

## Voorzitter

mevrouw Tiesinga-Autsema, tot het uitbrengen van het rapport.

De heer **Heijne Makkreel**, voorzitter van de commissie: Mijnheer de voorzitter! De commissie, benoemd tot onderzoek van de geloofsbrief van mevrouw Tiesinga-Autsema, heeft de eer, het volgende te rapporteren.

In handen van de commissie zijn gesteld de volgende missives van de voorzitter van het Centraal Stembureau voor de verkiezing van de leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal:

- a. een, ter voldoening aan het bepaalde in artikel V1, derde lid van de Kieswet, ten geleide van zijn besluit van 13 januari 1998, nr. KR 97/142, waarbij mevrouw Tiesinga-Autsema te Almere-Buiten wordt benoemd verklaard tot lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, in de vacature ontstaan door het ontslag van de heer B. Staal te Maarsse;
- b. een, ter voldoening aan het bepaalde in artikel V2, eerste lid der Kieswet, houdende mededeling dat mevrouw Tiesinga-Autsema haar benoeming aanneemt.

Het benoemde lid heeft overgelegd:

- a. de kennisgeving van de voorzitter van het Centraal Stembureau dat zij is benoemd;
- b. een uittreksel uit het persoonsregister;
- c. een verklaring betreffende de openbare betrekkingen welke zij bekleedt.

Uit deze stukken blijkt dat het benoemde lid de bij de wet gevorderde leeftijd heeft bereikt en dat zij geen betrekking bekleedt, welke onverenigbaar is met het lidmaatschap van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De commissie heft derhalve de eer, voor te stellen mevrouw Tiesinga-Autsema als lid van de Kamer toe te laten.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Heijne Makkreel voor het uitbrengen van het rapport en de commissie voor het verrichten van haar taak.

Ik stel aan de Kamer voor, het advies van de commissie te volgen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Tiesinga-Autsema is in het gebouw aanwezig.

Ik verzoek de griffier, haar binnen de leiden.

Nadat mevrouw Tiesinga-Autsema door de griffier is binnengeleid, legt zij in handen van de voorzitter de bij de wet voorgeschreven eden af.

De **voorzitter**: Ik wens u van harte geluk met uw benoeming en verzoek u, opnieuw uw plaats in deze Kamer in te nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1998 (25600-XII);**
- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998 (25600-A).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Gelukkig wordt er de laatste tijd veel gezegd en geschreven over de bereikbaarheid in Nederland. Dat werd tijd. Ook in dit huis is die problematiek vanmorgen in volle omvang voor het voetlicht gebracht. Een enkeling is er blij mee dat het allemaal wat langer duurt, maar de meesten maken zich, met mij, redelijk ongerust. Ik ben blij dat ook de heer Eversdijk positief meedenkt. Het slechtste dat er kan gebeuren, is dat de aandacht verslapt en dat de bereikbaarheid van onze economische centra niet langer belangrijk wordt gevonden. Het zij nogmaals gesteld: een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor het functioneren van onze maatschappij en van het grootst mogelijke belang voor onze economie. Wij moeten er dus voor zorgen dat die bereikbaarheid op peil blijft.

Onze economie groeit. De werkgelegenheid neemt toe. Daar profiteren wij van, maar een groeiende economie brengt ook een groeiende mobiliteit met zich. Het gaat er dus om, de uitdagingen van nu en die van de toekomst op

adequate wijze het hoofd te bieden. Helaas kijken wij aan tegen een achterstand in investeringen in de infrastructuur. Dat baart mij zorgen. Om onze concurrentiepositie veilig te stellen, is het zaak die achterstand zo spoedig mogelijk in te lopen. Ik heb mij er de afgelopen jaren hard voor ingezet om ervoor te zorgen dat onze plannen panklaar zijn, zodat wij, als er geld is, de spa in de grond kunnen zetten; klaar voor daadwerkelijke uitvoering. Onderuitputting, waar de begroting van Verkeer en Waterstaat jaren mee te kampen heeft gehad, kennen wij inmiddels niet meer. Sterker nog, ik heb het afgelopen jaar voor het eerst iets meer uitgegeven dan eigenlijk via het Infrastructuurfonds had mogen. Maar het is een fonds. Dat mag dus. Ik heb de wet daarmee niet overschreden.

Voortbordurend op het SVV II heb ik in september 1996 de nota Samen werken aan bereikbaarheid uitgebracht. Samen met de nota Transport in balans geeft die een integraal pakket aan maatregelen om onze bereikbaarheid en vanzelfsprekend onze leefbaarheid te waarborgen. Er is dus sprake van een aanscherping van het beleid. Dat was nodig, omdat de omstandigheden in de samenleving zich deels anders hebben ontwikkeld dan tijdens het schrijven van het structuurschema was voorspeld. Het was ook nodig, omdat wij niet zozeer behoefte hadden aan nieuwe ideeën en nieuwe plannen, maar aan zicht op de vraag hoe wij een en ander eindelijk uitgevoerd krijgen.

Voor de nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans is brede steun, niet alleen in de Tweede en de Eerste Kamer, maar ook bij het publiek, het bedrijfsleven en allerlei maatschappelijke organisaties. Uitgaande van een gedeelde verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van onze economische centra is als het ware een deal gesloten om in 2005 te komen tot achterlandverbindingen met een goede doorstroming en een verbeterde bereikbaarheid van de vier grote stadsgewesten. De heer Talsma sprak over een masterplan, maar dat hebben wij eigenlijk in Samen werken aan bereikbaarheid al uitgezet, zowel wat betreft het wegennet als wat betreft het onderdeel openbaar vervoer. De heer Talsma pleit voor twee keer drie rijbanen buiten de Randstad en twee

keer vier in de Randstad. Dat hebben wij op een wat andere manier geformuleerd. Op een zevental achterlandverbindingen zal het inderdaad voor het grootste deel naar twee keer drie moeten, overigens alleen waar het nodig is. Je gaat geen wegen verbreden als dat niet nodig is. Wij doen het wel voor de gehele corridor. Het is niet zo dat wij eerst knelpunt 1 oplossen, dat wij vervolgens knelpunt 2 groter zien worden en dat wij dan knelpunt 2 gaan oplossen. Dat helpt ons niet vooruit. Rond de grote steden kiezen wij inmiddels voor een scheiding van verkeerssoorten door in veel gevallen te kiezen voor vier maal twee rijstroken in plaats van voor twee maal vier rijstroken. Op die wijze kan het regionale verkeer gescheiden worden van het doorgaande verkeer. Dat zijn algemene uitgangspunten die daarbij gehanteerd worden. Overigens wordt er ook een onderscheid gemaakt naar soort bereikbaarheid. Het filevrij maken van achterlandverbindingen is natuurlijk iets anders dan het regelen van het verkeer rond de stadsgewesten. Voor dat laatste is ook ander beleid nodig. Op de stadsgewesten zal ik straks uitgebreider ingaan.

Alle betrokkenen – de mede-overheden, het bedrijfsleven, de politie, de openbaarvervoersbedrijven, de consumentenorganisaties, burgers en ook de politiek – zouden ieder op hun eigen terrein een steentje bij moeten dragen. Alleen met die gezamenlijke inspanning kan de gewenste bereikbaarheid binnen handbereik komen. Wij hebben daar ook extra geld voor beschikbaar gesteld voor deze kabinetsperiode. Sterker nog, zelfs voor een korte periode daarna. Na ruim één jaar uitvoering van de nota's ziet het er helemaal niet slecht uit. Ik zou een hele serie voorbeelden kunnen geven van wat er inmiddels gebeurd is. Wij hebben in het randstedelijk gebied spitsdiensten ingekocht bij stads- en streekvervoer op meer dan 15 lijnen. Ook bij de NS hebben wij een aantal extra spitsdiensten ingekocht, die overigens ook meteen vol zitten. Het aantal reizigers bij NS – dit keer een positieve opmerking over het spoorbedrijf – is ontzettend gegroeid in het afgelopen jaar. Los van de studentenjaarkaart heeft NS een groei doorgemaakt van 7% passagiers. Dat is een veel sterkere groei dan de groei in het autoverkeer. Dit is voor het eerst sinds jaren het

geval, eigenlijk sinds de verzelfstandiging is doorgevoerd. Het openbaar vervoer te water start in 1998: Rotterdam-Drechtsteden en later ook Amsterdam-Velzen en Almere-Huizen.

Natuurlijk is het niet leuk dat wij op dit moment nog niet verder kunnen gaan met het commercieel maken van het openbaar vervoer. Ik ben zeer tevreden over de opmerkingen die mevrouw Vrisekoop daarover heeft gemaakt. Zij merkte volstrekt terecht op dat de regie van het openbaar vervoer in handen van de overheid hoort te liggen, maar dat zaken als innovatie, klantgerichtheid en het verbeteren van producten meer in de sfeer liggen van een commercieel openbaar vervoer.

In de stadsregio's zijn alle fileplannen voortvarend opgepakt. De cijfers zullen snel bekend worden. Rotterdam heeft al de nodige successen kunnen melden. De partners nemen ook zelf het initiatief. Ik noem het lokale bedrijfsleven, de openbaarvervoersbedrijven, stadsgewesten, burgers, politie. Er zijn carpools en er worden bedrijfsbussen ingezet. Aankomst- en vertrektijden van diverse vormen van openbaar vervoer worden beter op elkaar afgestemd. Er zijn initiatieven op het gebied van vervoersmanagement. Ik wijs ook op de flexibele werk- en openingstijden. Met al deze middelen komen wij steeds een stukje vooruit. Het lastige bij verkeer en vervoer is dat er niet gesproken kan worden van de oplossing voor het probleem.

Er zijn verkenningen over de totale achterlandverbindingen uitgevoerd, dus niet meer in gedeeltes. Tegelijkertijd is onderzoek gedaan naar de gevolgde aanpak, om de volgende keer nog sneller tot resultaten te komen. In februari 1998 is het plan van aanpak klaar voor de SWAB-planstudies. Dat betekent dat als het volgende kabinet aantreedt en er meer geld beschikbaar zou komen, er ook geïnvesteerd kan worden en dat de begroting van Verkeer en Waterstaat aan het eind van het jaar geen overschot behoeft te laten zien.

Wij hebben variabilisatie doorgevoerd. Dat was absoluut geen populaire maatregel, maar het moest wel gebeuren. De accijns op de benzine is omhoog gegaan – overigens nog een bescheiden verhoging – en de MRB is omlaag gegaan. Dit was een kostenneutrale

operatie. De effecten daarvan zullen dit jaar bekend worden.

Er is 100 mln. ingezet om Rijkswaterstaat voor te bereiden op een goede uitvoering van alle maatregelen die genomen moeten worden. Het doelgroepenbeleid begint succesvol te werken. Het inhaalverbod voor vrachtauto's in de spits is ingevoerd. Ik ben het met de heer Bierman eens dat deze maatregel zeker uitgebreid moet worden naar meer gebieden als blijkt dat hij succesvol is. Het liefst moet dat dynamisch gebeuren. Zo'n maatregel moet toegepast worden in situaties waarin dat werkelijk nodig is. Een algemene toepassing lijkt mij niet zinvol, want de ervaring leert dat er voor de handhaving weer een blik agenten moet worden opengetrokken, terwijl het nu door iedereen aanvaard wordt als een logische maatregel.

Dan kom ik bij de spitsstroken. Er kan gebruik worden gemaakt van de vluchtstrook, maar alleen als dat strikt noodzakelijk is. In principe ben ik tegen gebruik van de vluchtstrook. In dit verband kan ook gedacht worden aan bus- en vrachstroken, toeritdoseringslichten, etc. Bovendien wordt de verkeersinformatie via de verkeersbeïnvloedingssystemen sterk uitgebreid. Daar wordt op het ogenblik nog fors in geïnvesteerd. Wij proberen ook steeds betere informatie via de radio, zowel lokaal als nationaal, te geven. Inmiddels is er ook "on line"-verkeersinformatie voor de vier grote steden op Internet, in samenwerking met de ANWB. Last but not least vermeld ik dat er 100 extra politiemensen zijn ingezet tegen asociaal en agressief rijgedrag. Wij hebben hen via een contract ingehuurd. Zij handhaven niet zozeer de verkeersregels, maar doen werk dat wellicht op een andere plek via elektronica verricht kan worden. In het ene geval worden er dus verkeersbeïnvloedingssystemen of doseringsstoplichten neergezet, terwijl in het andere geval dit werk beter door mensen gedaan kan worden. Er wordt een soort outputcontract opgesteld. Het belang van het bestrijden van de files wordt daarin gearandeerd.

Ik geef hiermee aan dat zowel aan de vraag- als aan de aanbodzijde veel initiatieven in gang zijn en worden gezet. Niet alles is even succesvol, maar bij de voorgestane nieuwe aanpak hoort ook een zekere mate van experimenteren. Ik ben

## Jorritsma-Lebbink

daar niet bang voor. Daarbij hoort echter ook dat af en toe iets mislukt. Het is voor een overheid, ook voor een minister, vaak moeilijk om te moeten erkennen dat af en toe iets mislukt, maar ik durf mijn nek best uit te steken.

Rondom Rotterdam zijn de files door genoemde maatregelen gedaald in plaats van gestegen. De verwachting was dat er sprake zou zijn van een sterke stijging. Ik krijg binnenkort de eerste gegevens binnen van de andere stadsgewesten. Ik hoop op een even positief resultaat. Ik weet dat men er ontzettend hard aan werkt.

Het gaat hierbij overigens voor een groot deel nog steeds om voorbereidende maatregelen en om het benutten van de nog aanwezige rek in het systeem. De echte resultaten worden pas zichtbaar als het programma in zijn volle breedte tot uitvoering wordt gebracht. Daarvoor moet nog veel gebeuren.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! De minister stelt dat de filebestrijding rondom Rotterdam succesvol is. Ik wil dat graag geloven, maar ik kan dat niet goed, want ik sta zelf regelmatig in die file. Kan zij deze bewering dan ook met cijfers onderbouwen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn voordat het proces is ingegaan nulmetingen verricht. Uit de metingen die daarna zijn gedaan, bleek dat de verliesuren met 6% waren afgenomen, terwijl de verwachting plus 10 tot plus 15% was. Ik merk zelf wel dat er sprake is van een afname, die overigens ook te maken heeft met veranderingen rondom Rotterdam, zoals de aangebrachte scheiding van het verkeer. Door de toeritdosering treedt er een wat zwaardere belasting op van het onderliggende wegennet, maar het hoofdwegennet krijgt daardoor meer ruimte. Men moet niet vergeten dat het bedrijfsleven in Rotterdam zeer veel aan vervoersmanagement heeft gedaan. Men heeft het openbaar vervoer op een aantal spitsplekken zeer verbeterd. Die maatregelen hebben gewerkt.

Nogmaals, ik realiseer mij dat wij ons nog in de voorbereidende fase bevinden, met voorbereidende maatregelen en het benutten van de nu nog aanwezige rek in het systeem. Die rek gaat er overigens

wel een keer uit. De echte resultaten kunnen pas zichtbaar worden als over de volle breedte van het programma tot uitvoering is overgegaan. Daarvoor moet veel gebeuren.

Ten aanzien van de beïnvloeding van de modelsplit is de laatste jaren de samenwerking met het bedrijfsleven via het vervoersmanagement sterk van de grond gekomen. Bedrijven zijn zich er in toenemende mate van bewust dat zij zelf ook een bijdrage moeten en kunnen leveren aan hun bereikbaarheid, die immers in gevaar is, en aan de leefbaarheid door aandacht te geven aan het vervoer van en naar het bedrijf en maatregelen te nemen die vooral het solistisch autogebruik beperken.

Ook in het goederenvervoer is er een flink aantal successen geboekt, zoals de spoor- en vaarweg-aansluitingen. Het is boeiend dat wij op een aantal plaatsen met relatief geringe investeringen grote toename kunnen verwachten. Als wij bedrijven met een beperkte aansluiting op het spoor of het water kunnen helpen, heeft dat ook een betekenis voor het vervoer. Overigens nemen gemeenten in toenemende mate hun verantwoordelijkheid door ervoor te zorgen dat, als er bijvoorbeeld een nat bedrijfsterrein is, er daarop natte bedrijven komen. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de gemeenten. Ik kan slechts stimulerende woorden spreken op dat punt. Ik investeer echter niet in een vaarweg als de bedrijven daarlangs geen gebruikmaken van vervoer via water. Een aantal grote projecten dat al langer geleden werd gestart, is voltooid, zoals het kanaal door Zuid-Beveland, de verruiming van het Amsterdam-Rijnkanaal en dergelijke. Dat is allemaal klaar. In 1998 gaat het voor de modelshift, na specifieke vaarwegprojecten uit Transport in balans, om een bedrag van circa 90 mln. Dat bedrag willen wij in dit soort maatregelen stoppen. Door de fiscale maatregelen en door op bedrijfsniveau af te spreken arbeidsvoorwaarden proberen wij dit te ondersteunen en te stimuleren. De inspanningen op het gebied van vervoersmanagement zijn overigens heel kosteneffectief gebleken. Tegen heel lage uitvoeringskosten kunnen relatief veel autokilometers worden bespaard. Ik wil de komende tijd bekijken hoe ik dat beleid een verdere impuls kan geven. Als je dat op een goede manier kunt doen,

voorkomt dat immers grote investeringen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Stapt de minister nu af van de vaarwegen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij de specifieke beantwoording kom ik hierop nog uitgebreid terug. Ik probeer eerst de breedte neer te zetten. Daarna ga ik graag in op een aantal gestelde vragen.

Voorzitter! Zoals bekend – het is door een aantal leden aangekaart, soms zelfs tot mijn verbazing – is de invoering van rekeningrijden gepland voor het jaar 2001. Dat is nog steeds zo. Hierover is een vraag gesteld. Het wetsvoorstel dat dit mogelijk maakt, is ter behandeling naar de Kamer gegaan. Wij hebben samen met VNO en NCW een onderzoek gedaan naar betaalstroken en naar de mogelijkheden of onmogelijkheden van een combinatie van rekeningrijden en betaalstroken. De resultaten daarvan worden binnenkort aan mij aangeboden. In het bestuurlijk overleg met de stadsgewesten is afgesproken dat mogelijkheden voor een pilot met betaalstroken in de regio Rotterdam worden onderzocht. Voorts wordt gewerkt aan een soort projectwet betaalstroken, omdat dit gekoppeld moet zijn aan de projecten waarover wordt gesproken. Het streven is deze gereed te hebben op het moment dat de implementatiewet rekeningrijden gereed is. Wij zijn nu dus bezig met de algemene wet. Daarna komt er nog een invoeringwet en daar willen wij die betaalstroken in verwerken.

Ik wil wel zeggen dat niemand erg vrolijk hoeft te doen over rekeningrijden, maar ik heb tot nu toe geen effectiever instrument gezien om verliesuren, juist in de stadsgewesten, te bestrijden. Ik kom straks nog wel wat uitgebreider terug op de opmerkingen van mevrouw Linthorst terzake, alhoewel het mij een beetje speet dat de Partij van de Arbeid in dit huis daar kritische opmerkingen over maakte, terwijl de Partij van de Arbeid aan overkant haast wilde dat ik het gisteren had ingevoerd. Met ingang van volgend jaar is een aantal fiscale maatregelen aangepast voor het verkeer en vervoer, zoals het openbaarvervoersreiskostenforfait en de carpoolregeling. Over dit laatste en het tumult dat daaromheen is gerezen, kan ik gelukkig meedelen dat op dit moment wordt gewerkt aan het

oplossen van dit probleem, samen met de werkgevers- en werknemersorganisaties.

Het punt van de grootst mogelijke aandacht blijft het beschikbaar zijn van voldoende financiële middelen voor het infrastructuurdeel van het bereikbaarheidspakket. In de afgelopen jaren is de onderuitputting weggewerkt. Nu komt dus de nood aan de man. Vanuit verschillende hoeken van de maatschappij klont de laatste tijd de zorg dat voor dit onderdeel, waar iedereen zo lovend over was, de gelden niet of onvoldoende beschikbaar worden gesteld of worden besteed aan dure inpassingswensen van bevolking, regio's en de Kamer.

Ik wil herhalen dat het echt uit de lengte of uit de breedte moet komen. Wanneer dit gedeelte van een beoogd samenhangend en afgewogen minimumpakket niet wordt waargemaakt, glijden onze bereikbaarheidsdoelen weg als zand tussen onze vingers. Aan mij zal het in elk geval niet liggen. Ik ging en ga voor het volledig uitvoeren van het integrale pakket aan maatregelen, dus inclusief de investeringen in de infrastructuur, om onze economische centra ook in de toekomst bereikbaar te houden. In feite zijn voor dat doel alleen voor de volgende periode relatief beperkte extra middelen nodig bovenop de middelen – die helaas nog beperkter zijn – die daarvoor in de verkiezingsprogramma's beschikbaar worden gesteld. Dat betekent wel dat je uitsluitend kiest voor bereikbaarheid. Ik vrees eerlijk gezegd dat wij nog meer wensen hebben. Ik heb een aantal leden horen uitspreken dat wij de komende jaren meer moeten gaan doen aan waterbodemsanering. Daar ben ik het mee eens. Ik heb een aantal leden horen zeggen dat wij nog meer moeten doen aan bijvoorbeeld het verbeteren van onze vaarwegen, niet alleen voor de doelen die wij in Transport in balans hebben gezet, maar misschien ook voor een tikje hoger ambitieniveau. Dat zijn allemaal prachtige dingen, maar uiteindelijk zullen wij aan het begin van een volgende regeerperiode keuzen moeten maken: wat weegt het zwaarst en wat zal het eerste moeten gebeuren? In die zin heb ik redelijk ernstig uitgesproken dat ik vind dat dit het eerst moet gebeuren. Niet alleen in het individueel vervoer, maar ook in het collectieve personenvervoer gaat het

er natuurlijk om, vraag en aanbod in positieve zin te beïnvloeden voor een betere bereikbaarheid. De reiziger moet kunnen kiezen. Bij die keuze kan het gaan om de prijs van de vervoerswijze en om de kwaliteit.

Om de congestie te verminderen, moeten de prijzen van het gebruik van vervoermiddelen beter de kosten die het met zich meebrengt, weerspiegelen. Bovendien moeten er aantrekkelijke alternatieven zijn voor het gebruik van de auto. Daartoe kunnen bestaande alternatieven aantrekkelijker worden gemaakt door een betere prijs-kwaliteitverhouding of moeten nieuwe alternatieven worden gecreëerd. Tegen mevrouw Linthorst kan ik zeggen dat ik nieuwe denkrichtingen daarbij bepaald niet uit de weg zal gaan.

Bij het eerste, de betere verhouding tussen prijs en kwaliteit, moet vooral gedacht worden aan verbetering van het openbaar vervoer door de introductie van marktwerking en decentralisatie, waarbij mijns inziens juist de klantgerichtheid en innovatie veel meer uit het bedrijfsleven getrokken moeten worden door het op een goede manier te doen, maar ook door decentralisatie. Dat is inmiddels gebeurd. Ik ben zeer tevreden over het feit dat, nu de overheidslagen die veel dicht bij dat probleem staan ook veel meer mogelijkheden hebben tot beïnvloeding, daarvoor ook verantwoordelijk zijn.

Bij het tweede, de nieuwe alternatieven, gaat het om een zeer divers spectrum van mogelijke maatregelen. Ik noem er enkele: het stimuleren van fietsgebruik, het aanmoedigen van gedeeld auto-gebruik en -bezit, het aanmoedigen van carpoolen, het dichten van lacunes in het openbaarvervoernetwerk door de introductie van openbaar vervoer te water en van lightrail, het verbeteren van reisinformatie en het ontwikkelen van ketenmobiliteit. Daaraan wordt allemaal gewerkt. Niet alles wordt door het Rijk gedaan. Maar samen werken aan bereikbaarheid betekent samenwerken aan bereikbaarheid, dus ieder op zijn eigen niveau met zijn eigen verantwoordelijkheid.

Ik wil met name de marktwerking in het openbaar vervoer er toch nog even uitlichten, ook omdat hierover zoveel opmerkingen zijn gemaakt. Men weet dat ik het personenvervoer toch als een mobiliteitsmarkt zie. Waar mogelijk – ik zeg nadrukkelijk

“waar mogelijk”, omdat ik anders weer te horen krijg dat ik een marktfetisjist ben – moet een markt ongehinderd te werk kunnen gaan. Door de introductie van meer marktwerking kunnen vraag naar en aanbod van openbaar vervoer veel beter op elkaar worden afgestemd. De woorden die mevrouw Vrisekoop daarover sprak, vond ik zeer nuttig.

Het openbaar vervoer heeft zich heel lange tijd samen met andere nutssectoren zoals de elektriciteitsvoorziening en de telecom, gekenmerkt als een sector waarin het aanbod werd verzorgd door een monopolist. De overheid interverteert in deze markt op prijs en hoeveelheid om wille van de publieke taak en het algemeen belang. Dit geldt zowel voor het regionaal openbaar vervoer waar VSN die dominante positie inneemt als voor het spoorvervoer waar de NS nog steeds min of meer de enige aanbieder is. Daardoor ontbreekt het de vervoersmaatschappijen aan een stimulans om initiatieven te ondernemen en nieuwe producten te ontwikkelen die aansluiten bij de behoefte van de klant, de reiziger in dit geval. In die marktordening is er evenmin een prikkel voor vervoerders om de efficiency te verhogen. Dat merkt vooral de belastingbetaler die daardoor te weinig kwaliteit voor de door hem betaalde prijs krijgt.

De laatste jaren is in dit gedachtegoed – ik zou bijna willen opmerken: van links tot rechts – verandering gekomen, niet zozeer in de taak van de overheid, maar wel in de vraag of het aanbod tot stand moet komen door een monopolist en of de mate van sturing door de rijksoverheid niet te gedetailleerd is. Het openbaar vervoer blijft voorlopig een sector – en daarmee ben ik het zeer eens – waar sterke overheidsbemoediging wenselijk en zelfs noodzakelijk is, enerzijds omdat het openbaar vervoer een heel belangrijke rol vervult in het beleid voor verbetering van de leefbaarheid en vergroting van de bereikbaarheid, anderzijds omdat wij het wenselijk vinden dat er ook openbaar vervoer is als de vraag ontoereikend is om in de markt tot stand te laten komen. Daarvoor betalen wij zo'n 3 mld. subsidie per jaar. Dat is met name van belang voor mensen die geen alternatieven hebben en zijn aangewezen op openbaar vervoer.

Ik deel de opvatting van de heer Van den Berg dat marktwerking niet

## Jorritsma-Lebbink

alleen moet leiden tot een klant-vriendelijk en lastenefficiënt openbaar vervoer. Het gaat inderdaad om meer: om een betere bereikbaarheid en verminderde groei van het autogebruik. Maar door de wijze van introductie van meer marktwerking zoals wij die beogen, is daarin ook voorzien. Het gaat immers om de periodieke aanbesteding van concessies waarbij je ook kwaliteitseisen kunt stellen en incentives kunt inbouwen die daar juist toe leiden. In het programma van eisen dat door de aanbestedende overheid wordt opgesteld, kunnen zulke eisen worden gesteld die juist gericht zijn op het bereiken van die doelstellingen. Men kan hier eisen stellen met betrekking tot bereikbaarheidsdoelstellingen, de sociale functie, de aansluitingen en noem maar op. Ik weet dat diegenen die bezig waren met de voorbereiding daarvan dit ook zeer nadrukkelijk hebben gedaan. Jammer genoeg moet het proces een beetje worden vertraagd dankzij de opmerkingen van de rechter.

Ik maak hierover een opmerking tegen de heer Eversdijk. Ik heb inderdaad nogal wat zaken verloren. Ik wil er direct bij zeggen dat dit zaken zijn die over een lange tijd hebben gespeeld. Helaas is het zo dat men af en toe zaken verliest. Wij hebben er nog meer gewonnen, maar dat leest men nooit in de krant.

Ik heb de overtuiging dat de traditionele nutssectoren aan concurrentie kunnen worden blootgesteld, mits dat goed wordt geregeld. Daarbij voel ik mij gesterkt door ervaringen in andere landen. Het vraagt wel degelijk om overheidsbemoediging, zonder dat de aangeboden voorzieningen in prijs of kwaliteit verslechteren.

De opmerkingen van de heer Bierman over de NS-spoorvoorzieningen worden zeker meegenomen. De nota over marktwerking in het spoor is in voorbereiding. Het is een tamelijk gecompliceerd proces. Ik hoop echter de zaak binnen zeer afzienbare tijd over het voetlicht te kunnen brengen, waarbij dit soort elementen zeker meegenomen zullen worden. Om dat te realiseren moet de overheid de juiste voorwaarden voor marktwerking scheppen. Die voorwaarden moeten recht doen aan het karakter van de sector en aan het door overheid en reiziger gewenste voorzieningenniveau. Ik kan dan ook

wat dat betreft van harte instemmen met het devies van de heer Eversdijk: het moet beter, niet duurder. Ik had alleen gehoopt dat de CDA-fractie een wat positievere opstelling in deze zou kiezen bij marktwerking. Toen ik naar het verhaal luisterde, dacht ik dat het CDA de heer Bierman links inhaalde. Dat kan toch niet waar zijn?

De heer **Bierman**: De minister mag dit constateren. Het CDA mag mij aan alle kanten inhalen. Deze snelheid gaat alleen niet gelijk op met de zorgvuldigheid.

De heer **Eversdijk** (CDA): Hartelijk dank aan de heer Bierman. Ik wilde echter zeggen dat het CDA hem niet links inhaalde. Ik heb in mijn betoog gezegd dat met marktwerking in zijn algemeenheid niks mis is. De CDA-fractie staat daarbij van harte achter het kabinet. Juist bij het openbaar vervoer en met name bij de spoorwegen is er een probleem. De minister sprak van verzelfstandiging. Verzelfstandiging is echter nog geen privatisering. Wanneer is de echte marktwerking bij de telecomcommunicatie gekomen? Niet bij de verzelfstandiging, maar pas toen vergelijkbare nationale en internationale concurrenten op het podium verschenen. Toen was er pas sprake van privatisering. Tot die tijd is het monopolie gebleven. Zo is de praktijk bij de spoorwegen nog steeds. De NS is een monopolist. De NS is verzelfstandigd, maar is een monopolist. Daardoor kan de marktwerking nooit 100% zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Eversdijk heeft in zijn bijdrage gezegd dat ik het meest "markt-minded" ben in het kabinet en dat daar in het algemeen niets mis mee is. Daarna kwam de zin waar ik een beetje over ben gevallen. Die zin was dat uitgerekend in het openbaar vervoer de markt niet werkt en dat die zonder een visie ook niet kan werken. De visie ligt er. De uitvoering van die visie is helaas een klein beetje uitgesteld door het feit dat eerst de wet klaar moet komen.

Ik ben het eens met de opmerkingen over de NS. Daarom ga ik aan de slag met het zoeken naar een oplossing voor een deel van het spoor en dus naar het wegwerken van de monopoliepositie. Ik ben het zeer met de heer Eversdijk eens dat marktwerking niet kan als er een

monopolie is. Er is dan ook geen marktwerking. Een monopolist is nu eenmaal niet aan marktwerking blootgesteld. Het is lastig om een monopolist op een fatsoenlijke manier enige concurrentie te doen ondervinden. Ik vind het uitermate boeiend. Ik heb vorig jaar nog in deze Kamer een debat gevoerd over Almelo-Mariënberg, waarbij het de bedoeling was om de overheid 4 tot 6 mln. extra te laten betalen bij uitvoering door de NS. Nu wordt het voor 1,2 mln. uitgevoerd door een ander bedrijf. Daar moeten wij dus met zijn allen heel goed naar kijken. Daar ben ik mee bezig. Omdat men bij het spoor te maken heeft met een vast infrastructuur en met wat andere ingewikkeldheden, moet ik daar met de nodige zorgvuldigheid naar kijken. De Kamer hoort echter binnen afzienbare tijd van ons wat de eerste globale ideeën zijn. Die ideeën moeten vervolgens ook uitgewerkt worden.

Overigens is mijn beleid er ook op gericht om de taxi een grotere rol te laten spelen in het verkeers- en vervoersbeleid. Daar wil ik graag een paar opmerkingen over maken, ook gezien hetgeen de afgelopen week is gebeurd. Daar hebben de woordvoerders ook vragen over gesteld. Daarvoor is het mijns inziens noodzakelijk dat taxibedrijven – laat ik het maar heel "blunt" zeggen – meer bedrijven worden en dat zij dus ook meer mogelijkheden krijgen om zelf de vervoersmarkt te bewerken, zowel met verschillen in prijzen als met verschillen in producten. Vergelijking met het buitenland laat zien dat de taxi in Nederland relatief duur is en beperkt beschikbaar. Het laatste is misschien nog wel een groter probleem dan het tarief. Meer taxi's op straat met verschillen in kwaliteit en prijs is het gewenste toekomstbeeld, vooral in het stedelijk gebied. Daar zal de taxi een heel belangrijke rol moeten spelen.

Het gaat overigens niet alleen om meer taxi's en lagere prijzen, want dat is een beetje het beeld dat de afgelopen weken is ontstaan. Het gaat ook om een betere controle en handhaving. Wij hebben dus naast deregulering ook een stuk herregulering. Het gaat bijvoorbeeld ook om een gerichtere aanpak van het snordersprobleem en – dat is niet het minst belangrijke – om een gerichtere bescherming van de positie van de klant. Ik denk daarbij aan een klachtenregeling, een

boordcomputer die de prijs verantwoordt en ook aan heldere informatie op de auto en daarbuiten over de prijzen die gehanteerd worden, want van onderhandelen op individueel niveau mag natuurlijk geen sprake zijn. Daar is ook een geweldig misverstand over ontstaan. Men dacht dat ik van plan was om iedere klant straks met taxichauffeurs te laten onderhandelen. Het is al ernstig genoeg dat de minister af en toe met hen moet onderhandelen; dat moet de klant niet overkomen.

In dit verband vind ik het heel spijtig dat wij op de korte termijn niet meer ervaring kunnen opdoen met marktwerking in het stads- en streekvervoer. De oordelen van de rechter eind vorig jaar bieden daar gewoon te weinig ruimte voor. Dat heeft mij overigens wel gestimuleerd om de voorbereidingen voor een nieuwe wet te intensiveren. Ik zal dat wetsvoorstel ook al zeer snel aan de Raad van State voor kunnen leggen.

Dan kom ik aan de vraag van de heer Talsma. Mijn marktorderingsvoorstellen voor het spoorvervoer zal ik nog ruim voor de verkiezingen aan de Kamer doen toekomen. Ook in die voorstellen moet een combinatie van marktprikkels en overheidsinvloed, omwille van milieu, de bereikbaarheid en de sociale functie van het vervoer optimaliseren. Ik kom daar zeker tijdig op terug. Ik ben ook graag bereid om daar verder met deze Kamer over te discussiëren.

Dan kom ik bij een aantal vragen die daarover gesteld zijn. Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd wat de uitspraak van de rechter betekent. Het betrof twee rechterlijke uitspraken in december. Dat maakt het ook nog redelijk gecompliceerd. De eerste betrof de aanbesteding in Zuid-Limburg die dateert van begin 1994. Die werd als onrechtmatig beoordeeld omdat in de huidige wet- en regelgeving onvoldoende rekening was gehouden met de bevoorrechte positie van de zittende vervoerder. De rechter sprak tegelijkertijd uit dat het wel mag op basis van de huidige Wet personenvervoer, maar dan moet dit op basis van het experimenteerartikel. Daarvoor moesten wij een ministeriële regeling maken. Daar was ik nog nauwelijks mee begonnen en toen kwam de uitspraak van de Haagse president dat ik was gehouden, de adviezen van de commissie-Laan onverkort uit te voeren bij elke aanbesteding in het

stads- en streekvervoer waar ik aan zou meewerken. Het ontwerpen van de genoemde ministeriële regeling kan al als meewerken worden beschouwd, zo is mij toen verzekerd. Die combinatie van uitspraken levert mijns inziens zoveel risico's op dat ik de conclusie heb getrokken dat het niet verstandig is om zonder nieuwe toegesneden wet- en regelgeving tot nieuwe aanbesteding over te gaan.

Dat betekent dat er dit jaar geen aanbestedingen kunnen plaatsvinden. Dat is jammer, want bij de provincies is heel veel draagvlak om daadwerkelijk aan de slag te gaan. Ik had ook de indruk dat er zeer aantrekkelijke aanbiedingen bij waren. Dat weet ik natuurlijk allemaal niet officieel, want ik heb de enveloppen niet gezien en die zijn ook nooit opengemaakt. Maar je hoort wel eens wat bij geruchte, al was het maar van sommige aanbieders die graag bereid zijn om je dat nog eens even te vertellen. Daar zaten heel mooie aanbiedingen bij, die nogal wat extra openbaar vervoer voor dezelfde prijs hadden kunnen opleveren.

Dan heeft de heer Eversdijk gezegd dat de plattelander door het Randstad-denken altijd bijna dubbel gepakt wordt. Ik geloof niet dat ik hem letterlijk citeer, maar wel zo ongeveer. Zij moeten duurder autorijden en zij hebben minder openbaar vervoer. Laat ik beginnen met iets te zeggen over dat duurdere autorijden. Duurder autorijden is niet waar. Variabiliseren heeft ook op het platteland effect. Iedereen kan mij veel wijsmaken, maar ook iemand op het platteland kan nog steeds zijn rijgedrag enigszins beïnvloeden. Ook daar heeft men de neiging te snel en te vaak de auto te pakken. Ik weet het, want ik woon er zelf. Wij mogen ons best een beetje laten beïnvloeden in de prijs. Bovendien is het gecompenseerd in de motorrijtuigenbelasting.

De heer **Eversdijk** (CDA): Een verhoging van de benzineaccijns geldt voor het hele land. In een heleboel gevallen heeft men op het platteland absoluut geen keus, tenzij men uren en uren onderweg wil zijn met het openbaar vervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In mijn periode als minister is de accijns niet verhoogd zonder dat de motorrijtuigenbelasting verlaagd is. Als men een gemiddeld aantal kilometers

rijdt, wordt men er dus niet slechter van. Iedereen die mij vertelt dat zijn vervoergedrag noodzakelijkerwijs leidt tot veel meer dan het gemiddelde rijden, dat er geen enkele manier is om naar het eigen rijgedrag te kijken en dat misschien een klein beetje af te bouwen, zou ik erop willen wijzen dat ook op het platteland men de auto wel eens gebruikt als het niet per se nodig is. Ook daar kan men af en toe de fiets pakken en ook daar zijn mogelijkheden om meer gezamenlijk te rijden. Overigens wordt op het platteland relatief meer gecarpoold dan in het stedelijk gebied. Dat is heel mooi, maar het zou nog meer kunnen worden.

Ook op het platteland is openbaar vervoer, maar veel vaker in de sfeer van ketens, dus niet vanaf elke boerderij. Maar dat is in de Randstad ook niet het geval en ook in de Randstad staan heel veel boerderijen en wonen er heel veel mensen buiten de steden die niet allemaal bij hun huis op bus, tram of trein kunnen stappen. Ook daar heeft men vaak te maken met een behoorlijk voor- of natransport. Juist een maatregel als rekeningrijden wordt niet op het platteland ingevoerd. Die is nu juist bedoeld om de stadsgebieden bereikbaar te houden en het verkeer in de Randstad te reguleren.

Verder wijs ik op de belangrijke wijzigingen die per 1 januari in het streekvervoer zijn doorgevoerd en die wel degelijk effect kunnen sorteren op het platteland. De provincies kunnen door de decentralisatie en de daarbij behorende budgetten veel beter toegesneden vervoer voor het platteland organiseren. Je ziet daar heel interessante initiatieven ontstaan. Ik verwacht zelf dat de bundeling van een aantal geldstromen daar het meeste effect zal hebben.

Vanaf de Tussenbalans – ik krijg het woord bijna niet over mijn lippen – hing er als een soort zwaard van Damocles een bezuinigingstaakstelling boven het openbaar vervoer. Het kabinet heeft die vorig jaar met 50 mln. structureel per jaar – dat zijn dus vele honderden miljoenen over de jaren heen – teruggebracht naar een zeer behapbaar bedragje van 35 mln., terwijl er op het budget van 3 mld. ook nog extra dingen gedaan worden in de sfeer van extra inkopen voor het spitsvervoer. Wij hebben een nieuw bekostigingssysteem ingevoerd waarbij met nadrukkelijke

## Jorritsma-Lebbink

instemming van de provincies rekening gehouden wordt met de sociale functie van het openbaar vervoer. En waar speelt die meer dan op het platteland? Bovendien hebben wij het mogelijk gemaakt OV-middelen te gebruiken voor collectief vraag- of antwoordvervoer. Juist in plattelandssituaties verwacht ik daar veel van. Dat alles maakt het mijns inziens nu meer dan vroeger mogelijk om het platteland een beter openbaarvervoersaanbod doen. Daarom had ik zo graag die eerste aanbestedingen gezien. Ik denk namelijk dat daarin heel wat interessante oplossingen zaten.

De heer Bierman vroeg, of er niet een soort maatschappelijk contract moet komen met de NS om een aantal maatschappelijke doelen te waarborgen. Wij zijn nu natuurlijk bezig met het overgangscontract. Voor een deel van het vervoer hebben wij het in feite daarin vastgelegd. Voor het andere deel van het vervoer dat niet rendabel kon worden uitgevoerd, hebben wij gewone contracten afsloten, die er overigens wel op gericht zijn om de sociale c.q. maatschappelijke functie te vervullen. Ik ben wel met de heer Bierman van mening dat wij met de NS misschien meer moeten spreken over outputcontracten. Hoeveel mensen worden er in de spits vervoerd, hoeveel daarbuiten; moeten daarover geen basisafspraken gemaakt worden en is dat niet veel beter dan je steeds te blijven bemoeien met tarieven? Het gaat er immers om dat de verkeers- en vervoersdoelen die het Rijk formuleert, gehaald worden.

De heer **Bierman**: Voorzitter! Mijn opmerking had vooral betrekking op het volgende. Als de prijs van de OV-jaarkaarten wordt verhoogd omdat de partners vanaf volgend jaar de volle mep moeten gaan betalen, stappen mensen weer in de auto. Dat heeft op de eventuele afspraken over het bestrijden van het broeikaseffect natuurlijk een negatieve uitwerking. Ik dacht in die sfeer, dus in relatie met tariefsverhogingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb daarvan de staatjes gezien. Het aantal waarover het gaat, is buitengewoon gering. Dat is het lastige ervan. De effecten kunnen dus ook niet anders dan zeer gering zijn. Je moet je afvragen of je op

basis daarvan zo'n contract moet afsluiten. Ik vind in principe dat spitsvervoer – de auto, de trein en de bus – relatief duur vervoer hoort te zijn. Het is toevallig duur vervoer. En wat veel kost, moet in feite ook zijn geld opbrengen. Wij moeten ervoor oppassen dat wij het optimum bewaren. De auto moet niet de grote concurrent van de trein zijn. Dat is overigens wel het geval, maar de trein wint het op dit moment van de auto.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of de begroting wel in lijn is met de nota Milieu en economie. In het MIT is aangegeven met welke stappen wij uitwerking geven aan de nota Milieu en economie. Van belang hierbij zijn in het personenvervoer: het extra stimuleren van de kernmobiliteit, de deelauto en het vervoersmanagement. Ook in het goederenvervoer zijn acties gestart ten behoeve van schoner wegtransport en innovatie. Wij ondersteunen het project Hoogwaardig openbaar vervoer Eindhoven met zeer aanmerkelijke bedragen. Dat is prima. Wij kijken ook naar het ondergrondse logistieke systeem dat wellicht in Aalsmeer wordt ingevoerd. Ik kan nog niet zeggen hoe het gaat gebeuren. Ik vind wel dat hierbij sprake hoort te zijn van een fors aandeel private betrokkenheid. Het is bijna vervoer tussen twee bedrijven. In de Tweede Kamer is hierover een motie ingediend. Dit zijn zeer interessante, innoverende projecten. De overheid wil daaraan vanuit die overweging graag een bijdrage leveren. Ik wijs erop dat de door de heer Van den Berg genoemde economische beleidsaccenten prioriteiten van het kabinet zijn voor de hele kabinetsperiode.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd of de samenleving het zich kan permitteren dat iedereen zich op de door hem of haar gewenste wijze verplaatst. Mijn antwoord daarop is: ja, vanuit het principe van individuele vrijheid en keuze. Er zal echter, zeker rond en in de steden, omgegaan moeten worden met schaarste. Dat betekent dat naast investeren in infrastructuur de betrouwbaarheid van de verplaatsingsmogelijkheden aandacht verdient. Voor de goede orde, dat is ongelijk aan beschikbaarheid op alle momenten van de dag en op iedere route. Het betekent dat voor schaarste betaald zal moeten worden. Zo werkt het nu eenmaal.

Men mag natuurlijk doen wat men wil, maar men moet zich er goed rekenschap van geven wat de consequenties van dat gedrag zijn. In sommige gevallen zal men er dus ook een prijs voor moeten betalen.

Mevrouw Linthorst heeft gezegd dat rekeningrijden tot een soort tweedeling leidt op het punt van de mobiliteit. Zou het niet beter zijn om een aantal mobiliteitsbonnen in te voeren die vrij verhandelbaar zijn, een soort quotum? Ik meen dat de heer Pitstra eerder deze gedachte naar voren heeft gebracht. Het lijkt op het eerste gezicht een heel interessante gedachte. Wij hebben in het verleden soortgelijke maatregelen, op basis van vergunningverstrekking, onderzocht. Toch zitten er een aantal onoverkomelijke bezwaren aan, zowel beleidsinhoudelijk als praktisch. Ik relateer het allereerst aan de doelstelling en de aanpak van rekeningrijden die mij voor ogen staan. Ik mis in zo'n suggestie een aantal elementen die voor het regulerende effect noodzakelijk zijn. Ik noem het prijsmechanisme in combinatie met de factoren tijd en plaats. Dat is nu juist het mooie van het systeem. Heffing in het kader van rekeningrijden vindt alleen plaats op bepaalde tijdstippen en plaatsen wanneer en waar dat nodig is. Vooralsnog, zo is de opstelling in de wet, is dat op werkdagen tussen zeven en negen uur 's morgens op filegevoelige plekken in de Randstad, nabij de grote steden. Het systeem gaat dus uit van een zo direct mogelijke koppeling tussen het gebruik van schaarse infrastructuur op de genoemde tijden en de heffingen. Het is dit "pay as you"-principe waarvan uit onderzoek is gebleken dat de hoogste effectiviteit mag worden verwacht. Alle onderzoeken wijzen tot nu toe uit dat het grote effecten zal hebben. Alle onderzoeken wijzen uit dat wij mogen verwachten dat er tussen de 30% en 40% minder verliesuren in de spits zullen zijn. Al degenen die zeggen dat dit niet zo is, baseren dat op een intuïtief gevoel, maar niet op wetenschappelijk onderzoek.

Ik kom op de handhaafbaarheid en fraudegevoeligheid van zo'n soort systeem. Voor rekeningrijden wordt een groot aantal passages van heffingspunten voorzien. Het gaat om 80 miljoen mutaties op jaarbasis. Voor rekeningrijden is bewust gekozen voor een elektronisch

## Jorritsma-Lebbink

systeem, enerzijds om de administratieve belasting te beperken en anderzijds omdat het absoluut niet haalbaar is om met grote pleinen op grote schaal voertuigen staande te houden. Dat was ook de reden waarom vignetten in een eerdere fase zijn afgefallen.

Wij gaan er nog steeds van uit dat rekeningrijden in 2001 kan worden ingevoerd. Overigens gaan wij in de loop van dit jaar technische proeven doen. Er zijn zes aanbieders in de markt. Wij hadden gehoopt dat wij het in de loop van dit voorjaar zouden kunnen doen, maar waarschijnlijk schieten wij net iets over de zomer heen. Wij zullen gaan bekijken of het werkt en of men kan voldoen aan de eisen die wij stellen. Wij zijn tamelijk streng, omdat wij ons absoluut geen slechte invoering kunnen permitteren. Wij vragen om een heel kleine foutmarge, bijvoorbeeld 1 op 1.000.000. Het is voor de bedrijven moeilijk om daaraan te voldoen. Uit een oogpunt van technologische vernieuwing is het een heel interessant project. Wij kunnen ons geen studiefinancieringsachtige problemen veroorloven. Immers, het gaat om een systeem dat maatschappelijk minder geaccepteerd is dan het feit dat je studiefinanciering krijgt. Als daar een fout in wordt gemaakt, zeg je dat het hersteld moet worden, maar als hierbij een fout wordt gemaakt, is het: zie je nou wel! Dat moeten wij niet hebben.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of het flankerend beleid niet veel van hetzelfde is. Ik heb al gezegd dat ik niet van mening ben dat wij elke keer weer allerlei nieuwe dingen moeten uitvinden. Wij moeten het goed doen. Het instrumentarium van het parkeren is nog lang niet uitgeput. In het VERDI-convenant, de afsprakenserie tussen Rijk, provincie en gemeenten, is bepaald dat bij de uitvoering van het beleid de minister verantwoordelijk is voor al datgene wat zij in eigen beheer heeft. Heel veel flankerend beleid, bijvoorbeeld parkeren en autodelen, behelst infrastructuur en systemen die niet in beheer zijn bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en dus ook niet als zodanig herkenbaar zijn op de rijksbegroting. Wel is er in de begroting geld gereserveerd voor onderzoek, stimulering en pilots op al deze beleidsterreinen. De besteding van dat geld gebeurt in

samenpraak met de lokale overheid. Ik noem de pilot van de transferia. Op zichzelf horen transferia bij de overheden die het openbaar vervoer beheren en bij het bedrijfsleven als het gaat om vervoersmanagement en autodelen. In de zeven jaar dat het instrument wordt ingezet heeft steeds vernieuwing plaatsgevonden in ideeën en voorbeelden voor lokale overheden. De orde van grootte van de bedragen die voor dit soort faciliterende activiteiten worden ingezet, is natuurlijk niet vergelijkbaar met de investeringen in de hoofdinfrastructuur. De overeenkomst is dat je van beide altijd kunt zeggen dat er meer moet worden ingezet en dat het nooit genoeg is.

De heer Pitstra heeft gevraagd wat wij nu eigenlijk doen aan autodelen. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik heel tevreden ben over het feit dat er steeds meer initiatiefnemers komen. De laatste die zich in de rij gevoegd heeft, is een heel groot auto-leasebedrijf, een bedrijf waar je niet in eerste instantie van zou verwachten dat het belangstelling heeft voor dit soort initiatieven. Men ziet echter ook wel dat men tegen grenzen aanloopt als er niets gebeurt. Men wil een mobiliteitspakket aan de klanten aanbieden, waarbij ook deelauto, openbaar vervoer en leasefiets horen. Wij stimuleren consumenten door hierover voorlichting te verzorgen. Er is een doelgerichte landelijke paraplu-campagne rond dit thema. Die actie is al in gang gezet onder de naam "autodaten". Af en toe aarzel ik of dat wel een goede naam is, maar het schijnt op de markt onderzocht te zijn en men vond dat een goede naam. Dit wordt voor alle concepten door alle aanbieders uitgedragen. Met de betrokken stichting voeren wij overleg om te komen tot een regeling voor een gerichte stimulering van de consumenten tot deelname aan het autodaten. Wij hebben ook de aanbieders bij elkaar gebracht. Een werkgroep kijkt op welke wijze het probleem met de regelgeving rond het inrichten van de auto-parkeerplaatsen in binnensteden structureel kan worden opgelost. Er is verder een stimuleringsregeling in concept gereed voor vernieuwende telematicatoepassingen in deze formules. Daarnaast is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een kwaliteitsmerk voor dit soort formules, want dat is ook van

belang. Samen met de provincies en Rijkswaterstaat organiseert de stichting workshops voor gemeenteteambtenaren om de kansen van het autodaten voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid te leren onderkennen. Als voorloper van een aantal grootschalige integrale voorbeeldprojecten op dit terrein zal door de stichting een prijsvraag worden uitgeschreven om denkkracht en samenwerking bij betrokken partijen te mobiliseren en te stimuleren. Wij geven een bijdrage aan de stichting voor gedeeld autogebruik. Deze bijdrage is voor de komende twee jaar behoorlijk verhoogd.

Mevrouw Vrisekoop vroeg of ik het wenselijk vind dat in een stad verschillende parkeertarieven kunnen ontstaan door de bevoegdheid in dezen over te laten aan de stadsdelen. Ik ga daar niet over, want deze beslissing wordt genomen door de lokale overheid. Zij moet deze beslissing ten principale nemen. Ik kan mij het echter soms wel en soms niet voorstellen. Ik kan mij voorstellen dat in sommige steden een per stadsdeel verschillend parkeertarief heel effectief kan zijn. Ik denk dan aan het verschil tussen het centrum en de buitenrand van een stad. Het kan verstandig zijn om in de buitenrand wat lagere tarieven te hanteren dan in de binnenstad om te voorkomen dat iedereen naar de binnenstad rijdt. Ik kan mij echter ook situaties voorstellen waarin het verstandig is om het centraal te regelen. Maar nogmaals: het is niet mijn aangelegenheid, maar absoluut een zaak van het lokale bestuur.

Ik kom dan op de vragen van de heer Pitstra over de fiets. Hij vroeg hoe wij ervoor kunnen zorgen dat mensen meer overstappen van de auto op de fiets dan wel op combinaties van fiets en openbaar vervoer. In het SVV hebben wij voorstellen gedaan om een voor een bepaalde verplaatsing gewenste vervoerswijze aantrekkelijk te maken en aan een minder gewenste vervoerswijze beperkingen op te leggen. Dat zo'n aanpak kan werken, mag onder andere blijken uit het feit dat het fietsaandeel in de verplaatsingen van inwoners van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht sinds de jaren tachtig geweldig is toegenomen. Dat is overigens minder het resultaat van het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets dan van het



## Jorritsma-Lebbink

opleggen van beperkingen aan het autoverkeer, met name in de vorm van parkeerbeleid. In de zin van kennisvergaring en -verspreiding, pilotprojecten, innovatie en stimulering zal de rijksoverheid in dat proces een rol spelen. De voornaamste mogelijkheden liggen echter toch bij de regionale en lokale overheden. Ik weet dat het voor de heer Pitstra lastig is om dat te erkennen, maar ik blijf het wel zeggen. De noodzakelijke maatregelenpakketten behoren dan ook op die niveaus te worden geregeld, ook omdat de rijksoverheid niet voor elke stad in het land precies dezelfde dingen moet willen voorschrijven.

De heer Pitstra vroeg ook hoe ik op de kritiek van de ENFB reageer, met name ten aanzien van de Vinex-locaties. Ik heb daarover met de bond gesproken. Wij nemen die kritiek in beschouwing bij het overleg met het ministerie van VROM, omdat wij haar serieus nemen. Het ministerie van VROM heeft overigens met de betrokken gemeenten de primaire verantwoordelijkheid voor de ligging en inrichting van de Vinex-locaties. Ik heb wel met de ENFB afgesproken dat signalen onmiddellijk aan ons worden doorgegeven, zodat wij die weer kunnen doorgeven aan VROM en de desbetreffende gemeenten.

Ook vroeg de heer Pitstra of men in de lightrailssystemen de fiets kan meenemen. Als je het openbaar vervoer optimaal wilt benutten, is het gewenst om aandacht te hebben voor het voor- en natransport. De fiets speelt daar nu al een rol in. In de toekomst wordt die rol misschien nog wel belangrijker, zeker naarmate de totale reis langer is. Goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen bij stations en haltes kunnen die rol van de fiets nog verder versterken. In het kader van het vervoersmanagement zijn er nog goede mogelijkheden voor meer fietsgebruik aan de werkszijde, dus aan de andere kant van de openbaarvervoersrit. Er zijn overigens situaties denkbaar waarin het meenemen van de fiets een efficiënte oplossing is, maar dat is niet in alle gevallen zo. Ik wil daar graag nog eens naar kijken en bezien of wij hier wellicht mee kunnen experimenteren. Mijn ervaring tot nu toe is dat heel veel mensen liever aan de ene kant dan wel aan de andere kant of aan beide kanten een fiets hebben staan dan

dat zij hun fiets overal in meesjouden.

Ik kom op de niet-verwijderbare chip. Door de stuurgroep Voertuigcriminaliteit wordt op dit moment aan de introductie daarvan gewerkt. In die stuurgroep zitten naast RAI, Bovag en het Verbond van verzekeraars de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Justitie, de Rijksdienst voor het wegverkeer en de KLPD. Zij buigen zich thans over de implementatie van dit identificatiesysteem bij fietsen. Het zal overigens in sterke mate afhangen van de resultaten van een lopend experiment waarbij alleen snorfietsen, motoren en bromfietsen betrokken zijn. Die resultaten worden in april van dit jaar verwacht. Tot op heden lijken de ontwikkelingen hoopvol. Ik hoop dus dat wij hieruit komen.

Diverse leden hebben vragen gesteld over de Vinex-locaties en de verbinding daarmee. Verder is gevraagd of het zo is dat een aantal provincies de nieuwe contracten niet wil ondertekenen, zolang de gelijktijdige realisatie van openbaar vervoer niet zeker is gesteld. Dat klopt inderdaad, in die zin dat de provincies in de kaderwetgebieden in de Randstad hebben aangegeven, de uitvoeringsafspraken voor de periode 2005-2010 in het kader van de actualisering van de Vinex niet te willen ondertekenen, zolang er niet meer zekerheid bestaat over het realiseren van de Vinex-afspraken die gemaakt zijn voor de periode tot 2005. Het realiseren van de al gemaakte Vinex-afspraken voor de periode tot 2005 vergt echter veel meer middelen dan tijdens het maken van die afspraken was voorzien. Deze extra benodigde middelen maken deel uit van de claim die ik in het kader van de ICES-discussie heb ingebracht. Het kabinet moet over het geheel van de FES-gelden nog besluiten nemen c.q. zal die besluitvorming overlaten aan het volgende kabinet. Hier is nog geen echte duidelijkheid over.

Er is inmiddels natuurlijk wel geld gereserveerd, namelijk 500 mln. structureel. Ik zou het zelf het allerbeste vinden, als het volgende kabinet daar integraal over zou kunnen besluiten. Dat kan ook, omdat de meeste gelden die voor de Vinex-locaties gebruikt moeten worden, helemaal niet in dit jaar worden uitgegeven, maar pas in de jaren daarna. Ook zijn er nog andere

projecten, zoals de uitvoering van de PKB-Schiphol, die hoogst prioritair zijn en die daar ook bij betrokken zouden moeten worden. Ik heb begrepen dat er ook nog andere ministeries zijn die op dit terrein wensen hebben. Daarom denk ik dat men hier beter in den brede mee geconfronteerd kan worden. Dat kan dan waarschijnlijk ook met een hoger bedrag dan die 500 mln. gebeuren. Als het evenwel eerder kan en als het eerder integraal bekeken en afgewogen kan worden, dan mag dat, wat mij betreft, ook gebeuren. Overigens ben ik ervan overtuigd dat wij uiteindelijk gewoon aan onze verplichtingen zullen voldoen. De Kamer moet zich goed realiseren dat het MIT alleen voor het jaar 1998 een uitvoeringsprogramma is en dat het voor het overige een planningsinstrument is, gebaseerd op de middelen die bekend waren. In de beantwoording van de vragen heeft men kunnen zien wat het betekent, als de middelen ongewijzigd blijven. Je hoeft het staatje in het MIT daar maar op na te lezen. Ik ben, eerlijk gezegd, wel blij dat het MIT nu zo duidelijk is dat iedereen kan zien wat dit betekent.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! In de diverse vakbladen heb ik gelezen dat er twee problemen zijn. Het eerste is het financiële probleem. De minister heeft gezegd dat dit er is. Het tweede probleem is het verschil van mening over de afgesloten contracten. Ik begrijp nu evenwel van de minister dat hier geen verschil van mening over bestaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb begrepen dat mensen naar de rechter willen gaan. Ik geloof trouwens dat het wel meevalt. De dreiging om naar de rechter te gaan, is nog niet de feitelijke gang naar de rechter.

De heer **Van den Berg** (SGP): Neen, maar je moet de lagere overheden ook niet onderschatten op dat punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het gaat over iets dat in 2005 moet zijn afgerond. De Kamer heeft op dit punt kamerbreed een motie aanvaard, dus dat vraagt ook verplichtingen. Ik noem dat maar de moties voor de formateur. De Kamer vindt dat er met de grootst mogelijke prioriteit voor moet worden gezorgd

dat deze projecten in een tempo, zoals afgesproken in de Vinex-contracten, kunnen worden uitgevoerd. Maar waar het niet gaat om projecten die al in 1998 van start gaan – dat ligt aan de voorbereiding, niet alleen aan de kant van de rijksoverheid, maar ook van de kant van de desbetreffende gemeenten en provincies – ga ik ervan uit dat er in normaal tempo wordt doorgewerkt, zodat ook de uitvoering in een normaal tempo kan plaatsvinden. Overigens is een aantal projecten erg duur geworden; daar wordt nader onderzoek naar gedaan.

Voorzitter! Rail 21 was geen overheidsplan, maar een plan van de spoorwegen. Uiteindelijk is het in 1992 uitgebracht, nadat de spoorwegen eerst in 1990 een voorversie hadden gepubliceerd. Dat zag op de periode 1992-2000. Tijdens het uitbrengen van Rail 21 was sprake van een andere situatie dan de huidige. Toen was er één vervoerder, namelijk NS. Straks zijn er altijd verschillende vervoerders, al hebben wij het op het terrein van het openbaar vervoer nog niet zo georganiseerd. Op het terrein van het goederenvervoer zullen er ongetwijfeld meer vervoerders zijn. Dat wil niet zeggen dat daarmee de basis onder Rail 21 is verdwenen en de investeringen als uitloeijsel van Rail 21 geen of minder waarde zouden hebben. Een aantal delen van Rail 21 is uitgevoerd. De politiek heeft wat dat betreft heel bewust keuzes gemaakt. Het Eerste Tactisch Pakket, ProRail geheten, hebben wij uitgevoerd. Daarbij ging het om het opheffen van allang bestaande capaciteitsknelpunten in het spoorwegennet. Dat was heel hard nodig, omdat nogal wat treinen in de file stonden.

In het Tweede Tactisch Pakket (TTP), een paar jaar geleden door de Kamer aanvaard, hebben wij geprobeerd de capaciteit uit te breiden. Het ging daarbij dus niet om het opheffen van knelpunten, maar om het uitbreiden van de capaciteit. Daar lag het accent op het bieden van mogelijkheden voor meer verschillende treinproducten: van hogesnelheidstreinen tot lightrailvoorzieningen. Het pakket houdt vooral verband met de afspraken in het kader van de PKB-Schiphol en de Vinex-afspraken. Dit pakket, dat loopt van 1997 tot 2005, vraagt ongeveer 6 mld. Bij Rail 21 is ervan uitgegaan dat in 2010 17,7 miljard reizigerskilo-

meters kunnen worden genoteerd. In het Tweede Tactisch Pakket kom ik nog steeds uit op een dergelijk aantal, onder de voorwaarde van realisering van ProRail en het Tweede Tactisch Pakket, de realisering van flankerend beleid voor automobilisten en de toepassing van gematigde openbaarvervoerstarieven, waaraan de spoorwegen zich tot nu toe ook houden. Ik ga er overigens van uit dat na het TTP een derde tactisch pakket zal komen, dat zich wat mij betreft vooral zal richten op het verder uitvoeren van lightrailplannen en het verbeteren van de kwaliteit van het spoorwegennet. Dan hebben wij het over de veiligheidsvoorzieningen en de energievoorziening. Hiermee wordt de basis gelegd voor het accommoderen van meer vervoerders. Dit vraagt om een afstemming tussen de ideeën met betrekking tot de energievoorziening: handhaving van 1500 volt of snel of langzaam overgaan op 25 kV en de suggesties ten aanzien van het toekomstige beheersings- en beveiligingssysteem, ETCS of BB21, die een betere benutting van het bestaande net mogelijk maken. Omdat er ook materiële aspecten voor de vervoerder bij zijn betrokken, moet er dus met hen over mijn voorstel overleg worden gevoerd. Ik weet dat de Kamer al lang wacht op de voorstellen en de standpunten van de vervoerders daarover; ik hoop dat ik deze binnenkort aan de Kamer kan voorleggen. Over de energievoorziening heb ik inmiddels heel wat informatie verzameld. Wij zijn nu bezig, de meest actuele inzichten met betrekking tot ETCS en BB21 te verzamelen. Maar je moet wel alles goed op een rijtje hebben voordat je een standpunt kunt formuleren, want het gaat niet over niks. Alleen al voor de elektriciteitsvoorziening gaan bedragen om die de heer Talsma heeft genoemd.

Een aanverwant vraagstuk is het fors versnellen van de baanvak-snelheid op de bestaande trajecten. Voor het verhogen van de baanvak-snelheid van 140 naar 200 km/uur zullen de bochten in de baan moeten worden verwijderd of verruimd, moeten overwegen worden vervangen door een vrije kruising en moet de beveiliging worden aangepakt. Dat wordt een behoorlijk dure operatie. Ik heb inmiddels, omdat ik meer over dat onderwerp wil weten en omdat dit past in de

volgende stap met betrekking tot de veranderingen in het spoorwegennet – het is immers een kwaliteitsaspect van dat spoorwegennet – een project verhoging rijnsnelheid bestaand net in het verkenningprogramma opgenomen. Ik verwacht de eerste resultaten van die studie in de loop van dit jaar.

Over het al dan niet accommoderen van een dretreinsysteem is in het TTP al gemeld dat het spoorvervoer de markt goed moet kunnen bedienen door de verschillende deelmarkten te ontsluiten. Of dat door drie of door meer treinsorten gebeurt, is van minder belang. De overheid moet de randvoorwaarden bieden, zodat de doelstellingen van het SVV II dichterbij komen. Met andere woorden, wij werken wel in de geest van Rail 21, maar wij zijn tot de conclusie dat het soms selectiever moet gebeuren en dat wij eerst moeten doen wat het eerste moet. Daarom zijn wij begonnen met de knelpunten en de capaciteitsuitbreiding. Nu komt de kwaliteits-slag er achteraan. Wij zijn fors bezig met de voorbereiding van die laatste slag. Ons streven is er niet op gericht om alle toekomstige infrastructuur geschikt te maken voor een snelheid van 200 km/uur. De verkenning moet wat dat betreft ook duidelijk maken op welke trajecten dat zinvol is en op welke trajecten niet. Bij de keuze van de aanschaf van het rollend materieel is dat in eerste instantie een zaak van de vervoerders. De vervoerders zullen daarom moeten worden betrokken bij de verkenning van de verhoging van de bestaande baanvak-snelheid. Dan zijn zij op de hoogte van de plannen van de rijksoverheid, zodat ze daar bij hun aanschaffingenbeleid rekening mee kunnen houden.

De heer Van den Berg vroeg naar de noordoostverbinding met betrekking tot de Betuweroute. Er wordt gewerkt aan het ontwerp-tracébesluit. Dat kan deze zomer in de inspraak. Dat betekent dat een kabinetsbesluit daarover medio 1999 kan worden verwacht. Op dat moment is het opnemen van de geraamde kosten in de realisatietabel van het MIT aan de orde.

Dan de Zuiderzeespoorlijn. Dat blijft een boeiend onderwerp. Ook in deze Kamer hoor ik daar zeer verschillende geluiden over. Ik ben daar in de Tweede Kamer overigens ook zo uitgebreid over aangesproken. Dat mag, maar ook daar heb ik

niet onder stoelen of banken gestoken – dat zal ik blijven doen – dat, als ik kijk naar de staatjes met de plannen, er in elk geval tot 2010 geen middelen zijn om die aan te leggen. Ook procedureel is het vrijwel onmogelijk om dat te doen. Om deze spoorlijn te kunnen aanleggen, moet die ook in een structuurschema zijn opgenomen. Wij hebben afgesproken dat wij de spoorlijn in het volgende structuurschema opnemen, zodat die dan nader kan worden bestudeerd. Het zit mij wel een beetje dwars dat wij helemaal niet meer nadenken over mogelijke verbeteringen van de bestaande spoorlijn, vanwege de discussie over de Zuiderzeespoorlijn. Wellicht hebben die verbeteringen een net zo groot effect. Wat dat betreft zijn de woorden van de heer Talsma mij uit het hart gegrepen. Het zou wel eens heel verstandig kunnen zijn om onze aandacht voorlopig daarop te richten. Wat mij betreft gebeurt dat in aansluiting op de Hanzespoorlijn, want die kan daar ook een rol in spelen. Als die is aangelegd, dan kun je bijvoorbeeld in de richting van Amsterdam wel degelijk grote versnellingen halen via de bestaande spoorlijn. Dan kan men vanaf Zwolle rechtstreeks in die richting, zonder de boog langs het IJsselmeer te maken. Wij hebben afgesproken dat ik een onderzoek zal instellen naar de mogelijkheden om de bestaande en de geplande spoorverbindingen naar het noorden des lands te versnellen. De resultaten van dat onderzoek zal ik nog vóór de Kamerverkiezingen aan de Tweede Kamer aanbieden, zodat die een rol kunnen spelen bij de verkiezingen of in de periode daarna. Daar horen ook bij de relatief eenvoudige maatregelen die de heer Talsma suggereerde om de snelheid te verhogen. Het wordt een keuzenotitie en dat betekent dat er keuzes mogelijk gemaakt moeten worden. Dat kan gaan over het totaal van de bestaande spoorlijnen, maar ook over de spoorlijnen tot Zwolle. Ik zal een groot aantal keuzes op een rij zetten. Daar hoort natuurlijk ook de Zuiderzeespoorlijn bij, maar wel in relatie tot de kosten die daarbij horen.

De heer Pitstra heeft gevraagd of het project met de viersporige tunnel versneld kan worden. Versnelling van dat project is op dit moment niet aan de orde. Het is wel opgenomen in de verkenningfase. Uit verkeers-

vervoerskundige overwegingen heb ik er geen haast mee en die wegen voor mij op dit moment het zwaarst. Ik heb de grootste problemen op het terrein van verkeer en vervoer juist bij het openbaar vervoer. Als ik dan moet kiezen tussen verschillende investeringen, dan investeer ik op dit moment eerder in zaken die een vervoerskundige meerwaarde opleveren dan in de overigens terechte wens van Delft om iets te doen aan de infrastructuur. Dit laatste heeft echter meer te maken met de leefbaarheid in de stad zelf. Met de Tweede Kamer zal voordat de verkenning start nog een discussie gevoerd worden over een kader voor de ruimtelijke inpassing van infrastructuurprojecten in den brede. Daarbij zijn kosten en baten van inpassing, zoals de baten van dubbel grondgebruik, uitdrukkelijk ook aan de orde.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de inventarisatie volgens de maximumvariant. Die inventarisatie bevat kostenramingen met verschillende graden van hardheid, van zeer nauwkeurig tot zeer globaal. Daar kunnen marges in zitten van 30% tot 40% bij verkenningen. Helaas gaat het vaak 30% tot 40% omhoog. Zo kunnen in de loop van de tijd wijzigingen van functionele eisen optreden of kan besloten worden tot aanvullende inpassingsmaatregelen. Het MIT presenteert doorgaans ramingen van sober uitgevoerde projecten met soms een bandbreedte. Bij de projecten met een bandbreedte zijn in de inventarisatie meestal de minimumvarianten gehanteerd, bijvoorbeeld hoofdwegennetprojecten uit de planstudiefase, maar soms ook de bedragen die tussen het minimum en maximum liggen, bijvoorbeeld bij de HSL-Oost. Als de bandbreedtes van de projecten richtinggevend zouden zijn, kan gesteld worden dat het tekort tussen de 15% en 25% zou stijgen, uitgaande van maximumramingen.

Voorzitter! Er is een aantal vragen gesteld over de infrastructuur. Zowel de heer Eversdijk als de heer Van den Berg heeft mij gevraagd om een onderbouwde visie op de mogelijkheden van meer private financiering, waarbij ook wordt ingegaan op de recente publicaties over het juridisch eigendom van tunnels. Ik heb op een aantal terreinen uitgewerkte plannen naar de Tweede Kamer gestuurd, waarvan afschriften zijn gestuurd aan

de Eerste Kamer over de private financiering van spoorlijnen in het algemeen en van de hogesnelheidslijn in het bijzonder. De Betuwelijn zal op een later tijdstip aan de orde zijn, zodra wat dat betreft dezelfde voorbereidingen zijn getroffen. Simpel gezegd hoort voor mij bij private financiering ook participatie en exploitatie. Wat dat betreft zou meer moeten kunnen dan op dit moment feitelijk gebeurt. De eerste projecten waarop dit principe wat grootschaliger wordt toegepast zijn de hogesnelheidslijn en de Betuwelijn, waarbij sprake moet zijn van gedeelde doelstellingen. Het is in het belang van het verkeers- en vervoersbeleid dat de hogesnelheidslijn zoveel mogelijk wordt benut. Uiteraard is dat ook in het belang van de vervoerder. Voor de Betuwelijn geldt hetzelfde. Als daarbij straks sprake is van private financiering, dan hoort daar ook private exploitatie bij. Dan is het ook in het belang van de exploitant dat er zoveel mogelijk gebruik van die route gemaakt wordt. In dit verband noem ik ook de betaalstroken. Dat is geen reguleringsmiddel, maar een service waar extra voor moet worden betaald. Ook daarbij kan gedacht worden aan private financiering. Samen met het ministerie van Financiën onderzoeken wij hoe wij daaraan beter vorm kunnen geven en of anderen erbij betrokken kunnen worden.

De eigendomsrechtelijke aspecten van de infrastructuur zijn natuurlijk altijd van belang, of er nu wel of niet sprake is van private betrokkenheid. Bij private betrokkenheid kan aan de orde zijn dat de private partij als enige in staat wordt gesteld de infrastructuur, die eigendom van de Staat blijft, toch te exploiteren, bijvoorbeeld in de vorm van een concessie. Daarbij is het in eigendom nemen strikt genomen niet noodzakelijk voor het gestalte geven aan zo'n exploitatierecht.

Met het oog op de komende aanleg van een aantal boortunnels heb ik het Meijers-instituut van de Universiteit van Leiden opdracht gegeven, een rechtsvergelijkende studie te doen naar eigendomsrechtelijke aspecten van de aanleg van boortunnels. Bij de aanleg van die tunnels is het namelijk niet strikt noodzakelijk dat de aanlegger van de infrastructuur, anders dan bij bovengrondse infrastructuur, eigenaar wordt van de grond waarin

de boortunnel wordt aangelegd. Uit de genoemde studie blijkt dat in een aantal situaties het veilige en ongestoorde gebruik van een boortunnel en andere ondergrondse infrastructuur kan plaatsvinden door het vestigen van zakelijke rechten.

Naar aanleiding van die studie is nu in overleg met Justitie en VROM een start gemaakt met het tot stand brengen van een juridisch instrumentarium. Enerzijds wordt de overheid of private partijen van de infrastructuur de mogelijkheid geboden, veilig en ongestoord de ondergrondse infrastructuur te kunnen gebruiken en anderzijds worden de bij ondergrondse infrastructuur betrokken grondeigenaren niet onnodig in hun eigendomsrecht aangetast.

Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen het idee van Mobis om voor Vinex-locaties een hogere grondprijs te vragen. Zij noemde een bedrag van f 10.000 en een reductie van 60% voor 30 jaar op een OV-abonnement. Samen met het ministerie van VROM zijn wij tot de conclusie gekomen dat zo'n koppeling van grondprijzen en OV-abonnementen toch wel heel erg oneigenlijk is. Dit betekent niet dat ik het probleem van het openbaar vervoer in de Vinex-locaties niet onderken. Wij onderzoeken dan ook met een aantal gemeenten, zoals Almere – waar overigens een voortreffelijk door de gemeente goed aangestuurd openbaar vervoer is – of een oplossing kan worden gevonden via een vraaggerichte subsidie aan de reizigers in nieuwe woonlocaties. Met andere woorden: als het definitieve OV-systeem nog niet gereed is, omdat de wijk nog niet klaar is of omdat er nog veel te weinig mensen wonen, bezien wij of via subsidiëring van de reiziger in plaats van het systeem er toch voor gezorgd kan worden dat er een vervoersaanbod komt. Men kan zich bijvoorbeeld met een taxi laten vervoeren of er kunnen initiatieven ontstaan voor vervoer met busjes.

De heer Talsma heeft gevraagd of ik een soort masterplan kan maken, waarin een opstelling wordt aangegeven voor een splitsing in drie urgente criteria. Het is goed dat de heer Talsma meedenkt – hij heeft dat altijd gedaan; het MIT is daardoor zelfs beïnvloed – over de wijze waarop daarmee moet worden omgegaan. Op basis van de MIT-spelregels inzake de

infrastructuurprojecten is er een indeling in drie fasen, op basis van criteria die erg lijken op hetgeen hij heeft gezegd, namelijk: dringend nodig, op korte termijn nodig en op langere termijn nodig. Deze criteria zijn verder uitgewerkt. Zij worden verder aangescherpt en ook toegepast. Desondanks constateer ik dat ik zelfs niet voldoende middelen heb om alle projecten die op grond van het criterium in het MIT "dringend nodig", waarvan de uitvoering systematisch de meeste urgentie krijgt, uit te voeren. Dat is op dit moment het probleem. Door de nieuwe vormgeving van het MIT is het duidelijk wat precies de knelpunten zijn.

De heer Lodewijks heeft gevraagd naar de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N273, gezien de ernstige verkeersonveiligheid. Ook vroeg hij naar de termijn van uitvoering van rijksweg 73. Er schijnt in Limburg een discussie te zijn ontstaan over de vraag of, als de directie van rijkswaterstaat te Limburg meewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op beide wegen – overigens aan beide kanten – dit niet automatisch betekent dat de minister dat ook zal doen. Dat is niet het geval. Als de directie Limburg iets doet, gebeurt dat altijd met mijn toestemming. Ik meen dat sommige bestuurders, overigens niet van dezelfde partij als ikzelf, zich daarover zorgen maken. Er hoeft dus geen misverstand over te bestaan dat mijn ambtenaren in mijn opdracht werken. Dat is goed geregeld.

Binnen een paar maanden wordt bestuurlijk besloten welke maatregelen door welke van de betrokken partijen nog dit jaar ten behoeve van de veiligheid worden genomen. Ik noem als voorbeeld het zoeken van gemeenten naar alternatieve routes voor het landbouwverkeer. Dat is een typisch gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wij werken daaraan graag mee, want er is een ernstig probleem. Zoals ik al eerder aan de Tweede Kamer heb gemeld, zal op grond van een nadere uitwerking van het tracébesluit bepaald worden hoe het project nu wordt gerealiseerd. Dat betekent dat wij, afhankelijk van de omvang van het uiteindelijke budget – naar mijn mening moet dit overigens zo dicht mogelijk bij het huidige budget liggen – de programmering zo snel mogelijk gereed zullen hebben. Het is niet mijn

bedoeling om haar te vertragen. Ik verwacht in de komende periode ook meer middelen voor de infrastructuur. Dan hoort dit project daar zeker bij. Het lastige is, dat dit project nog valt onder de oude wetgeving. Het kent dus niet zo'n mooi en snel ritme van een ontwerp-tracébesluit en een tracébesluit dat heel erg ver is uitgewerkt. Hier moesten wij nog erg veel doen nadat het tracébesluit was afgerond.

Dan ga ik in op de vragen over de verkeersveiligheid. De heer Eversdijk heeft gevraagd of de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid ook tot verbetering of alleen tot lagere kosten en langere beslistermijn heeft geleid. Ik vind het altijd jammer dat wij het nog steeds hebben over de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Volgens mij hebben wij het alleen maar gehad over het decentraliseren van de regionale organen. Oorspronkelijk vielen deze onder de rijksverantwoordelijkheid. Voor het overige hebben wij niet zozeer gedecentraliseerd, als wel veel helderder vastgelegd wat de verschillende verantwoordelijkheden van de verschillende overheden zijn. Die overheden hadden deze verantwoordelijkheid al lang. Alleen, de een had nogal eens de neiging om zich achter een ander te verschuilen. De gemeenten, de provincies en wij hebben gezamenlijk en in volle overtuiging heel goed vastgelegd dat dit niet meer moet gebeuren. Nu ligt gewoon vast welke verantwoordelijkheid bij welke bestuurslaag ligt. Dat betekent dus ook dat op dat niveau integrale afwegingen worden gemaakt die van belang zijn voor de verkeersveiligheid en over de inzet van de daarbij behorende middelen. Volgens mij zijn daarmee de beslislijnen en de beslistermijnen veel korter geworden. Men kan immers direct zijn eigen verantwoordelijkheid nemen.

De tussentijdse evaluatie die Berenschot in de eerste helft van 1997 heeft gehouden, bevestigt dat deze vastlegging heeft geleid tot een grotere bestuurlijke aandacht voor de verkeersveiligheid in de regio. Ik merk dat ook. Ik zie dat allerlei gemeenten zeer interessante initiatieven nemen op dat terrein en de provincie pakt die taak ook goed op. Naar aanleiding van die evaluatie hebben de drie bestuurslagen afspraken gemaakt om tot een betere bundeling van krachten te komen. Dat moet je vervolgens wel doen

omdat al onze verkeerssystemen in elkaar grijpen en het geld zo effectief mogelijk moet worden besteed. Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat een en ander zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en tot een betere besteding van de middelen.

De heer Lodewijks heeft gevraagd of het niet allemaal veel te vrijblijvend is. Een van de nieuwe afspraken die zijn gemaakt naar aanleiding van het rapport van Berenschot, is dat de uitvoering van het beleid beter zal worden gevolgd. Daarom maken wij nu samen met IPO en VNG indicatoren om dat mogelijk te maken. Dat maakt de vrijblijvendheid behoorlijk wat minder, want dan kun je elkaar aanspreken als er niet voldoende wordt gepresteerd. De provincies voeren in dit kader overigens de regie over de regionale uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen.

Ik ga in op het goederenvervoer en maak een paar opmerkingen over de binnenvaart. De heer Eversdijk heeft heel nadrukkelijk gevraagd wat Verkeer en Waterstaat doet aan de stimulering van vervoer over water. Hij vroeg ook hoe het zit met de 20 miljoen ton modelshift die niet is gehaald en waarom die niet is gehaald. Ik zet mij ervoor in, de in het SVV geformuleerde doelstelling van het vervoer over water van 370 miljoen ton in het jaar 2010 te realiseren. Zoals ik vandaag kan inschatten, komen wij zeer dicht bij die doelstelling. Wij zullen ergens tussen de 330 en de 350 miljoen ton zitten. Tegelijkertijd moet ik zeggen dat ik in de context van de problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid de substitutie van wegvervoer naar binnenvaart veel belangrijker vind. In de nota Transport in balans hebben wij samen met de Tweede Kamer een modelshiftdoelstelling vastgesteld van 20 miljoen ton van de weg naar het water tot het jaar 2010. Die is absoluut haalbaar. Dat komt bijvoorbeeld door onze inspanning om nieuwe ladingsstromen voor de binnenvaart te verwerven. Het mag verbazend klinken, maar daar wordt door ons zeer veel aan gedaan. Juist het afgelopen jaar is er op dat punt een positieve ontwikkeling te zien. Ik denk bijvoorbeeld aan onze steun voor de totstandkoming van het regionale overslagcentrum in Kampen. Dat wordt binnenkort

operationeel. Ik denk ook aan de snelle ontwikkeling bij het korte-afstandsvervoer. Wij doen daar heel veel aan. Ik heb inmiddels besloten om in Utrecht met de regionale overheden een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een regionale containerterminal voor de binnenvaart. Die terminal zal het intermodale vervoer van en naar de regio Utrecht een belangrijke impuls geven. Ik heb bovendien bijgedragen aan een proef met een container-shuttle tussen Rotterdam en Moerdijk. Die shuttledienst wordt nu uitgebouwd en kan een permanent karakter krijgen.

Ik heb zo-even al gezegd dat wij een tijdelijke subsidieregeling vaarwegaan sluitingen hebben voor verladereis die over water willen gaan vervoeren. Deze regeling draagt heel sterk bij aan de ontwikkeling van het korteafstandsvervoer. Over de jaren 1996 en 1997 is een flink aantal kleine projectjes – want het zijn relatief kleine investeringen – gehonoreerd die samen wel zullen leiden tot zo'n 5 mln. ton nieuw vervoer per binnenvaart. Dat is dus allemaal van de weg af. Het is echte substitutie.

Ik maak mij dus geen zorgen. Wij hebben het eerste kwart binnen de eerste twee jaar al binnengehaald. Wij moeten gaan nadenken over de vraag of wij op termijn de doelstelling niet wat moeten verhogen. Ik wil hierover wel duidelijk zijn. Het is voor het grootste deel de verdienste van de binnenvaartondernemers en de verladereis. Zij pakken gelukkig inmiddels de kansen en de mogelijkheden goed op en wij helpen een handje waar dat mogelijk is. Dat is volgens mij veel beter dan tegenover elkaar te staan in een strijd die niet te winnen is.

Mij is gevraagd wat ik extra doe aan de Waal. De heer Eversdijk heeft daarnaar gevraagd. Op de Waal geven wij uitvoering aan het Waalproject. Dat project kost 500 à 600 mln. Het wordt geacht klaar te zijn in 2005. Naast dit project worden geen extra maatregelen genomen. De nu lopende MER-procedures ten aanzien van de uitwijkhavens bij Lobith en Wert vergen onze volle aandacht. Wij moeten die procedures netjes afwickelen en helaas, helaas dat kost tijd!

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met de onderuitputting bij de vaarwegen. Hij heeft in het bijzonder aandacht

gevraagd voor de bruggen en de Maasroute in verband met het belang voor de containervaart. Gelukkig is door het op gang komen van projecten en door een betere financiële en uitvoeringsplanning de onderuitputting in het aanlegprogramma voor de vaarwegen het afgelopen jaar zowel absoluut als relatief afgenomen. In 1998 verwacht ik volledige uitputting, dus geen onderuitputting meer.

De uitvoering van een aantal projecten zal, gegeven de huidige budgetlijn getemporeerd moeten worden. Dat geldt in versterkte mate voor planstudieprojecten waaronder delen van het Maasrouteproject die in de periode 1999-2001 voor uitvoering gereed komen. Dus ook hiervoor geldt: meer geld, meer Zwitsers.

De heer Van den Berg heeft voorts een vraag gesteld over reservecapaciteit bij de binnenvaart. Daar wil ik graag iets over zeggen, omdat de reservecapaciteit vaak in verband wordt gebracht met de afname van het aantal kleine of kleinere schepen. Maar juist in die categorie schepen is de structurele overcapaciteit altijd het allergrootst geweest. Ik verwijs daarbij ook naar het capaciteitsonderzoek dat het NEA in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in februari 1995 heeft afgerond.

Voor de categorie motorschepen tot 650 ton prognosticeerde het NEA dat met name bij deze schepen de structurele overcapaciteit in het jaar 1996 het grootste zou zijn. Zelfs na de derde sloopronde zal het nog steeds over percentages gaan tussen de 32 en 13, afhankelijk van de markt. Door het inkrimpen van de kleine vloot zal de overcapaciteit verminderen en zullen dus ook vraag en aanbod beter op elkaar afgestemd zijn.

Uit het vorenstaande mag naar mijn mening worden geconcludeerd dat het resterende bestand aan kleine schepen voldoende is voor adequaat vervoer, dus ook voldoende reservecapaciteit in zich zal houden. Ik sluit dan ook aan bij de visie van het NEA in Koers op kansen met betrekking tot kleine schepen, namelijk dat de vloot niet verder zal reduceren dan tot het niveau waarop nog een aanvaardbaar economisch en sociaal bestaan mogelijk is. Dat is ook wat je zou moeten willen. Uiteindelijk kan de reservecapaciteit het beste beheerd

## Jorritsma-Lebbink

worden als men werkt in commerciële samenwerkingsverbanden.

De heer Eversdijk, de heer Van den Berg en een aantal anderen hebben naar Combiroad gevraagd. Ik kan daar een lange verhandeling over houden. Wij hebben hierover echter in de Tweede Kamer bij de bespreking van de voortgangsrapportage over de Betuweroute een intensieve discussie gevoerd. Wij zijn toen tot de conclusie gekomen dat Combiroad voor internationaal vervoer helaas geen alternatief kan zijn. Combiroad is alleen maar interessant als er vervoer is dat zich beweegt van A naar B, vervoer van punt naar punt. Gebruik in het internationale perspectief betekent dat men altijd tegen de grenzen oploopt. Dat betekent dat er ook aan de andere kant van de grens een Combiroad moet liggen. Als dat niet het geval is, betekent dit een extra overslag. Juist de heer Eversdijk moet weten dat overslag in het vervoer meestal het kostbaarste is. In de Tweede Kamer is vrij breed de conclusie getrokken dat wij Combiroad als alternatief voor de Betuweroute definitief aan de kant moeten zetten.

Ik hecht overigens nog wel enig geloof aan Combiroad. Ik vind het interessant. Ik wijs er overigens op dat tot nu toe alles wat aan Combiroad gedaan is voor een flink deel is meegefinancierd door de Rijksoverheid. Daaruit blijkt dus wel dat wij het interessant vinden. Degenen die nu zeggen dat het zo'n mooi particulier initiatief is, zeg ik dus dat wij er erg veel aan hebben betaald. Ik wil dus ook graag goed uitgezocht hebben of het ook werkelijk een alternatief is op de wat kortere afstand. Nogmaals, het vervoer van punt naar punt lijkt interessant. Dat is de reden dat ik de Raad voor Verkeer en Waterstaat heb gevraagd om mij daarover te adviseren.

De heer Eversdijk noemde ook de route tussen Antwerpen en Rotterdam. Ik heb in mijn naïviteit heel lang gedacht dat zich op deze route vooral vervoer van punt tot punt zou bevinden. Het blijkt echter voor 90% langeafstandsvervoer te zijn. Als het in Antwerpen start, eindigt het dus niet in Rotterdam en als het in Rotterdam start, eindigt het niet in Antwerpen. Wij zullen het nog betrekken bij de verdere gedachten over de goederenlijn-11. Ik vrees echter dat hiermee het antwoord al bijna is gegeven.

De zeppelin is nog steeds een interessant onderwerp. In Duitsland is men overigens heel hard bezig met de ontwikkeling van een nieuwe generatie. Op dit moment wordt er vanuit het Nederlandse bedrijfsleven gewerkt aan de mogelijke realisatie van het "rigid airship-design". Een offerte voor een definitief ontwerp en voor certificatie is aangevraagd. Het lijkt mij op zich de juiste weg dat het initiatief bij de markt ligt. Wij zijn op het ogenblik met de RLD in gesprek en wij zijn aan het bezien hoe wij moeten omgaan met het ontwerp- en certificatieproces. Het lastige bij dit soort dingen is dat het certificatieproces erg veel tijd in beslag gaat nemen. De schatting is dat het drie tot vijf jaar gaat duren. Dat is gebruikelijk bij nieuwe luchtvaartelementen. Dat het zoveel tijd kost, komt omdat het over veiligheid gaat.

Ik kom hiermee bij de luchtvaart. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Ik zal er uiterst kort over zijn. Ik heb tussen de middag het rapport in ontvangst genomen van de heer In 't Veld van de commissie-In 't Veld, met als titel "Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu". Vanmiddag om vijf uur wordt het uitgebreid gepresenteerd. Ik heb het rapport nog niet kunnen lezen, evenmin als mijn ambtenaren dat hebben kunnen doen. Dit is een rapport dat echt door een onafhankelijke commissie is gemaakt, maar waarbij er natuurlijk wel om informatie aan ons is gevraagd. Er hebben ook enige discussies plaatsgevonden, maar wij kennen de inhoud zelf niet. Het is dus niet zo, zoals vaak gebruikelijk is, dat de minister bij aanbieding van het rapport direct een inhoudelijke reactie kan geven. Dat kan ik gewoon nog niet.

De heer In 't Veld vertelde mij vanmiddag dat het rapport ideeën geeft voor de echte korte termijn, dus over vragen als wat er nog kan en moet in het lopende jaar, voor de middellange termijn, van volgend jaar tot het gereedkomen van de vijfde baan, en voor de periode daarna. Er is sprake van zeer ingewikkelde dingen. Dat weet ik al wel. Dat betekent dat ik even de tijd moet nemen om hier goed naar te kijken en te bezien hoe wij hier, samen met VROM, mee moeten omgaan.

Een paar vragen van de heer Eversdijk kan ik overigens wel beantwoorden. Hij vroeg hoe het zit

met de 44 miljoen en wanneer de discussie over TNLI komt. De IBV, de integrale beleidsvisie, is naar de Kamer gestuurd. Dat is de eerste stap in het proces voor de langere termijn rond Schiphol. Wij hebben een soort rangorde aangegeven in de besluitvorming. Wij hebben voorrang gegeven aan het optimaal benutten van de mogelijkheden die Schiphol biedt boven uitbreiding op andere plekken. Herfiguratie van het banenstelsel op Schiphol lijkt daarbij een mogelijkheid voor de middel-lange termijn om binnen de milieugrenzen van de huidige PKB meer dan 44 miljoen passagiers te vervoeren. Er zijn indicaties in die richting en die worden op dit moment nader onderzocht. Als dat een haalbare en goede optie is, dan zullen wij niet aarzelen om daarover te besluiten. In maart zullen wij bezien of die substantiële groei door middel van herconfiguratie mogelijk is binnen de in de PKB Schiphol vastgelegde milieugrenzen. Dan kunnen wij besluiten om voor de herconfiguratie een MER/PKB-procedure te starten. In die PKB-procedure zal dan besloten worden over de eventuele wijziging van de cijfers, maar ook van de banenstelsels op Schiphol. De volgende fase is natuurlijk dat wij moeten bezien of er dan nog aanvullende infrastructuur nodig is. Daar worden in de IBV ook zaken over opgenomen.

De heer Talsma heeft gevraagd waarom het allemaal zo lang moet duren. Het lastige is dat het oplossen van knelpunten tijd kost. Als het oplossen van knelpunten, het aanpassen van meetpunten, leidt tot een aanpassing van de zone, dan moeten daar nu eenmaal wettelijke procedures voor worden gevolgd. Ik heb begrepen dat daar in het rapport van de commissie-In 't Veld een aantal middelen voor wordt aangereikt. Dat is nu precies het punt waar ik het rapport echt heel goed op moet bekijken. Één ding weet ik wel en dat is dat ik het mij niet kan permitteren om een besluit te nemen – wat voor besluit dan ook – dat de volgende dag in kort geding bij de rechter afgeschoten wordt. Dat zal zeker de heer Talsma begripen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of ik mijn visie wil geven op de nieuwste Schipholplannen. Ik neem aan dat hij doelt op het aanvullend gebruiksplan. Dat hoort weer thuis bij dat kortetermijnverhaal. Mevrouw

## Jorritsma-Lebbink

Linthorst heeft gevraagd of wij alle absurditeiten meenemen. Het is lastig, ik moet nu een beetje herhalen. Ik heb begrepen dat in 't Veld inderdaad ook over die andere absurditeiten de nodige dingen zegt. Ik ben het er overigens mee eens dat wij uiteindelijk toe moeten naar feitelijke metingen. Het vervelende is dat het elke keer ingewikkelder blijkt te zijn en niet zo gemakkelijk te realiseren, met ook nogal wat consequenties. Maar ik geloof dat politici dat al zo'n dertig jaar tegen elkaar zeggen. Wil je dus overstappen naar feitelijke metingen, dan kan dat wel een aantal jaren in beslag kan nemen. Het duurt wel even voordat je dat op een goede manier en goed onderbouwd kunt doen.

Overigens horen natuurlijk ook de andere berekeningen, met betrekking tot emissie en veiligheid, bij de nadere groei op Schiphol. De afgelopen jaren is er wel een fantastische prestatie geleverd. Het is toch fantastisch dat er inmiddels 360.000 vliegbewegingen kunnen binnen een ruimte waarvan wij hadden gedacht dat er nog geen 300.000 binnen zouden kunnen. Dat is allemaal te danken aan het feit dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen uit eigen initiatief en de andere luchtvaartmaatschappijen soms gedwongen hun vloot vernieuwd hebben en geluidsarmere vliegtuigen, overigens ook vliegtuigen met minder emissie, gekocht hebben. Dat vergeten wij maar al te snel. Er zijn grote investeringen gedaan, want dat zijn kapitaalintensive dingen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd wanneer het wetsvoorstel Versnelling aan de Eerste Kamer zal worden aangeboden.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik ben blij dat de minister erkent dat ook de andere onderdelen bij de snelle ontwikkeling van Schiphol horen. Ik had ook gevraagd of er metingen zijn gedaan, of berekend is wat de uitstoot is geweest van de in de PKB opgenomen onderdelen en of de resultaten van die metingen getoetst zijn aan de doelstellingen. Het is prettig dat de minister erkent dat het erbij hoort, maar ik wilde ook concreet weten hoe dat heeft uitgepakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan nog niet, want daar is in de PKB nu juist een procedure voor

afgesproken. Daar is een monitoring-programma voor opgestart en ik meen dat de eerste evaluatie in het jaar 1999 te verwachten is. Daar wordt nu kennis over vergaard en daar moet op enig moment duidelijkheid over komen.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Is het resultaat van die metingen bekend?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is op dit moment nog niet bekend.

Het wetsvoorstel inzake de versnelling wordt deze week aan de Tweede Kamer aangeboden. Afhankelijk van de snelheid waarmee de Tweede Kamer dat behandelt, zult u het ook ontvangen.

De heer Van den Berg heeft nog gevraagd waarom bij de investeringsbehoeften de uitbreiding van Schiphol niet genoemd wordt. Ja, het is een beetje lastig om dat te doen. Een mogelijk vliegveld in zee kost namelijk ongeveer 30 tot 40 mld. en voor een herconfiguratie op Schiphol – het gaat daarbij om aanvullende infrastructuur – is de luchthaven in principe zelf verantwoordelijk.

De heer Bierman vroeg naar de gevolgen voor de werkgelegenheid wanneer de KLM naar het buitenland zou vertrekken. Bij verhuizing van de KLM naar het buitenland zullen andere partijen waarschijnlijk voor een deel opgevangen worden innemen. Dat is niet mijn wens, zeg ik er onmiddellijk bij. Daarbij is de werkgelegenheid van wel duizenden mensen in het geding. Ik ga er dan ook van uit dat het kabinet een beleid zal voeren dat er niet toe leidt dat de KLM naar het buitenland vertrekt.

De heer Bierman vroeg ook nog naar de stand van zaken rondom de privatisering van Schiphol. Wij hebben afgesproken dat wij daarover pas verder besluiten zullen nemen als de TNLI-uitkomsten er zijn.

Mevrouw Linthorst vroeg, of er bij Weeze Lahrbruch geen mooi Nederlands-Duits samenwerkingsproject zou kunnen ontstaan. Ik moet erop wijzen dat door de Duitse bondsregering nog geen standpunt is ingenomen over een mogelijke conversie van militaire naar civiele luchthaven. Ook de deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft, voorzover ons bekend, nog geen standpunt ingenomen. Ik zie deze week een vertegenwoordiger van die regering

en zal hem daar nog eens naar vragen. Het lastige is natuurlijk dat wij daarover niets kunnen zeggen voordat de Duitse bondsregering dat doet en initiatieven neemt. Overigens wil ik u er wel op wijzen, dat ik de eerste brieven al in huis heb van verontruste gemeentebestuurders in het Limburgse. Ik vrees eerlijk gezegd dat het redelijk optimistisch is om te denken dat civiele ontwikkelingen aldaar kunnen rekenen op een groot draagvlak aan de Nederlandse zijde van de grens. Maar het zijn altijd interessante ideeën.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de evaluatie van de Waterschapswet. Binnen mijn ministerie is een commissie ingesteld om de Waterschapswet verder te evalueren. Daarin zitten ook de Unie en het IPO. Die beoordeelt de onderwerpen die bij een inventarisatie naar voren zijn gekomen en naast onderwerpen die door betrokkenen zijn aangedragen, maakt zij ook gebruik van de uitkomsten en aanbevelingen van het rapport dat de Unie zelf heeft gemaakt. Inmiddels is een conceptwetsvoorstel gereed waarin de onderwerpen van voornamelijk technische aard zijn opgenomen. Naar verwachting zal dat binnen een paar maanden aan de Raad van State kunnen worden aangenomen. Daarnaast vindt in mijn opdracht een onderzoek plaats door de universiteit van Amsterdam naar de onderwerpen van meer principiële aard. Die resultaten zullen in mei van dit jaar ter beschikking komen. Op basis van die uitkomsten en de uitkomsten van de commissie onderzoek en financiering – beter bekend als de commissie-Togtema – zal op zo kort mogelijke termijn een voorstel worden gedaan tot wijziging van de Waterschapswet. Omdat het nog een beetje wazig is, kan ik op dit moment nog niet het precieze tijdspad aangeven.

De heer Lodewijks en de heer Eversdijk hebben vragen gesteld over de natuurcompensatie in de Westerschelde. De heer Lodewijks heeft gevraagd hoe het staat met de fiatting. Vrijwel alle besturen hebben bespreking van de ontwerp-overeenkomst gepland voor begin februari. Wij hebben daarover, met uitzondering van de gemeente Borssele, geen negatieve berichten ontvangen. De ondertekening is eind februari gepland. Ik ga ervan uit dat het uiteindelijk lukt ook met de

## Jorritsma-Lebbink

gemeente Borssele tot overeenstemming te komen over de uitvoering van een compensatieproject. Het lijkt mij niet verstandig vooruit te lopen op een situatie waarin dat niet zou lukken.

Er is gevraagd naar het tijdpad. In de ontwerpbestuursovereenkomst is uitgegaan van uitvoering in vijf jaar met voor een paar projecten een uitlooptermijn van tien jaar. Vlaanderen heeft nog niet toegezegd, maar wij voeren overleg met Vlaanderen. Ik ga ervan uit dat het lukt om gezamenlijk te komen tot een ontwikkeling van een lange-termijnvisie.

De heren Eversdijk en Lodewijks hebben gesproken over de Hedwigepolder. Niet zozeer in het kader van het natuurherstel maar wel in het kader van het herstel van het estuarium van de Westerschelde heb ik een deelstudie laten maken, vooruitlopend op de brede studie over de Westerscheldeproblematiek.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met de rijksbijdrage voor de "voldoendevakken". Mijn reactie is dat ik de grootste prioriteit leg bij de "onvoldoendevakken". Ik heb 1,5 mld. gekregen voor de verbetering van de veiligheid van zowel de zeedijken als de rivierdijken. Ik heb het dan over projecten als Ruimte voor de rivier. Ik leg prioriteit bij datgene wat het meest prioritair is, namelijk de plaatsen waar de situatie op dit moment onvoldoende is. Wij zijn nog volop aan het inventariseren. Dat is een nogal ingewikkelde klus. Wij bezien op welke wijze wij kunnen bijdragen in de kosten van de blokbekleding op de onvoldoendevakken. Wij schenken overigens wel aandacht aan de voldoendevakken. Mijn prioriteit ligt daar echter niet. Ik verwacht op niet al te lange termijn de Tweede Kamer te kunnen informeren over mijn eerste bevindingen terzake.

Ik kom te spreken over het herstel, de inrichting en de verdroging van de waterbodems. De heren Lodewijks en Talsma hebben aangegeven dat zij zich zorgen maken over de financiering van herstel- en inrichtingsmaatregelen voor verontreinigde waterbodems en verdrogingsbestrijding. Zij onderstreepten tegelijkertijd dat prioriteit moet worden gegeven aan de veiligheid. De genoemde onderwerpen zullen zeker mijn aandacht blijven houden. Bij de besluitvorming

over ICES en in het regeerakkoord zal moeten worden gezien of hiervoor extra middelen kunnen worden vrijgemaakt. Het is zeker van belang. Maar zo langzamerhand wordt het aantal noden erg groot. Bij de waterbodems hebben wij natuurlijk een probleem: er moeten eerst opslagplekken zijn. De procedures daarvoor kosten helaas erg veel tijd. Ik wijs overigens wel op de voortgangsrapportage waarin ook claims zijn opgenomen rond waterbodems, herstel en inrichting. Ik kan daarover op dit moment nog niet erg veel zeggen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar grensoverschrijdende watersystemen. Ik ben het ermee eens dat integrale planvorming voor grensoverschrijdende watersystemen gewenst is. Voor de vier grote stroomgebieden behoren gezamenlijke actieprogramma's tot de normale bagage. Voor de grensoverschrijdende deelstroomgebieden wordt al steeds meer in die richting gewerkt. Dat stimuleren wij ook zeer. Daarbij zijn de provincies natuurlijk zeer betrokken.

De artikelsgewijze behandeling van de ontwerp-kaderrichtlijn is in de EU-raadsgroep milieu net begonnen. Integrale planvorming per stroomgebied is daarbij overigens ook een centraal element. De uitwerking zal nog wel enige tijd vergen. Het interessante is dat de filosofie van de kaderrichtlijn zeer spooft met onze Vierde nota waterhuishouding. Wij bekijken nu of de gevolgen van Nederland en de uitwerking van de filosofie met elkaar overeenkomen. Wij studeren daar op dit moment op.

De heer Talsma heeft gevraagd hoe het zit met de budgetten voor de verhoging en de verbetering van de rivierdijken en voor de verbetering en de uitdieping van de Maas. Wij hebben voor de verhoging en de verbetering van de rivierdijken conform het Deltaplan voldoende geld beschikbaar. Dat plan moet in 2000 worden afgerond. Ook voor de Maaswerken is een voldoende budget beschikbaar om een goede start te maken. Het is een flink bedrag. Ik meen dan ook dat er op dit moment nog geen mogelijkheden gecreëerd hoeven te worden om meer geld vrij te maken voor investeringen, ook omdat wij met de provincie bezien of wellicht kostendekkende investeringen kunnen worden gedaan.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de GBV-regeling en naar de middelen voor de bestrijding van de verdroging. De waterhuishoudkundige maatregelen ten behoeve van de bestrijding van de verdroging moeten in beginsel uit waterschapsmiddelen worden bekostigd. Immers, het gaat om het verkrijgen van een waterhuishoudkundige situatie die past bij de aan gebieden toegekende functies. Er is een aantal mogelijkheden om voor verdrogingsbestrijdingsmaatregelen een rijksbijdrage te verkrijgen. De belangrijkste zijn de regeling gebiedsgerichte bestrijding verdroging en de benutting van het landinrichtingsinstrumentarium. Daar is dit jaar voldoende geld voor beschikbaar. Wij zullen de GBV-regeling met een jaar verlengen. Dat betekent dat tot eind 2000 subsidies kunnen worden toegekend. Over de wijze waarop de regeling na 2000 eventueel zal worden voortgezet vindt momenteel overleg plaats.

Er is geen formele regeling met betrekking tot de bestrijding van de beverrat. In de praktijk houden waterschappen en provincies die zich bezighouden met muskusrattenbestrijding, zich ook met de bestrijding van de beverrat bezig. Die benadering behoeft naar mijn mening niet geformaliseerd te worden, zoals dat vroeger wel bij de muskusratten is gebeurd, namelijk bij de bekende wet van 18 december 1985.

Voorzitter! Ik meen dat ik hiermee de vragen van de Kamer tamelijk uitputtend heb behandeld. Dat heb ik ook gedaan in de hoop dat de Kamer in tweede termijn niet veel vragen meer behoeft te stellen. Zoals een groot aantal andere burgers in dit land hoop ik vanavond een deel van de feestelijkheden rond Hare Majesteit bij te wonen. Ik neem aan dat wij lang vóór die tijd gereed zijn met het debat.

De vergadering wordt van 15.47 uur tot 16.00 uur geschorst.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister oprecht voor de uitvoerige manier waarop zij heeft geantwoord en voor de manier, de toon, waarop zij met ons heeft meegedacht. Via haar dank ik ook haar medewerkers.



## Eversdijk

De minister erkent dat bij de investeringen een achterstand is opgetreden. Natuurlijk heeft ook haar ministerie moeten bezuinigen, ongeveer met 1 mld. Bovendien moet rekening worden gehouden met de onderuitputting in de eerste twee jaar. Daarnaast vergen de inpassingsmaatregelen voor de Betuwelijn en de HSL aanzienlijke bedragen. In dit verband wijs ik op het feit dat dit soort grote werken bijna nooit goedkoper wordt. Gisteren merkte de minister dat ook in Terneuzen bij de Westerschelde-oeververbinding. Deze werd zomaar 155 mln. duurder vanwege veiligheidsmaatregelen, waar verder niemand iets aan kon doen.

Ik ben op dit punt overigens een vraag vergeten. Ik denk niet dat de minister die nu al met ja kan beantwoorden. Ik hoop wel dat zij er niet met nee op antwoordt. In dat geval krijg ik liever geen antwoord, want dan kunnen wij er nog eens over praten. De Westerschelde-oeververbinding komt in Terneuzen boven de grond. Dan stuiten wij op de brug bij Sluiskil die vanwege de containervaart op Gent vele malen per dag opengaat. Wil de minister dit knelpunt nog eens bekijken, wellicht ook in relatie tot de haven van Gent? Die haven heeft immers ook groot belang bij een ongehinderde doorvaart.

Wat de investeringen betreft, heb ik nog een vraag over de ICES-gelden. Is in dat verband inderdaad ongeveer 500 mln. beschikbaar? Heeft de minister daar al een mening over?

De minister was duidelijk over Rail 21. Mijn collega aan de overkant, de heer Leers, heeft hierover inmiddels Kamervragen gesteld. Wij zullen even op het antwoord daarop moeten wachten. Het is natuurlijk prima dat het aantal reizigers van de spoorwegen groeit. Als de kwaliteit ook nog verbetert, zijn wij er.

Wij kunnen natuurlijk nog lang en breed over de files praten. Als ik de minister hoor, is er zo geweldig veel gebeurd dat er praktisch geen files meer zijn. Maar zo is het natuurlijk niet. Natuurlijk mislukken er wel eens experimenten; dat begrijp ik. Het zou interessant zijn om eens de lengte en duur van de files over een aantal jaren te bezien. Misschien krijgen wij daar eens een overzicht van. Is er bijvoorbeeld in de periode 1994-1998 een vertraging opgetreden in de groei van de files? Normaal

gesproken, zouden de files evenredig met het autoverkeer moeten zijn gegroeid. Ik hoop echter dat de filegroei enigszins is vertraagd. Wij moeten natuurlijk uitkijken dat wij niet de gekke fout maken van de man die 's avonds tegen zijn vrouw zei: ik heb vandaag een ton verdiend. Die vrouw sprong natuurlijk een gat in de lucht, althans dat zou mijn vrouw doen. Zij vroeg hem: hoe komt dat dan? Daarop antwoordde hij: ik was van plan die dure Mercedes te kopen, maar dat heb ik maar niet gedaan. Zo kun je natuurlijk makkelijk geld verdienen. Daarvoor wilde ik waarschuwen.

Ik ben het geheel met de minister eens dat wij de combinatie van het vervoer per spoor en per water zoveel mogelijk kans moeten geven. Mijn concrete vraag is of de minister bij de doorgaande verbindingen blijft uitgaan van binnenvaartschepen van ten minste 1350 ton?

Over de marktwerking is nog een heleboel te zeggen, maar daar moeten wij een andere keer nog maar eens over discussiëren. In een interruptiedebatje hebben wij al over de feitelijke monopoliepositie van de spoorwegen gesproken. Ik wil nu nog even kijken naar het busvervoer. Helaas moeten wij constateren dat er in 1998 geen aanbestedingen kunnen plaatsvinden. Dat is echter niet anders; daar hebben wij ons aan te houden. Mijn vraag is of de minister terug zou willen naar de situatie van pakweg 25 jaar geleden, toen bijna elke regio een eigen busmaatschappij had met soms schitterende namen en heel mooie bussen. Zou dit nog kunnen? Ik heb mijn twijfels of dit idee levensvatbaar is, al denk ik wel met enige nostalgie aan dat type bussen terug. Wat de situatie op het platteland betreft, is mij het voorbeeld aangereikt van Zeewolde. Die stad met 15.000 inwoners is eens per uur per bus bereikbaar en de laatste bus gaat om zes uur 's avonds. De bereikbaarheid is daar dus niet zo geweldig.

Wat de problemen met de taxibedrijven betreft, wil ik de minister nog vragen of zij misschien een oplossing ziet in meer eigen rijders. Op 9 februari heeft zij een gesprek met vertegenwoordigers van de taxibedrijven en zou zij deze oplossing naar voren kunnen brengen. Eigenlijk is hier hetzelfde aan de hand als bij de busondernemingen. Het zou best kunnen zijn dat een oplossing gevonden kan worden

door van de grote schaal terug te gaan naar een wat kleinere schaal. Ik denk alleen dat dit voor de busondernemingen economisch niet eenvoudig zal zijn.

Voorzitter! Ik kom op de Zuiderzeespoorlijn en de opmerkingen van collega Talsma. Mijn fractie zou zeggen: laten wij het een doen en het ander niet laten. De heer Talsma heeft voorgesteld om de bestaande lijnen te verbeteren. De minister heeft dat voorstel omarmd en ook wij zijn van mening dat dit gedaan moet worden. Hoe eerder, hoe liever! Daarnaast blijven wij echter het grote belang van de Zuiderzeespoorlijn zien als nieuwe infrastructuur voor dat gebied. Nogmaals, als het ene kan, dan moeten wij dat zeker doen. Wij zouden het andere echter niet willen laten.

Ik maak nog een enkele opmerking over de verkeersveiligheid. De minister heeft gesproken over de decentralisatie enz. Is in het rapport van Berenschot ook een evaluatie van de actie "Duurzaam veilig" meegenomen? Vooral ten plattelande wordt die actie vrij uitvoerig bediscussieerd. Het is bekend dat de plattelandswegen in provincies als Zuid-Holland en zeker Zeeland door de waterschappen worden beheerd. Zodoende hebben die daar erg veel mee te maken.

Ik ben gelukkig met de opmerking van de minister dat de 20 miljoen ton voor de binnenvaart toch haalbaar is. Dat is een buitengewoon goede zaak. Ik ben het met de minister eens dat het beter is om niet aan dode paarden te trekken. Het is een beetje rare vergelijking, maar de strekking is dat men niet met elkaar en tegen de regering moet vechten, maar samen moet vechten voor meer in het schip. En daar is iedereen blij mee.

Ik kan de gevolgen van Combiroad niet helemaal overzien. Daarvoor zit ik er ook niet diep genoeg in. Mij leek het een buitengewoon interessant punt, met name voor het vervoer van Rotterdam naar Antwerpen of van Antwerpen naar Rotterdam. Het is een mooie rechte lijn, maar die ligt inderdaad vlak naast de Schelde-Rijnverbinding. En daar zit ik nu weer even mee. Met dat probleem heb ik ook altijd gezeten ten aanzien van de Betuwelijn. Die ligt naast de Waal, de best bevaarbare rivier van Europa. Ik wil er dus nog eens over nadenken op welke manier toch iets gedaan

## Eversdijk

kan worden met het overigens interessante idee van Combiroad. Ik heb dit punt overigens meer naar voren gebracht in verband met de mogelijkheid van private financiering.

Wat Schiphol betreft, moeten wij afwachten wat in het rapport van In 't Veld staat. Verstandshuwelijken hoeven niet slecht te zijn, maar zijn in het algemeen ook niet zo aardig. Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu is in dit verband misschien wel goed te doen. Wij moeten dit dus nog even afwachten. Voor de rest ben ik tevreden over de beantwoording.

Natuurlijk pakt de minister eerst de onvoldoende vakken van de zeedijken aan. Ik vraag haar nu echter ook rechtstreeks of de motie-Van den Berg/Biesheuvel wordt uitgevoerd.

Ik deel de mening van de minister dat de gemeenteraad van Borssele uiteindelijk toch de handtekening onder het contract zal zetten, zij het wellicht onder bepaalde voorwaarden. Inmiddels heeft de gemeenteraad van Hulst daar overigens wel toe besloten. Zoals bekend waren er daar grote aarzelingen ten aanzien van de Hedwigepolder.

Met de bevrat zijn heel wat meer problemen dan we in deze korte tijdsspanne kunnen bespreken, zodat ik daarop nog wel bij een andere gelegenheid terugkom. Het beest is nogal winterhard gebleken. Ook wat dat betreft heeft de minister het weer niet mee gehad: strenge winters overleven ze niet allemaal, maar het is te zacht geweest, en het is nog steeds te zacht. Ze hebben dezelfde (eigen)aardigheid als de muskusrat: een buitengewoon uitbundig liefdeleven en een buitengewoon actief graafleven. Die twee dingen gecombineerd maken de muskusrat, met name in het grensgebied tussen Nederland en België, en de bevrat, met name in het Biesboschgebied, tot een gevaar.

Ik dacht dat de minister niet was ingegaan op mijn korte vraagjes over rijksweg 57 en de andere rijkswegen. Mocht zij daar, gezien de tijd, nog een opmerking over kunnen maken, dan zou ik dat op prijs stellen; zo niet, dan komen we daar op een ander tijdstip op terug.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister zeer

voor de duidelijke en uitvoerige antwoorden, waaruit ik met nog meer genoegen heb geconstateerd dat er op vele punten overeenstemming bestaat tussen ons.

De minister heeft mijn opmerkingen over het masterplan goed begrepen. Ik doelde daarbij op het volgende: het zou nuttig zijn – ik meen dat dit in beide huizen breed zo wordt ervaren – om al die toch wel vrij uitvoerige cijfers ook in de tussenperiode alvast regelmatig aan het parlement te verstrekken. Wat wij nu hebben gekregen, is de bijlage bij het plan exercitie 1996-1997. Dit plan kenden wij alleen maar uit een groot aantal volzinnen op een groot aantal bladzijden. De thans verstrekte bijlage omvat 15 bladzijden, volledig gevuld met cijfers. De minister zal zeggen: "daar sta je van te ijsen", maar nee, daarmee kon ik nu juist heel goed uit de voeten. Ik had in dit weekeinde geen tijd de cijfers nog meer te groeperen. Maar als dit wordt ingevuld in een masterplan, dat eens per kwartaal of half jaar wordt bijgesteld en waarin de middelen afzonderlijk worden vermeld, ben ik bijzonder gelukkig.

De minister zei, het er erg mee eens te zijn, zij het dat zij beperkt was, omdat zij niet altijd voldoende middelen had. Het is juist mijn bedoeling dat het masterplan los van beschikbare middelen wordt opgesteld. Wij moeten van tevoren weten wat iets kost als wij iets willen doen. Ik ga er daarbij van uit dat de minister alleen datgene opneemt, wat zij ook nuttig en nodig vindt. Dat zou inderdaad, zoals de minister ondersteunt, gesplitst kunnen worden in A, B en C: zeer dringend, gewoon nodig en later nodig. Een vraagje wil ik, ook voor de nieuwsgierigheid, nog even beantwoord willen zien: mijn suggestie om in dat masterplan de snelwegen op te nemen met tweemaal drie rijstroken, en tweemaal vier in de Randstad. Het is evident dat nog nergens in Nederland op de drukste knelpunten een vierbaansweg ooit files heeft opgeleverd. Er is dus wel degelijk nog enig licht achter de horizon. In dit verband wil ik iets concreter horen of bij de weg Burgerveen-Leiden wel of niet de mogelijkheid aanwezig is om zonder investeringen, ook niet als het gaat om het graven van tunnels, over te gaan op tweemaal vier stroken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij de

kunstwerken zit het er dus in; daar kan het. Bij de rest moet het gewoon gerealiseerd worden.

De heer **Talsma** (VVD): Dan ben ik ook in dezen een zeer gelukkig mens. Ik bedoelde dat namelijk precies. Dan hoeven die kunstwerken niet te worden afgebroken of te worden verdubbeld. Prachtig!

Ik heb de genoemde stijging van het aantal reizigers per spoor nog niet gezien, maar als het zo is, verheug ik mij daar uiteraard alleen maar over. Tot nog toe was het nog niet zo vreselijk spectaculair. In hetzelfde artikel in Binnenlands Bestuur – blijkbaar is dat al door de gehele Kamer gelezen – staan de cijfers aan treinreizigerskilometers in de jaren 1991-1996, allemaal in miljoenen: 15,0, 15,2, 15,0, 14,8, 14,0 en 14,1. Daar zit nog geen stijging in. Laten wij hopen dat het nu heel anders is. Wij zullen dat met belangstelling volgen.

Het belangrijkste punt betreft de kwestie van de marktwerking. Ik heb daar nog niet over gesproken, omdat wij dat recentelijk nog hebben gedaan. Toch constateer ik wat dit betreft een duidelijke overeenstemming. Voor alle regionale vervoersproblemen en -groeperingen is die marktwerking nuttig en nodig. De minister spreekt over periodieke aanbesteding van concessies. Onder dat regionale reken ik ook het fameuze spoor Almelo-Mariënberg. Al is dat rails, het is geen onderdeel van mijn landelijk interregionet. Daar zie ik die marktwerking binnen het spoor – de NS zeggen "op het spoor" – eigenlijk niet. Het is daar al zo propvol dat elke trein van ander origine, met een andere directie en met ander personeel een storende factor is. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat daar iets goeds uit voortvloeit. Wel kan ik mij een heleboel vertraging voorstellen. Het kan echter anders zijn als die grote maatschappij uit Frankrijk, die achter Lovers schijnt te zitten, erbij komt. Je hoort de Deutsche Bahn overigens ook wel eens noemen. Als de minister dat bedoelt, dan kan ik haar volgen.

Mijn oren tuitten enigszins toen de minister zei dat zij pas kon beslissen na de uitvoering van het TTP in ongeveer 2010. Dan komt aan de orde wat wij verder gaan doen. Zo begrijp ik het, maar tot mijn genoegen schudt de minister nu haar hoofd. Ik geloof namelijk dat wij nu

## Talsma

al moeten bespreken wat wij gaan doen.

De minister zegt verder dat zij de vervoerders erbij moet betrekken. Daar ben ik het niet mee eens. De elektrificatie is een doodsimpele zaak. Ik heb het gevoel dat de minister dit vaak te breed aan de orde stelt, bij te veel mensen. Het gaat om de moderne stroomvoorziening van 25.000 volt, met 50 hertz, of om de semi-moderne uit Duitsland en Zwitserland van 15.000 volt, met 16,66 hertz. Dat is een iets moeilijker systeem. Ik kan mij niet voorstellen dat het een vervoerder interesseert wat wij hier in Nederland doen.

Bovendien moeten wij daar vooral niet op wachten. Als de Franse maatschappij zich zou willen voegen – ik zeg het snel, maar daar komt het op neer – dan leidt dit er uiteindelijk toe dat de NS geleidelijk aan helemaal wordt overgenomen, want men kan dat niet met elkaar combineren. Dit kan alleen met het gehele apparaat van de NS. Dan is 25.000 volt aangewezen. Bij de Deutsche Bahn hoor ik al geruchten dat men van die kant geïnteresseerd is in een complete overname, en dan wordt het waarschijnlijk 15.000 volt.

Ik hoop dat de minister die knoop wil doorhakken. Het is nooit een ramp als zij kiest voor 25.000 volt, want in de toekomst zullen praktisch alle internationale treinen, de hogesnelheidslijnen voorop, dat meerstromensysteem hebben. Dan hoeft de machinist niet eens een schakelaar om te zetten. De wisseling van de spanning op het bovennet wordt dan automatisch geregeld.

Ik hoor echter graag van de minister dat daar niet op hoeft te worden gewacht. Kan zij al wat meer zeggen over die andere vervoerders? Ik ben daarin geïnteresseerd, maar ik ben allang blij als de echte concurrent, de auto, de prikkel voor de NS, voortdurend in het oog wordt gehouden. Daar is een zo spoedige mogelijke modernisering voor nodig.

De minister heeft voor die hogere snelheden ook een andere beveiligingssysteem nodig. Dat is waar, maar daar zijn de minister en de NS al mee bezig. Er zijn al trajecten in ontwikkeling naar dat opschuivende systeem zonder seinpalen en seinlichten en met een schermplaat voor de bestuurder. Dat is nu al aan de gang. Het grote voordeel daarvan is dat je dit systeem zonder enige moeite kunt invoeren in het traject Leeuwarden-

Groningen-Zwolle. Dan kun je het daar toepassen, zonder dat je dat in de andere trajecten doet. Dat is de weg der geleidelijkheid die ik aldoor bepleit. Dat zie je ook in Duitsland. Als daar een stukje van 200 km gereed is, dan wordt die snelheid daar gereden, maar vervolgens rijdt men langzamer in de rest van het traject. De minister zegt dat het niet overall kan. Akkoord, maar begin toch maar zo snel mogelijk waar het wel kan. In dit verband krijg ik van de minister graag de toezegging dat zij bij alle voorzieningen in de infrastructuur rekening houdt met de mogelijkheid van twee keer vier banen, een maximumsnelheid van 200 km en met de voorziening met elektrische energie. Zelfs zonder een keuze voor die spanning te maken kan al begonnen worden met aanpassing van het bovenleidingnet. Dat kan 's nachts gebeuren. Dan moeten alleen de isolatoren worden veranderd. Nu al beginnen met het nemen van maatregelen zal later voordelen opleveren.

Voorzitter! Het verheugde mij zeer dat de minister mij bijviel met betrekking tot de Zuiderzeespoorlijn. De heer Eversdijk zei in dit verband: ik zou het één willen doen en het ander niet laten. Ik wijs hem op het probleem van de 5 mld. extra en op het concurrentieprobleem dat ontstaat tussen de Zuiderzeespoorlijn en de Zwolse spoorlijn.

Aangezien ik het een belangrijke kwestie vind, wil ik er nog eens op ingaan. De Zuiderzeespoorlijn heeft 107 km gloednieuw spoor en 53 km bij Lelystad. Daar zitten al zes scherpe bochten in en die trein kan – ten onrechte – nooit harder rijden dan 160 km/uur. Die trein kan op z'n snelst, zonder stoppen, in één uur en een kwartier in Amsterdam zijn. Nu doet de trein er twee uur en een kwartier over. Dat is een uur winst. Maar die trein stopt dan niet in Drachten en in Heerenveen. De heer Hilarides en alle andere Friezen zullen zeggen: ja, maar dat is niet de bedoeling. Die trein moet dus ten minste in Drachten en Heerenveen stoppen en dan in Zwolle. Dan duurt de rit anderhalf uur. Dus dat is drie kwartier winst.

Ik heb het alternatief gegeven van aanpassing van bestaande verbindingen. Ik denk dan aan de kaarsrechte verbinding tussen Leeuwarden en Groningen naar Zwolle respectievelijk naar Hoogeveen. Zonder bijzondere voorzieningen in de vorm

van bochtafsnijdingen, maar wel met toepassing van een hogere maximumsnelheid van 200 km/uur duurt de rit een uur en drie kwartier. Volgens deskundigen is een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk met het huidige materieel, als het elektriciteitsnet niet te zwaar belast wordt en dat is in het noorden niet het geval. Dan is er dus sprake van een half uur winst. Dat is toch niet zo'n groot verschil met de Zuiderzeelijn dat er 5 mld. extra voor uitgetrokken moet worden. Met toepassing van de bochtafsnijdingen, die ook in Rail '21 waren voorzien, duurt de rit anderhalf uur. Dat is precies dezelfde tijd als in de eerder geschetste oplossing met de Zuiderzeespoorlijn. Als dan ook nog voorzien wordt in een afsnijding bij Amersfoort – ik geef toe, dat kost geld – kan er zelfs nog een kwartier winst worden geboekt op de Zuiderzeespoorlijn. Ik heb hiermee een nuchter feit geconstateerd.

In dit verband is ook verwezen naar Hamburg en Bremen. Dan vraag ik mij af waar men het over heeft. Hamburg en Bremen zijn nu al verbonden via een gewone spoorlijn waarop een snelheid van 200 km/uur is toegestaan. Via deze spoorlijn kan gereisd worden naar Osnabrück, Berlijn en naar het Roergebied. Op een kaart van de Duitse spoorwegen met de toekomstige spoorlijnen is de verbinding Oldenzaal-Bentheim-Osnabrück niet eens te vinden. Zo weinig is men in Nederland geïnteresseerd. Laten wij toch niet denken dat Hamburg en Bremen deze perfecte verbindingen in eigen land ooit zullen omruilen – al is het maar ten dele – voor dat spoor bij Nieuweschans enz. Ik moet dat hard en nuchter constateren. Ik hoop dat de minister bij het aanbieden van alternatieven aan de Tweede Kamer nu alvast haar eigen keuzes maakt. Dat mag de minister best doen.

Ik heb van verschillende kanten vernomen dat het noorden bij de financiering van de plannen – ook bij de plannen die ik noemde – rechtstreeks betrokken wordt. Het schijnt dat in het rapport van de commissie-Langman in totaal 10 mld. voor het noorden wordt uitgetrokken, ook voor de infrastructuur. Ik geef het de minister mee.

Voorzitter! Ten slotte ga ik in op Schiphol. Ik heb gesproken over de lengte van de procedures. De minister heeft gewezen op het risico van een kort geding. Ik begrijp dat

## Talsma

wel, maar is het ook juist? Op basis van welke wet? Ik pleit niet voor het aan onze laars lappen van de wetten inzake de geluidhinder en de luchtvervuiling. Ik pleit er slechts voor, de daarin opgenomen normen beter uit te werken. Er hoeft dan geen jaar uitgetrokken te worden voor een verandering van de procedure. Ik zal met belangstelling het rapport van de commissie-In 't Veld lezen. Wij moeten nuchter zijn en wij moeten zeker geen dingen doen die niet beslist nodig zijn: al te goed is buurmans gek. Als maar op zes plaatsen de theoretische norm in het onbebouwde weiland wordt overschreden en er van de toegepaste 15.000 naar 9000 geluidgehinderde woningen zijn, zijn wij met zijn allen stapelzot als wij stellen dat er verder niets meer gedaan mag worden. Mijn fractie staat dan ook voor 500% achter de minister als zij dit binnen de wettelijke normen beter probeert te regelen. Ik wens haar daarbij veel succes.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik heb begrepen dat de minister, als de procedures zijn uitgelopen, zal bezien of de realisering van rijksweg 73 versneld kan worden. Als de techniek is afgerond, kan het werk worden bespoedigd. Ik krijg nog graag die toezegging van de minister.

Kostenbeperking is van belang. Is de tunnel onder de Roer in Roermond wel nodig? Tijdens een excursie vroeg de premier mij, wie om de tunnel heeft gevraagd. Ik heb toen geantwoord: voorzover ik weet, niemand. Het blijkt dat deze tunnel slechts uit milieuoverwegingen zal worden aangelegd. Dat kost veel extra werk. Het is onzeker hoe de waterbeweging zal zijn en een tunnel is ook niet zo veilig. Ik vraag de minister dan ook om de betrokkenen in Limburg ervan te overtuigen dat een tunnel niet nodig is. Dat bespaart ook veel geld.

De minister heeft gezegd dat er geen licht zit tussen haar opvattingen en die van rijkswaterstaat, maar ik heb bij gerucht vernomen dat dit wel het geval is geweest. Dit is gesuggereerd voor een van de voorgangers van de huidige HID. Het is dus een loos gerucht bekeken.

Ik heb het gevoel dat er veel goede praatclubjes zijn die zich

bezighouden met de verkeersveiligheid, maar dat niet wordt gewerkt aan het tot stand brengen van programma's per provincie waarin de verkeersveiligheid vooropstaat. Het ligt voor de hand om voor gelijksoortige verkeerssituaties ook gelijksoortige oplossingen te vinden. Dat zou de verkeersveiligheid enorm ten goede komen. Dat één instantie de regie heeft, te weten de provincie, ligt alleszins voor de hand.

Ik kom op de waterhuishouding. Ik heb gepleit voor nieuwe initiatieven op het gebied van waterbesparing en -conservering. Zij dienen in de Vierde nota, met een bijbehorend kostenplaatje, gestalte te krijgen. Wij weten allen dat de verharde oppervlakte in Nederland iedere dag toeneemt en dat de rurale oppervlakte dus iedere dag afneemt. In de verharde oppervlakte moet het water worden opgevangen. Wij zijn nu bezig met het vermorsen van het stedelijk water en het water dat op industrieterreinen valt. Eigenlijk werken wij de verdroging nog eens extra in de hand. Ik hoop erop en ik reken er een beetje op dat bij de verdeling van de budgetten wat meer prioriteit gegeven wordt aan deze initiatieven. De baggerwerkzaamheden kunnen volgens mij best desnoods iets getemporeerd worden. Ik lees nu dat dit 25 tot 40 jaar gaat duren. Naar mijn opvatting kan daar dan nog wel een jaartje bij.

Ik ben tevreden met de antwoorden over de Westerschelde. In de memorie van antwoord zagen wij dat de heer Saeijs, de HID, het initiatief zou nemen om ook voor het Belgisch deel de situatie te ontwerpen. Nou zijn Belgen volgzzaam, maar het lijkt mij alleszins verantwoord om te proberen daar België bij te betrekken, ook fysiek. Ik heb begrepen dat dit nu gaat gebeuren. Het is mogelijk dat ontpoldering toch nodig is. Dat zal een studie moeten uitwijzen. Kan bij die studie de visie op het hele estuarium worden betrokken? Dan is het misschien niet nodig voor de Hedwigepolder en kan wellicht eens een Belgisch poldertje onder water worden gezet. Dat zou hetzelfde effect hebben.

Ik dank de minister nogmaals hartelijk voor de antwoorden.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begin mijn tweede termijn met het maken van een paar

opmerkingen over de eerste termijn van de Kamer.

De Nederlandse politiek staat voor een enorme keuzeproblematiek. Iedereen wil heel veel op het gebied van infrastructuur. Alles is belangrijk. Het blijkt dat er te weinig geld is en er moeten dus keuzen worden gemaakt.

GroenLinks maakt daarin keuzen. Onze mening – geen wegen aanleggen – staat haaks op de meningen van het CDA en de VVD, die daar meer geld in willen steken. Als je dat soort pleidooien houdt, wordt de keuzeproblematiek natuurlijk niet kleiner. Het is misschien een oplossing om de realisatie van de Betuwelijn te faseren. Ik heb ook het gevoel dat daar de meeste vraagtekens bij zijn gezet. De minister is erg voor markt en het profijtbeginsel. "Aalsmeer onder de grond" moet volgens haar maar uit private middelen worden betaald. Waarom doen wij dat niet ook met de Betuwelijn? Die kunnen wij uitstellen en faseren. Wij moeten eerst maar eens zien of het ons lukt om het goederenvervoer op het spoor te krijgen. Daardoor vallen er toch wel vele miljarden vrij, bijvoorbeeld voor zo'n project als Randstad rail. Dat heeft in onze fractie de absolute prioriteit.

Verder trek ik de conclusie dat het idee van quoterings van de auto-kilometers – de PvdA-fractie noemt het hier mobiliteitsbonnen – toch meer aanhang krijgt. Vorig jaar sprak na GroenLinks de RPF zich hiervoor uit; nu doet de Partij van de Arbeid dat ook. Het schiet op. Het is interessant dat men ook op universiteiten onderzoekt hoe je dat moet doen. Er zitten immers wel technische haken en ogen aan. Kan de minister toezeggen dat, indien hierover rapporten of studies verschijnen waarin staat hoe dat moet, wij daarover worden geïnformeerd? Dat is nog afgezien van hoe je daarover denkt. Daar zeg ik zo nog wat over.

Ik dank de minister voor de zeer uitgebreide beantwoording op alle concrete ontwerpen. Ik constateer maar dat wij het over de markt en "Nederland distributieland" niet eens zijn en dat de verschillen van mening hierover onoverbrugbaar zijn. Op dit moment kunnen wij dat kennelijk niet oplossen. De minister begon haar beantwoording met een lijstje van allerlei maatregelen, activiteitjes en succesjes. Dat vind ik toch

## Pitstra

eigenlijk maar lapmiddelen. Het is een hoop symptoombestrijding die het fundamentele probleem – hoe krijg je de mensen echt uit de auto – niet weet op te lossen.

Marktwerking, privatisering en efficiency gaan niet altijd samen. Er is een zeer interessant onderzoek verschenen van ene mijnheer Terbocht, een PvdA'er. Hij heeft een interessant onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de privatisering niet heeft geleid tot meer efficiency en dat meer efficiency binnen de overheid alleszins mogelijk is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik zou een correctie willen aanbrengen. Dat onderzoek betrof niet de privatisering, maar de zelfstandiging. Het ging om organisaties die geen concurrentie hadden na zelfstandiging. De heer Pitstra moet dat niet verwarren met marktwerking in het openbaar vervoer.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Daar ging het allemaal wel om, ook bij die operaties. Het woord efficiency viel om de haverklap. Nu blijkt dat die efficiencyverbetering helemaal niet optreedt.

Ik wil het nog even hebben over de casus Almelo-Mariëberg. Die fascineert mij ook, want ik wil zoveel mogelijk openbaar vervoer voor zo min mogelijk geld. Als het goedkoper kan, ben ik daar helemaal niet vies van. Ik zou zeggen: onderzoek nu eens waarom het goedkoper kan. Als dat gebeurt door op de arbeidsomstandigheden te bezuinigen of de service te verminderen, ben ik daar geen voorstander van. Ik houd staande dat efficiëncyslagen binnen door de overheid bestuurde bedrijven ook heel goed mogelijk zijn.

Een ander punt betreft de quota. De minister is daar zoals ik al had verwacht, nog steeds tegen. Zij bepleit rekeningrijden. Ik stel beide niet tegenover elkaar. Wij zijn voor rekeningrijden, hoewel niet van harte, maar ook voor die quota. De minister zegt dat het voordeel van rekeningrijden is, dat het echt de schaarste aanpakt op het moment dat dit nodig is. Zij gaat er daarbij van uit dat zij daarmee de files bestrijdt, maar wij hebben natuurlijk ook een milieudoelstelling, een natuurdoelstelling en veiligheidsdoelstellingen. Vanuit die optiek ontkom je er niet aan, steviger

maatregelen te nemen dan het huidige beleid op dit moment voorstaat. Dat quota fraudegevoelig zijn, was vroeger al het argument tegen de melkquotering. Ik herinner mij dat dit door de landbouwwereld werd beweerd. Nu de melkquota er uiteindelijk zijn, willen zij er niet meer vanaf. Elk systeem kent de mogelijkheid van fraude. Als je dat wilt, is dat probleem technisch oplosbaar.

De fiets sla ik over. Ik dank de minister voor haar antwoorden, omdat zij toch is ingegaan op de door mij gestelde vragen. Het probleem van de Vinex en het openbaar vervoer wordt doorgeschoven naar het volgende kabinet. Er zijn geen keiharde garanties voor de gemeenten. Zij moeten kennelijk maar bouwen zonder die garanties. Dat bouwen heeft wel prioriteit, maar ik vind het heel verkeerd dat er onzekerheid en vertraging is geschapen.

Alle fracties in deze Kamer waren voorstander van Rail 21. De minister zegt dit plan in de geest uit te voeren. Dat is altijd een gevaarlijk antwoord. Ik wil wat concrete punten uit dat project noemen en niet op de geest ingaan. In Rail 21 stond dat het openbaar vervoer moest verdubbelen. Ik heb die staatjes van Binnenvlands Bestuur ook gezien. Het gaat over de periode van 1991 tot 1996. Voor 1991 moeten wij niet tellen, want toen kwamen de studentenkaarten. Die moet je niet echt meetellen. In 1991 waren er 15 miljoen reizigers en in 1996 14,1 miljoen. Dat zijn 900.000 reizigers minder in vijf jaar tijd! Het aantal is nu met 7% extra gegroeid, maar in de verste verte is er geen sprake van OV keer twee. Op basis van de feiten kan ik zeggen dat de geest van het project niet wordt uitgevoerd.

Ik heb verheugd geconstateerd dat er nog een studie komt over de snelheden. Die snelheid van 200 km is ook heel belangrijk. Die verandering van de 25 kV wachten wij maar af. Het is duur. Ik ben het ermee eens dat wij daar zorgvuldig mee moeten omgaan. Met de heer Talsma ben ik er voorstander van, daar gewoon voor te kiezen. Dat kost geld, maar wij maken die keuzes.

Ik ben het volstrekt oneens met de heer Talsma over de Zuiderzeespoortlijn. Ik zal daar nu niet uitgebreid op ingaan. Naar mijn mening kost de aanleg niet 5 mld., maar iets tussen de 2 en 3 mld.

Misschien kan de minister daar nog wat over zeggen. Dat onderzoek komt nog voor de verkiezingen. Ach, ik wil de woordvoerders van de VVD in het noorden nog wel horen verdedigen dat zij tegen de Zuiderzeespoortlijn zijn! Zij zullen de heer Talsma voor dat soort bijeenkomsten wel niet uitnodigen. De afsnijding van de bocht bij Hoogeveen was ook opgenomen in Rail 21. Daarvan ben ik een voorstander. Dat had allang moeten gebeuren. Delft kan niet versneld worden. Dat vind ik jammer. Daar is juist samenwerking met VROM mogelijk.

Moet de certificering van het luchtschip drie tot vijf jaar duren? Kan dat echt niet sneller? De minister vindt het zelf ook een interessante ontwikkeling. Dan moeten wij toch eens wat creatief worden.

Over de telecommunicatie had ik een vraagje verstoppt. Is er al iets bekend over de opbrengst van de veilingen?

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik zal het kort houden. Ik dank de minister voor haar antwoorden.

Ik constateer tot mijn treurnis dat mijn fractie en de minister ietwat verschillend aankijken tegen het mobiliteitsvraagstuk. Mijn fractie gaat ervan uit dat in ons dichtbevolkte land mobiliteit een verdelingsvraagstuk is geworden waarin de overheid ten principale een taak heeft. De minister zegt echter in haar antwoord te kiezen voor de vrije keuze van individuen waarbij voor schaarste betaald zal moeten worden. In diezelfde zin betreuren wij het dat de minister in haar antwoord het openbaar vervoer als een mobiliteitsmarkt ziet. Als het openbaar vervoer als een mobiliteitsmarkt wordt gezien, klopt het dat de tarieven in de spits hoger zijn. Het vervoer is dan immers duur. Als het openbaar vervoer wordt gezien als een alternatief om mensen uit de auto te krijgen, waar de auto al zoveel voordelen heeft op het openbaar vervoer, zou een verlaging van de tarieven eerder in de rede liggen.

Ik heb twee vragen. Wij hebben gevraagd of er al metingen zijn gedaan naar de uitstoot in 1996 en 1997. De minister heeft gezegd dat dit nog niet is gedaan, maar dat het gemonitord zal worden. De eerste

## Linthorst

vraag is dus wanneer de eerste monitoring plaatsvindt. De tweede vraag luidt als volgt. Volgens mij vindt een monitoring plaats op basis van gegevens die over de jaren heen verzameld worden. Zelfs als de eerste monitoring in 1999 plaatsvindt, moeten er dus nu al resultaten van metingen bekend moeten zijn. Kan de minister hierop reageren?

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik bedank de minister voor de uitvoerige beantwoording en voor de inhoudelijke uitwisseling van argumenten die heeft plaatsgevonden. Natuurlijk zijn er politieke verschillen. Die zijn in een debat niet altijd oplosbaar. Dat hoeft ook niet. Ik ben echter tevreden over de beantwoording. Ik ga nog in op twee zaken. Ik zal niet de zaken aflopen om aan te geven dat ik het fijn vindt dat de minister hierop en daarop heeft geantwoord.

De minister heeft gezegd interessante aspecten aan Combiroad te zien. Men heeft er ook behoorlijk in geïnvesteerd. Er komt ook een advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Wellicht kan het voor het vervoer van A naar B een functie hebben. Ik ben hele benieuwd naar de voortgang van een en ander naar aanleiding van dat advies.

Een ander punt is de blokbedekking. Ook de heer Eversdijk heeft gevraagd naar de motie-Van den Berg/Biesheuvel. Het antwoord van de minister over de beverrat vond ik wat kort door de bocht. De intentie van mijn vraag was de volgende. Het Rijk zegt hier geen directe verantwoordelijkheid voor te hebben. De waterschappen en de provincies moeten het dus maar oplossen. Die zitten echter ook te wachten op een signaal van de rijksoverheid. Ik wil daar dus graag de aandacht voor vragen.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de uitputtende behandeling van de vragen die ik toch een beetje had verscholen in de beschouwing die ik heb gehouden over het openbaar vervoer. Zij gaf een heldere opsomming van ontwikkelingen, initiatieven, nieuwe aanpak en experimenten in de strijd tegen de

files. Mijn fractie zou de minister willen toevoegen: ga daar vooral mee door, stimuleer dat en houd de betrokkenen scherp.

Op het gebied van de marktwerking dienen de belangrijkste doelstellingen niet uit het oog verloren te worden. Dat zijn betere bereikbaarheid en verminderde groei van het gebruik van de auto en niet kostenvermindering. Wij onderstrepen ook de stimulering van monopolisten als de Nederlandse Spoorwegen en de VSN tot het nemen van initiatieven op het gebied van klantgerichtheid en efficiency. Kan de splitsing van de taken van de NS, zoals dat bij de VSN nu al gerealiseerd is, daartoe wellicht bijdragen?

Met de minister deelt mijn fractie de wens dat taxibedrijven zich meer gaan ontwikkelen als ondernemingen. Individuele kleine ondernemers moeten kunnen inschrijven op vervoersprojecten bij gemeenten en kunnen dan zelf de markt bewerken, waardoor meer taxi's op de weg komen en lagere tarieven kunnen ontstaan. Ook onderstreept mijn fractie de wens om te komen tot betere controle en handhaving op het gebied van snorders en de bescherming van passagiers en chauffeurs. Wij achten een bundeling van dergelijke maatregelen zeer gewenst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik dank de Kamer voor de vriendelijke woorden over de beantwoording in eerste termijn. Ik beantwoord de vragen graag tamelijk uitputtend. Dat bespaart de Kamer ook een hoop werk omdat de vragen anders weer moeten worden herhaald. Ik herinner mij nog goed dat dit heel lastig is.

Ik ga de sprekers op volgorde langs en ondertussen neem ik vragen en opmerkingen die over dezelfde onderwerpen gaan direct mee. De heer Eversdijk begon met te zeggen dat er 1 mld. is bezuinigd in deze periode. Ik herinner mij de discussie bij het regeerakkoord nog heel goed. Toen zei mijn huidige collega van Financiën, toen nog directeur van het CPB, dat je die vier keer 250 mln. er rustig vanaf kon halen omdat ze die toch niet uitgaven op Verkeer en Waterstaat. Daar had ik op dat moment, als een van de onderhandelaars rond het

regeerakkoord, niet zoveel tegen in te brengen omdat ik door de ervaringen uit het verleden ook wel inzag dat het zeer waarschijnlijk was dat er nog wel even enige onderuitputting zou zijn. Het lastige bij het Infracfonds was dat je die onderuitputting als een soort sneeuwbal voor je uitduwde, waardoor je wel elk jaar meer moest investeren en toch nog die grote sneeuwbal voor je uit bleef rollen. Toen het kabinet zag dat ik erin slaagde die onderuitputting weg te werken en wij met Samen werken aan bereikbaarheid een uitvoeringsprogramma hadden neergelegd, heeft het kabinet dat teruggedraaid. Sterker nog, toen is er 2 mld. extra op de begroting gekomen, bedoeld voor Samen werken aan bereikbaarheid en voor het weghalen van een aantal inmiddels opgelopen vertragingen. Overigens hoefde een deel van de extra kosten voor de HSL en de Betuweroute niet op de eigen begroting te worden opgelost. Die zijn ook uit FES-middelen gefinancierd. Een deel is wel via de eigen begroting opgelost, voorzover dat de gelden waren die uit het Infracfonds kwamen.

Dan kom ik aan WOV. Ik moet ontzettend lachen omdat de kranten soms oud nieuws opvatten als nieuw nieuws. Omdat ik gisteren bij de start toevallig een opmerking heb gemaakt over die 155 mln. dacht iedereen dat het nieuws was. Maar ik meen dat wij daar al vorig jaar met de Tweede Kamer over gesproken hebben en daar zijn toen afspraken over gemaakt. De Telegraaf kopte vanmorgen vrolijk op pagina 3 dat ik weer extra geld uitgaf. Dat was dus niet zo. Iedereen wist al dat dat geld er moest komen. Ik vind het overigens terecht dat dat geld besteed wordt.

De tunnel bij Sluiskil zit nog niet in de planning. Ik vind de vraag wie de belanghebbende daarbij is overigens bijzonder interessant. Dat kan nog een interessante discussie met mijn Vlaamse collega's opleveren. Bij de laatste begrotingsvoorbereiding hebben wij aan het eind van de rit structureel 500 mln. uit het FES-fonds ter beschikking gesteld van de ICES-problematiek, om het zo maar te zeggen. Dat is een groot bedrag. Dat is al 500 mln. structureel tot minstens 2010. Wij praten dan over 6,5 à 7 mld. Maar er is veel meer nodig gezien de brieven die in ICES rondgegaan zijn. Iedereen weet dat

## Jorritsma-Lebbink

ICES geen geld is. ICES een club ambtenaren die ons adviseert. Op basis van die adviezen moeten wij uiteindelijk beslissingen nemen, dan wel nu dan wel in een volgend kabinet. ICES adviseert dus ook de formateur.

De heer Eversdijk stelt dat het interessant is te bekijken, of er met de statistieken iets gedaan kan worden met de files. Ik krijg dadelijk cijfers uit de andere steden. Ik hoop inderdaad dat wij daarvan iets kunnen leren. Dat hoort u dan ongetwijfeld, zeker als het er goed uitziet. Ik heb niet voor niets gezegd dat de resultaten natuurlijk nog heel bescheiden zijn omdat wij nog steeds binnen de bestaande capaciteit werken. Bij de steden zijn er ook grenzen aan de capaciteit. Je zou de Utrechtsebaan eindeloos kunnen verbreden, maar dan staan de auto's niet achter elkaar maar naast elkaar in de file. De stad kan gewoon niet sneller absorberen. Daarom zijn er in het stadsgewest ook andere maatregelen nodig dan op de achterlandverbindingen.

Er is gevraagd, of ik terug wil naar de situatie waarin iedere regio zijn eigen busonderneming heeft. Nee, dat wilde ik nu net niet. Het probleem was die eigen busonderneming. Door marktwerking ontstaan er waarschijnlijk weer meer busondernemingen. Nu is er in feite immers sprake van één groot bedrijf. Wij noemen het wel VEON in het noorden en Hermes in het zuiden, maar feitelijk zitten zij allemaal onder die grote paraplu van VSN. Zij zien er ook allemaal hetzelfde uit, hoewel zij tegenwoordig wel wat meer eigen bedrijfskleuren hebben. De bedoeling is dat er maximale marktaandeelen gaan ontstaan. Als marktwerking volledig doorgevoerd wordt – maar u weet dat daarover de eindbeslissing nog niet genomen is – verwacht ik dat wij misschien een stuk of vijf, zes flinke aanbieders op de Nederlandse markt krijgen. Dat zou heel goed zijn. Als er aanbesteed wordt, kan dat misschien betekenen dat Zeewolde ook na zes uur een bus heeft, want het lijkt mij dat daarvoor eigenlijk wel een markt zou moeten zijn!

Wat het taxibedrijf betreft, is het doel bepaald niet méér eigen rijders. Ik moet erop wijzen dat er in de krant een soort misverstand ontstaan is. Er vindt op 9 februari een gesprek plaats met de taxibedrijven door ambtenaren van mijn ministerie. Dan hadden zij al afgesproken toen ik

zaterdagavond met hen sprak. Zij wilden afgelopen zaterdag dat gesprek met mij blijkbaar eerst nog hebben voordat zij dat andere gesprek gaan voeren. Ik ben niet erg hoopvol over het gesprek op 9 februari. Ik ben veel hoopvoller dat er nog momenten van beïnvloeding komen. Het wetsvoorstel rondom de vernieuwing van het taxibestel ligt bij de Raad van State. Wetsvoorstellen plegen behandeld te worden en dan kan er altijd nader gediscussieerd worden over opvattingen. Dat heb ik afgelopen zaterdag ook gemeld, overigens samen met een partijgenoot die in de Kamer zit. Maar dat geldt natuurlijk voor alle partijen in de Tweede Kamer. Ik neem aan dat Tweede-Kamerleden dadelijk graag geïnformeerd willen worden over de standpunten van de taxivervoerders ten aanzien van het wetsvoorstel om te zien of zij daaruit consequenties moeten trekken. De enige opmerking die ik wel moet maken – die heb ik ook bij dat overleg gemaakt – is, dat er natuurlijk al wel een discussie geweest is. Daarbij zijn de hoofdlijnen van het beleid onderschreven. Je kunt je echter voorstellen dat er op nuances best nog mogelijkheden zijn.

Mag ik in dat verband ook mevrouw Vrisekoop beantwoorden, die vroeg om de kleinere bedrijven meer te betrekken bij het uitvoerend werk. Op zichzelf ben ik het daarmee eens. Ik ben echter niet geheel overtuigd dat het nog heel lang mogelijk zal zijn dat eigen rijders zonder ook zelf initiatieven tot samenwerking te ondernemen, de markt kunnen bedienen. Ik gebruik in dit verband bewust het woord "ondernemen". De overheid moet toch niet hun bedrijfsorganisatie regelen zoals nu feitelijk gebeurt door het op bepaalde plekken nog steeds toestaan van één taxicentrale en door het vastleggen van de tarieven. Naarmate je zelf meer moet regelen, wordt het belangrijker dat je je met een paar collega's verstaat om te bezien of je bepaalde dingen niet samen moet doen. Eigenlijk zie ik hier een beetje dezelfde ontwikkeling als in de binnenvaart. Het toerbeurtsysteem nam de eigen verantwoordelijkheid een stuk weg. Ook op dat punt komen wij terug. Er ontstaan samenwerkingsverbanden. Ik verwacht dat bij de eigen rijders in het taxivervoer hetzelfde gaat gebeuren.

De discussie over de Zuiderzeespoorlijn zal nog worden voorgezet. Ik durf geen uitspraak te doen. Als er ramingen worden gemaakt in een stadium waarin nog geen streep op de kaart staat, kan het wellicht voor 2 mld. Als er ramingen worden gemaakt als de procedure verder is gevorderd, vrees ik dat eerder wordt uitgekomen bij het bedrag dat de heer Talsma heeft genoemd. Ik kan dat niet ontkennen. Ook in het noorden zullen er inpassingseisen gelden.

Het programma "Duurzaam veilig" staat los van de evaluatie van Berenschot. Die evaluatie had eigenlijk alleen maar te maken met de organisatie. Het actieprogramma ligt wel op tafel. Er is ook geld bij gelegd. Na aanvaarding van een amendement in de Tweede Kamer vorig jaar moest overigens een aantal wegenprogramma's worden uitgesteld.

Gesteld is dat "combiroad" zo interessant is vanwege de particuliere financiering. In de brief die wij hebben gekregen, staat echter: wilt u wel 6 mld. overheidsgeld op tafel leggen. Hoezo private investeringen? Wij proberen juist voor de Betuwe-route de top wel privaat gefinancierd te krijgen.

Er is gesproken over een verstandshuwelijk. Het mag niet aantrekkelijk lijken. Ik denk dat tussen luchtvaart en milieu de echte liefde nooit zal ontstaan. In sommige gevallen kan een verstandshuwelijk toch nog iets moois opleveren.

Voorzitter! Dan kom ik bij de vragen en opmerkingen van de heer Talsma. Ik heb al gesproken over de twee keer drie en twee keer vier rijbanen. Wij hebben in "Samen werken aan bereikbaarheid" gekozen voor de achterlandverbindingen. Er wordt op de meeste plekken naar twee keer drie banen toe gewerkt. Wij bekijken dat over de hele route en niet per knelpunt, zoals wij vroeger deden. De verkennende studies zijn bijna gereed. Er komt een compleet plan van aanpak. Wij kiezen voor de ringwegen en de aansluitende wegen rond de grote steden meestal voor vier keer twee banen. Ik heb het dan over de echt grote steden, maar ook over een stad als Den Bosch. Ook daar speelt deze problematiek. Daar moet een scheiding worden aangebracht tussen regionaal en doorgaand verkeer. Dat bevordert natuurlijk zeer de doorstroming op het

## Jorritsma-Lebbink

hoofdwegennet. Gesteld wordt dat op de plekken in de Randstad waar twee keer vier rijbanen zijn, zich geen files zullen voordoen. Dat is niet helemaal waar. Helaas staan er ook bij de Schipholtunnel zo af en toe files. Daar liggen wel twee keer vier rijbanen. Dat is echter een extreme situatie. Gemiddeld genomen, klopt het wel. Mijn budget is echter niet zo ruim dat ik ook op plaatsen waar het niet echt nodig is, zo maar dit soort investeringen kan doen. Dat is het lastige. Je moet je beperken tot de plaatsen die echt moeten worden aangepakt. Overige investeringen kunnen wij ons op dit moment nauwelijks permitteren. Dat geldt natuurlijk niet als je met een hele corridor bezig bent. Het is dan raar om op de ene plek wel en op de andere plek niet iets te doen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik ben het hiermee eens, voorzitter. Het masterplan staat echter los van het moment waarop je iets doet of waarop je geld hebt. Ik vind het alleen maar nuttig en leerzaam, juist voor het eigen apparaat, om te weten dat het einddoel is: twee keer vier rijbanen. Ik houd het dan eenvoudig. Waar nog geen twee keer vier rijbanen nodig zijn, moeten die vooral niet worden aangelegd. Als wordt gezegd dat voor de rest van het land twee keer drie rijbanen moeten gelden, zal ik de eerste zijn om te zeggen: dat is in Friesland en Groningen voorlopig niet nodig. Op dit moment zijn er nog geen opstoppingen. Maar wij leggen vast dat de toekomstige uitbreidingen twee keer drie rijbanen inhouden. Wat mij betreft moet het los worden gezien van de noodzaak op een concreet moment of van de benodigde financiële middelen. Dat zien wij later wel. Als de minister die middelen niet heeft, schuift het op. Maar het masterplan blijft. Dat was eigenlijk mijn bedoeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat wij het niet helemaal oneens zijn. Maar wij zijn het ook niet helemaal eens. Ik geloof er niet in dat ik ergens moet vastleggen dat de Afsluitdijk ooit twee keer driebaans zou moeten worden. Dat hoeft hij van zijn levensdagen niet! Ik geloof daar helemaal niets van. Maar dan moet dat ook niet worden opgeschreven. Het is te algemeen om te zeggen: alles buiten de Randstad moet twee keer driebaans en alles in

de Randstad moet twee keer vierbaans worden. De functie van de weg moet goed worden bekeken. Wij hebben een onderscheid gemaakt in achterlandverbindingen en hoofdtransportassen. Wij bezien en beoordelen nu de zeven achterlandverbindingen die bepalend zijn voor de af- en aanvoer naar de mainports en die overigens de verbindingen in ons land regelen. Dan kom in je in principe uit op datgene wat de heer Talsma zegt. Maar dan geldt rond de grote steden meestal niet twee keer vier maar vier keer twee banen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik heb dit alleen maar genoemd om een concrete bijdrage te leveren. Het staat de minister vrij om het iets anders in te vullen. Ik ben allang blij als zij het hoofdidee wil aanvaarden. Ik zou mij trouwens kunnen voorstellen – ik zie het nog niet, maar ik heb het verstandige mensen horen zeggen – dat ook de Afsluitdijk straks groter moet en dat je de dijk voor twee maal drie rijstroken op papier zet. Nogmaals, dat is mijn punt niet. Als de minister het iets anders invult, vind ik het goed, als het masterplan maar zo gauw mogelijk bekendgemaakt wordt. Dan kan men er intern ook verder op voortbouwen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kom op de marktwerking. Ik kan er nog niet alles over zeggen. Marktwerking is in de regio het eenvoudigst. Op het hoofdnet is het het moeilijkst. De regio ligt overigens niet alleen buiten de Randstad. In Randstadrail en Randstadspoor zitten onderdelen die nu nog deel uitmaken van het spoorwegennet. Je moet je afvragen of ook die niet in een meer "concurrentieel" regime moeten worden opgenomen.

De heer Talsma had mij verkeerd begrepen toen hij zei dat wij pas na 2010, ma het voltooiën van het tweede tactisch pakket, verder zullen werken aan versnelling en verandering. Wij hopen dat de verkenning eind dit jaar klaar is. Het gaat dan om de mogelijkheden voor versnelling en welke daarvan van belang zijn. Over de 25 kV-operatie en het beveiligingssysteem hoop ik al eerder standpunten te kunnen innemen, zodanig dat wij er verder mee kunnen.

Op de Zuiderzeespoorlijn ben ik al ingegaan. Het is een interessant

debat tussen twee partijen. Iedereen gebruikt het punt heel graag in de verkiezingsstrijd, maar daarna heb ik het nog nooit ergens in concrete plannen kunnen terugvinden. Het is een onderwerp dat een bijna theologisch karakter heeft gekregen. Ik heb nu liever een helder verhaal van mogelijkheden en onmogelijkheden. Overigens heb ik in het noorden partijen gehoord die ook in hun staten durven uitspreken dat het misschien iets weinig realistisch is om er voortdurend voor te pleiten. Misschien is het realistischer om te kijken naar de bestaande spoorlijn.

De heer Talsma vroeg om welke wet het zou gaan. Wij hebben een planologische kernbeslissing, die een wettelijke basis verstrekt. De wettelijke aanwijzingsprocedure voor de luchthaven, waarin ook de zonerings is geregeld, is conform de Luchtvaartwet. Het zijn complexe procedures. De huidige aanwijzing ligt op dit moment nog bij de Raad van State. Als je daarin wilt gaan wijzigen, moet je weer de complexe procedure in. Bovendien ligt er nog een wettelijk handhavingsvoorschrift, dat op zichzelf het makkelijkst te wijzigen is. Het is de vraag of dat voldoende lucht gaat geven. Daarvoor moet ik het rapport eerst goed bestuderen.

Over de A73 heb ik gezegd wat ik heb gezegd. Als het mogelijk is en er budgettaire ruimte komt, moeten wij het proberen. Over een tunnel bij Roermond kan ik op dit moment niets zeggen. Er wordt een standpunt voorbereid. Er is ook nog sprake van een op te lossen veiligheidsprobleem.

Wat de verkeersveiligheidsprogramma's betreft ben ik het met één ding niet eens. De heer Lodewijks zei: bij gelijke problemen, gelijke oplossingen. Dat suggereert dat gemeenten zomaar gekopieerd kunnen worden. Er zijn nauwelijks precies gelijke problemen. Dan is er dus ook nooit een precies gelijke oplossing. Waar wij natuurlijk al wel mee werken – daar zijn keurige handboeken voor – zijn technische voorschriften, bijvoorbeeld voor rotondes. Ik heb er vervolgens geen grip op of gemeenten het ook zo uitvoeren. Ik spreek Thorbecke na: wij hebben nu eenmaal een systeem van autonome gemeentebesturen, keurig democratisch gecontroleerd. Als een gemeente zo dom is om een rotonde aan te leggen waar geen vrachtwagen omheen kan, is dat min



## Jorritsma-Lebbink

of meer haar eigen verantwoordelijkheid. Overigens maakt het Rijk dat soort foutjes ook nog af en toe. In Zeeuws-Vlaanderen is een rotonde aangelegd die niet gepasseerd kon worden, omdat de aanvoerroute een bocht had.

Op zichzelf ben ik het eens met het pleidooi voor meer geld voor waterconserving en -besparing, maar dit zal een keuzeprobleem worden. De gedachten rond de "lekkende stad" en dat soort zaken, die op dit ogenblik in ontwikkeling zijn, zijn zeer interessant. Het liefst zouden wij veel geld toevoegen aan de Vierde nota waterhuishouding voor de uitvoering van allerlei ideeën daaruit, maar dat zal toch een kwestie van prioriteitsstelling in de volgende kabinetsperiode moeten zijn.

Wat de Westerschelde betreft, heb ik al gezegd dat wij bezig zijn met het voorbereiden van de samenwerking met België. Uiteindelijk wordt de Westerschelde namelijk vanwege België verdiept, dus daar hoort op z'n minst een stuk van de verantwoordelijkheid te liggen. Overigens hebben ook wij het estuarium van de Westerschelde vernauwd door inpolderingen en andere ingrepen in dat gebied. Wij zijn dus niet geheel schoon of vrij te praten. Wij kunnen ook in het kader van de veiligheid niet zeggen: Vlaanderen, gaan jullie maar ontpolderen, want wij hoeven helemaal niks te doen. Overigens is de Hertogin Hedwigepolder bijna Belgisch. De polder ligt weliswaar op Nederlands grondgebied, maar ik geloof dat het eigendom van de grond...

De heer **Eversdijk** (CDA): De polder is voor 100% in eigendom van één eigenaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, en dat is, geloof ik, geen Nederlander.

De heer Pitstra pleitte voor fasering van de aanleg van de Betuwelijn, omdat dit meer mogelijkheden zou bieden voor het plegen van andere investeringen. Wij zullen de discussie niet weer ophalen, maar het verbaast mij toch elke keer weer dat iemand die serieus vindt dat het internationale goederenvervoer meer over het spoor moet plaatsvinden, bepleit om de Betuwelijn niet zo snel aan te leggen. Wij hebben nog een groot probleem te overwinnen. Op dit moment zijn er capaciteitsproblemen

op het spoor richting Duitsland. De markt ontwikkelt zich redelijk en er zijn allerlei initiatieven voor nieuwe shuttleverbindingen. Het zal niet zo heel lang meer duren, voordat wij bij een aantal bestaande relaties tussen Rotterdam en het achterland de keuze moeten maken om op bepaalde tijden van de dag een personentrein te laten vervallen ten gunste van een goederentrein. Er is immers een reëel capaciteitsprobleem. Als wij serieus vinden dat straks de Betuweroute echt gevuld moet zijn, moeten wij wel doorgaan met de opbouw van die markt. Ik denk er nu over na hoe wij daarover een goede politieke keuze kunnen maken: wanneer en op welk moment van de dag moet het een op het ander voorrang krijgen? Dat is nog niet zo eenvoudig.

Waardoor is iets goedkoper als er marktwerking is? Het blijkt dat productiviteitsbevordering het best mogelijk is als men weet dat men zijn markt kan verliezen. Dat merken wij elke keer weer. Daarin treedt dan ook bij marktwerking de grootste verandering op, dus niet in de CAO, in de primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. Het gaat meer om het motiveren van mensen, het meer uit mensen halen dan mogelijk is zonder dat daarop die druk staat. Het gaat ook om een kleinere overhead. Kijk maar naar wat er op dit ogenblik al bij VSN gebeurt, wetende dat de markt op hen afkomt. Ik moet zeggen dat ik mij dan af en toe achter mijn oren krab en denk: wij hebben dus blijkbaar nogal wat indirect personeel jarenlang via de subsidies van het openbaar vervoer op de been gehouden. Ik ben ervan overtuigd dat dit er nooit uitgekomen was als wij niet begonnen zouden zijn met de marktwerking. Anders was dat al lang gebeurd. De afgelopen jaren is immers veel op de exploitatie van het openbaar vervoer bezuinigd. Dat kon nooit uit de sfeer van de overhead komen; het moest altijd uit de sfeer van de voorzieningen. Maar nu blijkt dat er met de druk van de markt op de nek blijkbaar toch iets mogelijk is in de sfeer van indirecte bezuinigingen, meer dan tot nu toe was voorzien.

Het "OV maal twee" is nooit door ons, maar altijd door de Spoorwegen gezegd. Ik constateer nu dat men dat blijkbaar niet heeft kunnen waarmaken. Ik denk dat de verwachtingen van destijds wat hoog waren

gegrepen. Ik heb het allemaal zelf nog mogen behandelen in de Tweede Kamer. Als ik het mij goed herinner, ging het zelfs uit van minder variabilisatie dan uiteindelijk door de overheid gerealiseerd is. Voorzover ik het kan overzien, ging het ook uit van niet eens zoveel parkeerbeleid als inmiddels in een groot aantal grote steden is geregeld. Desalniettemin is dat niet gelukt. Ik ben heel blij dat over het afgelopen jaar eindelijk een behoorlijk forse groei van het spoorvervoer te zien is. Men kan er wat geringschattend over doen, maar een groei met 7% is de laatste tien jaar niet meer gepresteerd. De gewone mobiliteit is niet of nauwelijks gegroeid. Dat betekent dat het spoor in de modal split behoorlijk gewonnen heeft het afgelopen jaar. En dat was toch ook het doel waar wij met het verkeersbeleid naar streefden. De NS verwacht voor het komende jaar nog een grotere groei, ondanks de tariefsverhogingen.

Over de opbrengst van de Telecomveiling kan ik nog niets zeggen, omdat de veiling nog niet heeft plaatsgevonden. Er komt echter wel een veiling, want er zijn voldoende deelnemers. Er zal dus ook geld uit komen. Zoals het hoort, zal dat keurig in het FES komen.

Tegen mevrouw Linthorst zeg ik dat het voor mij nieuw is dat wij zo van mening verschillen. Ik heb nog niet vaak van de PvdA-fractie gehoord dat zij het mobiliteitsvraagstuk alleen maar een verdelingsvraagstuk vindt. Ik dacht dat ook de PvdA vindt dat mensen uiteindelijk hun eigen keuzes moeten maken. De overheid zorgt ervoor dat de ene keuze soms wat moeilijker is dan de andere, omdat de prijs hoger is of omdat de beschikbaar gestelde ruimte schaars is. Ik zet trouwens heel grote vraagtekens bij een verlaging van de tarieven in de spits. Als je van een vervoerbedrijf eist dat het zijn tarieven in de spits verlaagt, dan kun je twee dingen doen. Ten eerste kun je tarieven daarbuiten wat hoger maken. Dan subsidieert de dalreiziger de spitsreiziger. Ik zou dat echt krankzinnig vinden. Ik ben juist blij dat mensen die het vervoer uit sociale overwegingen gebruiken, daar in de daluren goedkoper gebruik van kunnen maken dan in de spits. Ten tweede kan de overheid dat betalen. Dat zou echter betekenen dat wij de belastingbetaler dure

## Jorritsma-Lebbink

mobiliteit nog een keer extra laten financieren. En daar ben ik ook niet voor. Ik vind in principe dat mensen die in de spits reizen, ook gewoon de kosten moeten betalen. Dat geldt overigens ook voor de auto. Rekeningrijden is daar een interessant middel voor.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Ik heb natuurlijk niet voor niets gezegd dat het een complexe materie is. Wij willen ook helemaal niet de indruk wekken dat het allemaal simpel oplosbaar is. Mijn fractie is er echter wel van overtuigd dat de huidige ruimte dermate schaars is en dat de mobiliteit zo blijft groeien dat je langzamerhand moet spreken van een schaarste-probleem. Er is sprake van een verdelingsvraagstuk waar de overheid een rol in heeft. Naar ons idee betekent dit dat de verantwoordelijkheid meer naar de overheid moet verschuiven en dat je dus niet meer alles aan de markt kunt overlaten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Linthorst suggereert dat wij op dit moment alles aan de markt overlaten, maar wij subsidiëren het openbaar vervoer met 3 mld. per jaar. En dat blijven wij doen, ook als er marktwerking plaatsvindt. Dat betekent dat wij daarmee dus alleen maar een andere rol voor de overheid kiezen. Soms denk ik wel eens dat die rol misschien nog wel sterker is dan die op dit moment is. Op het moment dat je alles zelf organiseert, is het de vraag of je invloed net zo groot is als wanneer je de regie voert en de uitvoering door een ander laat verrichten. Ik geloof dat niemand er meer verbaasd over is dat gemeenten hun afvalverwerking soms door een particulier bedrijf laten regelen. Dat betekent echter niet dat de overheid geen verantwoordelijkheid heeft voor het afvalprobleem. Nogmaals, ik heb niet het gevoel dat de PvdA strak aan een Nederlander wil voorschrijven hoe die zich moet vervoeren. Dan heb je het over een verdelingsvraagstuk. Wij vinden nog steeds dat de mensen een keuzevrijheid moeten hebben, alhoewel die keuze natuurlijk beïnvloed kan worden door overheidsingrijpen. Als wij onvoldoende ruimte beschikbaar stellen, is de keuze niet geheel vrij. Als wij rekeningrijden invoeren, is de keuze niet geheel vrij. Als wij openbaar

vervoer subsidiëren, wordt de keuze ook beïnvloed, want dan is het interessanter om daar gebruik van te maken. Kortom, wij hebben tal van beïnvloedingsmomenten, maar daarmee neem je nog niet de keuzevrijheid van mensen weg. Misschien is het meer het gebruik van woorden waardoor deze tegenstelling is ontstaan. Ik hoop dat de tegenstelling meer aanwezig lijkt dan zij feitelijk is. Tot nu toe had ik namelijk de indruk dat ook de PvdA vond dat mensen op zichzelf vrije keuzes moeten kunnen maken. Die keuzes zijn echter nooit zonder overheidsinvloed.

Voorzitter! Natuurlijk wordt er op dit moment als het gaat om de luchtvaart ook al gemeten. Voorzover ik mij herinner is daarover in de PKB afgesproken, dat het eerste rapport daarover in 1999 moet verschijnen, met de nodige mogelijkheden voor beïnvloeding.

Als wij op een nader moment nog eens moeten spreken over de beverrat, vind ik dat prima. Ik hoop overigens dat het nog een beetje gaat vriezen, want dat is overal goed voor, en het is goed tegen de beverrat.

Voorzitter! Bij het nadenken over een rijksbijdrageregeling voor aanpassing van de onvoldoende blokkeringen is middels de motie-Biesheuvel/Van den Berg gevraagd, of ik ook wilde kijken naar de mogelijkheden om hierbij de voldoende vakken te betrekken. Ik ben bereid om voor de behandeling van een bijdrageregeling voor de blokken niet alleen de onvoldoende vakken in beschouwing te nemen, maar ook de voldoende vakken. Afhankelijk van de omvang van de problematiek van de voldoende vakken kunnen we dan bezien, wat verstandig is. Wel wil ik met nadruk stellen, dat het niet zo kan zijn dat het Rijk altijd bijdraagt aan de verbetering van voldoende vakken. Wanneer de oorzaak van een voldoende kwalificatie bijvoorbeeld ligt in beheer en onderhoud door de dijkbeheerder, is de financiering dus geen rijkszaak.

Mevrouw Vrisekoop dank ik voor haar inbreng. Zij steunde mijn beleid om experimenten te ondersteunen. Ik houd zeer van experimenten. Binnen mijn ministerie is erg veel creativiteit; af en toe moet ik ze daar zelfs een beetje dimmen. Wij hebben op het ministerie allerlei kleine denktanks die nadenken over het

systeem van de toekomst, waarbij allerlei nieuwe dingen moeten worden uitgetest. Het verhaal van de expressestrook schoot door mijn hoofd; inmiddels noemen wij dat een betaalstrook, waarna het plotseling geen onderwerp meer is waarvan iedereen overeind springt. Sommige ideeën lijken aanvankelijk heel apart, en daarna worden ze geaccepteerd. Er komen momenteel erg veel aardige ideeën op. Ik vermoed overigens dat in dit jaar, waarin Rijkswaterstaat 200 jaar bestaat, een paar aardige ideeën naar buiten zullen komen.

Mevrouw Vrisekoop vond dat het belangrijkste doel van marktwerking betere bereikbaarheid, en niet kostenvermindering moet zijn. Als zij met het laatste doelt op kostenvermindering in de sfeer van de bijdragen die het Rijk uiteindelijk wil betalen, ben ik het met haar eens. Maar ik hoop dat het zodanige kostenverminderingen meebrengt, dat wij daardoor meer openbaar vervoer kunnen realiseren dan wij op dit moment met de huidige middelen kunnen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 17.24 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:  
3 februari 1998

Aanpassing van een aantal wetten in verband met de regeling van het overleg met centrales van overheids-personeel en sectorwerkgevers verenigd in de Raad voor het Overheidspersoneelsbeleid (Aanpassingswet Raad voor het Overheidspersoneelsbeleid) (25469);  
17 februari 1998

Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet, strekkende tot opnemings van bepalingen inzake het correctief referendum (25153).