

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 expressiestrook 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).