

Ritzen

van de vijftien reeds benoemde leden al aan de Tweede Kamer hebben doen toekomen. Mevrouw Schoondergang-Horikx verzocht niet alleen om de lijst maar ook om achtergrondinformatie. Ik zal daaraan voldoen door de lijst en de informatie over de leden zoals door de commissie-Vogelaar gegeven, toe te sturen. Daarin staan de verschillende activiteiten van de aangezochte leden van de Onderwijsraad die al benoemd zijn onder voorbehoud van goedkeuring van het wetsvoorstel door de Tweede en de Eerste Kamer. Als de andere vier leden zijn benoemd, zal ik ook over hen die informatie beschikbaar stellen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van de SGP, het GPV en de RPF wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet op het basisonderwijs, de Interimwet op het speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs en de Wet op het voortgezet onderwijs inzake het gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid (Gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid) (24778).**

Het wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 18.37 uur tot 20.10 uur geschorst.

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

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Als u het stapeltje dossiertjes naast mij ziet, kunt u nagaan dat in de eerste termijn van het beleidsdebat een buitengewoon grote hoeveelheid

onderwerpen aan de orde zijn geweest. Die hebben alle te maken met Verkeer en Waterstaat, van het fietsbeleid tot en met de luchtvaart, van de veiligheid rond het water tot de binnenvaart. Ik zal dadelijk tamelijk arbitrair door de verschillende onderwerpen heen gaan, maar ik wil ze graag per onderwerp behandelen. In mijn beantwoording zal men niet altijd de volgorde van de sprekers terug vinden. Ik zal pogen zo compleet mogelijk te zijn.

Ik begin bewust met een aantal opmerkingen over de veiligheid, omdat ik vind dat de bescherming van Nederland tegen het water een groot belang is, een van de belangrijkste taken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Sterker, ik denk dat het onze oertaak is. Als wij die veiligheidstaak niet goed behartigen, hoeven wij al die andere dingen ook niet te doen. Als Nederland onder water staat, heeft het weinig zin om aan allerlei andere beleidsterreinen prioriteit te schenken.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dan zijn de files ook gelijk opgelost!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inderdaad, maar ik hoop dat dat niet leidt tot een wijziging in uw opvattingen over de veiligheid.

Ik wil meteen ingaan op een ernstige vraag van de heer Eversdijk, of ik bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in 1995 de Kamer niet verkeerd heb geïnformeerd. Dat zou een doodzonde zijn. Ik hoop dat ik de Kamer kan overtuigen dat dit niet het geval is.

Naar de sterkte van zeedijken wordt al bijna twintig jaar onderzoek verricht. In de loop van de tijd werd het daarbij mogelijk het gedrag van de bekleding onder maatgevende omstandigheden beter te voorspellen dan in het verleden. Hoewel de uitkomst van het onderzoek aantoonde, dat de toplaag van de bekleding niet altijd voldoende sterk zou zijn, werd heel lang verwacht dat de waterkerende functie van de dijk daarbij niet in het geding was. De onderliggende lagen zouden nog voldoende reststerkte hebben om een storm te doorstaan.

Pas de laatste jaren is onderzoek gedaan naar de reststerkte. De eerste resultaten van dat onderzoek zijn in oktober 1995 door de Technische Adviescommissie voor de Waterkering, de TAW, gepresenteerd, op een

symposium met deskundigen en betrokken dijkbeheerders. Op dat moment werd geraamd, dat de problematiek zo'n 1 miljoen vierkante meter zou bedragen, waarbij de herstelkosten op f 10 tot f 80 per vierkante meter werden geraamd. De totale problematiek zou daarmee overigens minder dan 100 mln. bedragen. Dat waren de mij en ook de Kamer bekende feiten bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in december 1995. In september 1996 heeft de TAW mij op grond van nader onderzoek langs de Westerschelde bericht, dat de problematiek ernstiger was. Voorshands moest op grond van een grove extrapolatie gerekend worden met circa 2,5 miljoen vierkante meter onvoldoende bekleding en herstelkosten van zo'n f 150 tot f 200 per vierkante meter. De totale omvang van de financiële problematiek kwam daarmee op een bedrag van tussen de 300 mln. en 600 mln.

In vervolg daarop heb ik zelf Rijkswaterstaat verzocht, een landelijke inventarisatie te maken. Het resultaat, een omvang van de problematiek van circa 1,25 mld., heb ik in april van dit jaar bekendgemaakt. Met het voorgaande wordt naar mijn mening in voldoende mate geïllustreerd, dat er geen sprake is geweest van een onjuiste informatie van mijn kant bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in de Kamer. Sterker, de heer Eversdijk noemde de problematiek van de zeedijken bij die behandeling als argument tegen de decentralisatie van rijksbijdragen. Ik heb zelf toen gesteld dat de financiële problematiek van de zeedijken – wij wisten toen dat die zo ongeveer 100 mln. zou zijn – niet zwaar genoeg was om de DI te heroverwegen, ook al in het licht van meevallers door verlaging van de basispeilen langs de kust. Ik geloof dat ik de Kamer dus toch goed geïnformeerd heb, maar dat deze kennis ons nu helaas niet rijker, maar armer maakt. Dat is lastig, maar ook gelukkig, want wij weten nu dat wij echt iets moeten gaan doen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Misschien kunnen wij dit punt nu meteen uit de wereld helpen. Mijn terminologie in eerste termijn had ik zodanig gekozen dat dit antwoord mogelijk was, omdat ik ook wel vermoedde dat het ongeveer zo zat. Men komt nu eenmaal wijzer van de

Jorritsma-Lebbink

markt terug dan dat men erheen gaat, dus deze kwestie is nu dus voor de minister en voor mij uit de wereld.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hartelijk dank. Deze dreiging kan ik nu dus weer laten rusten...

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik had misschien een heel klein beetje gehoopt, een motie van wantrouwen te kunnen indienen, maar dat lukt dus niet!

Minister Jorritsma-Lebbink: Jammer hè, dat dat een oppositiepartij niet elke dag gegeven is. Maar ik ben blij dat wij het eens zijn, want ik vind zelf dat wij aan het probleem van de veiligheid de hoogste prioriteit moeten geven. En soms betekent dit dat je moet investeren in dijken terwijl je het geld liever in andere dingen zou stoppen.

De heer Eversdijk heeft ook nog gevraagd, hoe het zit met de aanbesteding van de werkzaamheden in 1997. Ik heb begrepen dat in de PZC, een krant die hij in ieder geval ook goed leest, een artikel gestaan heeft waarin sprake was van een tegenvaller van vele miljoenen. Die conclusie is niet juist. De stand van zaken bij de vier voor 1997 geplande bestekken is dat twee bestekken iets onder de raming gegund zijn, dat wij bij één bestek afhankelijk zijn van het resultaat van de arbitrage, maar dat het in het ongunstigste geval 3 mln. duurder wordt dan geraamd was en dat het laatste bestek nog aanbesteed moet worden. Mijns inziens blijven wij dus redelijk binnen de begroting.

Zowel de heer Eversdijk als de heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met het bedrag van 40 mln. dat zij genoemd hebben. Dat is toegevoegd aan de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1997 en dat bedrag hoeft ik dus niet elders op de begroting te bezuinigen. Over de verdere financiering van rijkszijde en het tijdschema krijgt de Kamer nader bericht bij de begroting voor 1998. De Kamer weet dat er in het kabinet afgesproken is dat wij niet vooruitlopen op de afspraken die gemaakt worden in het kader van de begroting voor volgend jaar en de bijbehorende meerjarencijfers. Overigens vindt er over de bijdrage van de waterschappen op dit moment nog overleg plaats. Ik kom er nu op terug omdat de heren

Eversdijk en Van den Berg hebben gezegd dat het toch niet zo kan zijn dat er zo'n 800 mln. door de waterschappen zou moeten worden betaald.

Ik heb heel bewust onderscheid willen maken tussen "onvoldoende" vakken en "voldoende" vakken. De beoordeling "onvoldoende" geeft aan dat de situatie onveilig is en dat de bekleding dus verbeterd moet worden. De score "voldoende" wordt toegekend als er niet voldaan wordt aan de ontwerpcriteria, terwijl er in de eerstkomende vijf jaar geen sprake is van een onveilige situatie. Op termijn zal dan overigens ingrijpen wel noodzakelijk zijn. Ik vind het gelet op de kosten van het herstel van de onveilige vakken vanzelfsprekend dat het Rijk voorzover nodig bijspringt. Anders is het voor de "voldoende" vakken. Enerzijds is het mij nog niet bekend dat er met het herstel daarvan 800 mln. gemoeid zou zijn, anderzijds vind ik het ook niet juist om van rijkszijde bij te dragen aan het herstellen van zulke vakken, aangezien er immers nog geen sprake is van veiligheidsproblemen. Dat zou namelijk een premie betekenen op het achterwege laten van normaal onderhoud. Een goed onderhouden vak zou volledig ten laste van de beheerder komen, het opknappen van een verloederd vak zou gedeeltelijk door het Rijk betaald worden. Zo'n mechanisme wil ik ook om veiligheidsredenen niet introduceren, want dat zou een beloning voor slecht gedrag zijn.

Samenvattend houd ik vast aan een bijdrage van het Rijk waar dat in verband met de draagkracht van de dijkbeheerder en om veiligheidsredenen noodzakelijk is en dat principe wil ik graag in nauw overleg met de waterschappen gaan uitwerken.

De heer Van den Berg heeft nog specifiek gesproken over de financieringsproblematiek rondom de Lekdijk-west in de Krimpenerwaard. Die zou ik graag in dezelfde context beschouwen. Een nieuwe bijdrage in het kader van de Deltawet 1958 wijs ik af. Die wet is namelijk bedoeld voor een eenmalige bijdrage. En overigens loopt er voorzover ik weet, ook nog een procedure bij de Raad van State over de verdeling van de kosten. Het resultaat daarvan moeten wij ook nog even afwachten.

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik had de

Krimpenerwaard ook in mijn dossier zitten, maar het is mij ontgaan. De heer Van den Berg heeft het aan de orde gesteld, maar toch wil ik de minister een vraag stellen. Is de kwestie van de Krimpenerwaard niet een beetje vergelijkbaar met de situatie van onvoldoende tot goed bij de zeedijken? De Krimpenerwaard is zo'n bovenregionale kwestie, dat je bijna niet kunt zeggen dat het maar regionaal moet worden opgelost.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er loopt een procedure over de feitelijke verdeling van de verantwoordelijkheden tussen het Rijk en het waterschap. Ik moet dit uit mijn hoofd beantwoorden, maar ik herinner mij dat ik daarover vragen in de Tweede Kamer heb beantwoord. Wij hebben afgesproken dat wij afwachten wat de uitkomst van de procedure bij de Raad van State is, maar ook hier geldt dat er wel degelijk een verantwoordelijkheid is voor het waterschap. Als aan het eind van de rit zou blijken dat ook wij een verantwoordelijkheid hebben, wie ben ik dan om de Raad van State tegen te spreken?

De heer **Eversdijk** (CDA): Zo komen wij al dicht bij elkaar. Natuurlijk hebben de waterschappen – ik benadruk dat ook – een verantwoordelijkheid voor met name een goed onderhoud. Daarover bestaat geen verschil van mening. Dat geldt ook voor de zeedijken. Als echter de situatie ontstaat dat het principieel en vooral ook praktisch qua hoeveelheid geld gewoon onmogelijk is, is er dus te praten?

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarbij geldt dat het in het kader van de Deltawet niet meer kan. Die is afgerond en men heeft de eenmalige bijdrage gekregen. Daarom loopt er nu ook een procedure. Voorzover ik mij herinner, wordt die gevoerd op basis van de Deltawet. Dat is dan een beetje raar. Wij moeten dus afwachten hoe de uitspraak van de Raad van State zal luiden.

De heer Van den Berg heeft ook zijn zorg uitgesproken over de rivierdijkversterkingen. Ik ga er nog steeds van uit – en de geluiden uit de LCCD tot nu toe bevestigen mij daarin – dat de rivierdijkversterkingen in het jaar 2000 wat betreft de waterkerende functie gereed zullen zijn.

Jorritsma-Lebbink

De heer Lodewijks heeft gevraagd naar het plan van de SIGMA-groep voor het verruimen van de Maas. Het idee van de SIGMA-groep was om de verruiming van de Maas geheel aan haar op te dragen, zonder dat er overigens al sprake was van een goed omschreven plan, en om werkendeweg in onderling overleg het plan in te vullen. Zo'n aanpak kan niet en verdraagt zich ook niet met de gekozen procedure, het Europese aanbestedingenbeleid en mijn nadrukkelijke wens om tot besluitvorming over te gaan op basis van een breed gedragen en ook goed omschreven plan. Dit betekent overigens niet dat er geen overleg meer wordt gevoerd met de SIGMA-groep. Zeker gelet op de bijzondere positie van de grindproducenten in de SIGMA-groep is het heel gewenst dat partijen elkaar zoveel mogelijk informeren over de mogelijkheden om elkaar bij de planvoorbereiding en de uitwerking te betrekken. Dat geldt overigens niet alleen voor de SIGMA-groep, maar voor alle belanghebbenden. Op niet al te lange termijn zal daartoe dan ook een brochure worden verspreid, waarin de zienswijze van de inmiddels ingestelde projectorganisatie Limburg uiteen wordt gezet. Daarna komen wij tot finale besluitvorming.

De heer Lodewijks heeft nog gevraagd wat de stand van zaken is bij de verdragen over de Maas en de Schelde. Zoals ik al schriftelijk heb beantwoord, zijn de beide verdragen over de bescherming van de Maas en de Schelde geratificeerd door het Waalse gewest, Nederland en het Vlaamse gewest. Het formele ratificatiebesluit van het Brusselse hoofdstedelijke gewest is geagendeerd voor de Brusselse ministerraad aan het einde van deze week. Het Brusselse parlement is overigens al akkoord gegaan. In Frankrijk is de senaat al akkoord gegaan met de ratificatie, maar door de ontbinding van de Assemblée Nationale is de procedure tijdelijk opgeschort. En helaas heb ik daar geen invloed op. Ik wou dat ik daar wel invloed op had, want dat zou ons ook bij andere werkzaamheden aanmerkelijk helpen. Alle partijen werken overigens bij de beide verdragen heel constructief samen, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het verdrag. Op 10 en 12 juni aanstaande zullen de Maas- en de Scheldec commissies voor de

vierde keer bijeenkomen. De heer Pitstra heeft en marge nog gevraagd hoe het staat met de commissie van wijze mannen voor de Westerschelde. Die bestaat gelukkig niet uitsluitend uit mannen. Jammer dus dat hij die commissie zo noemt; het zijn wijze mensen. De commissie is hard aan het werk en zal vóór september, zoals ook afgesproken, aan mij advies uitbrengen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd hoe het staat met de slibstortlocatie. Hij zal begrijpen dat ik niet al te blij ben met uitspraken die gedaan worden, maar wij hebben daar wel mee te maken. Zolang er nog geen stortlocatie in het Hollands Diep ter beschikking is, zal ter voorkoming van diepgangproblemen de verwijderde baggerspecie uit het achterland van Rotterdam naar de Slufter moeten en kunnen worden gebracht: daar zijn afspraken over.

De opmerkingen over het vervuilde slib zijn gemaakt naar aanleiding van het verschijnen van de ontwerpbeleidsnotitie Actief bodembeheer rivierbed. Daarin hebben wij een aantal randvoorwaarden aangegeven voor het omgaan met gebiedseigen verontreinigd sediment. Die randvoorwaarden zijn nodig om de uitvoering van inrichtingsmaatregelen mogelijk te maken. Het gaat daarbij niet altijd om sanering, maar vooral ook om een manier van omgaan met het verontreinigde materiaal, waardoor wij geen nadelige effecten voor het milieu krijgen en ook de bewust verontreinigde grond kunnen gebruiken in bijvoorbeeld dijkversterkingswerken of bij herinrichting van de uiterwaarden.

Voorts heeft de heer Eversdijk een vraag gesteld naar aanleiding van de onderuitputting in 1995. De stand van zaken over 1996 is dat de totale realisatie van de natte begroting uitgekomen is tussen de 98 en 99%. Dat is, eerlijk gezegd, heel goed, ook gelet op de meteorologische omstandigheden van begin 1996 – tot en met maart strenge vorst – waardoor we daar eerst een vertraging hadden opgelopen. Nu hebben wij dat dit jaar niet en onze verwachting is dat er in 1997 geen noemenswaardige afwijking van de begroting zal ontstaan. Ik moet hierbij elke keer "cross my fingers" zeggen, want dit zijn van die processen die er zomaar, in één keer, door een oorzaak toch weer kunnen komen. Maar wij houden het

buitengewoon goed in de gaten, want u zult begrijpen dat onderuitputting ook voor mij een nagel aan mijn doodskist is.

Dan heeft de heer Eversdijk gevraagd hoe wij in de toekomst om zullen gaan met het grondwater. Dit met name op grond van de overweging dat er, vanuit het watersysteem redenerend, eigenlijk niet langer reden is voor een onderscheid tussen oppervlaktewater en grondwater. De gedachte spreekt mij aan, zo zeg ik in zijn richting. Dat is ook neergelegd in het concept van een vierde nota waterhuishouding. Volgens de planning zal dat stuk als regeringsvoornemen eind van dit jaar verschijnen. Na overleg met de betrokken actoren, te weten de Unie van waterschappen en ook het Interprovinciaal overleg, zullen de nodige stappen worden gezet om dit beheer, voorzover nodig, wettelijk te verankeren.

Verder heeft de heer Eversdijk gevraagd of de ideeën in het evaluatierapport van de Unie van waterschappen niet direct in wetgeving kunnen worden omgezet. Het is inderdaad een goed en ook zeer bruikbaar rapport. Het bevat, uiteraard als Uniestandpunt, heel waardevolle suggesties, die mede als vertrekpunt zullen dienen voor verdere acties op het gebied van de wetgeving. Ik stel mij voor om begin volgend jaar met een aantal wijzigingsvoorstellen te komen. Daarnaast acht ik het wenselijk om op basis van een onafhankelijk onderzoek, en ook met betrokkenheid van het Interprovinciaal overleg, verder aandacht te schenken aan vraagstukken die nog nadere uitwerking en overleg vereisen, zoals het aantal categorieën – daar is nog niet helemaal helderheid over geschapen. Voorts de verkiezingen – ook een boeiend punt, waarover mijns inziens niet bij iedereen consensus heerst, als ik zo in het land rondreis. En niet te vergeten de ministeriële verantwoordelijkheid, want die zal ook heel goed geregeld moeten worden.

Als laatste vraag betreffende ook het water, heeft de heer Eversdijk een vraag gesteld over de beverrat. De bestrijding van de muskusratten ofte wel de waterkonijnen – zoals wij er vroeger in de Tweede Kamer over spraken, mijnheer Eversdijk – is gedecentraliseerd. De provincies zijn sinds 1 januari 1994 hiervoor verantwoordelijk. Ik ga er dus van uit

Jorritsma-Lebbink

dat de provincies ook de bestrijding van aanverwante plaagsoorten op zich zullen nemen. Dat het van belang is, ben ik met hem eens en ik wil nog wel een beweging in de richting van de provincies maken om te zien wat zij nu precies doen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Dat is nu juist het probleem. De bestrijding van de muskusrat is fatsoenlijk geregeld. De methodiek is redelijk diervriendelijk. De beverrat kan echter niet bestreden worden met die methode. Nu worden er jachtvergunningen afgegeven om dat beest te schieten. Dat is echter volstrekt onvoldoende. Hij vermenigvuldigt zich aanzienlijk sneller dan dat de jagers deze beesten kunnen afschieten. Ik denk dat er een aangepaste methodiek moet komen, als die beesten inderdaad de winter kunnen doorstaan. En dat is gebleken. Met andere woorden, de methodiek en de wetgeving die nu toegepast worden op de "waterkonijnen" kunnen niet gebruikt worden voor die andere beesten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat de vermeerdering betreft, lijken zij geloof ik wel op elkaar.

De heer **Eversdijk** (CDA): Er is een enorm verschil in lengte tussen deze twee soorten. De beverrat wordt heel groot en die kun je niet in een val krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt de heer Eversdijk het goed als ik nog eens met de provincie overleg, of wij er nog iets naders aan moeten doen en of aangepaste regelgeving nodig is? Ik moet u zeggen dat ik dat niet uit mijn hoofd kan zeggen. Misschien is het een interessant alternatief voor de bontjas.

Voorzitter! De heer Pitstra heeft gevraagd, wat mijn rol is bij de onderhandeling over de OV-jaarkaart voor studenten. De minister van OCW is door de ministerraad gemachtigd de onderhandelingen over de studentenkaart te voeren. Er is een aantal malen strategisch overleg gevoerd tussen de meest betrokken bewindslieden. Dat betekent naast de minister van OCW, ook de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat. De minister van Verkeer en Waterstaat is overigens betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid voor de tarieven van het openbaar vervoer.

Formeel worden deze vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat betekent dat, als er een contract komt, ik aan het eind van de rit de tarieven moet goedkeuren. Voor het overige sluit ik mij aan bij het standpunt van de kabinetsdelegatie onder leiding van collega Ritzen.

In het kader van "Transport in balans" heeft de heer Eversdijk gevraagd, hoe het staat met een aantal infrastructuurprojecten. Ik zal die heel kort noemen, dan hoeven wij dat niet schriftelijk te doen. Nu de nota "Transport in balans" is vastgesteld, wordt daadwerkelijk een begin gemaakt met de verwezenlijking van een aantal scheepvaartprojecten. Doelstelling is dus inderdaad een betere infrastructuur voor de binnenvaart, waardoor de kansen voor die milieuvriendelijke en congestiearme vervoersvorm kunnen groeien. Wij gaan een aantal grotere projecten uitvoeren. Er wordt een nieuwe tweede sluis gerealiseerd in de Maas bij Lith. Met het extra geld is dit project nu snel opgepakt. Bovendien moeten voor de aanleg van de sluis extra kosten worden gemaakt vanwege bodemsanering. De officiële start van de bouw van de tweede sluis heeft op 25 april jongstleden plaatsgevonden.

Wij gaan de vaarwegverbinding Amsterdam/Lemmer tot klasse 5 verdiepen. Dat project komt in de loop van dit jaar in uitvoering. Het wordt nu versneld gerealiseerd, omdat de scheepvaart op het traject Amsterdam/Noord-Nederland aantrekt en er meer grotere schepen worden ingezet.

De scheepvaart op de Brabantse kanalen krijgt steeds meer kansen, met name omdat steeds meer bedrijven de binnenvaart gebruiken voor hun vervoer. Om die reden is, zoals u weet, enkele jaren geleden het knelpunt bij Den Bosch in studie genomen. Binnenkort wordt besloten tot een oplossing van dat knelpunt. Dat gebeurt hetzij door aanleg van een geheel nieuwe omleiding aan de oostzijde van de stad (dat is mijn voorkeurstraject), hetzij door verruiming en aanpassing van de huidige traverse door de stad. In ieder geval zal de vaarroute Maas/Veghel verruimd worden tot klasse 4, nog even los van de vraag of bij Den Bosch wordt omgeleid dan wel de traverse wordt verbeterd. Dus zal het stilgelegde werk aan de Zuid-Willemsvaart van Den Dungen

tot en met Veghel deze zomer weer opgestart worden.

De scheepvaart op de Fries/Groningse kanalen is veranderd. Er wordt met meer en grotere schepen gevaren. Daarom zijn reeds in 1994 bestuurlijke afspraken gemaakt om na te gaan welke knelpunten verbeterd zouden moeten worden. Daartoe werd als verkenning een integraal plan van aanpak voor deze kanalen opgezet, waarbij men de hele vaarverbinding van Lemmer tot Delfzijl in de jaren tot het begin van de volgende eeuw wil gaan verbeteren. Heel concrete knelpunten vormen een paar bruggen die met name voor de snel groeiende containervaart een probleem vormen. Daarvoor zal in de periode 1998-2000 een aantal bruggen vervangen worden.

Ook het scheepvaartverkeer in het IJsselmeergebied is toegenomen, zowel de beroeps- als de pleziervaart. Twee belangrijke sluiscomplexen, de Hardsluis bij Harderwijk en de Houtribsluizen bij Lelystad, moeten daarom gemoderniseerd worden. De Hardsluis wordt vervangen door een heel nieuw systeem: geen sluis meer, maar een brug en een aquaduct. Bij de Houtribsluizen is verbetering van het systeem van verkeersbegeleiding nodig. De start van de werken is voorzien in het tweede kwartaal van 1998.

Dan kom ik bij de kleinere projecten. Wij geven een bijdrage aan de ontwikkeling van de insteekhaven in het Tilburgse industrieterrein Vossenbergt-west. Op die manier wordt een bedrijventerrein dat nabij het water ligt geheel ontsloten voor de binnenvaart. Het werk zal eind 1998, begin 1999 starten. In al die gevallen wensen wij wel afspraken te maken met de gemeenten dat het bedrijventerrein wordt bezet door "natte" bedrijven die vervoer over het water genereren. Anders doen wij het niet.

Er wordt een heel groot beroep gedaan op de Tijdelijke bijdrage-regeling vaarwegaansluitingen. Door die regeling kunnen bedrijven die vlakbij het water liggen, maar nog niet via dat water vervoeren, subsidie krijgen om een overslaginstallatie of aanpassing van een kade te realiseren. Er is de Kamer een evaluatie van die regeling voor eind 1997 toegezegd, maar nu al is duidelijk dat het budget niet

Jorritsma-Lebbink

toereikend is. Daarom verruim ik het budget enigermate.

De heer Pitstra heeft gevraagd of ik van plan ben om scharrelvervoer te promoten. Ik ben op dit moment bezig met een communicatieplan dat het behalen van de doelstellingen uit Transport in balans moet ondersteunen. In dat kader zal de discussie over "groen" vervoer zowel met het bedrijfsleven als met de milieubeweging zeker aan de orde komen. Promotie van intermodaal vervoer maakt hiervan overigens ook deel uit.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met het toenemende aantal kleine bestelauto's op de weg en de kleiner wordende verzendingen. De gunstige economische ontwikkeling heeft ook geleid tot meer transport. Uit ervaring weten wij dat een groot deel van die groei juist in het kortafstandsegment plaatsvindt. De algemene ontwikkeling in de distributie, waarbij nagenoeg geen voorraad meer wordt aangehouden, maar wel snelle levertijden worden aangehouden, heeft heel sterk bijgedragen aan de toename van het aantal ritten in het kortafstandvervoer. De groei van het aantal ritten met bestelbusjes valt zelfs voor een heel groot deel aan die ontwikkeling toe te schrijven. Ik heb inmiddels een onderzoek naar de ontwikkeling in het kortafstandvervoer opgedragen. De resultaten van die studie zullen binnenkort beschikbaar zijn. Afhankelijk van die uitkomsten zie ik of aanvullend beleid en/of maatregelen mogelijk en zinvol zijn. Ik kom nog op de stedelijke distributie in bredere zin.

Ik vind de binnenvaart een buitengewoon belangrijke bedrijfstak. Ik heb ook het gevoel dat de binnenvaart het op bepaalde segmenten van de markt hartstikke goed doet. De groei van het containervervoer over water is explosief. Ik hoop dat zij dat weten vast te houden. Daarmee halen zij een stukje terug van het verlies aan bulkvervoer, dat inderdaad terugloopt. Het helpt ons nog veel meer om het vervoer van de weg af te krijgen. Wanneer wij iets kunnen doen in de sfeer van de investeringen om ervoor te zorgen dat containervaart mogelijk is, zullen wij dat zeker overwegen. Natuurlijk is het altijd een afweging van kosten en baten, maar waar dat mogelijk is moeten wij dat doen.

Wij zitten evenwel nog met een stukje saneringsproblematiek. Tijdens het zogenaamde Albeda-overleg een aantal jaren geleden is samen met het georganiseerde bedrijfsleven gekozen voor een bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart met een werkingsduur van drie jaren, te weten 1996, 1997 en 1998, met dien verstande dat de regeling zou openstaan voor maximaal 150 binnenvaartondernemers. Die maximalisering was een voorwaarde voor de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid als medefinancier van de regeling. Voor de financiering van de regeling zijn overigens voldoende middelen beschikbaar. Het is juist dat zich al 130 ondernemers voor de regeling hebben aangemeld. Alleen hebben nog maar 40 van hen het bedrijf ook daadwerkelijk beëindigd, die dus de maandelijkse uitkering ontvangen. Het bedrijf dient te zijn beëindigd binnen 18 maanden na het ontstaan van het formele recht op de uitkering. Omdat het niet denkbeeldig is dat een aantal formeel rechthebbenden alsnog van de gevraagde uitkering zal afzien en blijft doorvaren, is met Sociale Zaken en Werkgelegenheid afgesproken om in de tweede helft van dit jaar de regeling te evalueren. Dan zal worden gezien of er aanleiding is om de regeling aan te passen en wat de mogelijkheden zijn. Ik meen dat ik hiermee ook de vraag van de heer Van den Berg heb beantwoord.

De heer Eversdijk heeft gevraagd hoe wij de groei van het maritieme binnenvaartcontainervervoer van 35% tot 50% stimuleren. Ik heb net al gezegd dat de belangrijkste stimulans de binnenvaartsector zelf is. Dat is maar goed ook. Men doet het verdraaid goed, men is heel goed op de markt bezig. Men is zeer voortvarend in de maritieme containerstromen en alles wijst er dan ook op dat de sector zelf de groei naar 50% zal kunnen realiseren. Wij gaan dan ook geen activiteiten specifiek gericht op de maritieme containerbinnenvaart ondernemen. Dat deel van de markt heeft natuurlijk wel voordelen, bijvoorbeeld van de algemene voorlichtings- en promotieactiviteiten door het Bureau voorlichting binnenvaart. De bekendheid van de mogelijkheden van de binnenvaart wordt daarmee vergroot. Deze activiteiten worden door Verkeer en

Waterstaat ook financieel ondersteund.

Voorts worden gesprekken tussen mij en de captains of industry georganiseerd over de mogelijkheden van vervoer over water en de gedeelde verantwoordelijkheid bij het kiezen voor milieuvriendelijk vervoer. Ik heb gesproken met vertegenwoordigers van Unilever over de botervloot. Voorzover ik het weet, heeft dat tot resultaten geleid. Soms gaat het niet eens om geld, maar om het stapje dat verladers moeten zetten, om het duwtje in de rug dat zij nodig hebben om de goede keuze te maken. Het optimaliseren van de operationele samenwerking tussen de binnenvaart en de stuwadoors wordt verder financieel ondersteund, teneinde een vlotte afhandeling in de Rotterdamse haven te realiseren.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of ik de oprichting van regionale overslagcentra (ROC's) wil stimuleren. Het is juist dat de overslagkosten voor de binnenvaart een belangrijke bottleneck vormen. Dat is ook de reden waarom wij die tijdelijke beleidsregeling vaarweg-aansluitingen hebben geïnitieerd. Het gaat daarbij om bedrijven die vervoer van en naar het eigen bedrijf via het water doen. Deze bedrijven worden geholpen bij de (her)inrichting van hun terrein. Die steun geven wij ook omdat op die manier minder vervoer over de weg plaatsvindt. Het concept van de ROC's is weer net iets anders, in feite is het helemaal nieuw. Naar een ROC worden bulkgoederen en stukgoed vervoerd. Deze goederen komen uit de nabije regio en worden per vrachtwagen aangevoerd. Vervolgens worden ze gebundeld. De dan gevormde dikke ladingstroom gaat per schip over langere afstand verder. Uiteindelijk worden de goederen per as weer uitgereden of verder vervoerd per schip of trein. Het concept is ontwikkeld in Kampen. Met steun van Verkeer en Waterstaat wordt daar gebouwd aan de oprichting van zo'n ROC. Het wordt deze zomer operationeel. Ook een aantal andere initiatieven voor de totstandkoming van pilot-ROC's zit eraan te komen. Wij zullen de voorstellen in beginsel positief benaderen, waarbij natuurlijk wel geldt dat aan het eind van de rit sprake moet zijn van een sluitende exploitatie. Wij willen proberen te helpen bij het oplossen van opstartproblemen.

Jorritsma-Lebbink

Er is gevraagd waarom de uitgaven van het infrafonds voor vaarwegen ten opzichte van 1996 dalen met 140 mln. In het kader van de nota Transport in balans wordt in de uitgaven voor de aanleg en de verbetering van vaarwegen in de periode tot en met 2000 weer een verhoging aangebracht met in totaal 200 mln. Ik kan de Kamer melden dat ik voor de periode daarna een claim heb ingediend waarover de ICES adviseert en uiteindelijk bij de kabinetsformatie besloten zal moeten worden.

Waarom heeft alleen op hoofdvaarwegen ijsbestrijding plaatsgevonden? De rijksoverheid is beheerder van de hoofdvaarwegen. Daarvoor ben ik de verantwoordelijke bestuurder. Het is dan logisch dat het Rijk hiervoor de nek uitsteekt. Het Rijk komt het bedrijfsleven tegemoet in een aloude wens om de hoofdvaarwegen zolang mogelijk bereikbaar te houden. Tegelijk met het beschikbaar stellen van het geld voor de ijsbestrijding op de hoofdvaarwegen heb ik een beroep gedaan op de overige vaarwegbeheerders, met name de provincies, om ons voorbeeld te volgen. Als wij vervoer over water meer kansen willen geven – ik ga ervan uit dat dat ook de wens is van provincies en gemeenten – moet op alle bestuurlijke niveaus die verantwoordelijkheid worden opgepakt. Ik heb de indruk dat ook de overige vaarwegbeheerders die aandacht geven. De gecombineerde activiteiten in het project Stigowa, de stimulering van goederenvervoer over water, zijn daarvan het tastbare bewijs. Ik hoop dat mede door onze oproep en de activiteiten van Stigowa ook de overige vaarwegbeheerders hun nek verder willen uitsteken voor het vervoer over water in het algemeen en voor de ijsbestrijding in het bijzonder.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik wil even weten of ik het als volgt mag vertalen: de hoofdvaarweg is een rijksvaarweg, maar werken hebben in die situatie grote voorrang. Je hebt er allerlei wegen. Op een bepaald moment stopt de rijksweg en begint de provinciale weg of de gemeentelijke weg. Je kunt dan natuurlijk stoppen met de gladheidsbestrijding, omdat daar de provincie of het Rijk eindigt. Je kunt echter ook samenwerken. Dan kom

je een heel eind en dan kost het ook minder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook voor de ijsbestrijding op de wegen geldt dat de kosten daarvan op het hoofdwegennet voor het Rijk zijn en de andere kosten voor de provincies, de gemeenten of de waterschappen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Maar het maakt nogal wat uit of diezelfde auto doorrijdt of dat er een andere auto moet komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk, ik ga er ook van uit dat de overheden zullen kiezen voor een gezamenlijke uitvoering. Desalniettemin behoren zij wel financieel aangesproken te worden.

Voorzitter! Ik kom op het boeiende onderwerp van de rijksweg 31, waar de heer Talsma zo indringend over heeft gesproken. Ik moet echter zeggen dat wij het dan niet meer over de rijksweg 31, maar over de vaarweg hebben. Dat is mij in de discussie met de provincie ook al een paar keer eerder overkomen. Hier bestaat wel een link met de vaarweg, maar wij moeten ons realiseren dat het tracébesluit dat nu ter visie is gelegd, te maken heeft met het feit dat de rijksweg 31 omgebouwd moet worden.

De heer Talsma heeft gezegd dat de scheiding van de recreatie- en de beroepsvaart door de omleiding via Langdeel maar een kort stukje van het Prinses Margrietkanaal betreft. Dat geldt echter alleen voor de grote recreatievaart. De heer Talsma heeft zelf al gezegd dat de kleine recreatievaart gewoon doorgaat via Warga en dus niet om zal varen. Er is zeer veel bestuurlijk overleg geweest over het plan van aanpak. Er zijn vaste bruggen van ruim 9,5 meter, klasse 5a, geschikt voor vierlaagse containervervoer en duwvaart, tenzij er geen alternatieve staandemastroute is of er zich anderszins lokale omstandigheden voordoen. Er is inderdaad geen kosten-batenanalyse gemaakt. De heer Talsma heeft een grondige analyse gemaakt van dit vraagstuk. Ik wil hem vragen om hier nog eens goed naar te kijken. Ik zal hem hier ook nader over informeren. Ik doe dat ook, omdat hier op het ogenblik een discussie over gaande is. Misschien mag ik nog even zeggen dat wij in de oorspronkelijke trajectnota uitgingen van een brug van 12,5 meter hoog bij Langdeel en

een 7,25 meter hoge beweegbare brug bij Fonejacht. De hoge brug in Langdeel zou voor een deel door de regio worden gefinancierd, omdat men graag een staandemastroute tussen Leeuwarden en Grouw wilde hebben voor de recreatievaart. Dit zou betekenen dat de chartervaart over het Prinses Margrietkanaal zou moeten varen, maar met een beweegbare Fonejachtbrug.

Na heel veel heen en weer gepraat en een uitdrukkelijk uitgesproken voorkeur van de provincie Friesland, de gemeenten en heel veel sprekers is er uiteindelijk voor gekozen om in het OTB een aquaduct op te nemen en om de vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot klasse 5a. Hierdoor wordt dus een nog grotere scheiding tussen beroeps- en pleziervaart gerealiseerd. Aan de andere kant hebben wij echter ook de wensen ten aanzien van het wegverkeer volop in stand willen houden. Dat betekent dat na overleg met de provincie gekozen is voor een route zonder beweegbare bruggen. Waar de voorkeur van de provincie uitging naar een aquaduct bij Langdeel, is toen gezegd dat er dan bij Fonejacht een brug moest komen waarbij de binnenvaart ongestoord zijn gang kan gaan. Dan zal voor de rest van de vaart een bypass moeten worden gerealiseerd tegen een wat lager bedrag. Het zal dan natuurlijk niet gaan om de duurste variant. Men kan althans niet van het Rijk vergen dat die deze financiert. Natuurlijk mag iedereen aanleggen wat men wil uit regionale overwegingen, maar wij gaan ervan uit dat wij verantwoordelijk zijn voor een sobere variant. Als de provincie de zaak weer ter discussie wil stellen – ik hoor dat soort geluiden op het ogenblik – dan val ik weer terug op de Trajectnota. Daar begin ik dan mee. Dat betekent een hoge brug bij Langdeel, namelijk van 12,5 meter hoog. Dan moeten wij kijken hoe wij dan verder omgaan met Fonejacht in de zin of daar een beweegbare brug moet komen of dat er een andere oplossing voor gevonden moet worden. Mijn indruk is dat op het ogenblik iedereen denkt: als wij nog even doorpraten, hebben wij straks mooi twee aquaducten. Ik waar-schuw de provincie Friesland daar zeer voor, want dan komt die weg er dus niet. Het zou anders namelijk een aanslag op mijn begroting betekenen, waar het geld betreft dat ik niet heb. Het zou ook een zo

Jorritsma-Lebbink

vergaande herziening van de procedure betekenen, dat ik niet weet of die voorlopig ook hoog op de agenda kan komen te staan.

Vervolgens kom ik te spreken over het goederenvervoer over het spoor. De heer Lodewijks heeft gevraagd naar de rapporten over de IJzeren Rijn. In het kader van de trans-Europese netwerken heeft met subsidie van de Europese Unie een studie plaatsgevonden die gericht is op de revitalisering van de IJzeren Rijn. Die studie zal binnenkort in België worden gepresenteerd en daarna zal die aan mij worden aangeboden. Naar verwachting zal in de studie worden aangegeven – wij hebben de kranten daarover natuurlijk ook gelezen – dat de spoortechische revitalisering van de IJzeren Rijn mogelijk is voor een bedrag van 70 mln. De overweging om de route via Eindhoven en Venlo te laten lopen, is in de studie naar de IJzeren Rijn meegenomen, maar tijdens de studie is gebleken dat die route veel te kostbaar zou worden. Die variant is daardoor tussentijds afgefallen. Ik hecht veel belang aan voldoende spoorinfrastructuur in Nederland om de gewenste modal shift te kunnen bereiken. De IJzeren Rijn zou op zichzelf een goede aanvulling op de bestaande spoorinfrastructuur kunnen zijn en is daarmee mijns inziens in het geheel niet in strijd met het vervoersbeleid van Nederland. In het geval van reactivering van het bestaande spoor kan de IJzeren Rijn slechts een beperkte extra capaciteit genereren. Het goederenvervoer dat over de IJzeren Rijn kan gaan plaatsvinden, wordt op dit moment voor het grootste deel via de Monsenlijn afgewikkeld. De invloed van de IJzeren Rijn op de Betuweroute is daarom naar alle berekeningen zeer gering.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar het in de ijskast zetten door NS Cargo van het concept Raildistributie Nederland voor railvervoer over korte afstanden. Dat besluit is genomen na een haalbaarheidsanalyse waaraan de overheid heeft deelgenomen. De conclusie van die studie was dat het voorstel voor distributievervoer naar binnensteden momenteel nog niet haalbaar is. Het voorlopig besluit van NS Cargo als commercieel bedrijf moeten wij dan ook respecteren. Intussen loopt wel het project Goederenvervoer Randstad, een

samenwerkingsproject van Verkeer en Waterstaat en de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht. Het betreft een deelstudie naar efficiency van de vervoersstromen tussen distributiecentra. Het is mogelijk dat hieruit weer een kans ontstaat voor railvervoer tussen distributiecentra, hetgeen als basis kan dienen voor het houden van een praktijkproef. Voor de aanpak van de problematiek van de bereikbaarheid van de binnensteden voor het goederenvervoer heb ik in 1995 het platform Stedelijke distributie geïnstalleerd. In dat platform werken de meest betrokken partijen samen. Ik noem ze, hetgeen tegelijkertijd aangeeft hoe gecompliceerd het probleem is: VNG, IPO, V en W, EZ, VROM, EVO, KNV, TLM, MKB Nederland, NVG en de Raad voor de detailhandel. Dit platform staat onder voorzitterschap van de VNG, want dat is toch de organisatie die de belangrijkste verantwoordelijkheid heeft waar het gaat om het realiseren van de oplossingen voor genoemde bereikbaarheidsproblemen. Ik zal op 21 mei aanstaande het eerste binnen het platform ontwikkelde projectenprogramma in ontvangst nemen en twee intentieverklaringen en drie samenwerkingsovereenkomsten ondertekenen om te komen tot meer samenwerking tussen de partijen en tot meer bundeling van goederenstromen. Er is dus geen sprake van een door de overheid gecreëerde impasse, zoals de vraag suggereerde. Wij zullen ook dit probleem samen met alle partners tot een oplossing moeten brengen, zoals we in "Transport in balans" en "Samen werken aan bereikbaarheid" hebben gemeld.

De heer Pitstra heeft gevraagd hoe het staat met de noordelijke aftakking. Op dit moment wordt de trajectnota MER opgesteld. Volgens de huidige planning zal er eind 1999 een tracébesluit worden genomen. In de jaren daarna zal een besluit tot aanleg genomen kunnen worden. Tot het moment van het aanlegbesluit staat de verbinding dus absoluut niet ter discussie. In het verdrag van Warnemünde met Duitsland is overigens afgesproken dat wij een tracé-MER zullen uitvoeren. Wij doen dat dus ook.

Er is verder gevraagd hoe het staat met de onderhandelingen tussen de Europese Unie en Hongarije, Roemenië en Bulgarije op het gebied van het transitovervoer.

Deze verlopen zeer moeizaam. Het gaat om een eerste poging van de Unie om de wegvervoerrelaties met een aantal Midden- en Oost-Europese landen gestalte te geven. Op dit moment speelt de vraag of over de verdeling van het aantal transitovergunningen overeenstemming kan worden bereikt. Het is begrijpelijk dat met name de bereidheid tussen de Oost-Europese landen onderling om tot een compromis te komen, gering is. Zij zijn jarenlang niet gewend geweest om samen te werken. Ik verwacht om korte termijn geen vooruitgang in dit dossier.

Behalve op het gebied van het transitovervoer is Midden- en Oost-Europa voor ons natuurlijk ook van belang als groeimarkt. Vijf jaar geleden was het gemiddelde bilaterale aandeel 20%. Dit is thans gegroeid naar ongeveer 40%. Wij leggen die belangen overigens wel in nieuwe wegvervoerovereenkomsten vast. Het verdrag met Wit Rusland is van kracht geworden op 1 januari 1996 en dat met Roemenië op 22 december 1996. De waarde van de markten met deze twee landen, uitgedrukt in vrachtopbrengsten, belooft enkele tientallen miljoenen gulden. Daarnaast vormt Wit Rusland de buitengrens van de douane-unie met de Russische Federatie. Ook uit dat oogpunt is het instandhouden van zeer goede relaties van belang, mede in het licht van alle ellende die de sector de laatste tijd aan de grenzen heeft ondervonden.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! We hebben dacht ik een speciale vervoersattaché in Boedapest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Niet meer. Wij hebben deze attaché vorig jaar verplaatst naar Warschau, omdat de vervoersproblemen met Polen en de oostelijk daarvan gelegen landen inmiddels groter waren dan die met Hongarije. De relaties met Hongarije zijn overigens goed.

De heer **Eversdijk** (CDA): Goed, voorzitter, wij hebben dan dus een vervoersattaché in Warschau. Misschien zou er wat meer bekendheid aan gegeven kunnen worden, ook aan transportondernemingen in Nederland, dat er zo'n vervoersattaché is in Warschau. Ik neem aan dat deze zijn verbindingen heeft met de ambassades in Boedapest,

Jorritsma-Lebbink

Boekarest en andere plaatsen. Het gebeurt in concrete gevallen soms dat chauffeurs dagenlang aan de grenzen staan. Mijn ervaring op een ander terrein is dat enige officiële invloed, in dit verband van een vervoersattaché, wellicht op de korte termijn kan helpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij laten via de organisaties natuurlijk weten dat wij een vervoersattaché hebben in Warschau. KNVTO en EVO weten dat natuurlijk. Ik wil best vragen of zij in hun publicaties de vervoerders hier nog eens opmerkelijk op willen maken, zodat zij in een concreet geval ook rechtstreeks contact op kunnen nemen met de heer Goppel, die inmiddels die functie bekleedt. Overigens ondernemen wij actie, zodra wij signalen krijgen. Dat lees je niet altijd in de krant. Het meest lastige is dat de verantwoordelijkheid voor het vervoersprobleem niet altijd bij de minister van Verkeer en Waterstaat in het desbetreffende land ligt. Ik heb met mijn collega's natuurlijk goede contacten. Meestal gaat het om een andere minister, bijvoorbeeld om de minister van Financiën in geval van een nieuwe belasting of een nieuw formulier of om de minister van Binnenlandse Zaken in geval van een veiligheidsaangelegenheid. De douane valt in verschillende landen onder verschillende ministeries. Het is een zeer gecompliceerd proces. Je merkt ook dat in een aantal Oost-Europese landen, bijvoorbeeld de vroegere Russische staten, de bureaucratie niet goed functioneert. Ook bestaan er vaak zeer grote problemen op het gebied van de communicatie tussen het ene en het andere ministerie, voorzover er al communicatie is tussen het decentrale deel van het ministerie aan de grens en het centrale deel. Het is buitengewoon gecompliceerd, maar de attaché kan daar dikwijls goed werk verrichten. Ik wil hier via de organisaties graag nog eens aandacht voor vragen.

Er is door de heren Van den Berg en Lodewijks een aantal vragen gesteld over marktwerking in het openbaar vervoer. Ik snap dat men nieuwsgierig is naar waar wij morgen uitkomen. Ik wil nu niet het achterste van mijn tong laten zien. Morgenochtend start de tweede termijn van de Tweede Kamer. Ik ga ervan uit dat er uiteindelijk een oplossing wordt gevonden.

De heer Van den Berg heeft gevraagd op welke wijze samenwerking zich verhoudt tot concurrentie. Ik ben het ermee eens dat het van belang is dat bedrijven uiteindelijk samenwerken. Zij verrichten bijvoorbeeld gezamenlijk onderzoek, gebruiken gezamenlijk transportinstallaties en kopen gezamenlijk producten zonder prijsbinding. Op zo'n wijze kan samenwerking een bijdrage leveren aan een aantrekkelijk aanbod. Dat geldt ook voor de deur-tot-deur-benadering, de ketenbenadering waar de reiziger meer gebruik van gaat maken. Samenwerking wordt ook absoluut niet verboden, maar zij moet plaatsvinden binnen de uitwerking die het kabinet geeft aan mededingingsbeleid in het algemeen en in het openbaar vervoer in het bijzonder. Dat is overigens ook de reden waarom wij gekozen hebben voor de systematiek waarin uiteindelijk een concessie wordt verleend voor een aantal jaren. Iedereen weet dat er concurrentie is op de dag van de aanbesteding, maar dat de samenwerking daarna volop zal groeien en bloeien. Waarom? Omdat een bedrijf dat een concessie krijgt en weet dat de financiering beter wordt naarmate het meer passagiers vervoert, er alleen maar belang bij heeft om ervoor te zorgen dat die keten zo goed mogelijk is, dat het voor- en natransport goed is geregeld. Misschien heeft het daar wel meer belang bij dan in de systematiek waarbij slechts de overheid de belangrijkste klant is. Samenwerking kan de concurrentie uiteindelijk bevorderen. Anders kan worden gesteld dat dankzij enige vorm van concurrentie de samenwerking daarna veel beter wordt, afhankelijk van de structuur, de markt en de aard van de afspraken. Wij zullen dat de komende jaren blijven toetsen. Het is uiteindelijk iets nieuws. Wij zullen zeer goed moeten nagaan op welke wijze een en ander zich verhoudt tot mededingingsbeleid, tot wijzen van handelen die enige structuur met zich brengen.

Ik kom op het marktregime op het spoorwegnet. Ten aanzien van de onrendabele diensten met een regionale functie streef ik zoveel mogelijk naar aansluiting bij het regime voor het stads- en streekvervoer. Waar mogelijk, wat mij betreft decentralisatie en concurrentie om het spoor. Ik zit middenin de

discussie over dit onderwerp met de Tweede Kamer. Wat het kernnet betreft, dat overigens niet zo eenvoudig is te definiëren, ben ik doende om mijn visie op de toelating tot de markt nader te ontwikkelen. Als je de adviezen van Wijffels er nog eens op naleest, kan geconcludeerd worden dat niemand daarover heeft nagedacht. Wij lopen al een tijd met dat probleem rond. Er ontstaan problemen en het is dan ook van groot belang dat ik mij daarover goed laat adviseren en ga bekijken wat daaraan elders wordt gedaan, zowel goede als slechte zaken. Ik heb de Tweede Kamer toegezegd dat ik probeer om nog tijdens deze kabinetsperiode een standpunt te formuleren. Dat moet ook, want wetgeving is nodig.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of de NS een cruciale rol blijven spelen. De NS blijven de komende jaren zonder meer een cruciale rol vervullen. In het overgangcontract met de NS is afgesproken dat de introductie van marktwerking beheerst en gefaseerd zal verlopen. In die zin heb ik mijn brief aan de Tweede Kamer met het beleidskader toegang tot het spoorvervoer opgesteld. Voor de periode na 2000 moeten wij nog voor een specifieke concurrentievorm kiezen. Hoe de rol van de NS in het dan ontstane krachtenveld zich zal ontwikkelen, kan ik nog niet aangeven, maar ik kan mij eigenlijk niet voorstellen dat de Nederlandse Spoorwegen geen belangrijke rol zullen blijven spelen, ook na het jaar 2000, tot ver in de volgende eeuw.

De heer Lodewijks dacht dat het busvervoer al in het jaar 2000 moet zijn aanbesteed. Dat is niet het geval. In de implementatienota staat – daarover heeft de Kamer nog geen eendoordeel gegeven – dat op 1 januari 2003 ten minste 35% van het vervoer binnen het beheersgebied van de decentrale overheid moet zijn aanbesteed. Voor 1 januari 2005 moet alle vervoer zijn aanbesteed. Voor de GVB's geldt overigens een aangepast traject. Wij zullen bezien of de verzelfstandiging van de GVB's wat sneller tot stand kan worden gebracht. Het tijdspad is dus aanzienlijk ruimer dan tot het jaar 2000. Dat moet ook, want je kunt in dit land niet met een soort revolutie marktwerking introduceren. Dat is in Groot-Brittannië gedaan en dat heeft zeker in de beginjaren niet tot allerlei

Jorritsma-Lebbink

successen geleid. Dat willen wij ook niet.

Wij vinden overigens wel dat er een evenwichtige spreiding van aanbestedingen over het land moet plaatsvinden. Dat betekent ook dat de introductie van aanbestedingen zou moeten gelden voor de beheersgebieden van alle bevoegde decentrale overheden. In 2003 zou in al die gebieden ten minste 35% aanbesteed moeten zijn.

Er is in de Tweede Kamer een discussie ontstaan of je dit niet helemaal vrijwillig moet laten doen, maar daarover heb ik zo mijn aarzelingen. Daar zal ik morgen wel iets over zeggen. Er zijn BOS-gemeenten die dit jarenlang vrijwillig hadden kunnen doen, maar dat is helaas tot nu toe in geen enkele gemeente gebeurd. Als een of twee provincies kiezen om dit niet te doen, ben ik bang dat de andere provincies zich genoodzaakt zullen voelen om het dan ook maar niet te doen. Ik hoop dat wij er morgen in het overleg met de Kamer uit kunnen komen.

Interessant vond ik wel dat de grote fracties allemaal vinden dat het instrument marktwerking ontwikkeld en toegepast moet worden.

Vervolgens gaan wij erover praten hoe dat moet. Daar moeten wij morgen uit proberen te komen.

De heer Lodewijks heeft gevraagd of wij bij de GVB-gebieden niet sneller moeten gaan. Ik kan rustig zeggen dat ik vind dat een betwistbare markt zo snel mogelijk in zo groot mogelijke gebieden moet plaatsvinden. Dat betekent dat gemeentelijke vervoerbedrijven die al verzelfstandigd zijn en mee willen dingen op beheersgebieden van andere decentrale overheden, zo snel als zij willen op de markt kunnen komen. Een voorwaarde is dan wel dat het vervoer in het eigen gebied ook wordt aanbesteed en dat het gemeentelijke vervoerbedrijf is verzelfstandigd. Ik kan mij niet goed voorstellen dat het interessant kan zijn voor een gemeenteraad om zich te bemoeien met een aanbesteding in een nevenliggend gebied. Dat lijkt mij niet de juiste weg.

Ik ben een voorstander van een snelle verzelfstandiging. Dat is goed voor de verhouding tussen overheid en bedrijf. De termijnen die ik in de implementatienota heb genoemd, zijn uiterste termijnen. Wat sneller kan, moeten wij zeker sneller doen.

De heer Lodewijks heeft nog gevraagd hoe het zit met de concurrentie op het HSL-net. Naar verwachting zullen er de komende jaren grote veranderingen plaatsvinden op de Europese spoormarkt. Toenemende concurrentie en de komst van nieuwe toetreders zullen de gevestigde verhoudingen en de werkwijze razendsnel veranderen. Dat geldt ook voor de concurrentie op het HSL-net.

De exploitatie van de Thalys wordt nu verzorgd door de vervoerexploitatie maatschappij van de hogesnelheidstrein, een deelneming voor 100% van de NS. Een monopoliepositie van die maatschappij op de toekomstige HSL-Zuid is wat mij betreft niet aan de orde, gezien de nationale beleidsvoornemens en de richtlijnen van de Europese Unie.

Overigens zou ik de tekorten die in de krant worden genoemd, met een korreltje zout willen nemen.

De heer Eversdijk (CDA): U zegt dat wij die tekorten met een korreltje zout moeten nemen, maar er zijn toch concrete getallen genoemd door de NS, zoals f 60.000 per dag. Zegt u nu dat dit niet klopt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Je kan alle kosten bij elkaar optellen, er een geweldige winst uit willen slaan en dan tot de conclusie komen dat je een groot verlies hebt, maar zo kan ik ook een cijfer maken. Dat klopt volgens mij niet. Het is een zichzelf respecterend bedrijf dat iets nieuws wil beginnen. Zij hebben geen toestemming aan ons gevraagd om met de Thalys te mogen rijden. Dat is een eigen initiatief en een verstandig initiatief, daarover geen misverstand. Men heeft geen toezegging van ons gehad en men wist vanaf het begin dat er ook sprake zou zijn van een vorm van private financiering en dus ook private exploitatie. De NS hebben die stap gemaakt. Dat is prima. In hetzelfde persbericht staat dat zij verwachten dat er straks geweldige winsten te behalen zijn op de hogesnelheidslijn. Die hoop deel ik. Vervolgens is de vraag of die winst allemaal bij de NS moet neerslaan. Wij gaan natuurlijk verder over dit traject. In de loop van het jaar zullen wij de Tweede Kamer melden hoe wij omgaan met de exploitatie van de hogesnelheidslijn, en daarna komt er overleg met de Nederlandse Spoorwegen. Maar een op eigen

initiatief genomen besluit om te starten met de Thalys betekent natuurlijk niet automatisch dat aanloopverliezen bij de overheid gedeponereerd kunnen worden.

De heer Eversdijk (CDA): Voorzitter! Ik formuleer mijn vraag anders. De Nederlandse burger moet gestimuleerd worden om van de trein gebruik te maken, ook door lage tarieven. Bestaat nu niet het gevaar dat die burger door de hoge aanloopverliezen en dus hoge tarieven uit de trein wordt gehouden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zou niet weten waarom. Misschien is er dan een andere exploitant te vinden die het goedkoper wil doen.

De heer Eversdijk (CDA): Een gulden is een gulden. Als de spoorwegen een x-aantal miljoenen tekort komen, zullen zij die ergens vandaan moeten halen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Tot nu toe heeft men het blijkbaar in de eigen benadering van de markt en uit commerciële overwegingen verstandig geacht om nu vast te starten met de Thalys, die overigens een omgebouwde TGV is. Ik vind het ook verstandig, al ben ik geen commerciële vervoerder, maar het gaat niet aan om alle kosten op een hoop gooien en te zeggen dat de overheid ze moet financieren; zo zijn wij niet getrouwd. Het is een commercieel product van de Nederlandse Spoorwegen, en ik ga er van uit dat NS straks ook treinen zal laten rijden op de nieuwe hogesnelheidslijn, maar van een alleenvertoningsrecht is nooit sprake geweest. Mag ik erop wijzen dat het om internationaal vervoer gaat? Het is dus best mogelijk dat zich andere aanbieders op andere trajecten zullen aandienen. En wij zullen ook binnenlands vervoer plegen op de hogesnelheidslijn, met een aantal shuttles over de verbindingen bij Breda en de doortrekking daarvan. Daar zal dus nader naar moeten worden gekeken maar, nogmaals, het betekent niet dat men de rekening voor aanloopverliezen automatisch bij de rijksoverheid kan deponeren.

De heer Lodewijks (VVD): Voorzitter! Zou het niet verstandig zijn dat de minister hierover tevoren heel duidelijk met de spoorwegen

Jorritsma-Lebbink

overlegt? Als zij hun eigen strategie voeren en de minister de hare voert en als die twee niet met elkaar sporen, krijgen wij later geweldige problemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het gevoel dat er op het ogenblik een beetje aan ketelmuziek wordt gedaan. Ik zou er graag voorzichtig mee willen omgaan. Laten wij nu eerst even afwachten welk standpunt het kabinet over de financiering van het private exploitatiedeel zal innemen en hoe vervolgens de gesprekken met NS daarover verlopen. Ik heb er het volste vertrouwen in dat wij daar uiteindelijk goed uit zullen komen, maar ik pas ervoor dat voor elke activiteit die een bedrijf zelf onderneemt, de rekening bij de overheid gelegd kan worden. Zo zijn wij niet getrouwd.

De heer **Lodewijks** (VVD): Als hen dat dan maar duidelijk is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik hen laten weten.

De heer **Eversdijk** (CDA): Een dreigement zoals in de krantenkop "NS dreigt met het stoppen van de Thalys" is dus niet aan de orde. En ik neem aan dat de Handelingen van deze vergadering ook in Utrecht zullen worden gelezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat hoop ik maar. Dat dreigen met het stoppen van de Thalys heb ik ook in de krant gelezen, maar verder niet.

Er is een aantal vragen gesteld over Schiphol en de mainportfunctie. Ik heb een aantal mensen daarover opvattingen horen geven. Laat ik iets zeggen over de discussie die op dit moment plaatsvindt. Die discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur duurt vier maanden en op basis van de uitkomsten daarvan en van het nader onderzoek zal het kabinet in de tweede helft van dit jaar haar visie uitbrengen op de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Daarbij zullen wij ook mogelijke oplossingsrichtingen aangeven. Daarover vindt een debat met het parlement plaats en alles is erop gericht dat er dan ook zo snel mogelijk feitelijke besluitvorming start, in de vorm van een PKB of een andere vorm van wetgeving.

De heer **Eversdijk** zei dat wij nog een besluit moeten nemen. Ja, wij

zullen een integrale beleidsvisie geven, die een aantal opties zal bevatten van richtingen waarin je kunt denken. Overigens is het bij dit soort zaken nooit zo dat je al op de eerste dag na het besluit een volledig afgerond besluit kunt nemen. Gesteld dat het kabinet zou besluiten tot verdere groei van de luchtvaart in Nederland – dat moet ik er steeds bij zeggen – moet, ongeacht of dat gebeurt in de vorm van een lex specialis of van een PKB, altijd nog een aantal alternatieven nader worden bestudeerd, ook op hun milieu-effecten, voordat een definitief besluit mogelijk is. Zoals ik ook al in de Tweede Kamer heb geprobeerd uit te leggen, is het niet mogelijk om een compleet besluit gereed te hebben vóór de verkiezingen van volgend jaar. Ik zou het wel willen, maar helaas, en dat heeft niets met paars te maken maar met de normale procedure.

De heer **Eversdijk** (CDA): De minister van Verkeer en Waterstaat wil snel werken, ook met Schiphol. Heeft zij, met de WRR aan haar zijde, een voorkeur voor een lex specialis of toch voor een PKB?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is, dat u mij nooit iets persoonlijks kunt vragen. Ik sta hier altijd als de minister van een kabinet. Het kabinet heeft, naar aanleiding van het advies van de WRR, een opvatting gegeven over de grote projecten. Overigens heeft inmiddels mijn collega van VROM naar aanleiding van de discussie in de Tweede Kamer over het kabinetsstandpunt WRR toegezegd, nog een specifieke studie te laten doen naar de vorm van de lex specialis en de voordelen daarvan. Ik dacht dat de uitkomsten daarvan er in de loop van deze maand zouden komen, zodat wij wellicht nog tot nadere besluitvorming kunnen komen.

Ik ben voor korte, zorgvuldige procedures. Als een lex specialis daar geschikter voor is dan een PKB, heeft men zo een maat gevonden in mij. Gelet op hetgeen er allemaal moet gebeuren bij een lex specialis, ben ik er echter niet van overtuigd dat die ons werkelijk tijdswinst oplevert. Ook in een lex specialis zullen alle vergunningen, alle overleggen met andere overheden enz. moeten worden geregeld. Er is niets gecompliceerder dan de luchtvaartzaken, waarbij ongeveer

alle overheden betrokken zijn en ongeveer alle belangenorganisaties een betrokkenheid wensen of hebben. Met andere woorden, je moet erg opletten dat je niet door een andere procedure te noemen suggereert, dat die automatisch ook tijdswinst oplevert.

Wij doen TNLI niet voor niets. Dat is niet een brede maatschappelijke discussie, maar wel een maatschappelijke discussie, tussen voor- en tegenstanders van groei van de luchtvaart. Die is bedoeld om aan het eind van de rit tijdswinst te boeken bij een beslissing. Iedereen moet het in ieder geval eens zijn over de probleemstelling. Welke dingen moeten worden onderzocht? Wat moet je doen of laten? Geprobeerd moet worden een aantal gemeenschappelijke opvattingen te laten formuleren door partijen in de maatschappij. Dat is al een stap vooruit, hoop ik. Ik zeg er onmiddellijk bij, dat ik niet zeker weet of dit ons vooruit zal helpen. Daarom experimenteren wij ermee. Mevrouw De Boer en ik hebben zowel TNLI als de Maasvlakte verklaard tot een experiment. Het kabinet heeft dat overgenomen. Wij zullen zeer nadrukkelijk evalueren. Het lastige is dat je pas aan het eind van de rit zult kunnen beoordelen of het werkelijk iets heeft opgeleverd.

Van mij mag men weten dat wij als het niks oplevert er gauw weer mee moeten ophouden, want dan wordt de procedure alleen maar verlengd. Dat was niet de bedoeling, ook niet van de WRR, die dit element op zichzelf wel nadrukkelijk heeft geadviseerd.

De heer **Eversdijk** (CDA): Even voor eigen rekening proef ik toch een redelijke mate van sympathie voor een lex specialis.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, wij komen daar...

De heer **Eversdijk** (CDA): De minister zegt: ja. Dank u wel!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij komen daar op terug.

De heer **Eversdijk** heeft gesproken over het stellen van scherpere eisen aan vliegtuigen met het oog op de milieukwaliteit. In de perspectievennota bij de discussie over TNLI staat hoeveel ruimte Nederland aan de luchtvaart geeft. Daarin is aangegeven wat het belang is van de

Jorritsma-Lebbink

luchtvaart en ook wat de maatschappelijke kosten zijn. Tevens hebben wij aangegeven welke uitgangspunten het kabinet bij zijn besluitvorming zal hanteren. Verbetering van de milieukwaliteit is er daar één van. Wij gaan ervan uit, dat economische groei ook duurzaam moet zijn. Voor de luchtvaart betekent dat, dat ook zij haar bijdrage zal moeten leveren aan de door het kabinet nagestreefde ont koppeling. Voor een typisch internationale sector als de luchtvaart bestaat daarbij grote afhankelijkheid van het beleid in andere landen. Waar volledige ont koppeling binnen een sector niet mogelijk of realistisch is, zal er zorg voor moeten worden gedragen dat de totale milieudruk niet wordt vergroot. Dat zal nadrukkelijk moeten worden betrokken bij de afwegingen over het bieden van ruimte aan verdere groei aan de luchtvaart. Dit staat vermeld op blz. 55 van de perspectievennota.

De heer Eversdijk sprak over de zwarte lijst, de activiteiten in het kader van de Europese Unie en van ons voorzitterschap. Wij proberen in Europees verband te komen tot een soort zwarte lijst. Ik moet zeggen dat de overige lidstaten tot nu toe weinig positief hebben gereageerd. Ik stel mij daarbij op het standpunt, dat de in Europees verband overeen te komen aanpak ertoe moet leiden, dat de informatie-uitwisseling niet beperkt wordt tot overheden. Er moet een juiste balans gevonden worden tussen het vertrouwelijke karakter van bepaalde gegevens die verzameld worden en het publieke karakter van informatie. Het loket luchtvaartveiligheid is inmiddels in gebruik genomen. Aanvankelijk was het aantal bellers per dag met ca. 80 vrij hoog, het is nu gestabiliseerd op zo'n 20 telefoontjes per dag. Het merendeel van de vragen betreft de veiligheid van de maatschappij waarbij men een vlucht wil uitvoeren. De bemensing van de task-force zal per 1 juli 1997 zijn voltooid en na een introductieprogramma van één tot anderhalve maand zal het team structureel gaan opereren.

Over de genoemde openbare nationale databank kan ik opmerken dat er naar aanleiding van de motie van de heer Van Gijssel in de Tweede Kamer een studie is begonnen naar de mogelijkheden en beperkingen van een dergelijke databank. Inmiddels is er een inventariserende workshop georganiseerd met vertegenwoordigers van belanghebbende organisaties en instanties uit de sector en de samenleving. Ik verwacht dat wij binnen drie maanden een onderbouwd standpunt over zo'n databank kunnen innemen.

De heer Eversdijk heeft ook nog gevraagd, welk nieuw beleid er op het gebied van de veiligheid in ontwikkeling is. Ik zou hem daarvoor willen verwijzen naar de nota Veiligheidsbeleid; daarin worden de beleidskeuzes uiteengezet. Deze nota is inmiddels in de Tweede Kamer behandeld; het betreft stuk nr. 24804, 1.

Dan hebben de heren Pitstra en Bierman nog gesproken over luchtschepen. Luchtschepen hebben inderdaad voordelen: weinig infrastructuur nodig, geen start- en landingsbanen, geluid- en energie-vriendelijk, duurzaam, comfortabel, stilhangen met minimaal energieverbruik, een zeer lange vluchtduur en vooral ook veilig door het gebruik van het onbrandbare helium, nieuwe materialen en avionica. Fly by wire is ook mogelijk. Nadelen zijn het grote volume, de relatief lage snelheid van ca. 150 km/uur en een veel sterkere afhankelijkheid van het weer dan bij vliegtuigen. Het luchtschip valt nu in de categorie niche-transporten met een zeer eigen karakter, een kruising van ballon- en scheepvaart met unieke toepassingen.

De RLD heeft in december jongstleden een formele aanvraag om typecertificatie van de firma Rigid Airship Design uit 's-Graveland ontvangen. Hoewel deze aanvraag technisch interessant is, zal hij toch normaal behandeld moeten worden. In samenwerking met buitenlandse luchtvaartautoriteiten zal de RLD zo nodig moderne wettelijke eisen voor de bouw en het gebruik van starre luchtschepen voorstellen. De Duitse LWA heeft zich al bereid verklaard, hieraan mee te werken. De luchtvaartigheidsspecialisten van de RLD toetsen het aangeboden luchtschipontwerp en de besturing van het prototype aan de genoemde eisen en dat zal van de aanvrager en de RLD verschillende jaren werk vergen. Het betekent ook dat een aantal van onze afdelingen bezig zijn om kennis en informatie te verzamelen om dit verantwoord te kunnen doen. Nadat een typecertificaat, ook voor andere landen, zal zijn verworven en daarnaast diverse productie-, terrein- en vluchtvergunningen van andere afdelingen van mijn ministerie en de

RLD zullen zijn verstrekt, zal seriebouw en levering vanuit Nederland mogelijk zijn. De afdeling Luchtwaardigheid heeft een schatting gemaakt van het aantal uren dat voor certificatie nodig zal zijn: 16.000 tot 20.000 uur. De financiers van Rigid Airship Design waren niet bereid, een financiële garantie daarvoor te geven. Wij hebben gemeend, tot die tijd toch een afwachtende houding te moeten aannemen. Als deze club – het is de enige organisatie in Nederland die luchtschepen ontwerpt – voor een financiële garantie zorgt, dan zullen wij de certificering ter hand nemen en het productieproces, testvluchten en dergelijke controleren. En indien het veilig en verantwoord is, zullen wij uiteindelijk een typecertificatie afgeven.

Overigens vliegen wij al sinds jaren met de Dornier DO-228 PH-MNZ, een tweemotorig vliegtuig voor het uitvoeren van diverse controles boven de Noordzee en de Waddenzee. Ik zeg dit omdat het niet zo is dat wij zouden kunnen beslissen om nu alvast zo'n luchtschip te bestellen, als er ooit zo'n ding zou komen, want dit vergt nog een heel lang proces en hier zullen zich toch marktpartijen op moeten gaan werpen. Maar overigens vind ik het nog steeds een interessant project, daar wil ik geen misverstand over laten bestaan.

De heer **Bierman**: Ik mis die nog grotere voortvarendheid bij dit soort elementen, gegeven het feit dat de milieudoelstellingen van het SVV 2 niet gehaald worden. Ik kan mij voorstellen dat de minister gegeven die ernstige situatie zegt dat zij meer overheidsbemoeienis voor lief neemt en die certificering wel voor haar rekening wil nemen, mits aan een aantal andere eisen wordt voldaan. Ik daag de minister dus uit om ook daarop die voortvarendheid, die zij inzake harde infrastructuur altijd tentoonspreidt, eens los te laten.

De discussie over de HSL is eigenlijk net zoets. Op het moment dat er tekorten zijn omdat een bedrijf initiatieven neemt die in SVV 2-doelstellingen passen, namelijk substitutie van automobilisten en vliegtuigpassagiers naar de rail – wat nu zelfs al aan de gang is met de Thalys bij lage snelheid – is dat een beloning waard. Ik zou wat dat betreft meer stimulanzen verwachten vanuit de milieudoelstelling.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat de HSL betreft zijn wij nog steeds 100% aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen. Op het moment dat dit bedrijf ruimte reserveert voor het stimuleren van nieuwe producten en de aandeelhouder daar geen bezwaar tegen maakt, wat ik ook niet zal doen, mag dat vooral gebeuren. Dat betekent echter niet dat er automatisch een subsidiestroom op gang moet komen. Dat geldt natuurlijk ook voor nieuwe vervoersvormen. Het kan niet zo zijn dat bij een nieuw initiatief, waarvan wij niet weten of het ooit haalbaar zal zijn, bij voorbaat een subsidiestroom op gang komt. Daarvoor moeten de normale procedures gevolgd worden. Ik wil best nog eens bekijken wat ik kan doen in de richting van Rigid Airship Design, maar men zal ook eerst zelf moeten bezien of men voldoende marktkansen kan ontwikkelen. Als dat zo is, is het vervolgens ook geen probleem om een financiële garantie te vinden. Eén ding is zeker: ik ga geen luchtschepen verkopen, evenmin als ik ballonnen probeer op te laten. Ik vrees dat dit iets is wat aan de markt moet worden overgelaten.

De heer Van den Berg heeft nog een vraag gesteld over de hogesnelheidstrein en goederenvervoer. Voor de HSL-trajecten die nu of in de toekomst worden bediend, moeten wij niet verwachten dat veel goederenvervoer van het vliegtuig naar de HSL zal overgaan, ook omdat op die trajecten op dit moment niet veel luchtvrachtvervoer plaatsvindt. De meeste luchtvracht gaat al via luchtvaarttrucking onder vluchtnummer over de weg. Dat is meestal ook vervoer van hart tot hart, niet zozeer naar het centrum van Parijs als wel bedrijven die in de buurt van luchthavens liggen. Wij kijken wel of substitutie van dit soort wegvervoer naar de trein mogelijk is. Zoals men wellicht weet, is er al een initiatief van de luchthavens van Schiphol, Frankfurt en Parijs om een proef met luchtvracht via het spoor tussen deze luchthavens voor te bereiden. Een afzonderlijke railterminal bij Hoofddorp zou ook in een dergelijk systeem kunnen passen, mede in samenhang met de ontwikkeling van een ondergronds logistiek systeem tussen Aalsmeer en Schiphol.

Ik kom vervolgens bij de versnelling van projecten. De herziening van

de Tracéwet is op dit moment in voorbereiding. Dat is een reactie op de eind verleden jaar afgeronde evaluatie van de Tracéwet. Beoogd wordt om de procedure slagvaardiger en efficiënter te maken. Het overleg, zowel binnen mijn ministerie als met VROM, richt zich mede op de besluitvorming rond verkenningen, planstudies en trajectnota's, waaraan de heer Lodewijks in een ander deel van zijn betoog ook heeft gerefereerd.

Ik heb ook een antwoord over de lex specialis. Wij hebben gezamenlijk een onderzoek uitbesteed naar de voor- en nadelen van dat instrument. Dat wordt verricht door prof. Lubach en prof. Ten Heuvelhof, die vanuit een juridische, maar ook bestuurlijke invalshoek de zaak belichten. Het onderzoek is nagenoeg af rond en zal in juni met een begeleidend schrijven aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De heer Lodewijks heeft gevraagd hoe het staat met de gesprekken met de aannemerij over de versnelling van de uitvoering van projecten. Wij zijn op twee manieren na gesprekken met de aannemerij tot versnelling gekomen na het Tracébesluit. Op twee vlakken kunnen wij iets doen. Op het technische vlak wordt tijdswinst geboekt door het belonen van versnelde oplevering van het product met bijvoorbeeld een bedrag extra per dag eerdere oplevering. Wij doen dat in de praktijk met succes. Rijksweg 32 is zelfs negen maanden eerder opgeleverd dan oorspronkelijk was gepland. Ten tweede wordt op het organisatorische vlak door ingenieursbureaus en aannemerij gekeken hoe we projecten sneller kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld via integrale bestekken of design-and-build-contracten, zodat er minder tijdsverlies optreedt tussen de verschillende fasen van het project. Daarvan is op zich een goed voorbeeld de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg: dat was een design-and-build-project.

Wat betreft sommige andere projecten zien wij dat de discussies over de tracés op zich geconcentreerd zijn op hoofdlijnen. Die zijn overigens pas zinvol – zo blijkt elke keer weer – als er ook voldoende duidelijkheid gegeven wordt. Ik vind dat wij dat heel serieus moeten bekijken, maar we moeten wel oppassen voor het gevaar van een dubbele discussie. Allereerst is er een discussie over de hoofdlijnen,

maar dan kan er nog geen helder standpunt worden gegeven, omdat de details nog niet klaar zijn. Vervolgens komt er een tweede discussie, waarbij er wel zicht is op de details, maar dat geeft dan aanleiding om weer tot een ander standpunt te komen.

Wij hebben in de nota SWAB, Samen werken aan bereikbaarheid, een werkwijze voorgesteld om tot een versnelling te komen. Mijn voorstel is om eerst deze werkwijze toe te passen en dan te evalueren. Blijkt het niet tot de gewenste versnelling te komen, dan moeten wij ook andere dingen verder gaan bekijken. Ik ben overigens absoluut niet principieel in dezen: ik ben in voor elke versnelling. Mijn ervaring is wel dat de grootste vertraging opgelopen wordt in het bestuurlijke proces tussen Kamer en regering. Dat is een vervelende constatering, maar het is wel waar.

Dan kom ik bij de nota Samen werken aan bereikbaarheid. De heer Eversdijk heeft gevraagd welk nieuw beleid wij nu nog doen. Ik heb in Samen werken aan bereikbaarheid heel uitgebreid en heel concreet aangegeven hoe wij het gaan doen, hoe wij de files gaan aanpakken. Dan gaat het zowel om het terugdringen van de automobilititeit, de vraagkant, als om het selectief verbeteren van het aanbod. Ik bestrijd overigens dat variabilisatie van de autokosten en het rekeningrijden – zo vertaal ik maar zijn opmerking van het extra pakken van de automobilist via de portemonnee – niet zouden werken. Voorzover het de variabilisatie betreft, is het bovendien een eerlijk systeem. De veelrijder en de spitsrijder betalen en de weinigerrijder spaart. Het betekent overigens niet dat mensen op het platteland per saldo altijd een nadeel hebben, als er gevariabiliseerd wordt. Het ligt er maar aan hoeveel kilometers per jaar zij rijden.

Het nieuwe van het beleid zit niet zozeer in de maatregelen zelf, want die kennen wij wel. Het op elkaar stapelen van steeds maar nieuw beleid is niet zo zinvol. Het gaat er nu om dat wij echt tot uitvoering komen en niet alleen maar plannen maken. Slimmer, sneller en beter – zo hebben wij het genoemd; het gaat om integraal gebiedsgericht maatwerk. Alle vier de stadsgewesten hebben daartoe plannen gemaakt, samen met ons. Het betekent dat iedereen nu ook

Jorritsma-Lebbink

gedwongen wordt alles uit te voeren wat hij ook heeft opgeschreven.

Het betekent ook: een gericht parkeerbeleid, gecombineerd met een verbetering van het stadsgewestelijk openbaar vervoer; een intensivering van het vervoersmanagement, inclusief bedrijfsvervoer; verbetering van overstapmogelijkheden tussen auto, openbaar vervoer en fiets; verkeersbeheersing en optimale benutting van de wegen. Ik ben het overigens met de heer Bierman eens, dat wij daar nog een heleboel kunnen doen. Ik ben het niet met zijn conclusie eens dat het betekent, dat je verder niets meer hoeft aan te leggen.

Wij hebben er in Samen werken aan bereikbaarheid echt voor gekozen om alleen daar waar nodig de infrastructuur uit te breiden. Dat zal nodig zijn en blijven voor wat betreft de achterlandverbindingen. Bij de steden kunnen wij het nauwelijks meer en dat moeten wij ook niet willen, want dan wordt in plaats van een lange file een brede file georganiseerd; daar hebben wij niet zoveel aan.

Het kost overigens allemaal wel veel geld. Ik heb in mijn eigen begroting nu ook geld vrijgemaakt om voorbereidingen heel snel te kunnen doen, zodat wij, als er op enig moment weer een vergroting van de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt gerealiseerd, de plannen werkelijk kunnen uitvoeren en mijn opvolger of opvolgster niet geconfronteerd wordt met onderuitputting.

Nu heb ik in de eerste paar jaren al 2 mld. extra gekregen en die zullen wij besteden aan projecten die wij kunnen uitvoeren. Daar zullen wij ook een aantal spitsdiensten mee financieren en er een aantal vrachtautostroken mee aanleggen. Dat is echter niet genoeg. Wij hebben heel veel extra geld nodig. De definitieve besluiten over de financiering van de projecten in de periode tot 2001 zullen voor een deel betrokken worden bij de begrotingsvoorbereiding voor het komende jaar. Voor het overige zullen ze betrokken moeten worden – ik doe daar graag aan mee – bij de kabinetsformatie. Het huidige kabinet zal zorgen dat er voldoende materiaal ligt op basis waarvan besluiten kunnen worden genomen.

De effectiviteit van het beleid hebben wij uitgebreid omschreven in de nota Samen werken aan

bereikbaarheid. Bovendien zijn deze zaken nog eens doorgerekend. Kort gezegd, als wij alles doen wat in "Samen werken aan bereikbaarheid" is opgenomen aan projecten en uitvoering, zal in 2005 op randstadniveau de congestie teruggebracht worden tot de helft van het niveau van 1990 en op de achterlandverbindingen buiten de Randstad zijn er geen files meer. Dat betekent dat de congestie op een lager niveau komt te liggen dan tien jaar geleden. Vanaf 2000 zal dat op grote schaal merkbaar worden voor de reiziger op de weg en in het openbaar vervoer. Ik kan melden dat vorig jaar de filelast rondom Rotterdam met 10% is teruggelopen, in plaats van de voerspelde groei van 7%.

De heer Van den Berg heeft gesproken over het verdelen van rijks gelden. Om een goede voortgang te krijgen, zouden er bij de plannen meerjarencontracten moeten worden afgesloten. In het eind april jongstleden aan de Tweede Kamer aangeboden wetsvoorstel planwet verkeer en vervoer is een planstructuur neergelegd, die waarborgt scheidt voor een onderling samenhangende planning en uitvoering van beleid tussen de verschillende bestuurslagen. Instrumenten zijn daarvoor onder meer: wederzijdse betrokkenheid bij de voorbereiding van de plannen, de verplichting tot uitwerking in de plannen van essentiële onderdelen van nationaal beleid en beleid van de andere overheden en het sluiten van bestuursovereenkomsten omtrent de uitvoering van het beleid. Ik denk dat dit laatste goed aansluit bij de wens van de heer Van den Berg. Ik kon zijn lijstje niet helemaal thuisbrengen. Wij moeten er wel rekening mee houden, dat voor een flink deel andere overheden zelf verantwoordelijk blijven.

De heer Talsma vroeg naar de brug in rijksweg 50. De N50 tussen Kampen en Emmeloord zal als autoweg worden uitgevoerd, een en ander conform het SVV 2 en als zodanig besloten na een motie van het Kamerlid Jorritsma op dit punt. Tussen Kampen en de Ramspolbrug wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd. Tussen de Ramspolbrug en Emmeloord wordt de bestaande autoweg gereconstrueerd. De Ramspolbrug zelf zal, gelet op de technische en functionele staat ervan, worden vervangen. Ten behoeve van de hoofdvaarweg

Meppel/Ramspol wordt de brug van een beweegbaar deel voorzien. Bij de uitwerking van de plannen wordt een eventuele toekomstige uitbouw van de autoweg tot autosnelweg, waarvoor een tweede brug nodig zou zijn, overigens niet onmogelijk gemaakt. Wij dienen ons echter wel te houden aan hetgeen in het SVV is opgenomen.

De heer Eversdijk heeft nog gevraagd, hoe het staat met de toeleidende infrastructuur naar de Westerschelde-oeververbinding. Er is lang gesproken over deze verbinding, die er, naar ik hoop, gaat komen. U weet dat de verbinding geen onderdeel zal uitmaken van het hoofdwegennet. De tunnel en de aansluitende wegverbinding krijgen een regionale functie. Dat betekent dat de ten behoeve van de aanleg gevoerde procedures daarop gebaseerd waren. De provincie Zeeland heeft destijds daarmee ingestemd. Ik verwacht dan ook dat de aansluitende wegen ook na de openstelling van de tunnel het verkeersaanbod kunnen verwerken. De vervanging van de brug over het kanaal van Gent naar Terneuzen, die overigens wel in het SVV opgenomen is, heeft op korte termijn geen heel hoge prioriteit. Dat neemt uiteraard niet weg, dat het van belang is de verkeersontwikkeling nauwlettend in de gaten te houden en zo nodig te zijner tijd een nader onderzoek te laten doen.

Ik onderken het belang van de spoorlijn Axel-Zelzate. Door de aanleg kan het industriegebied op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen beter door het spoor worden ontsloten. Voor de goederenstroom in dit gebied, die 5% bedraagt van de totale jaarlijkse goederenstroom van NS Cargo, is deze kortere route ook gewenst. In de aangenomen motie van de Tweede Kamer van 2 november 1992 is aangegeven, dat de goederenspoorlijn op de oostelijke kanaaloever vooralsnog onafhankelijk van de mogelijke aanleg van een tunnel voor het wegvervoer onderzocht moet worden.

Het is niet waar dat elke maatregel die het autoverkeer duurder maakt, de plattelanders extra treft. Rekeningrijden treft plattelanders helemaal niet en variabilisatie treft plattelanders in gelijke mate als stadsbewoners. Daarbij gaat het immers om het aantal kilometers dat men per jaar rijdt. Iedereen kan mij

Jorritsma-Lebbink

veel wijsmaken, maar het is niet zo dat plattelandsbewoners zuiniger omgaan met het gebruik van hun auto dan stedelingen. Eerlijk gezegd, is het vaak andersom.

De heer Pitstra heeft gevraagd, of ik het onderzoek naar de quotering naar de Kamer wil sturen. Voorzover ik weet, zijn er door ons geen onderzoeken gedaan naar quotering van autokilometers. Ik heb bij eerdere gelegenheden inderdaad aangegeven om verschillende redenen geen voorstandster te zijn van een dergelijk systeem, bijvoorbeeld omdat er niet voor iedereen een gelijke noodzaak is en/of behoefte bestaat aan verplaatsingen. Mag ik dan de heer Eversdijk aanhalen: hoe zit het met de verhouding plattelander en stedeling? Naar mijn oordeel verdient een systeem, waarin iemand zelf kan bepalen tegen welke moeite en kosten hij of zij een verplaatsing maakt met welk vervoermiddel, uiteindelijk de voorkeur, niet alleen uit vervoerskundig oogpunt maar ook uit maatschappelijk en economisch oogpunt. Overigens mag de prijs meer marktconform worden. Om die reden streven wij naar verdere variabilisatie. Er zijn echter grenzen aan, vooral vanwege de echte grenzen.

Ik kreeg de indruk – zo was de toon van zijn verhaal – dat de heer Pitstra dacht dat ik niet voor autodelen was. Ik ben er wel voor. Het speelt ook een heel belangrijke rol in de nieuwe middelen die wij hebben om het verkeer- en vervoerbeleid, vooral in stedelijk gebied, te beïnvloeden. Uit een eerste evaluatiestudie blijkt dat behalve een vermindering van het aantal gereden autokilometers met 30% ook een toename van het gebruik van het openbaar vervoer met 10 tot 15% optreedt. Dat zijn voor mij redenen geweest om het gedeeld autogebruik een extra stimulans te geven die de condities voor zowel de consument als de aanbieders aantrekkelijker moet maken. Ook de regionale overheden zullen daarbij worden betrokken, want gedeeld autogebruik is immers maatwerk. Daarbij denk ik vooral aan het geven van een bredere bekendheid aan het fenomeen, bijvoorbeeld door een gezamenlijke communicatiecampagne op te starten. U zult er binnenkort de eerste uitingen van kunnen vernemen. Bovendien denk ik aan een stimuleringsregeling voor

de aanbieders voor het realiseren van telematicatoepassingen. Ook het ontwikkelen van een parkeerregeling en het opzetten van een aantal grootschalige voorbeeldprojecten, bijvoorbeeld in Vinex-locaties, behoren tot de voorgenomen maatregelen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd naar het aantal treinreizigers. In 1996 is dat weer wat gestegen, vooral als je het corrigeert voor het verminderde gebruik door studenten. Dat betekent dat er meer "goede" reizigers, als ik ze zo mag noemen, in de trein zijn gestapt. De groei van de laatste jaren, voorzover die er was, had veel te maken met de studentenjaarkaart. Ik ben erg gelukkig dat er nu behalve de studenten ook "gewone" reizigers in de trein zijn gestapt.

Spitsvervoer is duur. Dat is ook de reden waarom wij in Samenwerken aan bereikbaarheid voor bepaalde segmenten van de markt en stedelijke gebieden geld beschikbaar hebben gesteld om juist spitslijnen te organiseren, die nodig zijn om de modal split in de spits te beïnvloeden. Overigens geldt ook hier dat er uiteindelijk een behoorlijke kostendeckingsgraad moet worden gerealiseerd.

Wij hebben een deugdelijke regeling voor de opstartverliezen voor openbaar vervoer in Vinex-locaties. Wij hebben in de rijksbijdrage voor het stads- en streekvervoer een opslag van 0,5% verdisconteerd ter dekking van wijzigingen in het voorzieningsniveau. Daar horen ook uitbreidingen in het kader van Vinex bij. Inschattingen van de zijde van mijn ministerie wijzen erop dat binnen die cijfers de Vinex-groei moet kunnen worden opgevangen. Daarbij geldt nog eens dat de voorziene extra benodigde middelen jaren van tevoren worden geraamd en ook door de belanghebbers kunnen worden gereserveerd. Ik ben daarom van mening dat in algemene zin kan worden volstaan met de rijksbijdrage voor de exploitatie. Dat is immers een deugdelijke regeling. Mogelijk is er in een klein aantal gevallen nog sprake van een tijdelijk probleem, met name bij omvangrijke stadsuitbreidingen. Dit wordt momenteel in overleg met VROM in kaart gebracht. Als inderdaad blijkt dat er zich problemen voordoen, dan zullen wij maatwerkoplossingen moeten zien te vinden.

Er is gevraagd waarom eerdere realisatie van de Hanzelijn dan in 2007 niet mogelijk is. Het is niet mogelijk, omdat de voorbereidingstijd en de bouwtijd bij elkaar opgeteld resulteren in indienststelling in 2007. Helaas kan pas op zijn vroegst in de loop van 2000 het tracébesluit worden genomen. De daadwerkelijke bouwtijd – hadden wij maar rotsen in plaats van veen – bedraagt gewoon zes jaar.

Het streven is om de Zuiderzeespoorlijn in het volgende SVV op te nemen. Wij hebben aan de regionale en lokale overheden gevraagd om geen strijdige ruimtelijkeordeningsplannen te ontwikkelen. Ik heb destijds, overigens samen met de bestuurders uit het noorden van het land, gekozen voor prioriteit van de Hanzelijn en de overige TTP-projecten. Het Tweede tactisch pakket loopt tot 2005, maar natuurlijk zal in de verdere toekomst ook de Zuiderzeespoorlijn aan de orde komen.

De heer Van den Berg vroeg waarom in "Samen werken aan bereikbaarheid" de provincies niet expliciet worden genoemd. Dat is per ongeluk gebeurd.

De heer Talsma heeft interessante vragen gesteld over Rail 21. Rail 21 was oorspronkelijk inderdaad een plan van de NS. Voorzien was dat het slechts gefaseerd zou kunnen worden ingevoerd. Het eerste investeringspakket, Prorail, met een looptijd van vijf à zeven jaar, richtte zich vooral op een aantal acute knelpunten die uit het verleden waren overgebleven. Inmiddels is dat praktisch afgerond.

Het tweede investeringspakket, het tweede tactische pakket, richt zich op grotere infrastructurele werken, zoals de Hanzelijn, wordt uitgevoerd parallel aan de investeringen in de HSL en de Betuwelijn. In dit pakket wordt het accent gelegd op regionale spoorzaken, bijvoorbeeld Randstad-rail, het kortereafstandsvervoer.

De contouren van een derde pakket worden de komende paar jaar vastgelegd. Voorzienbaar is dat in dit pakket het regionale accent doorgezet wordt – ik denk aan Regionet en Randstadspoor – en dat het relatief veel investeringen in de kwaliteit van het net zal bevatten. De strategische studie naar de stroomvoorziening wordt medio dit jaar afgerond. Binnenkort starten wij met de strategische studie naar een beheersings- en beveiligingssysteem

Jorritsma-Lebbink

voor de 21ste eeuw (BB 21). Deze zal eind 1998 afgerond zijn. Ook de overwegenproblematiek zal binnen afzienbare tijd tot koersbepalende besluiten leiden.

Mede in het licht van de verzelfstandiging van de NS zullen strategische, richtinggevende besluiten over het netwerk nodig zijn. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Het lastige is dat achteraf bezien de NS zelf in de eerste ideeën over Rail 21 veel te optimistisch is geweest over de kosten en over de mogelijkheden om het allemaal snel te doen.

Mevrouw Vrisekoop heeft een aantal vragen gesteld over het fietsbeleid. Zij is uitgebreid ingegaan op het masterplan fiets. Na de zomer zal ik de Tweede Kamer een uitgebreide evaluatie over dit masterplan toesturen. Daarin zal ik nader ingaan op de ontwikkelingen van het fietsgebruik en op de mate waarin de doelstellingen werkelijk zijn bereikt. Voor de beantwoording van de vragen over de groei van het fietsverkeer en de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid van fietsers wil ik die evaluatie afwachten. Op de specifieke vraag om fietsers van rechts voorrang te verlenen kom ik nog terug.

De angst dat er met het opheffen van het masterplan een hoop kennis verloren gaat is niet nodig. Tijdens de hele duur van het project is er kennis uitgedragen en vastgelegd in allerlei publicaties. Daarnaast is er kennis ondergebracht bij een aantal instituten, zoals de CROW. Bij die kennisoverdracht is veel aandacht besteed aan voorbeelden van het voeren van een integraal en consistent fietsbeleid. Zwolle is daarvan een heel goed voorbeeld. Ik verwijs daarvoor ook naar de brochure "Ruimte voor de fiets" die ik naar aanleiding van het project-Zwolle samen met de VNG heb uitgegeven.

Over een OV-fietskaart heb ik in het verleden al met de NS van gedachten gewisseld. Ik wil daar geen andere rol in spelen dan het signaleren van een behoefte bij afnemers. Het doen van een daadwerkelijke aanbidding is een zaak van marktpartijen als de NS. Eerlijk gezegd verbaast het mij nog wel eens hoezeer de NS soms de fiets onderschat. Dat geldt zowel voor het meenemen van de fiets, als voor het stallen ervan.

Wat betreft de aanbevelingen van het rapport Fietsdiefstal van het ministerie van Justitie kan ik meedelen dat in samenwerking met de fietsbranche een in het fietsframe geïntegreerd slot is ontwikkeld. Het stimuleren van het gebruik van bewaakte fietsenstallingen vind ik een zaak voor gemeenten, maar het is wel iets wat wij in de gesprekken met de gemeenten ook aan de orde stellen. De invoering van een registratiesysteem compleet met een centrale databank, waarin een combinatie van private en publieke sector wordt gemaakt, is op dit moment onderwerp van een actie van de RAI. Over het dwarsbomen van een fietsvriendelijke invulling van Vinex-locaties wijs ik erop dat dit primair een zaak van de gemeenten is. Ik ken helaas het rapport van de ENFB nog niet. In mijn participatie bij de planvorming zal ik graag aandacht blijven vragen voor een fietsvriendelijke inrichting. Daar waar mijn HID betrokken is bij de planvoorbereiding, is dit een van de onderwerpen die zeker van zijn kant aan de orde worden gesteld.

Ik heb hiermee voor een deel ook de vragen de heer Pitstra over dit onderwerp beantwoord. Het is niet de bedoeling dat als opvolger van het masterplan fiets een projectbureau wordt opgericht. Naar aanleiding van de evaluatieresultaten van het masterplan zal over de toekomstige inzet van het ministerie worden besloten.

Voorrang van rechts voor fietsers maakt deel uit van het startprogramma Duurzaam veilig, waarover in de loop van dit jaar nadere besluitvorming zal plaatsvinden. Ik kan wel zeggen dat de opvattingen van de provincies en de gemeenten hierover van groot belang zijn, want een en ander speelt zich voor het grootste deel op gemeentelijk grondgebied af. En ik weet dat de gemeenten zeer terughoudend zijn op dit punt, als er niet ook infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd. Het is namelijk niet de bedoeling dat er in de eerste fase van de invoering van voorrang voor rechts meer doden vallen in plaats van minder.

Het meenemen van de fiets in de TGV beschouw ik als een aangelegenheid van de vervoerder. Ik wil het nog wel eens aankaarten, maar ik heb er al vaker bij de NS op aangedrongen om na te denken over de klanten. Ik weet, eerlijk gezegd,

niet of er voor het meenemen van de fiets in de TGV zoveel klanten zullen zijn. Ik heb het gevoel dat die wens zich eerder op vervoer in de regio en intercity's zal toespitsen.

Dan is er nog een vraag gesteld over de motorrijders. De cijfers over 1995 en 1996 zijn 90 en 91 doden en uiteraard ook veel zwaargewonden. Afgezet tegen de kilometerprestatie, blijven het echt schrikbarende aantallen. Dit betekent ook dat motorrijders uiterst kwetsbaar zijn en blijven. Dat is overigens de reden waarom ik niet meedoe aan het enthousiast maken van mensen voor motorrijden. Aanvullende rijvaardigheids cursussen kunnen wel bijdragen aan het vermijden van ongevallen en het verminderen van de ernst daarvan, maar het is helaas niet mogelijk om die cursussen verplicht te stellen. De KNMV, de NVVM en andere organisaties verzorgen cursussen verhoogde rijvaardigheid. Deze vinden op zichzelf plaats in de markt; ik ben daar een voorstander van. Voorzover wij in de voorlichtende sfeer nog acties kunnen ondernemen, wil ik die ook best ondersteunen. Ik ben echter vreselijk bang voor het stimuleren van motorgebruik door daar weer mooie advertenties over te plaatsen.

Ik kom dan op de verkeersveiligheid in het Zeeuws-Vlaamse. Ik merk in dit verband op dat het een misverstand is dat de waterschappen niet betrokken worden bij het verkeersveiligheidsbeleid. De waterschappen zitten in de stuurgroep Duurzaam veilig en zijn bij de opstelling van het startprogramma betrokken. Zij zullen straks ook bij de uitvoering ervan betrokken zijn en zullen er dan ook financieel van kunnen profiteren.

De heer Eversdijk heeft nog gevraagd of de middelbare scholen niet intensiever moeten meedoen. Op dit moment vinden de voorbereidingen plaats voor een onderzoek naar het effect van verkeerseducatie op het gedrag van de verschillende doelgroepen. Er zijn in de afgelopen jaren tal van initiatieven ontplooid op het terrein van de verkeerseducatie. Ik moet zeggen dat ik niet overal in geloof. Ik vind het verstandig om nu eens te bekijken hoe effectief die zaken zijn geweest. Er zijn scholen die veel aan verkeerseducatie doen; daar moet dus een effect te meten zijn.

De heer Lodewijks heeft gevraagd hoe het zit met startprogramma

Jorritsma-Lebbink

Duurzaam veilig. Ik heb inderdaad samen met de andere overheden enige stappen voorwaarts gezet. Tijdens het overleg op 24 april jongstleden is in feite de grondslag gelegd voor een akkoord. Naar ik hoop, kunnen wij een en ander in juni vastleggen in een echte intentieverklaring. Daarna kunnen er de nodige regelingen worden getroffen om het startprogramma ook werkelijk uitgevoerd te krijgen in 1998, 1999 en 2000.

De heer Pitstra heeft een aantal opmerkingen gemaakt over mijn optimisme over het halen van de doelstellingen van het SVV. Volgens mij heb ik daar in de evaluatie al volstreekte helderheid over gegeven. Een aantal doelstellingen halen wij wel en een aantal halen wij niet. Wat de ontwikkeling van het totale aantal kilometers betreft, zijn wij in het SVV ongeveer van de huidige groei uitgegaan. Of wij de groei in 2010 kunnen hebben beperkt tot 35%, hangt af van maatregelen die wij nog moeten invoeren, zoals rekeningrijden en verdergaande accijnsverhogingen in de periode 2000-2010. Verder hangt dit ook af van autonome ontwikkelingen. Overigens merk ik op dat het uiteindelijk niet gaat om het halen van die grens, maar om het halen van milieudoelen en bereikbaarheidsdoelen. De beperking van de groei van het aantal autokilometers tot 35% kan geen doel op zichzelf zijn. Het is in feite de uitkomst van het SVV 2-beleid als alle daarin genoemde maatregelen daadwerkelijk worden genomen en als de autonome ontwikkelingen, zoals die met betrekking tot de brandstofprijzen, verlopen zoals verondersteld.

De heer Pitstra heeft ook gevraagd waarom er niets meer valt te vernemen over OV maal 2. Ik meld dat dit geen SVV 2-doel was, maar een uitdaging van de openbaarvervoersbedrijven zelf. Ik vind het ook jammer dat ik er niets meer over verneem, ondanks het feit dat de tariefsverhogingen zeer beperkt zijn geweest en de bezuinigingen vrijwel allemaal teruggedraaid zijn. Overigens probeer ik zelf via de maatregelen in de nota SWAB genoemd, de beoogde selectieve groei van het openbaar vervoer, waarvan melding wordt gemaakt in het tweede tactisch pakket en in het kabinetstandpunt, dichterbij te halen.

Wat betreft het gebruik van het openbaar vervoer blijkt in 1996 overigens sprake geweest te zijn van een toename van het aantal reizigers, niet alleen bij de spoorwegen maar gelukkig ook bij het stads- en streekvervoer. De rol van het openbaar vervoer om de SVV-doelen te realiseren, is neergelegd in de dubbele doelstelling, te weten verhoging van de kostendekkendheidsgraad en selectieve groei van gemiddeld 1% tot 2% per jaar. Zoals bekend, zal de grootste groei daarbij moeten plaatsvinden in het stedelijk gebied.

De heer Hendriks heeft nog gevraagd naar toetsings- en evaluatie-instrumenten gericht op de mobiliteitsbehoefte van ouderen. In de wetgeving zal een bepaling worden opgenomen die het mogelijk maakt eisen aan de toegankelijkheid te stellen die de decentrale overheden zullen moeten opnemen in hun programma's van eisen. Dergelijke eisen zullen, zoals gebruikelijk, worden ontwikkeld in overleg met de organisaties van ouderen en gehandicapten. Vanzelfsprekend moeten ook decentrale overheden met organisaties van ouderen en gehandicapten in hun regio overleg voeren over noodzakelijke of gewenste maatregelen.

De heer Hendriks heeft verder een vraag gesteld over het consumentenplatform als adviesorgaan. Voor het programma van eisen voor de aanbesteding van een concessie geldt een inspraakprocedure waarin ruimte is voor de inbreng van zowel consumentenorganisaties als individuele reizigers. In die zin zijn de reizigers ook betrokken. Op dat punt zal ook sprake zijn van wettelijke verplichtingen. Het staat decentrale overheden vrij om hiervoor een eigen vorm te kiezen. De betrokkenheid van reizigers vind ik van groot belang. Die noodzaak zie ik overigens ook onderkend door de vervoersbedrijven, daarover geen misverstand. Ook de andere overheden zijn zeer bereid om te kijken naar de klanten.

Verder heeft de heer Hendriks gevraagd of ik denk dat er door marktwerking een verbetering zal komen in de klantvriendelijkheid en de tekortkomingen op NS-stations. Het moge duidelijk zijn dat marktwerking ook in het spoorvervoer nog meer dan reeds nu het geval is, zal leiden tot de noodzaak voor aanbieders van spoorvervoer om een klantvriendelijk product aan te

bieden. Daar doen wij het allemaal voor. Men krijgt alleen maar een concessie als men ook mensen weet te vervoeren. Je vervoert mensen het beste als je ze een goed product biedt. Dat strekt zich dus uiteindelijk ook uit tot de stations. Ik ben met NS in gesprek over de mogelijkheden om bestaande onvolkomenheden in de voorzieningen weg te nemen. Wat betreft de situaties rondom de stations ligt er vanzelfsprekend ook een taak voor de overheid op wier gebied zich een station bevindt. Bij de bouw van nieuwe stations is het wat dat betreft al veel beter gegaan ten opzichte van de oude situatie.

De heer Van den Berg heeft nog een vraag gesteld over de zondagsrust. In beginsel wordt om een aantal redenen van sociale en financiële aard het werken op zondag tot het uiterste beperkt. Dat is gegeven het beleidsuitgangspunt van filearm werken niet altijd mogelijk, zodat ook tijdens het weekend werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Daarbij is inderdaad sprake van een verkeerstechnische noodzakelijkheid. Waar mogelijk proberen wij die verkeerstechnische noodzakelijkheid tot het uiterste te beperken. In het kader van het project "Wegen naar de toekomst" worden maatregelen voorbereid die in de toekomst meer mogelijkheden bieden om ook doordeweeks filearm te kunnen werken aan de weg. Te denken valt dan aan het iets breder maken van de vluchtstrook, zodat je gedurende de week een hele baan kunt afzetten. Dat soort zaken proberen wij te doen. Als het niet nodig is om op zondag te werken, moet het niet gebeuren en wel om sociale en financiële redenen.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar zeer uitvoerige en gedetailleerde beantwoording van de vragen en voor de inhoud en de toon van haar antwoord. Ik ben blij dat de minister begonnen is met de veiligheid, met name de beveiliging tegen het water. Zij sprak van een "oer"-taak als het echte begin van het departement, waarbij het ging om droge voeten en goed leven op een deel van de bodem van de zee.

Voorzitter! Ik benadruk nogmaals, zoals ik bij interruptie ook al heb gedaan, de kwestie van de Krimpenervaard. Ook de heer Van den Berg

Eversdijk

heeft dit gedaan. Ik zie de problemen die de minister schetst, maar ik ben van mening dat de Krimpenerwaard extra aandacht nodig heeft.

Voorzitter! Ik kom vervolgens bij de dijkversterkingen tegen het zeewater, de "blokken op klei". De manier waarop ik mijn toon over de informatie naar de Kamer heb gezet gaf al aan, dat ik er niet van uitging dat de minister willens en wetens onjuiste informatie heeft gegeven. Ik had dan mijn toon wel anders gezet, niet alleen als parlementariër maar ook geredeneerd vanuit de oppositie. Ik heb de toon met opzet gezet zoals ik deze heb gezet. Ik denk dat de minister evenals ik geschrokken is toen de echte getallen op tafel kwamen en dat haar ambtenaren met een zekere schroom de gang naar haar kamer hebben gemaakt met deze getallen, toen de zaak boven tafel kwam. Het is een tegenvaller, maar de zaak is goed opgepakt.

Voorzitter! Ik heb begrepen dat er dit jaar een bedrag van 40 mln. beschikbaar is en dat er enkele miljoenen tekortkomen. De minister heeft impliciet gezegd dat we hier niet zo zwaar aan hoeven te tillen en dat dit wel in orde komt. Ik ben daar blij om.

Voorzitter! Ik laat de discussie over "onvoldoende", "voldoende" en "goed" even voor wat zij is. Mijn stelling is nog steeds dat de rijksoverheid principieel én praktisch de opdracht heeft om aan de beheerder de dijken te laten in de toestand "goed". Het is dan aan de beheerder om ervoor te zorgen dat die toestand "goed" blijft. Als bij de herstelwerkzaamheden van "voldoende" naar "goed" zou blijken dat de waterschappen besparingen oplopen omdat de zaak nu op grote schaal wordt geklaard, dan mag dit natuurlijk worden verrekend. Een goede relatie tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen is van groot belang. Ik zeg met graagte dat mijn waarneming uit eigen ervaring is dat dit tot op heden goed loopt. Ik wacht met spanning de kaderbrief af en de begroting op prinsjesdag. Ik heb er alle vertrouwen in dat het Rijk zijn taak verstaat, zowel ten principale als in de praktijk.

Voorzitter! Ik begrijp dat de sloblocatie voorlopig naar de Slufter gaat, hoewel dit een punt van grote zorg blijft, niet alleen vanuit het oogpunt van bevaarbaarheid maar ook uit dat van milieu.

Voorzitter! Ik ben blij dat er dit jaar geen onderuitputting van betekenis is. Ik begrijp heel goed dat het niet mogelijk is om de onderuitputting tot nul te reduceren.

Voorzitter! De gedachte over het onderscheid tussen het grondwater en het oppervlaktewater spreekt de minister aan. Ik wacht de uitwerking af.

Voorzitter! Wat de verdere voorstellen van de Waterschapswet betreft, zie ik ook de problemen met het aantal categorieën. Moeten het er 5, 4, 3 of ten slotte 2 zijn? En wat is dan nog het verschil met de algemene democratie? Hier is een spanningsveld tussen de functionele en de algemene democratie. De minister weet uit mijn vroegere leven in de Tweede Kamer dat ik een hartstochtelijk voorstander ben van de functionele democratie. Ik heb de Waterschapswet daar met groot genoegen behandeld. Ik hoop dat we de functionele democratie volledig overeind kunnen houden, op een goede manier, met voldoende draagvlak. Hierbij spelen verkiezingen natuurlijk een grote rol. Het zal niet zo gemakkelijk zijn om hiervoor een uniform landelijk systeem te bedenken. Ik noem een voorbeeld. In Zeeland zijn de stembusverkiezingen voor de waterschappen gelijk gehouden met de raadsverkiezingen. Zij zijn buitengewoon goed verlopen, ook in gebieden waar op dat moment geen raadsverkiezingen waren. Bij de reguliere raadsverkiezingen die onlangs op Walcheren hebben plaatsgevonden, kwam in de hoofdstad van Zeeland minder dan de helft van de kiezers op. Dat was twee jaar daarvoor bij waterschapsverkiezingen nog ongeveer 60%. Blijkbaar heeft dat aangesproken. Ik snap dat er mogelijkheden zijn voor postbusverkiezingen of telefonische verkiezingen. Mijn persoonlijke voorkeur gaat nadrukkelijk uit naar de gang naar de stembus. Ik vind dat een democratische verworvenheid. Ik maak persoonlijk graag de gang naar de stembus. Wij moeten dat buitengewoon sterk stimuleren.

Voorzitter! De beverrat is een echte exoot, hij komt van buiten. Hij is geïmporteerd voor het velletje en het vlees. Hij wordt nu bestreden op basis van artikel 54 van de Jachtwet. Nogmaals, ik denk dat dit op den duur niet werkt.

Ik ben de minister erkentelijk voor met name de infrastructuurprojecten rond de vaarwegen, de container-

vaart en de bedrijfsbeëindigingsregeling. Het spijt mij dat er van de 130 aanmeldingen nog maar 40 positief hebben gereageerd. Dat geeft mij de gelegenheid om te denken dat wij het wel redden met het geld. De evaluatie, waarbij de sector nadrukkelijk wordt betrokken, moet worden afgewacht. Ik hoop dat de sector langzamerhand meer gaat samenwerken, zodat niet de gehele kantine afgehuurd hoeft te worden voor overleg.

Een duurzame economische groei van de luchtvaart onderschrijf ik volledig. Ik hoop dat de belangrijke Zuiderzeespoorlijn niet de dupe zal worden van de grote projecten. Zij is niet alleen voor het noorden van Nederland van belang. Wat de motorrijders betreft, ben ik het volledig met de minister eens.

Ik kom op de toeleidende wegen en de discussie over de WOV. Elke infrastructuur trekt verkeer aan. Het is een sprookje om te denken dat dit beperkt kan worden tot, in dit geval, de afstand tussen Vlissingen en Terneuzen. Mensen ten noorden van Vlissingen en ten zuiden van Terneuzen zullen daar ook gebruik van maken. Ik houd mijn zorg. Straks hebben wij een schitterende tunnel, terwijl er problemen ontstaan ten aanzien van de aanvoer- en de afvoerwegen.

Ik noem nog een regionaal punt, te weten de tunnel bij Sluiskil. De minister onderkent het probleem. Het punt is dan ook in het SVV opgenomen. Ik zie best het verschil tussen de WOV en het tunneltje, maar is het niet mogelijk om werk met werk te combineren? Er ligt een geweldig project van een miljard, met vlak daarbij een kleiner project. Deze moeten toch op een of andere manier gecombineerd kunnen worden.

Voorzitter! Wat de fiets betreft, zal het mevrouw Vrisekoop wellicht genoeg doen dat ik in het kader van het project Duurzaam veilig vorige week persoonlijk als prijs een fiets heb mogen uitreiken aan een jonge verkeersdeelnemer.

De minister eindigde met een opmerking over het werken op zondag. Zij heeft gezegd dat dit met geld en andere zaken te maken heeft. Ik pleit ervoor om dat zoveel mogelijk te beperken. In Exodus 20 wordt verhaald dat Mozes van de Horeb kwam met geboden en niet met een discussienota. Ik weet wel dat de hardheid van het leven

Eversdijk

dikwijls anders is dan de echte leer, maar ik wil toch proberen Exodus 20 zoveel mogelijk tot gelding te brengen.

De heer **Lodewijks** (VVD): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor de uitvoerige en zeer gedetailleerde antwoorden. Ik heb overigens wel geconstateerd dat zij een paar keer de namen noemde van de heer Van den Berg en de heer Eversdijk, terwijl ik zo bescheiden was geweest om die vragen te stellen. Ik neem daar nu wel genoeg mee, maar ik merk het toch even op.

De minister heeft begrepen dat de versnelling van grote infrastructurele projecten de VVD erg hoog zit. Wij hebben een beroep op haar gedaan om te bekijken of een lex specialis in dit geval niet veel beter zou zijn dan de Tracéwet, met al haar onvolkomenheden. Ik heb begrepen dat er een onderzoek loopt, dat in juni wordt uitgebracht. Wat er ook uitkomt, onze zorg is dat de Tweede Kamer wel aan haar trekken komt en goed kan worden ingepast, zodat daar geen vertraging optreedt, zoals wij de laatste jaren bij veel discussies hebben gezien. Dat laat ik graag aan de minister over. Als zij onze waarschuwing ter harte neemt en dat in goed overleg met de Kamer kan regelen, wens ik haar daarmee heel veel succes.

Ik heb geen antwoord gehad op onze vraag over de gelijktijdige aansluiting van de Bundesautobahn 52 met het gereedkomen van de A73, wat toch essentieel is. Bij de uitleg van de rijksweg 73 zou al zoveel mogelijk rekening moeten worden gehouden met die aansluiting, al was het maar door een tijdelijke oplossing. Dat zou in de toekomst geweldig veel kosten kunnen besparen.

Verder heb ik begrepen dat de minister zegt dat de ijzeren Rijn niet over Eindhoven en Venlo zou moeten lopen. Als het huidige tracé gerevitaliseerd moet worden, is de vraag of dat niet geweldig veel repercussies zal oproepen, zodat het voor Nederland nauwelijks iets oplevert. Als zo'n groot werk gerevitaliseerd moet worden, denk ik dat men ook mag vragen dat een evenredig deel van de opbrengst in Nederland wordt gegenereerd.

Wat betreft verkeer en vervoer doet het ons deugd dat er nu met de

aannemerij gesprekken plaatsvinden, vooral vanuit de visie om met integrale bestekken te werken. Bij Rijkswaterstaat, waar deze bestekken al worden uitgevoerd, hebben wij gezien dat dit geweldig veel tijdwinst geeft. Daarin steun ik de minister.

Over de implementatienota heb ik begrepen dat de termijn wordt verlengd van 2000 tot 2005. Dat was een misverstand van mijn kant. Ik heb hierover nog een vraag. De minister zegt dat er een evenwichtige spreiding van de aanbestedingen over het land plaatsvindt. Ik zou graag weten hoe zij dat denkt te doen. Daar zullen toch richtlijnen voor moeten komen.

Een groot punt voor ons blijft de discrepantie tussen de gemeentelijke vervoerbedrijven en de streekvervoerbedrijven. Als men tot regionale aanbestedingen wil komen, kan men toch moeilijk om de gemeentelijke vervoerbedrijven heen. Hoe denkt de minister daarover?

Ik heb begrepen dat er vandaag nog niets gezegd kan worden over wat er morgen uit de bus komt. Daar heb ik begrip voor, hoewel ik het jammer vind. Het moet mij van het hart dat ik hoop dat er morgen eindelijk eens spijkers met koppen geslagen kunnen worden, want dat is na jaren van discussie van groot belang voor de sector, voor de provincies en voor de gemeenten, die allemaal met marktwerking te maken krijgen.

Over de SIGMA-groep moet ik zeggen dat zij beschikt over veel eigendommen en veel knowhow, zoals ik in eerste termijn ook heb gezegd. Er zijn interessante suggesties gedaan door de SIGMA-groep over de aanbestedingswijze en over het aspect transport in de voorliggende studie voor het Maasdal. Dat wordt nu gedaan door transportbanden, wat veel overlast geeft en veel extra kosten met zich brengt. De SIGMA-groep heeft daar een heel interessante oplossing voor, namelijk om alles te transporteren naar Midden-Limburg. Daarover zou ik graag iets naders willen horen, zeker ook in verband met de werkgelegenheid.

Het doet ons deugd dat het startprogramma voor de verkeersveiligheid binnenkort van de grond komt.

Tot slot en in aansluiting op de vraag van de heer Eversdijk over de slibdeponie: ik heb begrepen dat de Raad van State de slibdeponie in het

Hollands Diep heeft afgewezen. Ik meen dat er een particulier initiatief is om slib op te slaan op het eiland Tiengemeenten. Hoe denkt de minister daarover?

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik ga op drie punten nog even in, en de eerste is de kwestie van de Fonejacht: brug of tunnel?

Ik meen met genoeg te hebben beluisterd dat de minister de kwestie nog eens op een rijtje wil zetten met alle betrokkenen. Dat lijkt mij heel goed, want ik hoor uit dezelfde bronnen soms verschillende geluiden en vraag mij dan af of men zich juist heeft uitgelaten. Het is mij uitdrukkelijk bekend dat tegen de huidige plannen een zeer duidelijk protest is ingediend door de hele Noord-Nederlandse watersportbond, die 90 watersportbedrijven verenigt, de ANWB en de belangenvereniging van beroepszeilschippers, met liefst 450 zeilende passagiersschepen en nog eens 40 motorschepen, niet allemaal in Friesland maar toch wel zeer vele. Ook uit de hoek van de provincie zelf hoor ik voortdurend dat zij de huidige oplossing niet goed vinden.

Wat ik voorstel, is voor de minister volstrekt budgettair neutraal en dat is ook voor haar belangrijk. Mijn voorstel behelst dus niet een nieuwe brug van 12,5 meter hoog bij Langdeel; het gaat om de bestaande brug van 6,90 meter hoog. Mijn stelling is dat 90% zo niet meer van de mensen die op en neer varen van Leeuwarden daar voldoende aan hebben. Kan worden uitgezocht hoeveel mensen op die route behoefte hebben aan schepen met een mast langer dan die lengte? Dan vervallen dus de complete aquaductkosten van 45 mln., en dan is er nog die 10 mln., en dan klopt het sommetje. Dan komt er dus bij Fonejacht een volwaardig aquaduct: de autosnelweg gaat ondergronds en heeft in het geheel geen last van de scheepvaart en andersom. Het hele idee van een nieuwe brug bij Langdeel – ik weet niet wie dat ooit heeft bedacht – kan vervallen.

Mijn suggestie houdt tevens in dat, als de brug bij Fonejacht er niet komt, de hele route vrij blijft. Wil de minister in dat kader bezien of de vaste spoorwegbrug bij Zuidhorn,

Talsma

die zij 2 meter hoger wil leggen, wat 53 mln. zou kosten, niet kan worden vervangen door een beweegbare brug. Dan heb je de complete staandemastroute door het grote Van Starckenborghkanaal en dan verder door de stad Groningen heen. Ik verwijs naar het door mij ingediende kaartje. Het lijkt mij een buitengewoon aantrekkelijke oplossing.

De tweede kwestie is die van de autoweg bij Kampen. Dat het nu een autoweg is, zoals de minister mij verzekert, was mij bekend en daar ben ik juist een beetje verdrietig over. Die was gepland als een autosnelweg en ik zeg nog eens: regeren is vooruitzien. Het mag van mij best nog een hele tijd een gewone autoweg blijven, dus met één baan in elke richting, als er maar bij de grondverwerving en vooral bij de aanleg van bruggen en viaducten rekening wordt gehouden met de verdere toekomst. Dat is al wel gebeurd, merkwaardigerwijze, op het huidige stuk van Zwolle naar Kampen. In het Rijkswegenplan was nog een autosnelweg opgenomen. Je kunt zien dat de drie viaducten eroverheen de dubbele breedte hebben. Dat bepleit ik nu. De minister hoeft de weg nu niet aan te leggen, maar zij moet het totale wegtracé een 20 meter breder plannen, zodat de weg op de lange termijn een autosnelweg kan worden.

De visie die ik miste stel ik ook aan de orde bij Rail 21. Met buitengewoon veel genoegen heb ik onlangs gelezen, dat de minister op de Betuwelijn wat dan heet double stack-mogelijkheden wil scheppen. De spoorwagens zouden iets hoger worden beladen, met twee containers op elkaar. Zij zijn dan maar 50 à 60 cm hoger. De minister heeft gezegd, dat zij niet precies weet wat dat wordt, maar dat zij alle viaducten en tunnels die de lijn kruisen 50 tot 60 cm hoger maakt. Dat kost op het eerste stuk 150 mln. Dat is niet niks. Als je tot de Duitse grens door gaat, zal het nog wel meer kosten. Het risico is dat Duitsland het niet overneemt, zodat het geld weggegooid is. Toch vind ik het een kwestie van visie dat je bij het bouwen van een zo belangrijk project, van alles bij elkaar 13,5 mld., nu al vooruitziet en nu al een voorinvestering pleegt. Dat zou bij Kampen moeten gebeuren en ook bij Rail 21. Ik heb van de minister veel dingen met plezier beluisterd, maar

ik hoor nog van alles door elkaar, over de huidige uitbreiding, de MIT-plannen, het inpassen van de Hanzelijn en wel of niet regionale punten. Dat is allemaal belangrijk, maar ik pleit ervoor, dat de minister bij wijze van spreken morgen al haar medewerkers en de spoorwegen te kennen geeft, dat het toekomststreven de echte Rail 21 is, 200 km/uur, met daarbij horende investeringen, het daarop instellen van ons materieel en het daarop instellen van onze bochtafsnijdingen. Kortom, dat moet nu al een richtlijn zijn. Het hoeft nu nog niet uitgevoerd te worden, maar ik mis de richtlijn. Ik ben als de dood zo bang, dat bij allerlei kleinere dingen zowel de spoorwegen als de medewerkers van de minister zeggen, dat het niet hoeft en wel goedkoper kan. Men gaat dan op een plan Rail 20½ zitten. Ik zou dat buitengewoon jammer vinden. Ik heb de stellige indruk dat de directie van de spoorwegen behoefte heeft aan vaste grond onder de voeten. Zij doet haar best. Zij moet op allerlei manieren naar de toekomst kijken, in concurrentie met allerlei andere bedrijven, bij oplossing van regionale vervoersproblemen en ga zo maar door. Zij weet nu niet wat het duidelijke beleid van de minister is. Ik pleit er met nadruk voor, dat zij dezelfde visie die zij enige weken geleden heeft laten merken bij de hogesnelheidslijn, de enige oplossing met echte toekomstwaarde, ook loslaat op het inter-regionale snellelijnnet.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! De minister heeft in een zeer hoog tempo allerlei concrete vragen beantwoord. Dat gebeurde soms zeer gedetailleerd en daardoor ook informatief. Waarschijnlijk is door veel ambtenaren in korte tijd veel werk verricht. Dat is allemaal opgelepeld.

Ik mis echter een wat algemenere discussie over de onderliggende visie, de analyse van de grote problemen en het beleid. De discussie daalt heel snel af naar zo concreet mogelijke antwoorden op concrete vragen. Die worden er netjes uit gehaald. Er wordt te weinig uitdagend gedebatteerd over de kritiek die van verschillende zijden wordt geuit. Het is nu echter half elf, dus ik verwacht niet dat dit in tweede termijn nog gebeurt. Ik doe

maar aan die discipline mee en pak nog een aantal concrete punten op.

De minister kon nog beter dan ik alle voordelen van het luchtschip noemen. Zij noemde in dat hoge tempo zo een stuk of tien voordelen en ook een aantal beperkingen. De ontwerper van het ding zegt overigens dat luchtschepen niet meer zo gevoelig voor weersomstandigheden zijn als vroeger. Maar goed, de minister ziet in ieder geval zelf de enorme voordelen van luchtschepen. Er schijnt nu een praktisch probleem met de certificering bij de Rijksluchtvaartdienst te zijn, maar naar ik meen ook bij de RABO-bank en de gemeente Rotterdam. Dat haal ik ook maar uit de pers. Maar de minister heeft in ieder geval gezegd dat zij nog eens zal bekijken, wat zij eraan kan doen. Het is natuurlijk een innovatief project, dus misschien kan er ook nog eens nagegaan worden of EZ subsidie zou kunnen verlenen. De minister stimuleert zelf ondergronds bouwen, ook in samenwerking met EZ. En zeker als zij alle voordelen van het luchtschip inziet, zal zij er toch ook plezier in hebben, het project van de tekentafel af te halen en in de realiseringsfase te brengen. Ik ben het ermee eens dat het uiteindelijk niet met veel subsidie in de lucht gehouden moet worden, maar het gaat met name om het doortrekken van de startfase.

De minister zei dat ik heel negatief was over haar beleid en dat ik dus wel gedacht zou hebben dat zij ook tegen autodelen was. Nu, dat is niet zo, want ik bezoek wel eens een symposium over zulke onderwerpen en dan spreek ik ook wel ambtenaren van haar zo geprezen departement. Die zijn allemaal heel enthousiast over autodelen. Ik heb vooral verwezen naar de opmerking die de minister er verleden jaar over maakte, namelijk dat de markt het maar moest doen en dat zij er zelf weinig aan kon doen. Ik merk nu dat de toon toch wat veranderd is. De minister wil er meer bekendheid aan geven; daar krijgen wij binnenkort ook iets over te horen. Er komt verder een stimuleringsregeling en zij zegt dat er ook bij de nieuwe Vinex-locaties nadrukkelijk naar gekeken wordt. Dat boek ik dan maar als winst. Autodelen kent nu 50.000 deelnemers; als je dat aantal zou kunnen opkrikken tot het aantal carpoolers van 500.000, dan zou je nog eens een sprong kunnen maken.

Pitstra

Ik had inderdaad gevraagd naar de aanvangsverliezen op het openbaar vervoer in Vinex-locaties. Daar wordt nu volgens de minister met VROM naar gekeken en de bestaande subsidies zijn waarschijnlijk voldoende, maar er zal naar oplossingen worden gezocht als er knelpunten blijken te zijn. De suggestie om die verliezen in de grondprijs te verwerken is kennelijk afgewezen, maar het feit dat men dit soort voorstellen heeft gedaan, geeft natuurlijk wel aan dat het een reëel probleem is. Maar goed, ik heb begrepen dat er een bereidheid is om er met VROM aan te werken, en dat doet mij deugd.

Mevrouw Vriseskoop heeft haar hele beschouwing aan de fiets gewijd; ik heb dat twee jaar geleden ook een keer gedaan. De strekking van de reactie van de minister was: natuurlijk is de fiets belangrijk, maar dat is toch allemaal gedecentraliseerd en zelf kan ik niet zo veel doen. Ik bespeur een lichte terreinwinst, want nu hoor ik toch opmerkingen als "ik zal nog eens overleggen met gemeenten en met de NS". Het rapport van de ENFB over de nieuwe Vinex-gebieden kent de minister nog niet, maar eerlijk gezegd ken ik het ook nog niet precies, want het is pas uit. Maar ik ga ervan uit dat de minister als er echt knelpuntenesignaleerd worden, bijvoorbeeld de HID de gemeenten erop laat wijzen dat die nieuwe wijken fietsvriendelijk moeten worden opgezet.

De minister zegt dat zij helemaal niet zo somber is over het bereiken van de doeleinden uit het SVV. 2010 is het nog lang niet en wij gaan nog allerlei maatregelen nemen om het beleid en de doelstellingen wel te realiseren, aldus de minister. Zij noemt accijnsverhoging, rekeningrijden en autonome ontwikkelingen. Maar de autonome ontwikkelingen gaan alleen maar in de richting van meer automobiliteit en rekeningrijden zie ik toch meer als een middel om de files te bestrijden. Of daarmee de automobiliteit in het algemeen verminderd wordt, waag ik te betwijfelen. En hetzelfde geldt voor de vraag of accijnsverhoging in combinatie met verlaging van de motorrijtuigenbelasting tot spectaculaire resultaten zal leiden. Daarvoor zijn de bedragen veel te gering.

Dat de minister van OV keer 2 niets meer hoort, vindt zij ook jammer. Dat is echter wel een beetje

het karakter van het gehele beleid. De minister zegt voortdurend dat het is gedecentraliseerd of dat het aan de NS is overgelaten. Dat geeft aan dat er nog nauwelijks mogelijkheden zijn van een sturend rijksverkeersbeleid, terwijl het Rijk en de politiek daar wel op afgerekend worden. Die geven doelstellingen aan, maar ze staan met de handen in het haar als het om de concrete realisering gaat. Dan wordt of naar gemeenten verwezen of naar de NS die een marktpartij zijn geworden en het zelf mogen regelen. Uiteindelijk zal toch de wal het schip keren en zal een meer sturende overheid op die terreinen noodzakelijk zijn.

Wat de quotering betreft heeft de minister gezegd dat haar niets bekend is van studies. De ambtenaren die ik op de symposia wel eens spreek, vertellen mij daar andere dingen over. Zij vertellen mij ook dat het inderdaad op fluistertoon moet, omdat de minister er niet enthousiast over is. Misschien komt dit nog wel eens op tafel. Ook op universiteiten is men er mee bezig. Ik krijg graag de toezegging van de minister dat als daar de systemen technisch uitgewerkt zijn, zij het parlement daarvan op de hoogte wil stellen. Wij kunnen het natuurlijk zelf ook uitzoeken, maar een beetje dienstverlening aan het parlement moet toch mogelijk zijn.

Onze toon was inderdaad in eerste instantie kritisch en bitter. Hoewel er heel veel concrete vragen zijn beantwoord, heeft dat er niet toe geleid dat onze benadering fundamenteel gewijzigd is. Wij blijven vinden dat het huidige paarse kabinet er niet in slaagt om een structurele trendbreuk op het gebied van verkeer en vervoer tot stand te brengen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de minister dankzeggen voor de grondige beantwoording. Door die beantwoording krijg ik toch ook wat doorkijkjes naar stukken beleid die soms in begrotingen wat afzonderlijk op je af komen. Nu zie ik dat er toch een visie aan ten grondslag ligt. Ik ben daar erg blij en content mee.

Er zijn een aantal zaken bediscussieerd. In de praktijk zal blijken hoe het loopt. Ik denk daarbij aan de dijkvakken en de problematiek van de Krimpenerwaard. De Raad van

State zal eerst een uitspraak moeten doen. Hoe dan ook, wij zullen met belangstelling deze ontwikkeling volgen. Ik ben ervan overtuigd dat rijksoverheid en waterschappen er in goed overleg uit zullen komen.

Ik heb gesproken over de snelheid waarmee de dijkvakken weer op orde worden gebracht. De minister ging uit van 2010 en de technische adviescommissie van 2005. Misschien wil de minister nog zeggen of wij ergens middenin belanden. Wij vinden toch dat snelheid belangrijk is, mits die niet ten koste gaat van de kwaliteit.

Wij zijn ook erg content dat de minister op een voor ons heel belangrijke zaak is ingegaan, namelijk het werken op zondag. Zij heeft gezegd dat dit tot het uiterste beperkt zal worden en dat er wellicht in "Wegen naar de toekomst" nog andere mogelijkheden zijn, zodat het nog meer beperkt kan worden. Ik ben blij met deze benadering van de minister. Ik sluit mij echter ook bij de heer Eversdijk aan, die het bijbels gebod nog eens naar voren haalde. Ik wil dat nog aanvullen door te zeggen dat het bijbels gebod ook heilzaam is voor een hele samenleving.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ik ben niet op al mijn wenken bediend, maar ik kan dit de minister niet kwalijk nemen. Immers, ik loop wel een beetje voor haar beleid uit, teneinde haar uit te dagen verdere gedachtegangen uit te spinnen. Ik zie het dan, neem ik aan, wel in beleid terug en dan is het vroeg genoeg voor kritiek.

Er is door mij op een aantal fixaties gewezen, waaronder vooral die van: ho, ho, gaan wij niet te hard met de nieuwbouw en hebben wij straks niet te veel infrastructuur, als wij ook die optimaliseringsslag gaan maken? Nu moet de minister mij toch wel één vraag beantwoorden. Het betekent namelijk het volgende. Als wij het topinstituut voor logistiek en vervoer dan wel een op optimalisering gericht onderzoeksprogramma niet krijgen – de minister zwijgt daarover – dan zou het lijken alsof de minister er de voorkeur aan geeft om vooral de verdubbelingen aan infrastructuur door te zetten en niet de inhaalslag te maken. Ik zou graag daarop een concreet antwoord van de minister willen hebben.

Bierman

Het tweede element dat ik wilde aanstippen, is dat ik blij ben met de toezegging die gedaan is om iets meer te doen voor de certificering van het luchtschip. Ik geef daarbij de minister in overweging om wat stimulerender vanuit de milieudoelstelling naar een aantal zaken te kijken. Er zijn allerlei processen in het kader van de marktwerking aan de gang waar de minister minder greep op heeft, maar zij heeft wel een verantwoordelijkheid vanuit de milieudoelstelling als in SVV 2 geformuleerd. Vanuit die milieudoelstelling zou zij het kunnen rechtvaardigen om op een aantal terreinen wel degelijk overheidsbemoedigen door te zetten. Dat geldt voor het luchtschip, maar het geldt ook voor een aantal vraagstukken wat betreft het openbaar vervoer en de verminderde marktwerking die daar eventueel aan de orde wordt gesteld.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Ik had in mijn betoog vier vragen opgenomen en daarbij één suggestie gedaan, waaraan een uitdaging voor de minister vastzat om er met een paar woorden op in te gaan. Van de vier vragen heeft de minister er twee zeer compleet beantwoord en daar ben ik uitermate dankbaar voor. In die twee vragen was sprake van toetsings- en evaluatie-instrumenten en daarover blijken van de kant van de regering zeer concrete gedachten te bestaan. Dit betrof ook het betrekken van de consumenten, op welke manier dan ook, bij de aanbestedingsprocedures voor wat betreft het stads- en streekvervoer. Daar ben ik uitermate blij mee.

Er blijven dan twee vragen over, die ik nog even wil herhalen. In de eerste plaats heb ik gevraagd hoe een marktwerkingsregime nu verbetering zou kunnen brengen in alle service- en veiligheids-tekortkomingen die op dit moment op de NS-stations zijn waar te nemen. De minister zegt dan: natuurlijk zal die marktwerking de NS ertoe brengen om de service te verbeteren en klantvriendelijker op te treden. Nu ligt dat wel voor de hand. Ik heb zelf best wat koopmansgevoel en ik denk dat dit ook zo zal zijn. Maar waar wij bang voor zijn, is dat daarbij de rendementsverbetering vooropstaat en dat dit ten koste zal gaan van het sociaal-recreatief

vervoer. Dat zal dan aan de laatste mem komen te hangen en die laatste mem pleegt nogal eens leeg te zijn. Daar zijn wij zeer bevreesd voor. Misschien kan de minister daar nog iets over zeggen.

Dan had ik nog een volgende vraag, waar ik ook graag een antwoord op zou hebben gekregen. Hoe kan het nu dat, als er een prijsverhoging van een strippenkaart plaatsvindt, de prijsverhoging van de strippenkaart die speciaal bedoeld is voor kinderen en 65-plussers, het vier- à vijfvoudige moet bedragen ten opzichte van een normale strippenkaart? Daarvan begrijp ik helemaal niets. Misschien heeft de minister daarop een uitstekend antwoord?

Ik heb de suggestie gedaan op landelijk niveau sturing te geven aan bepaalde aspecten van het openbaar vervoer. Ik doel dan op die aspecten die zich specifiek lenen voor coördinatie op landelijk niveau. Ik heb daarvan een paar voorbeelden gegeven, onder andere het reizen door heel Nederland met één kaartje. Wij zijn uitermate bang dat dit problemen gaat opleveren als de zaak verbrokkeld wordt over verschillende maatschappijen. Ik heb verder gesproken over een dalurentarief voor bussen en over het gelijktijdig laten ingaan van nieuwe dienstregelingen. Dergelijke aspecten lenen zich uitermate goed voor landelijke beheersing. Misschien kan de minister daarover nog iets zeggen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Gezien het tijdstip van de dag zal ik proberen mij te beperken tot de vragen die aan mij gesteld zijn, een enkele opmerking daargelaten.

Ik ben het eens met de opmerking van de heer Eversdijk over de dijkverzwaringen. Ik proefde enige schrik bij mijn ambtenaren, maar ik ben net als de heer Eversdijk geschrokken toen ik de cijfers hoorde.

De heer Eversdijk sprak over het afwachten van de kaderbrief. Hij zal helaas de begroting moeten afwachten, want over de kaderbrief worden nooit publicaties gedaan zoals u weet. Wij hadden bij de Voorjaarsnota al iets kunnen zeggen over de 40 mln. voor dit jaar. Dat was door technische problemen

helaas niet mogelijk. Dat wordt bij de Najaarsnota geregeld. De financiering is in elk geval rond. De exacte planning voor de dijkversterkingen zal worden meegenomen in de begroting 1998. Daarin wordt de complete reeks opgenomen.

Ik hoef nu niet veel te zeggen over de functionele democratie. Wij verschillen daarover niet van mening. Als er een categorie overblijft, is die weg, dat is waar.

Ik wil mij nog eens beraden op de bestrijding van de beverrat. Ik heb het gevoel dat ik daarover ook moet spreken met mijn collega van LNV, want die bemoeit zich normaal gesproken met het bestrijden van schadelijke diersoorten. Wij moeten daar nog eens goed naar kijken.

De Zuiderzeespoorlijn kan nog niet de dupe zijn van een groot project, want die is qua financiën nog nergens in de planning opgenomen. De afspraak was en is, dat wij die spoorlijn opnemen in het volgende SVV. Daarbij hoort natuurlijk ook een meerjarenperspectief. Ik kan niet precies zien, hoe de Zuiderzeespoorlijn in de planning komt te staan. Ik ben het er mee eens, dat het geen regionaal project is. Overigens moeten wij ons goed realiseren dat voor de regio ook de Hanzespoorlijn buitengewoon interessant is. Dat was de reden waarom in eerste instantie het Noorden en Oosten het met elkaar eens waren om te beginnen met de Hanzespoorlijn en vervolgens met de Zuiderzeespoorlijn.

Wat de WOV betreft, deel ik de zorgen van de heer Eversdijk dat er ontwikkelingen in het verkeer zullen plaatsvinden. Hij spreekt over het combineren van werk met werk, maar volgens mij kost het gewoon geld. Zoals u weet, krijgen wij nog een vuiltje met betrekking tot de veiligheid van de tunnel. Ik ben vrijwel zeker dat dit extra kosten meebrengt. Er is niet veel ruimte meer om daar nog iets uit te halen.

Mijn excuses aan de heer Lodewijks voor het verwisselen van zijn naam. Dat gebeurt als je adviezen krijgt waar een naam boven vermeld staat. Ik ga nu bij alle vragen hierna uw naam noemen, mijnheer Lodewijks. Misschien doe ik de heer Van den Berg daarmee tekort. Ik zal proberen dat te vermijden, want dat is natuurlijk vervelend.

Ik kom bij de vraag van de heer Lodewijks over de aansluiting BAB 53 en rijksweg 73, gelijktijdig in

Jorritsma-Lebbink

uitvoering. Ik weet niet of dat haalbaar is. De aansluiting zit nog nergens in, dus die moet eerst goed op de kaart komen te staan. Ik heb nog geen idee van de exacte kosten. Wij moeten er wel voor zorgen – daarom zijn wij bezig met die studie – dat, als wij beginnen met de aanleg van de rijksweg 73-zuid, helder is hoe zo'n aansluiting eruit moet zien. In elk geval moet je er in planologisch opzicht voldoende op letten. Daarom is het werk nu in volle gang, overigens naar aanleiding van de vragen daarover van mevrouw Verbugt in de Tweede Kamer.

Ik kom bij de IJzeren Rijn. Ik zeg maar even hoe ik ertegen aankijk. Ik ken de studie nog niet, maar ik heb er in de krant over gelezen en ik weet iets van de voorbereiding. Er zijn natuurlijk ambtenaren van Verkeer en Waterstaat betrokken geweest bij de werkgroep die zich bemoeide met die studie. Tot nu toe ziet het ernaar uit dat het een soort opkrikken wordt van de bestaande spoorlijn met een bedrag van ongeveer 70 mln. Dat geldt overigens voor het hele traject van de IJzeren Rijn en niet alleen voor het stukje in Nederland. Ik ga ervan uit dat degene die er voordeel van heeft dat ook betaalt. Wij herinneren ons nog wel dat wij een kleine bijdrage leveren aan een spoorlijn in een ander land waar wij voordeel van hebben. Met andere woorden, als Nederland er niet enig voordeel van heeft, dan mag ik er toch van uitgaan dat het land dat er wel voordeel van heeft de financiering op zich neemt dan wel dat via een gebruikersbijdrage de benodigde financiering wordt terugbetaald. Zoals het ernaar uitziet, wordt het geen heel grote spoorlijn. Het is de bedoeling om de lijn te kunnen gebruiken voor een stukje van het goederenvervoer dat nu ook op het spoor zit, maar dat via een andere route reist.

De heer Lodewijks heeft gevraagd hoe je de aanbestedingen over het land kunt spreiden. Er moet een wet komen. De Wet personenvervoer zal moeten worden aangepast. Ik ben het volstrekt met hem eens dat er spijkers met koppen moeten worden geslagen. Ik heb mijn standpunt neergelegd. Ik hoop ook dat de Tweede Kamer morgen duidelijk zal maken hoe zij er in meerderheid tegen aankijkt. Dat is van belang voor het wetgevingsproces, dat zich voor een deel ook na de verkiezingen

zal voortzetten. Het is absoluut nodig dat er helderheid over komt hoe dat er in elk geval in hoofdlijnen uitziet.

Over de Sigmagroep kan ik niet meer zeggen dan ik nu heb gezegd. Natuurlijk zullen wij hun ideeën er verder bij betrekken, maar de eerste aanbidding was slechts om te starten zonder een uitgewerkt plan. Op het moment dat de informatie verder wordt verzameld naar aanleiding van onze ideeën daarover komen wij er natuurlijk op terug.

De slibopslag op Tiengemeten is een gelopen race. Het is aangewezen als een natuurproject. Er is absoluut geen draagvlak voor, ook in de regio niet. Ik vrees dat ik dan over twee jaar weer bij de Raad van State sta en het weer zal verliezen. Daar heb ik eerlijk gezegd niet zoveel zin in.

Ik kom bij de heer Talsma. Nogmaals, ik heb over Fonejacht gezegd wat ik erover heb gezegd. Ik zal zijn wijze woorden graag meenemen, als wij verder spreken met de provincie. Het had te maken met rijksweg 31, waarbij was gekozen voor een oplossing zonder beweegbare bruggen. Dat heeft ertoe geleid dat men deze keuze heeft gemaakt. Dat de provincie nu budgettair neutraal tot een andere opvatting komt, heb ik nog niet gehoord. De enige opvatting die ik heb gehoord, is dat men graag nog een aquaduct erbij wil. Dat is nu net een brug te ver.

De brug bij Zuidhorn wil ik graag betrekken in mijn nadere reactie op de vragen die de heer Talsma al heeft gesteld over alle projecten langs de vaarweg.

Voorzover wij kunstwerken breder kunnen maken binnen bestaande budgetten, doen wij dat natuurlijk graag. Het kan niet altijd. Het hangt ook een beetje af van de omvang van een project. Ik ben het ermee eens dat je moet proberen om verder in de toekomst te kijken. Overigens doen wij dat in Wegen naar de toekomst ook vanwege de onderhoudsmogelijkheden die je daardoor vergroot.

Ik dank hem voor zijn vriendelijke woorden over double-stack. Ik wijs er wel op dat wij er voorlopig alleen voor hebben gekozen voor de grote tunnels. Voor kleinere aanpassingen op het totaal van de infrastructuur is het eigenlijk te vroeg en staan de kosten niet in verhouding tot de mogelijke baten, omdat volstrekt onduidelijk en onzeker is of het ooit zal worden ingevoerd. Eén ding

weten wij zeker: aan de boortunnels kun je niets meer veranderen. Ze hebben een bepaalde diameter. Wij hebben een keuze gemaakt. Bij de overige tunnels is het natuurlijk altijd mogelijk, alhoewel het extra geld kost als het zover zou komen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik wil dit niet betwisten, maar zou het totaler vinden als ook de vrij zware viaducten die over de Betuwelijn zijn gepland, meteen 50 cm hoger worden. Een boortunnel moet je opnieuw boren. In een echte toekomstgerichte visie kies je bij dit soort dingen voor een voorinvestering. Daar wordt het project natuurlijk wel wat duurder mee. Waar de grens ligt, laat ik graag aan de minister over. Ik ben erg blij met het eerste begin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het ermee eens dat er duidelijkheid moet komen. In eerste termijn heb ik al gezegd dat wij die duidelijkheid voor het eind van het jaar hopen te geven.

De heer Pitstra mist een algemene discussie over de analyse en over het beleid. Ik moet daarop zeggen dat ik poog, mijn eigen beleid neer te zetten. Dat heb ik gedaan in de memorie van toelichting bij de begroting, in "Samen werken aan bereikbaarheid" en in "Transport in balans". Ik ga ervan uit dat de Kamer vervolgens een eigen algemene beschouwing houdt en daarin vragen formuleert. De Kamer kan niet verwachten dat ik vervolgens mijn memorie van toelichting nog een keer ga oplepelen. De visie van de minister is altijd terug te vinden. Die staat gewoon op papier.

Rekeningrijden is op zichzelf bedoeld om te sturen. Als neveneffect heeft het dat het carpoolen bevordert. Dat leidt tot minder autogebruik. Er zal enige vraaguitval optreden. Er is dus wel degelijk sprake van een verkleining van de groei van het particulier vervoer. Bovendien wordt het openbaar vervoer enigszins bevorderd, overigens niet in heel grote mate. Dat hangt vervolgens af van de mate waarin wij erin slagen, overstap-plekken goed te organiseren. De initiatieven verlopen tot nu toe niet echt vlot. Wij proberen er enige stimulans aan te geven.

Met het loslaten van "OV maal twee" door de openbaarvervoersbedrijven is er geen sprake van dat de

overheid niet meer stuurt. Sterker nog, de operatie van decentralisatie, marktwerking en investeringen in het openbaar vervoer op grote schaal, waar ik nu middenin zit, is gericht op een sturend beleid. Als ik niet meer zou sturen, moet ik morgen ophouden met subsidiestromen. Zelfs bij marktwerking houden wij de subsidiestromen in stand. Zij zijn nodig, willen wij ten minste met het openbaarvervoersbeleid enigszins kunnen sturen. Ik ben er zeer van overtuigd dat wij er met een andere, betere relatie met de openbaarvervoersbedrijven veel meer uithalen dan wij er nu via subsidieverstrekking in stoppen. Ik ben er zeer van overtuigd dat wij veel meer kunnen sturen als wij een normale bedrijfsmatige, economische relatie met bedrijven hebben. Wij moeten de bedrijven vragen om een product te leveren, namelijk om veel mensen te vervoeren. Daar kunnen de bedrijven geld voor krijgen. Ik vind dat een veel gezondere manier dan de huidige, gegroeide situatie. Ik zeg daar niets kwaads over, omdat het zo gegroeid is in een tijd waarin er gewoon niet over nagedacht werd. Vanaf de zestiger jaren is gekozen voor het plempen van subsidie in een niet kostendekkend openbaar vervoer. Wij moeten toe naar een systeem waarin er incentives zijn om zoveel mogelijk mensen te vervoeren.

De heer Hendriks vroeg of de NS niet te veel inzet op rendementsverbetering ten koste van het sociaal-recreatieve verkeer. De enige manier voor de NS, maar ook voor het stads- en streekvervoer, om echt een rendementsverbetering te krijgen is te zorgen dat de sociaal-recreatieve reiziger goed bediend wordt. De enige manier om meer geld te maken voor het openbaar vervoer is te zorgen dat niet alleen de spits vol bezet is, maar dat tussendoor de bussen en treinen ook hartstikke vol zitten. Marktpartijen die geacht worden de klant meer te bedienen, zullen erop gericht zijn om juist dat sociaal-recreatieve verkeer beter te bedienen. Wat dat betreft, ben ik er ook ontzettend voor om tot dalurenkaarten te komen. De heer Hendriks sprak hier ook over. Bij het stads- en streekvervoer kan dit in tegenstelling tot de NS echter nog niet, omdat volstrekt onhelder is wie nou precies een opbrengst veroorzaakt. Zolang er nog geen systeem is waaruit duidelijk blijkt wie nu welke

opbrengst veroorzaakt, kan ik het stads- en streekvervoer ook niet de vrijheid geven om allerlei differentiaties toe te passen. Natuurlijk is het de bedoeling dat de overheden in hun contracten met de partijen, maar ook de openbaarvervoersbedrijven zelf straks de mogelijkheid krijgen om te gaan differentiëren met tarieven. Het kan echter niet anders dan dat dit gekoppeld is aan een opbrengstverantwoordelijkheid. Opbrengstverantwoordelijkheid en tariefdifferentiatie zijn nu eenmaal onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De heer Pitstra heeft nog een vraag gesteld over de quotering. Ik ken echter geen onderzoek terzake op mijn ministerie, ook geen fluisterend onderzoek. Ik weet niet wat mijn ambtenaren in hun vrije tijd doen. Misschien dat er jongens en meisjes op mijn ministerie zijn die in hun vrije tijd leuke onderzoeken doen, maar normaal gesproken weten wij echt wel wat er binnen ons ministerie onderzocht wordt. Ik zou niet weten of er aan de universiteit iets gebeurt. Het zou kunnen. Als mij zaken ter ore komen, dan ben ik natuurlijk altijd bereid om de Kamer, als ik er zelf niet over beschik, in elk geval te laten weten dat er rapporten zijn.

Ik heb al geantwoord op de vraag van de heer Van den Berg over de snelheid van de dijkversterking. Dit punt komt dus terug in de begroting. Wat de zondagsrust betreft, dank ik de heer Van den Berg voor zijn woorden. Een bijbeltekst gaat er bij mij overigens ook altijd wel goed in.

Ik ben tekortgeschoten in mijn beantwoording van de vragen van de heer Bierman. Ik heb hem namelijk ook niet inhoudelijk antwoord gegeven. De heer Lodewijks had ik wel antwoord gegeven, maar dan op naam van een ander. Het spijt mij zeer dat het mogelijke topinstituut verkeer en vervoer in de beoordeling door die onafhankelijke commissie wetenschappers buiten de boot is gevallen. Wij doen ons uiterste best om samen met de initiatiefnemers te bezien of zij de graadmeter niet toch kunnen halen in een tweede tranche. Mocht dat niet lukken, dan vind ik dat wij er desondanks alles aan moeten doen om die synergie van de kennis op het terrein van transport te vergroten. Voor een deel doen wij dit nu al met de voorbereiding van een nota inzake technologie in verkeer en vervoer. Daar horen ook middelen bij, maar dit is natuurlijk maar een

deel van het verhaal. Wij bezien alle mogelijkheden om onder welke paraplu dan ook toch wat geld los te wrikken voor verbetering van de kennisinfrastructuur. Het is verdraaid jammer: wij hebben veel kennis, maar die is te versnipperd. Daar is absoluut meer uit te halen.

Over de certificering van luchtschepen heb ik al gesproken. Ik ben het overigens met de heer Bierman eens dat het niet zo kan zijn dat wij vanwege het nu vastprikken maar meer infrastructuur gaan aanleggen. De infrastructuur die wij voorzien, is een minimale uitbreiding van meestal al bestaande infrastructuur voor een aantal achterlandverbindingen. Daar zijn al een heleboel keuzes in gemaakt. Dat moet echter wel, omdat de financiële nood zo hoog is dat wij niet alles kunnen doen. Wij kunnen zelfs niet alle strepen uit het SVV realiseren. Daar zullen wij al een selectie uit moeten maken om te bepalen waar wij werkelijk iets gaan doen.

Ik heb de heer Hendriks al geantwoord op zijn vraag over de rendementsverbetering. Over een regime van marktwerking voor de service heb ik volgens mij al voldoende gezegd. Over de veiligheid ben ik de heer Hendriks nog wel een antwoord schuldig. Natuurlijk hebben wij nu bij de spoorwegen ook aparte organisaties in het leven geroepen. Wij hebben de taakorganisatie Railed. Dat is een door de overheid aangestuurd organisatie. Bovendien hebben wij nu binnen het ministerie ook een eigen afdeling spoorwegveiligheid. Dat betekent dat ik aanspreekbaar ben voor de beleidsmatige kant van de verantwoordelijkheid. Onze eigen taakorganisatie valt weliswaar onder de NS-holding, maar wordt toch aangestuurd vanuit de overheid die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het veiligheidsbeleid. En daar zouden nog wel eens wat interessante discussies met de Nederlandse Spoorwegen en mogelijk ook andere aanbieders uit kunnen voortvloeien. Ik ben het ermee eens dat het laatste van groot belang is. Stel dat er concurrentie komt op het spoor, dan mag dat niet betekenen dat de veiligheid in het gedrang komt.

De heer Hendriks heeft ook nog een vraag gesteld over de strippenkaart voor ouderen en jongeren. De verhouding tussen de kosten en de opbrengsten wordt nu iets strakker

Jorritsma-Lebbink

aangetrokken voor de goedkope tariefsoorten dan voor de gewone strippen en abonnementen. Dat is in dit geval gebeurd, maar het gaat geen meerdere malen gebeuren. Er is gezegd dat geprobeerd moet worden om ten aanzien van de kaarten een wat meer vergelijkbare systematiek voor de kortingen te realiseren. Ik zeg er direct bij dat dit niet leidt tot het beleid door de jaren heen. Overigens is het altijd zo dat het geldt binnen een gemiddelde verhoging die overigens tot nu toe zeer beperkt was.

De heer **Hendriks**: Ik kan mij best voorstellen dat op een gegeven moment een dergelijke tariefs-wijziging noodzakelijk is, maar dan zou het toch aanbeveling verdienen om er wat meer informatie over te verstrekken. Vooralsnog is het namelijk wat koud overgekomen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzover ik mij herinner, is deze tariefswijziging per onderdeel aan de Tweede Kamer in een brief meege-deeld en heeft deze zich er expliciet mee akkoord verklaard. Dat is september vorig jaar geweest. Vanuit de Tweede Kamer is er toen geen enkele opmerking over gekomen.

De heer **Hendriks**: Ik begrijp dat. Ik heb destijds ook kennis genomen van dergelijke brieven aan de Tweede Kamer. Ik doel echter niet zozeer op informatieverstrekking richting de Tweede Kamer, maar als wel op het geven van informatie aan het publiek. Punt is namelijk dat het publiek dat niet begrijpt. Het blijkt uitermate moeilijk om vanuit de politieke vertegenwoordiging in dat soort gevallen het publiek te informeren. Ik meen dat dit ook meer op het terrein ligt van de vervoers-maatschappijen, in dit geval de NS.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja, maar het ging hier over de strippen-kaart, dus over het stads- en streekvervoer.

De heer **Hendriks**: Oh, neem mij niet kwalijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarop dienen wij die bedrijven ook aan te spreken. Overigens heb ik volgens mij niet één brief over dit onderwerp gekregen. Maar goed, voorzover er informatie gegeven moet worden,

behoort dat natuurlijk ook te gebeuren.

De heer **Hendriks** heeft verder gesproken over het landelijk invoeren van één kaartje. Wij zijn bezig met het ontwikkelen van een chipkaart. Die kant moet het op. Ik vind overigens wel dat de belangrijkste verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de vervoerders zelf. Wij als overheid moeten natuurlijk wel stimuleren. Mijns inziens behoort het ook in de aanbestedingsvoorwaarden terecht te komen dat een landelijk kaartje wordt gehanteerd. Of er een landelijk dalurentarief moet gelden, daarover heb ik zo mijn aarzelingen. Dat zou namelijk best eens nadelig kunnen zijn voor sommige passagiers in bepaalde regio's. Als in een regio sprake is van een vervoerssysteem dat erg zwaar belast is in de spits en erg leeg is in het dal, zou het wel eens veel aantrekkelijker kunnen zijn om een heel hoge korting te geven, hoger dan in een gebied waar de verdeling wat evenwichtiger is over de dag. Dan lijkt het mij niet goed om te komen met een landelijk dalurentarief. Als een regio het goedkoper kan, is dat mooi meegenomen. Anders krijg je altijd dat de slechtste het voorbeeld wordt voor het gehele land.

Naar het gelijktijdig aanvangen van de dienstregelingen moeten wij nog eens goed met de provincies en de gemeenten kijken. Het is heel lastig voor passagiers als in gebied A de dienstregeling aanvangt op 1 mei, in gebied B op 15 mei en in gebied C op 1 juni. Voorzover wij dat kunnen beïnvloeden, wil ik er best nog serieus naar kijken.

Het beleidsdebat wordt gesloten.

Sluiting 23.04 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van het volgende wetsvoorstel te doen plaatsvinden op 20 mei 1997:

Wijziging van de Ambtenarenwet en de Militaire Ambtenarenwet 1931 in verband met het verrichten van nevenwerkzaamheden (24575);

b. het voorbereidend onderzoek van het volgende wetsvoorstel door de vaste commissie voor Justitie te doen plaatsvinden op 27 mei 1997:

Vaststelling van een Penitentiaire beginselenwet en daarmee verband houdende intrekking van de Beginselenwet gevangeniswezen met uitzondering van de artikelen 2 tot en met 5 en wijzigingen van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering alsmede enige andere wetten (Penitentiaire beginselenwet) (24263).

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

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Goedkeuring van het op 28 maart 1995 te Brussel totstandgekomen Protocol houdende wijziging van de eenvoudige Beneluxwet inzake tekeningen of modellen alsmede intrekking van de Wet bestrijding namaakprodukten (24509);

Wijziging van enige bepalingen in het Wetboek van Strafvordering inzake het rechtsgeding voor de politierechter en de mededeling van vonnissen en arresten met het oog op het instellen van een rechtsmiddel en van de bepalingen in het Wetboek van Strafrecht betreffende het kennisgeven en het ingaan van de proeftijd bij een voorwaardelijke veroordeling (24834);

Wijziging van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing en van de Woningwet (gevolgen niet naleven financiële bepalingen, opheffen Rijkscommissie voor de Volkshuisvesting en Coördinatiecommissie stadsvernieuwing) (25044);

Wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en van enkele andere wetten in verband met herziening van de tariefstructuur voor vrachtauto's (25158);

Wijziging van de Wet schadeloosstelling leden Tweede Kamer, van de Wet vergoedingen leden Eerste Kamer en van de Wet schadeloosstelling, uitkering en pensioen leden Europees Parlement (wijziging bedragen schadeloosstelling en vergoedingen) (25160);

Wijziging van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek in verband met de positiebepaling van de Open Universiteit binnen het hoger