is een hoge brug van 12,90 meter. Je kunt daar dus met een heleboel schepen onderdoor, maar er zit ook nog een beweegbaar deel in. Iedereen kan daar dus door. Mijn vraag is of dit eindigt bij Kampen en of dat nu precies de bedoeling is. Ik krijg hier dus graag nadere inlichtingen over.

Iets noordelijker wordt dan ook nog bij de Ramspol het water gekruist. Als de minister zou zeggen dat zij er wel een autosnelweg van wil maken, maar dat er dan een tweede gewone brug naast de eerste komt, dan vind ik dat het verkeer daar maar eens moet stilstaan. Ik zou echter graag zien dat wij ook hier voor de toekomst uitgaan van een autosnelweg, wanneer dan ook te realiseren. Ik zou dan ook graag horen dat de minister dit reeds nu als haar visie en toekomstopvatting te kennen geeft.

Voorzitter! Ik wacht met heel veel belangstelling de reactie van de minister af.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Het is vandaag de derde keer dat wij met deze minister van gedachten kunnen wisselen over haar totale beleid. Ook de debatten over Schiphol en de HSL hebben mede ons beeld gevormd over het beleid van deze minister. Laten wij het maar eerlijk zeggen: wij zijn bepaald ontevreden. Maar niet alleen het beleid zelf, ook de stijl van discussiëren van de minister is ons sterk tegengevallen. De aanvankelijke frisheid van limoenen is snel verdwenen. De minister weigert regelmatig moties uit te voeren. Zinnigjes zoals "de kosten wegen niet op tegen de baten" en "dit voorstel is onaanvaardbaar" – ik verwijs naar de discussies over Abcoude, rijksweg 4 en Kampen – behoeft ik maar te noemen. Wat zou dat toch zijn in de natuur van Verkeer en Waterstaat, dat zelfs deze minister, eens zo geroemd vanwege haar communicatieve vaardigheden en spontaniteit, zo op haar voorgangers is gaan lijken?

Maar laten wij ons vandaag toch vooral richten op dat beleid zelf. Daar hebben wij als GroenLinks al genoeg problemen mee. Hoewel wij het beleid van het SVV 2 volstrekt onvoldoende vonden en steeds een pleidooi hebben gehouden voor het trendbreukscenario van de milieubeweging, kan gesteld worden dat zelfs de povere doelstellingen van het SVV 2, zoals het beperken van de groei met 35%, niet gehaald worden. Herhaaldelijk kunnen wij in de stukken lezen dat de minister hiervan zelf niet overtuigd is. Terwijl toch de autokilometers explosief blijven stijgen en het gebruik van het openbaar vervoer daalde, wordt het SVV nog steeds aanbeden. Terwijl het de doelstelling was om van 1986 tot 2010, dus in 24 jaar, slechts 35% groei van het aantal autokilometers toe te staan, zitten wij nu na elf jaar al op 24% groei. Deze trend doorzettend, zal meer dan 50% onafwendbaar zijn. Waar haalt de minister toch haar optimisme vandaan dat de doelstellingen van het SVV bereikbaar blijven bij het huidige beleid? Waarom horen wij niets meer van het OV keer 2, waarover de heer Talsma al sprak? Zou dat zijn omdat het inmiddels OV keer 0,5 is geworden?

In de documenten – ik noem de memorie van toelichting, "Samen

werken aan bereikbaarheid", "Transport in balans" en het MIT – die nu ter bespreking voorliggen, zie ik geen aanknopingspunten die deze trend zouden kunnen ombuigen. In de memorie van toelichting staat het ook heel duidelijk in de eerste alinea: "De krachten achter de files, de toenemende mobiliteit en de liefde voor de eigen auto zijn immens."

In mijn vorige bijdrage heb ik de funeste maatschappelijke gevolgen van de verslaving aan het particuliere gaspedaal uitgebreid beschreven. Dat behoeft ik niet te herhalen, waarbij ik aanteken dat GroenLinks in tegenstelling tot het kabinet files niet als het grootste probleem ziet. Hardnekkige verslaving vinden wij overigens een veel betere typering dan het woord liefde. Als de politiek echt wil dat mensen uit hun auto stappen en voor de korte afstand de fiets nemen en voor de langere afstand het openbaar vervoer, dan zal er echt uit een ander vaatje getapt moeten worden. Hoewel wij in het algemeen een beleid van positieve stimulansen beter en sympathieker vinden dan straffen, menen wij dat helaas vastgesteld moet worden dat dit bij auto's niet werkt. Naast noodzakelijke fysieke maatregelen zoals het beperken van parkeermogelijkheden en het verlagen van maximumsnelheden, zie ik eigenlijk drie opties. De eerste is het inzetten van het prijsmechanisme, waarbij er niet gedacht moet worden aan kwartjes maar aan gulden op de benzineprijs. De tweede is een systeem van quoterings van het aantal autokilometers. De derde, vergunningverlening, gaat nog verder maar is bijvoorbeeld in Singapore volstrekt aanvaard.

De meerderheid in de Nederlandse politiek, en ook deze paarse regering, durft niet te kiezen voor een van deze drie opties en moddert maar wat aan met allerlei lapmiddelen. Onze fractie heeft trouwens een voorkeur voor de tweede optie, omdat de eerste optie het bezwaar heeft dat slechts de rijken dan nog kunnen rijden en de derde optie in de huidige verhoudingen op te veel weerstand zal stuiten. Dat is overigens merkwaardig, want als iemand een automotor achter in zijn tuin permanent zou laten lopen, zou de hindertwetvergunning vanwege de uitstoot van de giftige gassen en de geluidsemisatie hoogstwaarschijnlijk geweigerd worden.

Quoterings is natuurlijk ook ingrijpend, maar kent al vele andere toepassingen. Ik denk aan melk. De melkveehouders zweren er nu bij, nadat ze zich aanvankelijk met alle liberale argumenten hadden verzet. Ik denk ook aan suikerbieten en aan vis. Het sluit aan bij de breed gedeelde opvatting dat wat schaars is geworden, eerlijk verdeeld moet worden.

Op diverse universiteiten wordt gewerkt aan de technische uitwerking van dit idee. Natuurlijk zitten er haken en ogen aan. Maar als deze minister graag de uitspraak doet dat rekeningrijden technisch uitvoerbaar moet zijn omdat we ook raketten naar de maan kunnen schieten, zal ze de technische problemen niet als hoofdbezwaar naar voren durven brengen. Ik denk dat rekeningrijden technisch minstens even ingewikkeld, zo niet geavanceerder is dan de quoterings van het aantal autokilometers.

Ondanks de heftige negatieve reactie van de minister in vorige jaren op dit voorstel heb ik vernomen dat er op haar ministerie toch gewerkt wordt aan dit idee, maar er mag slechts over gefluisterd worden. Het wordt tijd om dit voorstel openlijk en serieus te bespreken.

Natuurlijk wordt gesteld dat quoterings de vrijheid van de burger fundamenteel aantast. Maar wat schiet de samenleving op met een vrijheid die voor de maatschappij als geheel sterk negatieve effecten sorteert? Na oorlogvoering is autorijden de meest mens- en milieuvriendelijke activiteit. Het is een vorm van terreur die je als een beschaafd wezen een ander, het milieu en de natuur niet mag aandoen. Is het niet een aanvaard beginsel dat de vrijheid van de een ophoudt waar de vrijheid van de ander wordt beperkt?

Bij autorijden speelt het sociale dilemma het hardst. Waarom zou ik minder gaan autorijden en mijn kortetermijnvoordelen opofferen als anderen dat niet hoeven te doen? Alleen de overheid kan dit sociale dilemma doorbreken door het voor iedereen te verplichten. Dat lukte bij gescheiden inzameling van afval, bij de CFK's in spuitbussen. Dit zal dus ook bij autorijden door de overheid afgedwongen moeten worden. In feite weet elke automobilist dat het moet, maar we gedragen ons als kleine kinderen die steeds maar zeuren om meer snoep, zo sprak

## Pitstra

iemand in een diepte-interview over automobilititeit. Een verstandige ouder geeft natuurlijk niet meer snoep, maar biedt een appel aan. Zo simpel is het.

Helaas gedraagt de meerderheid in de Nederlandse politiek zich niet als een verstandige ouder en uit angst om de liefde van het kind – de kiezer – te verliezen, wordt meer snoep – meer autowegen – aangeboden, waarbij natuurlijk met allerlei hypocriete verhalen wordt gezegd dat de groei verminderd moet worden. Ook moet er minder op dezelfde tijd gesnoept worden, want anders kan de dropdistributie het niet bijbenen. Is de minister bereid de resultaten van de onderzoeken naar quotering van autokilometers aan het parlement ter beschikking te stellen, zodat we ons op de hoogte kunnen stellen van de technische uitwerking van dit idee?

Voorzitter! Ik heb in vorige beschouwingen een lans gebroken voor een krachtige ondersteuning door de rijksoverheid van het systeem van autodelen. De minister voelde daar weinig voor. De markt moest zelf haar werk doen. In de Handelingen las ik dat de minister steeds vaker de beperkingen van de markt ziet. In een debat met haar partijgenoot Blaauw wees ze concurrentie tussen steden met parkeervoorzieningen van de hand. Dat zou slechts automobilititeit uitlokken, sprak zij verontwaardigd. Met de neus op de feiten gedrukt en zich gebonden wetend aan het licht progressieve verkeersbeleid gericht op het bestrijden van files, ziet zij hoe dit tot barsten in de liberale utopie leidt. We kunnen dat ook in de Eerste Kamer waarnemen, bij bijvoorbeeld haar partijgenoot Talsma die op basis van passie voor en een gedegen kennis van de trein en het openbaar vervoer de privatisering van de spoorwegen modieuze onzin vindt. En terecht!

Heeft dit toenemend inzicht in de beperkingen van de markt ook het standpunt van de minister over een krachtig stimuleren van het autodelen veranderd? Ziet zij ook grote perspectieven in autodelen omdat dit systeem het autobezit, waar alles mee begint, ontmoedigt en een veel efficiëntere methode is, omdat de meeste auto's 23 uur per dag ongebruikt de openbare ruimte opvreten?

Wordt het geen tijd om in alle Vinex-locaties naast vroegtijdige

aanleg van openbaar vervoer ook autodelen – en lagere parkeernormen – aan te bieden? Is er nu eindelijk een deugdelijke regeling voor de opstartverliezen van openbaar vervoer bij Vinex-locaties?

Maar de ruggengraat voor het slagen van het autodelen op grote schaal zal een goed openbaar-voersysteem zijn.

In het trendbreukscenario wordt elke plaats in Nederland met een kwartierdienst bediend, ook Zeeland. Geen OV keer twee, maar keer drie à vier. De Zuiderzeespoorlijn moet natuurlijk zo snel mogelijk worden aangelegd en de Hanzelijn ook veel eerder dan 2007. Allerlei verbeteringen in het spoorwegennet, zoals de lijn Zwolle-Nijmegen-Roermond, elektrificatie Groningen-Leeuwarden – het is een schande dat er tussen die twee hoofdsteden nog steeds een boemeltje moet rijden – 25 kV, nieuwe verbindingen en verhoging van de snelheid, moeten binnen vijf, tien à vijftien jaar geregeld kunnen zijn.

Het geld hoeft geen probleem te zijn. Wij stoppen geen stuiver meer in het aanleggen van nieuwe autowegen. Dat is dweilen met een steeds grotere kraan open. Al dat geld en ook de ICES-gelden – er wordt gesproken over tientallen miljarden – gaan naar investeringen in het openbaar vervoer en voorzieningen voor de fiets.

De exploitatielasten hoeven ook geen probleem te zijn. In de jaren dertig was het openbaar vervoer in Nederland rendabel. Er werd op verdiend, want het alternatief, de auto, was niet massaal beschikbaar. Als nu een kwart, oplopend tot de helft van de autokilometers, naar het openbaar vervoer zou gaan, dan zijn die grotere aantallen treinen en bussen gevuld en behoort waarschijnlijk zelfs een verlaging van de tarieven tot de mogelijkheden. Ik geef toe, persoonlijk vind ik het wel aangenaam om al die stukken, bijvoorbeeld ter voorbereiding van dit debat, in een lege werkcoupé te kunnen lezen, maar ter wille van het algemeen belang moet ik dat offer dan maar accepteren. Met meer mensen in de trein is het probleem van onrendabele NS-lijnen en inkrimpende busnetten snel opgelost.

De NS vragen al jaren om wat zij "flankerend beleid" noemen. Ik sprak net over het parkeerbeleid. De minister wijst concurrentie tussen

steden en ook dorpen van de hand, maar het is wel de realiteit. In de stad Groningen willen ze zelfs een parkeergarage onder de Grote Markt, omdat men anders naar Drachten zou gaan. De minister wees op de concurrentie tussen Den Haag en Zoetermeer. Er wordt wetgeving voorbereid. Prima. Maar waarom wordt een landelijk sturend, zeg maar dwingend parkeerbeleid, niet onmiddellijk ingevoerd? De stad Amsterdam, die de prachtige grachtengordel als fysieke barrière kent, laat zien hoe effectief dat werkt. In Almere wordt het openbaar vervoer verkeerstechnisch bevoordeeld en is een sterke stijging van het openbaar vervoer te zien.

Door velen wordt gesteld dat je pas het particuliere gaspedaal mag aanpakken als het alternatief van goed openbaar vervoer verwezenlijkt is. Sprekers voor mij hebben dat ook gezegd. Dat lijkt eigenlijk redelijk. Maar het probleem is natuurlijk dat in situaties waarin dat openbaar vervoer al een goed alternatief is, zoals in steden, of wanneer er een goede treinverbinding is, de automobilist toch niet in de trein of op de fiets is te krijgen. Zelfs bij gratis openbaar vervoer bleek in de stad Basel dat er wel meer reizigers kwamen – mensen met weinig inkomen – maar het leidde niet tot minder auto's. Quotering heeft als voordeel dat men gedwongen wordt selectief gebruik te maken van de auto omdat anders het quotum te snel op is.

Op dit moment is minister Ritzen in onderhandeling met de NS over de OV-kaart voor studenten, die – ik denk terecht – fel actie voeren tegen de aanslag op hun kaart. Wat is eigenlijk de rol van deze minister in deze onderhandelingen? Welke standpunten neemt zij in bij de OV-kaart? Je zou kunnen zeggen dat de invoering van de OV-kaart de daling van de reizigers bij de NS nog enigszins heeft gecamoufléerd, dus ik kan mij voorstellen dat zij er belang bij heeft om die OV-kaart te handhaven, ook in de huidige vorm. Ik ben benieuwd.

Maar naast openbaar vervoer is natuurlijk de fiets het belangrijkste alternatief. Nu de minister toch wat van haar dogma's begint af te komen, wordt het ook tijd om haar decentralisatieverhaal op dit punt wat bij te stellen. Decentraliseren is prima, maar een goed fietsbeleid is veel beter. Het lijkt erop dat dit besef

## Pitstra

wat begint door te sippelen. Na het masterplan fiets schijnt er nu een projectbureau te komen. Wat gaat dat precies doen?

Hoe staat het met de uitvoering van de twee moties van GroenLinks, ingediend aan de overzijde, over voorrang van rechts voor de fiets en de fiets als voor- en natransport voor de trein? Wil de minister haar invloed aanwenden, zodat de fiets in de TGV in de daar aanwezige aparte bagageruimte kan worden meegenomen? Dat schijnt niet te kunnen, omdat het niet in de computer past. Over een toekomstgerichte voorziening gesproken.

Kan de minister een inhoudelijke reactie geven op het recente ENFB-rapport over de gemiste kansen voor de fiets in de nieuwe Vinex-gebieden? Is de minister bereid om hierin sturend op te treden, als gemeenten dat niet goed doen? Het inzicht breekt steeds meer door dat de combinatie van trein en fiets een geniale oplossing is. Dat kan ik uit eigen ervaring bevestigen.

Over het vliegverkeer zal ik het dit jaar niet hebben. Onze opvattingen zijn bekend: geen uitbreiding van Schiphol en geen uitbreiding van regionale vliegvelden, maar sluiting van deze vaak geldverslindende lokale prestigeobjecten. Bij het alternatief van de hogesnelheidstrein bevelen wij de TGV-pendulaire aan. Daarover hebben wij ook voldoende gesproken.

Ik wil het wel over de Zeppelin hebben. Volkomen ten onrechte wordt er vaak lacherig gedaan over dit luchtschip. De beelden van de brandende Hindenburg staan velen op het netvlies gegrift. De laatste analyse is dat het van de verf kwam die erop zat. Er zijn veelbelovende nieuwe ontwikkelingen. Er is een initiatief om het luchtschip nieuw leven in te blazen. In een rapport van een adviesdienst van de minister zijn de mogelijkheden geschetst. Op korte termijn kan het niet het massatransport vervangen, maar het biedt zeker interessante mogelijkheden voor deelmarkten. Er wordt gedacht aan skibestemmingen of andere toeristische busdiensten.

In de visie van GroenLinks zou hiermee ook het probleem van toeristisch verkeer naar de eilanden in de Middellandse Zee opgelost kunnen worden. In ons verhaal wordt vliegverkeer over minder dan 800 tot 1000 km aan banden gelegd. Kreta en Malta, om maar wat te noemen,

kunnen het dan wel schudden. Het luchtschip zou uitkomst kunnen bieden. Ook hier kan de markt het niet alleen. De laatste berichten over Rotterdam en de Rabobank zijn niet positief. Wat kan de minister ons hierover berichten? Hoe staat het met dit initiatief? Op welke wijze wil de minister dit initiatief verder ondersteunen en van de tekentafel naar de realisatiefase brengen? Heeft Verkeer en Waterstaat zelf geen patrouille- of verkenningsluchtschip nodig, bijvoorbeeld boven de Waddenzee of de Noordzee? Voor een patrouille boven de Zeeuwse wateren is zo'n Zeppelin toch heel aardig?

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik luister met veel belangstelling naar deze luchtfiets. Het is toch een luchtschip ter vervanging van de fiets.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Nee, hij draait gewoon op een dieselmotor.

De heer **Eversdijk** (CDA): U vraagt de minister om daar beleid voor te ontwikkelen, maar hoe kunnen wij dat ooit voor elkaar krijgen? Hoe ziet u dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat zou moeten doen? Wij hebben geen kans gezien om Fokker te redden, maar wij zouden wel een luchtschip kunnen bouwen?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ja, waarom niet? Er is al steun verricht door die studie. Dat is goed. Die studie van de eigen adviesdienst heeft aangegeven dat er mogelijkheden zijn voor deelmarkten. Het leek erop dat de stad Rotterdam en de Rabobank hierop in zouden springen. De laatste berichten die ik hoorde, zijn helaas niet zo positief. Ik zeg niet dat er vele miljoenen overheidsgeld in moeten, maar in de opstartfase kan de overheid hierin een belangrijke rol spelen. Als Verkeer en Waterstaat die dingen gebruikt, kan het een mooie voorbeeldfunctie vervullen.

Over het goederentransport wil ik een paar opmerkingen maken. Zoals bekend wijst GroenLinks het concept Nederland-distributieland van de hand. In de nota Milieu en economie zou gekozen moeten worden voor een ander concept, naast selectieve krimp van het transport over de weg en van het totale transport door meer regionale zelfvoorziening. Als wij de vele miljarden voor Schiphol

nu eens zouden besteden aan investeringen in energiebesparing of aan onderwijs?

De nota Transport in balans is een eerste poging om een begin te maken met de wijziging van de modal split. Dat is prima, maar het blijft bij plannen. Hoogst verwerpelijk vind ik het dat het advies van de commissie-Hermans nu zelfs expliciet van de hand wordt gewezen, terwijl er zo nadrukkelijk in werd geschreven dat de investering in de Betuwelijn zonder flankerende maatregelen niet zinnig was.

Wat is er trouwens waar van de berichten in de media dat de noordelijke aftakking van de Betuwelijn ter discussie staat?

Voorzitter! De doelstellingen in de nota vinden wij mager, te mager. Voor het binnenlands vervoer over afstanden minder dan 50 km slechts een verschuiving van 5%, voor de im- en export slechts 10% in 2010. Alleen voor het transitoverkeer wordt een ambitieuze doelstelling (waarom dat softe woord "streefbeeld"?) van 40% gekozen. Terwijl er toch een serieuze studie verricht gaat worden om de vrije verladerskeuze ter discussie te stellen. (Als dat mogelijk is, zijn hogere doelstellingen het ook; dat geef ik op een briefje.) Dat is vanzelfsprekend een maatregel die wel helpt maar, opnieuw, er is politieke moed voor nodig om deelbelangen van de sector te durven trotseren. Ook het terloopse ideeetje van wat ik "scharrelvervoer" heb genoemd (groen vervoer dat bij de consument in rekening wordt gebracht, net als met een scharrelei) lijkt mij de moeite waard om krachtig uit te werken en samen met de milieubeweging te promoten. Is de minister dat eigenlijk van plan?

Aan het natte gedeelte zal ik volgend jaar meer aandacht besteden. Om het nu niet helemaal te verwaarlozen, wil ik de minister één vraag stellen. Wat is de stand van zaken rond de commissie van wijze mannen inzake de Westerschelde?

Voorzitter! Ik rond af. Dit was een kritisch en wat bitter verhaal. Het beleid geeft daar helaas alle aanleiding toe. Paars is niet in staat tot de fundamentele keuzen die GroenLinks noodzakelijk acht.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik zal deze

## Van den Berg

bijdrage leveren mede namens de fracties van de RPF en het GPV.

Sedert september vorig jaar bekend is geworden dat de Deltawerken minder sterk zijn dan wij dachten en hoopten, hebben wij een probleem. In de Tweede Kamer is na het bekend worden hiervan direct aandacht gevraagd voor de aard van de problematiek. Onder andere is door mijn partijgenoot aan de overzijde, de heer Van den Berg, verzocht om een plan van aanpak. Daarnaast is ook gevraagd om duidelijkheid over de financiën. Bij brief van 1 april jongstleden zet de minister aan de Tweede Kamer de aard van de problematiek uiteen. Bovendien geeft zij aan dat het beeld nog niet geheel compleet is.

Onze fracties willen nu op een tweetal zaken nader ingaan. De eerste is de termijn van aanpak. De Technische adviescommissie voor de waterkeringen vindt dat ernaar moet worden gestreefd om in het jaar 2005 bij de tweede toetsingsronde alle blokbedekkingen op orde te hebben. De visie van de minister is dat op z'n laatst in 2010 alle onvoldoende dijkvakken aangepast moeten zijn. Dit lijkt ons te laat en te vaag. Wij vragen de minister dan ook om alles in het werk te willen stellen om de suggestie van de technische adviescommissie over te nemen.

Het tweede onderwerp in dit verband is de financiering. Volgens onze waarneming is de financiering van ongeveer 1,2 mld. nog volstrekt niet verzekerd. Ook is het ons niet duidelijk hoe het zal gaan met de kostenverdeling. Dit wordt naar onze mening veroorzaakt door een gekunsteld onderscheid in soorten dijkvakken en de kwalificatie als normaal onderhoud. Dit wordt voor een aanmerkelijk deel (honderden miljoenen alleen al in Zeeland) bij de waterschappen gelegd. De vraag is of zij dit ooit kunnen opbrengen zonder exorbitante lastenstijging.

Bovendien vinden wij dit een algemeen probleem van de constructie van de Deltadijken, die indertijd aangelegd zijn met 100% subsidie van het Rijk. Het is naar onze mening dan ook redelijk om dit project te beschouwen als een aanpassing van het ontwerp en niet als onderhoud. Als ik doorfilosofer, kom ik tot de vraag, of de kosten dan grotendeels voor het Rijk zijn. Separaat speelt een technisch anders, maar bestuurlijk vergelijkbaar probleem in het Hoogheem-

raadschap van de Krimpenerwaard (Lekdijk-west). Naar de mening van onze fracties is hier ook sprake van te grote kosten voor het waterschap bij naderhand gebleken instabiliteit van het dijkvak. Wellicht kunnen hiervoor extra rijksbijdragen worden verstrekt, omdat dit vanouds een Deltaproject is. Overigens heeft de minister-president al tijdens de algemene beschouwingen 1996 de uitspraak gedaan, dat de financiën geen belemmering voor een voortvarende aanpak zouden mogen zijn. Als de minister-president dit zo nadrukkelijk zegt, gaan wij ervan uit dat dit een kabinetsstandpunt is.

Mijnheer de voorzitter! In het periodiek Over Wegen van april 1997 staat een boeiend interview met de minister. Eén van de onderwerpen betreft de kritiek van een gemeentebestuurder over de financiële onzekerheid bij projecten. De minister werpt deze kritiek verre van zich. Maar toch hebben ook wij zo onze vragen. In de Miljoenennota 1997 zijn de uitgaven voor Verkeer en Waterstaat en infrastructuur begroot op zo'n 11,8 mld. Er wordt tevens gesignaleerd, dat de fysieke infrastructuur het knelpunt vormt voor verdergaande economische ontwikkeling. Als oplossingen worden genoemd: bouwen, op termijn invoeren van prijsbeleid en versnellen van procedures en regelgeving. In de periode tot 2000 is er 2 mld. extra beschikbaar voor infrastructuur en versnelde uitvoering van projecten. Een en ander zal in het MIT 1998 worden ingepast.

De huidige regeling rond de inzet van het Infracfonds, waarvan wij altijd hebben begrepen dat het moest leiden tot transparantie, leidt naar onze mening niet tot een verdeling van middelen gericht op het snel realiseren van samenhangende plannen. De in feite harde grens tussen hoofdinfrastructuur en regionale infrastructuur in dit fonds, alsmede het niet zonder meer aan kunnen gaan van meerjaren-afspraken leiden tot vertraging.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Om straks goed te kunnen antwoorden, wil ik de vraag van de heer Van den Berg goed snappen. Wat bedoelt hij met regionale infrastructuur?

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij bedoelen met regionale infrastructuur de infrastructuur die gevoed wordt vanuit onze hoofdwegen-

structuur, bijvoorbeeld provinciale wegen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar daar heb ik überhaupt geen geld voor. Dat geld komt uit het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Naar ik meen in 1990 hebben wij de Wet uitkering wegen gedecentraliseerd. Daar is geen rijksgeld voor.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb steeds begrepen dat er bij Rijkswaterstaat geld voor is als er bijvoorbeeld projecten voor de Vinex-gebieden worden ingediend.

De huidige financiële sturing van de aanleg van infrastructuur door het ministerie via het MIT zou naar onze mening moeten gaan lopen via een soort plansturing, zodat er beter zicht wordt verkregen op de verdeling van de middelen uit het Infracfonds over de nationale infrastructuur én de regionale infrastructuur, waardoor de meest adequate sturing wordt verkregen zodat de doelen uit het Tweede Structuurschema verkeer en vervoer beter kunnen worden gerealiseerd. Een inventarisatie in de Randstad hieromtrent laat zien dat de MIT-dekking van de nationale infrastructuur veel groter is dan voor regionale infrastructuur. Ik zal het lijstje aan de minister ter hand stellen.

Wij vragen de minister of het niet veel zinvoller is een strategische discussie te starten over het verdelen van de rijksmiddelen op basis van samenhangende plannen in plaats van op basis van op de hoofdinfrastructuur georiënteerde multicriteria-analyses. Voor een goede voortgang moeten naar onze mening rond deze plannen meerjarencontracten afgesloten worden.

Voorzitter! Het kabinet streeft naar scheiding van regionaal en bovenregionaal verkeer op de achterlandverbindingen. Zo worden rond de vier grote stadsgewesten in de Randstad bereikbaarheidsplannen gemaakt. Bij de gezamenlijke aanpak aldaar worden de provincies overigens in tegenstelling tot gemeenten en bedrijven niet expliciet genoemd in de begroting. Kan de minister ons meedelen wat hiervan de oorzaak is? Hebben deze daar geen taak in?

Mijnheer de voorzitter! Als onze constatering juist is, wordt er momenteel op het ministerie meer aandacht gegeven aan bereikbaarheid dan aan duurzaamheid. Dit

## Van den Berg

betekent dat de meeste aandacht uitgaat naar het oplossen van de fileproblematiek in de Randstad en veel minder naar een reductie van het autogebruik in het algemeen. Maar juist waar files staan, grosso modo vanuit de periferie richting Randstad 's ochtends en in de omgekeerde richting 's avonds, is ook het openbaar vervoer vol. Daar extra capaciteit inzetten betekent, zo is ons bij navraag verzekerd, hoge kosten voor het openbaar vervoer en binnen de huidige markt-omstandigheden een toenemend exploitatietekort. In het algemeen geldt namelijk dat, wil het openbaar vervoer rendabel zijn, de vraag naar het openbaar vervoer in spits en dal zoveel mogelijk in evenwicht moet zijn. Een bijdrage om het file-probleem gedeeltelijk op te lossen door het openbaar vervoer kan echter alleen door juist de spitsvraag te verhogen.

Wat is de visie van het kabinet hierop? Als wij inzetten op de stimulering van het openbaar vervoer tijdens de spits, dan is er een aantal mogelijkheden om dit te realiseren binnen het kader van rendabel openbaar vervoer. Ik kom daar zo nog even op terug. De verhouding tussen vervoer van personen per auto versus openbaar vervoer is ongeveer 90:10. Een verdubbeling van het aandeel van het openbaar vervoer betekent slechts een afname van het vervoer per auto met ca. 11%. Toch kan dit voor de fileproblematiek voldoende zijn, want files worden veroorzaakt door de bovenste 10% van het verkeer. Verder geldt juist op de filegevoelige trajecten dat het aandeel van het openbaar vervoer in de spits vaak aanzienlijk hoger is dan 10%, voor sommige relaties soms wel tot 40%. Dit betekent dat het openbaar vervoer een goede bijdrage kan leveren, maar dat er rekening gehouden moet worden met de exploitatiebaarheid ervan in het kader van de vereiste (?) rentabiliteit van het openbaar vervoer.

Wij denken aan het aangaan van contracten om spitsvervoer te leveren, juist om het openbaar vervoer te stimuleren. Dat kost naar onze mening extra geld en het is natuurlijk de vraag, waar dat vandaan moet komen. Je kunt het moeilijk zoeken in verhoging van de tarieven, want ik denk dat je dan juist mensen naast de trein laat staan.

Ook zouden er maatregelen kunnen worden genomen om de vraag naar openbaar vervoer in het dal te stimuleren, dus met nadruk op de duurzaamheid. En ten slotte noem ik het nemen van kostenverhogende maatregelen voor alleen spitsverkeer per auto en het gebruiken van de opbrengsten daarvan voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de spits.

Een hele andere invalshoek waar al veel over gesproken is, is het verlagen van de snelheid van auto's op snelwegen op bijvoorbeeld alleen filegevoelige trajecten en tijdstippen. Hiermee wordt de capaciteit van de snelweg flink verhoogd, hoe tegenstrijdig dit ook lijkt. Bovendien is het goed voor het reduceren van geluidshinder en emissies in de omliggende woongebieden. Graag ook hiervoor aandacht van de minister.

Voorzitter! In de recent verschenen implementatienota van het ministerie als vervolg op het advies van de commissie-Broekx wordt samenwerking tussen openbaar-vervoerbedrijven min of meer verboden. Ik zeg het maar wat kort door de bocht, dat is altijd goed voor de discussie. Immers, die kan een versterkte monopoliepositie opleveren in regio's en dat is in strijd met het gebod "gij zult concurreren". De heer Talsma heeft een ouderling ten tonele gevoerd, dus ik wil niet achterblijven, voorzitter, dat kunt u zich voorstellen. Onze vraag aan de minister is hoe de verdere uitwerking zal zijn. Immers, het kan potentieel een bedreiging voor het aanbieden van openbaar vervoer van deur-tot-deur, de "keten", zijn. Juist daarvoor is samenwerking zo noodzakelijk.

Wij zijn ook van mening dat door het verbeteren van de keten – aansluitingen, deeltaxi's tegen integraal tarief, betere fiets-infrastructuur etc. – er meer kansen voor het openbaar vervoer zijn dan door het verbeteren van alleen de snelheid van de trein of Interliner. Graag vernemen wij hierover de zienswijze van de minister. Ook willen wij graag de visie van het kabinet vernemen over het markt-regime op het spoorwagennet na 2000. Ik begrijp dat dit nog wat onzeker is. En strategische onzekerheid is altijd slecht voor exploitanten van openbaar vervoer.

Recent verscheen het witboek Intermodaal vervoer. Onze fracties vinden dit een prima initiatief om

substantiële ladingstromen naar vier belangrijke Europese bestemmingen deels te verleggen van de weg naar het spoor. Een heel ander punt waarvoor wij de aandacht vragen betreft het goederenvervoer over de korte afstanden en daarbinnen specifieke aandacht voor de distributie in de grote steden.

Wij kunnen constateren dat de groei van het wegvervoer in de afgelopen jaren groot is geweest, niet zozeer in gewicht als wel in aantal verplaatsingen. Het lijkt erop dat de verzendingomvang steeds kleiner wordt; steeds meer kleine bestelauto's vervoeren verzendingen. Blijkbaar is het bedrijfseconomisch allemaal verantwoord om dit te doen. Voor het halen van de beperking van de groei, zoals verwoord in het structuurschema Verkeer en vervoer, kan deze nieuwe ontwikkeling wel eens een tegenovergesteld effect hebben. Heeft dit de aandacht van de minister?

In relatie met het bovenstaande willen wij nog het volgende vragen. Binnen NS Cargo is de idee van kortaafstandsvervoer van goederen per trein in met name de Randstad voorlopig in de ijskast gezet, zo lazen wij tot onze verbazing in het personeelsblad Koppeling van de Nederlandse Spoorwegen. Het argument hiervoor is dat de overheden meer moeten doen aan het toegankelijk maken van binnensteden voor vrachtovervoer, wil dit commercieel te exploiteren zijn. NS Cargo zit dus blijkbaar op de overheid, op een overheid of wie dan ook te wachten. Zit de overheid soms ook te wachten op een goed alternatief voor kortaafstandsvervoer naar binnensteden? En als wij allemaal blijven wachten, kan ik gemakkelijk voorspellen wat er gebeurt: niets. Heeft de minister ideeën om de impasse te doorbreken?

Nu de realisering van hogesnelheidstreinen in het verschiet ligt, lijkt het onze fractie van belang om niet alleen aandacht te schenken aan het vervoer van personen, maar juist ook aan het vrachtovervoer. In ons land is in de achterliggende tijd onderzoek gedaan dat aangeeft dat er goede kansen zijn om een gedeelte van de luchtvracht te laten vervoeren door hogesnelheidstreinen. In Duitsland, zo hebben wij vernomen, zijn hiervoor al initiatieven genomen. Is het de minister bekend of er in ons land ook al

## Van den Berg

initiatieven zijn om hier daadwerkelijk iets aan te doen of zijn er wellicht belemmeringen?

Na het wegvervoer wordt de meeste lading vervoerd door onze binnenvaart. Dit vervoer levert ook een bijdrage, een heel goede bijdrage, aan een duurzame vorm van goederenvervoer. Wij hebben met instemming geconstateerd dat de minister aan de Tweede Kamer heeft laten weten dat een aantal knelpunten in de vaarweginfrastructuur zal worden aangepakt. Wij zijn daar erg blij mee. De heer Eversdijk wees daar ook al op. Wel willen wij de minister vragen om ook nog naar wat andere zaken te kijken. En dan zou ik bijna de heer Eversdijk citeren, want het gaat ook over de bedrijfsbeëindigingsregeling. Hij heeft een pleidooi gevoerd om het project te verlengen, omdat er waarschijnlijk meer gegadigden zijn. Ik vraag om daar nog wat extra geld bij te doen. Mogen wij ervan uitgaan dat de minister bereid zal zijn, als dit nodig is, het budget te verhogen?

Met instemming hebben wij kennisgenomen van het eenmalig beschikbaar stellen van geld voor de kosten van ijsbestrijding op het hoofdvaarwegennet. In mijn eigen woorden wil ik, in aansluiting op de heer Eversdijk, ook vragen: wat is de reden om dit alleen te doen voor de hoofdvaarwegen?

Mijnheer de voorzitter! In de Tweede Kamer is het beleid om wegwerkzaamheden op de zondagen uit te voeren, ook aan de orde geweest. Als wij het goed zien, heeft de minister daarbij aangegeven dat bij de aanbesteding van werken geen rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld aannemers en medewerkers die principieel bezwaren hebben tegen het werken op zondag. Voor onze fracties is de zondag een bijzondere dag. Zij geldt binnen de Nederlandse samenleving vanouds als wekelijkse rustdag. Voor grote delen van de bevolking was en is de zondag een van God gegeven rustdag, een dag waarop wij ons kunnen afzonderen van onze dagelijkse arbeid en een dag die we kunnen besteden tot eer van God. Het gaat daarbij niet om een traditie, maar om een houding die alles te maken heeft met geloof in God. Door anderen, door heel veel anderen, wordt de zondag, los van een religieuze overtuiging, ook als een rustdag ervaren. Het is ook belangrijk om zo'n rustdag te hebben, juist in

onze te haastige samenleving. Wij willen de minister dringend vragen of zij hier toch rekening mee wil houden. Hierbij komt nog – maar ik zeg nadrukkelijk dat dit een afgeleide is – dat het werken op zondag ook betekent voor de opdrachtgever dat het aanmerkelijk duurder is.

Ten slotte vragen wij nog aandacht voor de discussie die plaatsvond over het begrip noodzakelijke arbeid; dat gebeurde onder meer tijdens de behandeling van de Arbeidstijdenwet en de Winkeltijdenwet. Er is toen gewerkt met de begrippen "werken van noodzakelijkheid" en van "barmhartigheid". Aan dit rijtje wordt nu recent toegevoegd, met betrekking tot het werken op zondag aan de wegen, de term "verkeers-technisch noodzakelijk". Dit, terwijl met het begrip "noodzakelijk werk" bedoeld wordt: werkzaamheden die niet achterwege gelaten kunnen worden door de aard van de arbeid zoals dit in de Arbeidstijden wet is verwoord. Wij willen pleiten voor het zuiver houden van dat begrip. Ik ben bang dat wij in allerlei discussies over Arbeidstijdenwet en Winkeltijdenwet een soort vervuiling van begrippen krijgen en daar zouden wij ernstig tegen willen waarschuwen.

Voorzitter! Met belangstelling wachten wij het antwoord van de minister af.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! Wellicht herinnert u zich nog dat ik bij gelegenheid van de begrotingsbehandeling 1996 vooral aandacht heb besteed aan de problemen rond de automobilititeit. Voor deze begrotingsbehandeling zou ik graag het fietsbeleid onder de aandacht van de minister willen brengen. In een traditioneel fietsend land als Nederland is de fiets een goed alternatief voor de mobiliteit op de korte afstand. Fietsen is milieuvriendelijk en goed voor de gezondheid, het gaat filevorming tegen op het korte woon-werkverkeer en het maakt ander gebruik van de auto mogelijk.

In de begroting wordt geconstateerd dat, alhoewel de automobilitateitsgroei tot nu toe in lijn is met het SVV 2, er nog altijd een groei is van 24% ten opzichte van 1986. Er werden onlangs ook cijfers gepubliceerd waaruit bleek, dat er in 1996 weer meer auto's zijn verkocht dan in de daaraan voorafgaande

jaren. Gelijktijdig is er een daling van het aantal openbaarvervoerskilometers en een lichte stijging van het aantal fietskilometers te constateren. De congestie is opnieuw gestegen. Het aantal verliesuren is in vier jaar tijd met 25% toegenomen. De streefgetallen voor de uitstoot van stikstofoxiden en kooldioxiden zijn in 1995 niet gehaald. Kortom, er moet in het belang van het milieu en de economische bereikbaarheid nog veel gedaan worden.

De oplossingen moeten gezocht worden in verbeteringen van het openbaar vervoer, gerichte verbeteringen aan het wegennet, goede flankerende maatregelen en stimulering van het fietsgebruik. Helaas valt het woord fiets niet of nauwelijks in zowel begroting als in "Samen werken aan bereikbaarheid". Wij moeten het doen met het masterplan fiets uit 1990.

Het masterplan fiets, destijds aangegaan voor de periode van zeven jaar, komt dit jaar ten einde. Reden om te kijken, wat er van het plan terecht is gekomen en of er de komende periode nog een taak ligt voor de overheid. Voor de duur van het masterplan is de rol van het Rijk "stimulerend van aard, streeft een integrale aanpak na, levert financiële bijdragen, verspreidt kennis en pakt voorbeeldprojecten op". Het Rijk beloofde onder meer zorg te dragen voor sociaal en verkeersveilige comfortabele routes, fietsenstallingen bij openbaarvervoerpunten en carpoolplaatsen langs het snelwegennet en in de steden. In het ruimtelijk beleid zouden de Vinexlocaties beter geënt worden op de fiets. Heel concreet zou er aandacht gegeven worden aan lagere snelheden op tertiaire en quaire wegen, aan herinrichting van verblijfsgebieden tot 30 km/uur-zones en aan het ontwikkelen van voorzieningen aan fiets en auto ter beperking van letsel bij botsingen. De doelstellingen waren ambitieus.

Zo zou het aantal fietskilometers in 2010 met 30% moeten toenemen ten opzichte van 1985 en zou het aandeel op de woon-werkafstand ten opzichte van 1986 met 50% moeten zijn toegenomen. Daartoe zouden alle bedrijven en instellingen met méér dan 50 werknemers in 1995 een bedrijfsvervoerplan moeten hebben, waarvan de fiets deel uitmaakt. Ook werd in het totaalpakket van het openbaar vervoer een belangrijke taak gezien voor de fiets. Door

## Vriesekoop

verbetering van de keten fiets/openbaar vervoer zou in 2010 het aantal reizigerskilometers in de trein 15% toegenomen moeten zijn.

Zoals gezegd, het masterplan loopt dit jaar ten einde. De doelstellingen lopen echter tot 2010. Er is geen duidelijk beeld over het te voeren fietsbeleid tot aan die tijd. Kan de minister ons meedelen, wanneer wij de resultaten en de evaluatie van het masterplan kunnen verwachten? Wij kunnen dan de daadwerkelijke resultaten bezien.

Voorzitter! Met het beëindigen van het masterplan fiets wordt de projectgroep opgeheven. In deze projectgroep is wellicht veel kennis opgebouwd, die mogelijk verloren gaat. Hoe denkt de minister deze kennis te behouden?

Zonder in detail te kunnen beoordelen of alles gerealiseerd is, kunnen wij stellen dat er nog voldoende aandachtspunten liggen. Het is weliswaar nog geen 2010, maar er zijn misschien wel trends zichtbaar. Zo is in 1995 het aantal fietskilometers ten opzichte van 1986 met 11% toegenomen en ten opzichte van 1990 maar met 1,5%. Er is dus de laatste jaren sprake van een sterke stagnatie in de fietsmobiliteit. Kan de minister aangeven, waarom in die eerste vier jaar wel een behoorlijke groei is gerealiseerd en in de laatste vijf jaar bijna niet? Verwacht de minister dat de komende paar jaren een groei te zien zullen geven, of denkt zij dat de doelstellingen van het masterplan moeten worden losgelaten?

Van alle verplaatsingen in dit land bestaat 58% uit afstanden tot 5 km. De auto heeft op deze afstand een marktaandeel van 34% en de fiets 54,9%. Uit recent onderzoek aan de VU blijkt, dat een dagelijkse fietstocht van 2x3 km voldoende is voor het opbouwen van een permanent goede conditie. Als het woonwerkverkeer, dat in Nederland gemiddeld 4,5 km bedraagt, per fiets zou plaatsvinden, zou dat een belangrijke bijdrage kunnen betekenen aan de doelstellingen en de begroting van mevrouw Borst.

Fietsinfrastructuur is veel goedkoper dan infrastructuur voor auto's. Een goed fietsnetwerk voor een middelgrote stad – bijvoorbeeld Delft – is even duur als 10 km snelweg. Kortom, de fiets is om verschillende redenen hét alternatief voor de auto.

Voorzitter! De fiets is niet alleen het directe alternatief voor de auto, maar speelt ook een belangrijke rol in het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Uit een studie van het bureau Traffic Test, uitgevoerd in opdracht van het ministerie, blijkt dat 14% van de reizigers in het openbaar vervoer met de fiets naar de halte of naar het station komt; 60% van de reizigers die niet met de fiets komen, geven aan dat zij dit graag zouden doen mits er een goede voorziening zou zijn. Uit het onderzoek blijkt voorts, dat slechts 19% van de haltes beschikt over een mogelijkheid tot het veilig stallen van fietsen. Uit een experiment in Brabant is gebleken hoeveel positieve invloed er uitgaat van het plaatsen van goede fietsvoorzieningen bij haltes. Voor vier ton werden bij zeven haltes 750 stallingsplaatsen gecreëerd. In de anderhalf jaar van het experiment steeg het aantal busreizigers op die lijnen met 26%. In een tijd waarin stad- en streekvervoerders vanwege kostenefficiëntie vaak gedwongen zijn buslijnen te strekken – dat wil zeggen langere afstanden maken tussen de haltes – is het des te belangrijker om goede voor- en natransportvoorzieningen te creëren. Uit het onderzoek van Traffic Test bleek dat ongeveer een derde van de reizigers na het strekken van buslijnen de fiets wil gebruiken voor voor- en natransport en anders misschien helemaal zal afhaken als openbaarvervoerreiziger ten gunste van de auto. Dat is voldoende reden om de fiets in het verkeersbeleid serieus te nemen als alternatief voor de auto en als belangrijke schakel in het openbaar vervoer.

Een kans voor het stimuleren van de combinatie fiets en openbaar vervoer zou kunnen zijn een kaart- en tariefintegratie voor deze vorm van transport, waarbij de stalling in de prijs wordt inbegrepen. Op die manier wordt het reizigers aantrekkelijk gemaakt om de fiets in een bewaakte stalling te zetten. Op dit moment heeft iemand drie abonnementen nodig: een voor de stalling aan de thuis kant voor de reis, een voor de treinreis zelf en een voor de stalling aan de aankomst kant. Kan de minister kijken naar de mogelijkheid van een gecombineerd abonnement?

De combinatie openbaar vervoer en fiets biedt grote voordelen, zowel voor de reiziger als voor de overheid en voor openbaarvervoerbedrijven. Delfts onderzoek wijst uit dat er nog

een potentiële groei in deze sector zit van rond de 14%, mits de voorzieningen worden geoptimaliseerd. In hoeverre is er een begin gemaakt met het vrijmaken van middelen voor het optimaliseren van deze combinatie, waarvoor in de Tweede Kamer extra aandacht is gevraagd in de motie-Rosenmöller op stuk nr. 22 die in december 1996 is aanvaard? Kan de minister ons al enig zicht geven op de geboekte vooruitgang als gevolg van deze motie?

Het fietsverkeer is beïnvloedbaar. Zo blijkt uit onderzoek dat Zwollenaars van alle Nederlanders het vaakst de fiets gebruiken. De woordvoerder van de gemeente Zwolle meent dit te danken is aan een integraal en consistent beleid. Wil de minister ervoor zorgdragen dat er wordt gekeken naar de succesfactoren in dat beleid, zodat andere gemeenten er hun voordeel mee kunnen doen?

De regio Brabant kent de laagste fietsmobiliteit. Het blijkt dat bijna 70% van alle autoritten plaatsvindt op afstanden tot 7,5 km. Dat is ongeveer 20 minuten fietsen. Ik heb begrepen dat sommigen iets langzamer fietsen, dus dan zal het 30 minuten zijn. Uit de zojuist ontvangen voortgangsrapportage Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 1997-2001 blijkt eveneens dat het aantal verkeersdoden per jaar in Brabant het hoogst van Nederland is. Dat schijnt al een aantal jaren het geval te zijn. Er lijkt een relatie te bestaan tussen lage fietsmobiliteit en verkeersveiligheid. Kan de minister dat beamen?

Het beleid ten aanzien van de fiets is nog veel te veel een regionale aangelegenheid, terwijl dat landelijk zou moeten worden aangepakt. Het kan niet de bedoeling zijn dat na het masterplan fiets het fietsbeleid volledig wordt overgelaten aan de lagere overheden, zodat er weer grote verschillen tussen de diverse regio's kunnen worden verwacht met betrekking tot de fietsmobiliteit.

Ik kom bij het onderwerp fietsdiefstal. De overheid wil het gebruik van de fiets bevorderen. Het aanbieden van een directe verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding is daarbij van groot belang. Het kunnen beschikken over goed bereikbare, gebruikersvriendelijke en vooral diefstalveilige voorzieningen om de fiets voor lange of korte tijd te parkeren vormt eveneens een belangrijke voor-



## Vriesekoop

waarde om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken. In het masterplan wordt aangegeven dat het aantal fietsdiefstallen in 2000 substantieel afgenomen moet zijn door meer preventieve maatregelen, zoals goede fietsenstallingen en betere sloten voor fietsen. Het masterplan besteedt hier niet ten onrechte aandacht aan. Een onderzoek van Intomart uit 1995 geeft aan dat van de mensen die nooit met de fiets naar de binnenstad gaan 31% dit niet meer doet vanwege de angst voor diefstal van hun fiets. Verder blijkt dat van de fietsers van wie ooit een of meer fietsen zijn gestolen 27% helemaal geen fiets meer koopt en dus niet meer fietst. Uit consumentenonderzoek gehouden door de vereniging RAI en de ENFB blijkt dat het aantal gestolen fietsen per jaar 900.000 bedraagt. Exacte cijfers kunnen wij niet geven, omdat sinds 1994 geen betrouwbare cijfers meer verzameld worden. Van dit aantal worden er namelijk slechts 156.000 bij de politie als gestolen aangegeven. Dat gebeurt voornamelijk vanwege de verzekering. Het lijkt vanzelfsprekend geworden dat een fiets gestolen en niet meer teruggevonden wordt. Ruim 740.000 gestolen fietsen worden niet meer aangegeven. Extra middelen voor de politie zijn nodig om hieraan actief aandacht te kunnen geven. Het is van het grootste belang om het vertrouwen van de burger te herwinnen rond het doen van aangifte van een fietsdiefstal. Alleen dan kan men aan goede cijfers komen en aan een afdoende beleid om dit probleem te kunnen tegengaan.

In het uit 1995 daterende rapport Fietsdiefstal van de directie Criminaliteitspreventie van het ministerie van Justitie is sprake van twee aanbevelingen rond het overheidsbeleid om fietsdiefstal terug te dringen: het verdient aanbeveling om in samenwerking met TNO te werken aan het ontwerp van een gebruikersvriendelijk, goed en niet te duur slot en het gebruik van bewaakte fietsenstallingen moet gestimuleerd worden. Kan de minister aangeven in hoeverre deze aanbevelingen al zijn gerealiseerd?

Een unieke en onvervreemdbare identificatiemethode is onontbeerlijk om ervoor te zorgen dat de opsporing van gestolen fietsen efficiënter wordt. Op initiatief van de

stuurgroep voertuigcriminaliteit is er een chip in de maak die in deze behoefte voorziet. Deze chip zou verplicht moeten worden gesteld voor alle fietsen in Nederland. Er is extra geld nodig voor de opsporingsmogelijkheden van gestolen fietsen door de politie. Zolang de politie niet de middelen heeft om de opsporing van gestolen fietsen te optimaliseren, heeft een goed registratiesysteem simpelweg geen zin. Door de motorbranche is een dergelijk systeem in het Verenigd Koninkrijk ontwikkeld. Het heeft daar een grote preventieve werking gekregen. In Nederland is de streefdatum voor de invoering van een dergelijk systeem 1 januari 1998, compleet met een centrale databank, waarin een combinatie van private en publieke sector wordt gemaakt. Een protocol daartoe zou recent gereedgekomen zijn. Acht de minister het halen van deze streefdatum reëel? Welke maatregelen neemt zij om dat te bevorderen?

Buiten, zonder beheer neergegooide fietsen in grote hoeveelheden veroorzaken grote ergernis en overlast. Het is van het grootste belang dat er buiten de beheerde fietsenstallingen een ruime mogelijkheid wordt gecreëerd voor onbeheerde stalling. Er dient een goede mogelijkheid te zijn tot het stallen van fietsen op een stevige en doeltreffende manier, zodat het de fietsendief zo moeilijk mogelijk wordt gemaakt. Welke maatregelen staan de minister hierbij voor ogen?

Nogal wat mensen vinden fietsen in het drukke verkeer van tegenwoordig een hachelijke zaak. In het masterplan zijn dan ook verkeersveiligheidsdoelstellingen geformuleerd. In 1995 zou het aantal verkeersdoden ten opzichte van 1986 met 15% gedaald moeten zijn. Voor het aantal gewonden was een daling met 10% voorzien. Deze laatste cijfers zijn gelukkig gehaald, zelfs meer dan dat. Het aantal doden daalde met 23% en het aantal gewonden met 18,5%. Toch blijft het absolute aantal verkeersslachtoffers hoog, altijd nog ter grootte van een stad als Schoonhoven. In 1995 waren er 1180 doden en 11.966 gewonden in het verkeer. Het Rijk draagt hier natuurlijk ook een verantwoordelijkheid. Verdere inzet is geboden.

De snelheden zijn bijvoorbeeld nog niet aangepakt. De Rijk-IPO-VNG-stuurgroep Duurzaam veilig is van mening dat op 80% van het

wegennet binnen de bebouwde kom 30 km/uur de maximumsnelheid zou moeten zijn. Wil de minister niet nogmaals overwegen, deze snelheidslimiet als standaard in te voeren? Het is onze fractie bekend, dat gemeenten de bevoegdheid hebben om dit zelf te doen, maar toch zien wij een groot voordeel in het landelijk invoeren van zo'n limiet. Het is helder aan de burger duidelijk te maken. Gemeenten moeten in dat geval doelbewust gaan besluiten om op bepaalde wegen een hogere snelheid toe te staan, in plaats van andersom, zoals nu het geval is.

Ook andere maatregelen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en aan een veiliger fietsverkeer. De ENFB stelt dat in Nederland elke week een fietser overlijdt als gevolg van een aanrijding door een vrachtwagen. Kan de minister iets doen aan de slechte dodehoekspiegels bij vrachtwagens en de verplichte afstelling van de dichte zijafscherming?

Bij de bouw van nieuwe woonwijken kan vanaf de start rekening worden gehouden met sociaal veilige en verkeersveilige fietsroutes. Het lijkt erop dat de Vinex-locaties zeker niet fietsvriendelijker worden. De aanleg van veilige en comfortabele fietspaden kan altijd beter en sneller. De gedachten van beleidsmakers zijn nog niet altijd gericht op de belangrijke positie van de fiets in het verkeer. Ondanks goede voornemens over het gebruik van milieuvriendelijke vervoersvormen, blijken de huidige plannen zich te kenmerken door stedenbouwkundige structuren die vooral zijn gericht op de auto. Fietsstructuren ontbreken of zijn onzeker en kwaliteitseisen worden nauwelijks gesteld. In de gemeente Amstelveen zijn onlangs bij het maken van nieuwe plannen voor verkeersdoorstroming alle zebrapaden afgeschaft, met als reden dat toch niemand zich aan de verkeersregels houdt. Voorts blijkt dat bij fietsverkeerslichten vaak te lang gewacht moet worden, omdat het autoverkeer altijd voorgaat. Ook al wacht men tot het licht op groen staat, een toevallig aankomende auto doet het verkeerslicht vaak weer snel op rood springen, hetgeen voor fietsers die in weer en wind rijden, een grote ergernis is en verkeersongehoorzaamheid in de hand werkt. Uit het onderzoek van de ENFB, getiteld "Acht Vinex-locaties onderzocht; worden de kansen voor

## Vrisekoop

de fiets benut?“, blijkt dat alle betrokkenen bij de totstandkoming van zo'n locatie een optimaal fietsklimaat kunnen dwarsbomen. Dat geldt zowel voor overheden als voor projectontwikkelaars. Dit is echter een zeer ongunstige ontwikkeling. Wat denkt de minister hier, eventueel samen met haar collega's, aan te kunnen doen?

Het probleem in de oude wijken van grote steden is vaak dat goede stallingsmogelijkheden ontbreken. Binnen de eigen woonomgeving blijken fietsers een grote voorkeur te hebben voor het stallen van hun fiets in een berging, schuur, garage, box of desnoods de gang. Als deze mogelijkheden niet aanwezig zijn – dat is vooral het geval in de vooroorlogse wijken van grote steden – is men aangewezen op het achterlaten van de fiets op straat. In oude wijken worden relatief veel fietsen gestolen. Dit heeft tot gevolg dat mensen een goedkope, oude en vaak onveilige fiets hebben. Men is derhalve minder snel geneigd om geld over te hebben voor een betaalde fietsstalling. Deze vicieuze cirkel dient doorbroken te worden. De behoefte aan stallingen is veel groter dan het aanbod. Een actiever beleid is dan ook gewenst.

In hoeverre volgt de minister het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat, waarin secretaris Hegger heeft verwoord dat fietsbeleid als een van de cruciale onderdelen van het SVV-beleid niet aan gemeenten en provincies sec mag worden overgelaten? Rijk, provincies en gemeenten moeten beseffen dat hier sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Nationale SVV-doelstellingen dienen gerealiseerd te worden. En alleen daarom al mag de rijksoverheid haar handen niet van het fietsbeleid aftrekken.

In de steden waar sprake is van stadsdeelraden, blijkt de structuur van de diverse deelraden net als die van de diverse gemeenten opvallende verschillen te vertonen. Kan de minister er zorg voor dragen dat dit een beleidsterrein van het Rijk respectievelijk de centrale stad wordt in plaats van een stadsdeelraad-beslissing?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik neem aan dat mevrouw Vrisekoop met haar vraag over de deelgemeenteraden op Amsterdam duidt. Ik weet namelijk dat dit probleem daar speelt. Vindt

mevrouw Vrisekoop evenwel dat het Rijk zich daarmee moet bemoeien? Naar mijn gevoel bepaalt de centrale stad de bevoegdheden van de deelgemeenteraden. Het is niet in de wet geregeld, maar het is allemaal keurig opgedragen aan de gemeenten. En eigenlijk wil ik het zo laten.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Ik wil graag dat de centrale stad het beleid meer bepaalt en dit dus niet overlaat aan de deelgemeenten. Verder wil ik graag dat het Rijk meer richtlijnen geeft, opdat het beleid van de verschillende gemeenten beter op elkaar afgestemd wordt en er in de ene gemeente dus niet een volstrekt ander beleid gevoerd wordt dan in de andere nabije gemeente.

Voorzitter! De mogelijkheid van een fiets van de zaak is een ontwikkeling die D66 van harte toejuicht. Met name de belasting-faciliteiten voor bedrijven die fietsen uitlenen, leasen of in bruikleen verschaffen aan het personeel, dienen beter gebruikt te worden. Deze mogelijkheden moeten gestimuleerd worden dan wel verruimd worden. Als de minister hier ook voor voelt, is zij dan bereid om haar collega van Financiën om steun hiervoor te vragen?

Ik kom tot afronding van mijn betoog. Het grote aantal fietsdiefstallen leidt ertoe dat veel mensen de fiets niet meer gebruiken. Om dat gedrag om te keren in een positieve houding, is stimulering door de overheid nodig. D66 pleit in dit debat dan ook voor ondersteuning. Vrijwel alle zaken die Verkeer en Waterstaat behandelt, zijn grootschalig en betreffen langlopende, kostbare projecten. Ik herinner aan de behandeling van de HSL, Schiphol, infrastructuurmaatregelen voor autosnelwegen, bruggen, dijken, aquaducten en deltaplannen. Wij vragen hier aandacht voor een kleinschaliger project – maar daarom niet minder belangrijk, en op redelijk korte termijn effectief te realiseren. Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de minister.

□

De heer **Bierman:** Voorzitter! Aangezien wij vandaag een beleidsdebat voeren, wil ik mij nu beperken tot de grote lijnen en daarbinnen slechts enkele aspecten aanroeren. Er zijn ook veel aspecten

die al succesvol zijn, maar die laat ik maar achterwege, omdat het belangrijk is om ten aanzien van de overige wat meer aan te zetten.

Ik wil de voortvarende minister wijzen op een aantal problemen die aan voortvarendheid kleven. Je kunt je ook te veel fixeren op harde infrastructuur en op het uitbreiden ervan. Waar je weet dat je tekorten hebt, bouw je bij, meer van hetzelfde. We worden er momenteel mee overstroomd: de Maasvlakte, de tweede nationale luchthaven, de Betuweroute, spoorverdubbeling, wegverdubbeling, vaarwegenverbetering etc. Daar komt dan nog bij het ondergronds bouwen. Ik vind dat aan die zaken risico's kleven. Gelet ook op het feit dat de komende tien jaar tot dertig jaar daaraan een bedrag wordt uitgegeven van 27 mld. tot 54 mld., veronderstelt het een weinig dynamische samenleving. Zoals het nu gaat, zal het straks ook wel gaan: een beetje een verlengd heden. Mijns inziens behoeft dat echter niet het geval te zijn. Zijn wij nu niet met verdubbelingen bezig die wij straks helemaal niet nodig blijken te hebben? Wij vermeerderen immers ook nog onze kennis, met name onze kennis ten aanzien van het hanteren van de infrastructuur zoals wij die nu hebben. Ik verwacht daar heel veel van. Ik meen dat een enorme inhaalslag gemaakt kan worden op het gebied van het optimaliseren van het gebruik van de infrastructuur. Wanneer dat gebeurt en je tegelijkertijd bezig bent om in volle vaart enorme uitbreidingen te realiseren, kan het zijn dat die later overblijven. Ik zou voor dat aspect toch graag aandacht willen vragen.

Genoemde optimalisering kan met heel veel verschillende instrumenten worden bereikt. De eenvoudigste is het gebruik van potten verf, waarbij je de bestaande brede wegen van iets smallere rijstroken voorziet, waardoor er niet alleen langzamer gereden wordt maar er ook in meer banen gereden kan worden. Dat is dan een heel eenvoudige optie. Ik zou mij kunnen voorstellen dat in de tweede tranche het topinstituut voor vervoer en logistiek er gaat komen, dan wel een onderzoeksprogramma voor de wat langere termijn, waarbij dit soort elementen vooropstaat en eigenlijk de focus vormen van waaruit wordt geopereerd in plaats van het verder verbeteren van bepaalde puur infrastructurele ontwikkelingen, zoals ondergronds

## Bierman

bouwen. Ik meen dat bijvoorbeeld dat laatste het best aan het bedrijfsleven kan worden overgelaten. Waar kennis toch macht is, is het van belang dat wij als Nederland, zijnde een klein land, nu eindelijk wat slimmer gaan worden en dat wij ons niet te zeer gaan richten op zaken die voor ons te groot zijn.

Verder dreigt er een overmaat omdat wij vinden dat wij het middelpunt van de wereld zijn en dat derhalve elke schaalvergroting in ons land gerealiseerd moet worden. Ik denk dat ook dit een fixatie is die wij los moeten laten. Ons land is eigenlijk te klein voor nog een schaa sprong. Wij zullen het dus meer internationaal moeten aanpakken. Een goed voorbeeld is de samenwerking van de zeventig grootste havenbedrijven in Rotterdam en Antwerpen, hetgeen aangeeft dat men al lang over de grenzen opereert. Zoals gezegd, heeft Nederland over het algemeen nog steeds de neiging om een en ander lokaal of nationaal in handen te houden. Ik denk dat er grote consequenties aan verbonden zijn. Wat zou het namelijk betekenen voor iets zoals een internationale luchthaven? Het zou betekenen dat die gesitueerd moet worden waar het sterkste knooppunt van hogesnelheidslijnen zich bevindt, dus ergens in de buurt van de Kanaaltunnel. Verder is dan de vraag wat je aanmoet met een Schiphol waar een slot op is gezet. Als je vindt dat er sprake moet zijn van schaalvergroting in combinatie met grondtransport, waardoor een en ander optimaal en milieuvriendelijker wordt, zou je aan dat slot moeten koppelen dat je Schiphol een multinational laat zijn, zodat het internationaal zijn vleugels kan uitslaan en zich elders kan nestelen om tot een optimalisering van het luchtverkeer bij te dragen en om op internationale schaal wat te verdienen. Ik vind dat een pleidooi voor het verzelfstandigen of misschien wel helemaal op de vrije markt laten opereren van Schiphol een eerste vereiste is. Dat maakt het bovendien mogelijk om ons als overheid en Kamer met misschien veel belangrijker zaken bezig te houden, zoals het langzame transport en het openbaar vervoer. We zullen dat in ons eigen land moeten regelen, omdat de actieradius daarvoor kleiner is.

Voorzitter! Ik kan het niet laten om toch nog even iets over het luchtschip te zeggen. Ik ben daar al een tijdje mee bezig. Ik heb daar in de algemene beschouwingen ook al eens iets over gezegd. Ik wil dat in de vorm van een anekdote doen. Wij moeten bij de innovatie meer gaan denken in termen van oude, eerder afgeschreven modaliteiten, die ineens weer terug blijken te komen omdat ze zinvol zijn. Ik wijs bijvoorbeeld op de paard en wagen van Van Gend & Loos, die de "venstertijden" – de tijden waarbinnen aan de winkels gedistribueerd moet worden – ontloopt, waardoor er toch weer een winst valt te maken. Ik heb begrepen dat de voornaamste vertraging zit in het aaien van het paard, zodat ik ervoor pleit om meer paarden in te zetten, zodat er gestroomlijnd kan worden en de aaibaarheid toeneemt. Dat zou enorme gevolgen kunnen hebben voor de agressie in het verkeer en op straat.

De heer **Eversdijk** (CDA): Misschien kunnen wij een paard van de zaak nemen.

De heer **Bierman**: Voorzitter! Het paard van de zaak lijkt mij een hele goeie. Het hangt er alleen van af waar je zaak gevestigd is, anders krijg je andere problemen.

Voorzitter! Dat brengt mij op de marktwerking van het openbaar vervoer. In hoeverre werkt marktwerking in een verstoorde markt? Ik twijfel daar ernstig aan. Het gaat niet om een gezonde markt waarin verschillende modaliteiten op hun eigen wijze met elkaar via strijd proberen een marktaandeel te verkrijgen. De markt is verstoord, bedorven door afwezig beleid en eerder gevoerd beleid. De klanten rijden daardoor niet mét het openbaar vervoer maar vóór het openbaar vervoer, waardoor het openbaar vervoer zélf niet kan rijden. Er is een onlosmakelijk verband tussen de klanten die niet zorgen voor opbrengsten, maar daarnaast ook nog eens de kosten verder laten stijgen.

Voorzitter! Ik blijf verder ook zitten met het probleem van de aanbesteding en de materieelkwestie. Er wordt iedere vijf of tien jaar een aanbesteding gedaan. Wat doen we met dat materieel? Moet dat, zoals in het Deense geval, opgeslagen blijven staan tot er weer betere tijden

aanbreken? Het personeel wordt overgenomen, dus alleen de directeur verandert als er van bedrijf veranderd wordt. Ik vind dat een dure manier om van directeur te veranderen. Ik heb in de studie "Over wégen en óverwegen" begin jaren tachtig de introductieprocessen van nieuwe vervoerssystemen geëvolueerd. We ontdekten daarbij dat de geschiedenis er uiteindelijk op neerkwam dat de Staat – nadat de spoorbedrijven met elkaar hadden geconcurrereerd tot ze erbij neervielen – de kwijnende vervoersbedrijven overnam en dat zij toen pas konden gaan floreren. Ik wil dit aan de minister meegeven, omdat ik vrees dat we hier met eenzelfde verschijnsel te maken kunnen krijgen. De minister zal onmiddellijk aanvoeren dat de infrastructuur nu voor rekening van het Rijk is en dat er tal van andere elementen zijn die via het Rijk in de gaten gehouden moeten worden. Ik wijs echter op het verloop van de gebeurtenissen bij de HSL. Het bedrijf dat de HSL wil gaan exploiteren, wil dat alleen maar wil doen wanneer het een monopolie op dat traject houdt. Als wij dat niet willen, dan zou het kunnen zijn dat er straks geen trein rijdt of een trein van zodanig lage kwaliteit dat het niet veel meer voorstelt. We zijn dan nog verder van huis. We hebben het dan gekoppeld aan een teveel aan infrastructuur die we al hadden aangelegd. We zitten dan ook nog eens met het feit dat op de markt bedrijven ontbreken – want de markt kan namelijk ook iets níét doen – om op een bepaald traject iets te gaan exploiteren. We praten dan niet eens meer over onrendabele lijnen waarover we een contract moeten sluiten. Er is dan niet eens een contractpartner met wie je een contract zou kunnen sluiten over welke lijn dan ook. Dat vind ik een gevaar. Ik geef de minister dan ook het volgende in overweging. Ik heb in 1989 voor de NS een scenario voor de toekomst opgesteld, dat uitkwam op vijf maal OV. De scheiding tot waar de markt mag gaan, was gelegd bij de rijder. De infrastructuur is rekeningrijk, maar ook de rijder en de loc en alleen alles wat daarop gebeurt, is een kwestie van marktwerking. Deze wisselende opbouw zou dus geheel geëxploiteerd kunnen worden door de KLM of door anderen. Uit een oogpunt van veiligheid, capaciteit, standaardisering, ordening, zekerheid en

## Bierman

continuïteit op langere termijn is dat een optie die wellicht zodanig is dat daarmee de NS tot betere productie gemaand kunnen worden. Daarbij wordt echter voorkomen dat vervoersbedrijven als NS met de rug naar de rails toe gaan staan.

Wat is het voordeel van de marktwerking? De ontstengeling had toch ook tot doel dat wij er niet zo veel meer mee te maken hadden? Wij konden het allemaal aan de markt overlaten, zoals de prijs van het kaartje, de dienstregeling. Kortom, wij zouden geen overheidsbureaucratie nodig hebben om dit allemaal gaande te houden. De markt zou het allemaal wel voor ons doen. Wat blijkt nu? Wij hebben toch iets als een Railned nodig of liever nog iets onafhankelijker, waar men zich bezighoudt met de nog af te spreken spelregels en iemand die op een fluit blaast als het ergens op aankomt. Dat zullen wij toch moeten doen. Wij zullen de knowhow moeten inbrengen om dat, ook technisch, rechtvaardig te doen. Men mag zich niks op de mouw laten spelden over niet haalbare capaciteiten of anderszins. Dat gevaar dreigt anders.

Met andere woorden: wat de marktwerking betreft, moeten wij de soep toch minder heet eten dan zij wordt opgediend. Wij moeten er veel genuanceerder naar kijken dan op dit moment gebeurt. Laten wij dat ook doen in het kader van hetgeen in het SVV 2 niet werd gehaald. Het is niet alleen een kwestie van "markt is leuk" of het adagium van deze minister. Nee, marktwerking moet ook een optimalisering betekenen. Zij moet aan milieudoelstellingen kunnen worden getoetst en dan gunstiger uitpakken.

Ik mis duidelijke keuzen. Het is gemakkelijk om te roepen dat er geen visie is, maar de visie houdt te veel in dat gegokt wordt op alles wat beweegt. Te veel parallelsystemen worden naast elkaar in stand gehouden. Zij opereren ten opzichte van elkaar en daarmee ten koste van elkaar, waardoor het van alles niets wordt. Ik zie het autosysteem in al zijn onsystematische werking niet floreren. Ik wijs op de toenemende filetijd. Ik zie dat de bereikbaarheid afneemt. Ik zie dat de luchtvaart op slot moet. Ik zie dat de trein kwijnt. Ik zie dat de openbaarvervoerbedrijven in gemeenten en in de regio niet van de grond komen. Wat blijft er dan over? Doe dan liever een paar dingen goed. Gebruik de milieudoelstelling om de keuzen te toetsen.

Doelstelling om de keuzen te toetsen. Dat betekent in mijn ogen van auto naar openbaar vervoer en fiets, vanuit het vliegtuig, de bus en de vrachtauto naar het luchtschip, en van de weg naar het binnenschip, de trein en het luchtschip. Leg je toe op ketens gevoed vanuit kriskrasrelaties. De samenleving zit veel ingewikkelder in elkaar dan dat er alleen van a naar b wordt gegaan. Het beleid zal even ingewikkeld moeten worden wil het hout snijden.

□

De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! Vergunt u mij, zeer verkort, een paar opmerkingen te herhalen die ik vorig jaar heb gemaakt bij de behandeling van de begroting Verkeer en Waterstaat 1996 over ons openbaar vervoer.

De terugdringing van het autobedrijf door introductie van marktwerking in het stads- en streekvervoer gaat op veel te laconieke wijze voorbij aan de behoeften van kwetsbare groepen passagiers zoals ouderen, gehandicapten en moeders met kleine kinderen. Zij zijn niet zozeer gebaat bij snelheid, maar vooral bij meer haltes, meer tijd voor in-, uit- en overstappen, en niet te vergeten bij betaalbaarheid.

De plannen van de NS om de lokettisten op de stations te vervangen door vaak zeer weerbarstige kaartjesautomaten zijn zeer klantenvriendelijk, vooral voor senioren en gehandicapten. Voor hen is het dikwijls hachelijk om met dergelijke machines te communiceren.

Zeer onnadenkend is het in toenemende mate afsluiten van wachtkamers, vooral op de kleinere stations, "ter voorkoming van vandalisme". Ook dit is een van die bezuinigingsmaatregelen die uitstekend werken om senioren uit de trein te houden.

Op mijn verzoek aan de minister om aandacht voor deze signalen werd door haar toen niet of nauwelijks gereageerd. Het is nogal zuur om nu, een jaar later, te constateren dat de destijds door mij gemaakte opmerkingen nog niets aan actualiteit hebben ingeboet. Sterker nog, nu de marktwerking in het stads- en streekvervoer langzamerhand gestalte begint te krijgen, wordt het steeds duidelijker dat de aandacht vooral is gericht op de

problematiek van het woonwerkverkeer. Immers, uit die hoek is het meeste rendement te verwachten.

Mijn partij, Senioren 2000, heeft er al meerdere keren op gewezen dat er maatregelen moeten worden getroffen om de sociale functie van het openbaar vervoer te waarborgen, indien de overheid zicht terugtrekt uit de ontwikkeling en uitvoering van het openbaar vervoer. Het Sociaal en cultureel planbureau wijst er in de nota Rapportage ouderen 1996 op dat vervoersvoorzieningen de zelfstandigheid van ouderen in de persoonlijke levenssfeer bevorderen. Een van de hoofdpunten van het regeringsbeleid is toch te bevorderen dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig en actief kunnen blijven?

Ook in het integraal actieprogramma Ouderenbeleid 1995-1998 heeft de regering plannen geformuleerd voor het beter toegankelijk maken van het stads- en streekvervoer voor ouderen. De minister van V&W stelt aan de openbaarvervoerbedrijven en gemeenten zelfs gelden ter beschikking voor de meerkosten van aan te schaffen lagevloermaterieel. Zij draagt ook bij aan een aantal experimenten die duidelijk moeten maken hoe ouderen en gehandicapten beter gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Niets te zeuren, zou je zeggen. De werkelijkheid is echter een tikje anders. Terwijl er in de ene gemeente inderdaad redelijk wordt voorzien in collectieve vervoersmogelijkheden voor senioren en gehandicapten, dikwijls zelfs van deur tot deur, wordt hiermee in andere gemeenten totaal geen haast gemaakt. Bovendien is het bereik van dit collectieve aanvullende vervoer, als daar al in is voorzien, meestal tot één gemeente beperkt.

Wij zijn daarom blij met het kersverse bericht dat er eindelijk zicht komt op collectief vraagafhankelijk vervoer: taxibusjes voor scholieren, gehandicapten en ouderen, waar ook andere reizigers met een strippenkaart gebruik van kunnen maken. Juist daarom acht mijn fractie het de hoogste tijd om nu ook toetsings- en evaluatiemomenten te ontwikkelen, gericht op de mobiliteitsbehoeften van ouderen. Deze zouden opgenomen moeten worden in het programma van eisen van de provinciale en lokale overheden bij de aanbesteding van

## Hendriks

concessies voor het stads- en streekvervoer. Kan de minister hiermee instemmen?

Voorzitter! Mijn andere reeds vorig jaar gemaakte opmerkingen op vervoersgebied betroffen onder meer de toestand op de NS-stations. Inmiddels weten wij hoe het is om het op de stations zonder lokettisten te moeten doen. De NS mogen er dan van uitgaan dat de kaartjes-automaten een volwaardig alternatief zijn voor het loket, wij vinden die stelling apert onjuist. Zij gaat te gemakkelijk voorbij aan het belang van de reiziger, vooral de gehandicapte en oudere reiziger. In feite heeft de NS dit beaamd door voor de bediening van deze bliken lokettisten cursussen aan te bieden, die overigens alleen maar bevestigden dat machines niet meer kunnen doen dan datgene waarvoor ze zijn ontworpen, en dat heeft niets te maken met service of klantvriendelijkheid. Heeft de minister al eens geprobeerd om van een automaat een abonnement of een Railidee te kopen of inlichtingen over een ingewikkelde reis of over een tarief te krijgen? En heeft de minister al eens in de vrieskou op een open perron tussen al die andere, veelal oudere passagiers op een zeer vertraagde trein staan wachten? Dan hoor je weinig waarderende woorden over de NS. Daarbij is dan de wachtkamer gesloten met het oog op het vandalisme en zwijgt de geluidsinstallatie over het "waarom" en het "hoe nu?".

Ook op de veiligheid op en bij de stations is trouwens wel het een en ander aan te merken. De grote stations hebben hun eigen tekortkomingen, zoals rondhangende onpure types en druggebruik. Van de kleinere stations kunnen als specifieke kenmerken het ontbreken van toezicht, de slechte verlichting en de donkere omgeving met dichte beplanting worden genoemd. Graag zou ik van de minister willen vernemen in hoeverre zij denkt dat marktwerking hierin verbetering zal brengen.

Voorzitter! Een ander, inmiddels geaccepteerd verschijnsel in ons openbaar vervoer vormen de talrijke vertragingen en de slechte aansluitingen. Eén op de vijf stoptreinen en interregiotreinen vertrekt te laat, zo geeft NS Reizigers toe. De situatie in Het Gooi en in Flevoland bijvoorbeeld is een regelrechte aanfluiting. Ook het streekvervoer schiet wat dit

betreft nog al te vaak tekort. En over de aansluitingen, met name tussen bus en trein, is ook al weinig positiefs te melden. Maar de marktwerking, het middel voor alle kwalen, zal dit alles grotendeels corrigeren en zelfs tegen een voor de reizigers aanvaardbare prijs, zo is de verwachting van dit kabinet.

Voorzitter! Het lijkt mij dat de vervoersorganisaties nog het een en ander te leren hebben op het gebied van marktwerking en de daarmee verband houdende service voor de reizigers. In dit verband pleit mijn partij ervoor consumentenplatforms met vertegenwoordigers van zowel de woon-school, de woon-werk als de sociaal-recreatieve reizigers als adviesorgaan te betrekken bij het aanbestedingsproces tussen de decentrale overheden en de vervoersmaatschappijen. Gaarne zouden wij de mening van de minister hierover horen.

Het voorgaande neemt niet weg dat ook de landelijke overheid haar verplichtingen in dezen zal moeten nemen. Bij de verbrokkeling, veroorzaakt door het gedecentraliseerde systeem, is enige landelijke regelgeving en beheersing een absolute noodzaak. De vereniging Rover vindt bijvoorbeeld dat het reizen met één kaartje door heel Nederland moet worden veilig gesteld en pleit voor een dalurentarief voor bussen die anders toch vrijwel leeg rondrijden of het gelijktijdig laten ingaan van nieuwe dienstregelingen. Wij achten dit nuttige ideeën, die wij graag bij de minister aanbevelen.

Overigens blijft ook tariefbeheersing natuurlijk een centraal te beheersen aspect. In dit licht wil ik de minister vragen of zij mij kan vertellen wat eigenlijk de diepere gedachte is achter de prijsstelling voor strippenkaarten voor kinderen en pashouders 65+ per afgelopen 1 januari op f 6,75. Dat is een prijsverhoging van 12,5%, terwijl de overige reizigers nu f 11,25 moeten gaan betalen, een verhoging van een kwartje ofwel 2%. Waarom krijgen de ouderen een vijfvoudige verhoging opgelegd? Maar ja, dat zal de marktwerking wel weer zijn.

Voorzitter! Ook in het verkeer en het vervoer zal meer rekening moeten worden gehouden met een vergrijzende bevolking. Wij vragen de regering en alle verder hierbij betrokken instanties om bijzondere aandacht voor de specifieke

behoeften van het gestadig toenemende aantal senioren in onze samenleving. Om maar een paar voorbeelden te noemen: liften aan de treinen, lagevloerbussen met knielsystemen, oversteektijden op spoorwegovergangen, groentijden van verkeerslichten, de structuur van oversteekplaatsen, de maximumsnelheid in woongebieden, halteplaatsen, aanpassing van dienstregelingen, enz., enz. Wij zijn de minister erkentelijk voor alle ambitieuze plannen op vervoers- en verkeersgebied, maar wij willen er tegen waken dat de positie van vooral de ouderen en gehandicapten ondergeschikt wordt gemaakt aan de marktwerking.

Voorzitter! De brede weg naar onze toekomstige verkeers- en vervoersstructuur is geplaveid met rendementsverwachtingen. Onze aanbeveling is, een wat smaller pad te nemen, waarbij rekening wordt gehouden met alle verkeersdeelnemers, ook de zwakkere.

Het beleidsdebat wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.30 uur tot 17.40 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Instelling van een vast college van advies van het Rijk op het terrein van het onderwijs (Wet op de Onderwijsraad) (25041).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Postma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De onderwijsraad die met dit wetsvoorstel wordt ingesteld, is een andere dan de eerste onderwijsraad die wij in deze eeuw in Nederland kenden, de Onderwijsraad, ingesteld bij wet van 21 februari 1919. Het is interessant om de motieven die achter de instelling van deze beide lichamen lijken te liggen, met elkaar te vergelijken.

De idee voor de Onderwijsraad van 1919 werd voor de eerste maal geopperd in De Gids van 1898, een niet-christen-democratisch blad, en wel door dr. J.H. Gunning Wzn. Hij verwees daarbij naar buitenlandse voorbeelden van een onderwijsraad waarin niet het politieke, maar het deskundige element het overwicht zou hebben. Verder is het heel interessant dat in het begrotings-