

## Oudkerk

Het zal niet verbazen dat wij de motie hebben medeondertekend.

Ik heb van de minister geen antwoord gekregen op mijn suggestie over de reparatie van de wet-Van Otterloo. Fondsen die weinig reserve hebben en een groot aantal 65-plussers onder hun verzekeren tellen, kunnen bij de verevening terugbetaald worden als je de vermogenspositie van de ziekenfondsen en de extra schadelast tengevolge van de instroom mee laat wegen bij die verevening. Daardoor kan als het ware de klap worden opgevangen, deels door de verevening en deels door de eigen reserve.

Hierop wil ik graag een antwoord van de minister horen.

□

Minister **Borst-Eilers**: Mijnheer de voorzitter! Het amendement wordt gehandhaafd. De regering is het er ten principale niet mee eens om op deze manier die mogelijkheid open te houden. Het brengt bovendien nog een groot aantal praktische uitvoeringsvragen met zich tussen nu en 1 januari a.s. Wij zijn er dus allerminst gelukkig mee.

Mevrouw **Kamp** (VVD): De uitvoeringsproblemen zijn te verhelpen, want over de uitvoering kan de minister langer doen. Ik heb ook al aangegeven dat de nominale premie niet voor 1996 wordt ingevoerd. De uitvoeringsproblemen zijn dus te overzien.

Minister **Borst-Eilers**: Een en ander is geschrapt in alle andere wetgeving. Daar ging het mij eigenlijk om. Het is de vraag of dit weer in alle andere wetgeving moet worden geïntroduceerd, nu de mogelijkheid wordt open gehouden. Als een meerderheid van de Kamer dit amendement steunt, dan zal de regering het uitvoeren.

Mevrouw **Kamp** sprak over het informatiemateriaal. Ik zag het vanochtend ook op mijn bureau liggen, met een bandje en folders, maar ik heb nog geen tijd gehad om het helemaal door te lezen. De inhoud is door het departement zorgvuldig gecontroleerd en begeleid. De opmerking dat particulier verzekeren met een inkomen net boven de ziekenfondsgrens voor bejaarden er toch nog in koopkracht op vooruit zullen gaan, is

absoluut waar. Mevrouw **Kamp** moet er rekening mee houden dat dit over een hele groep wordt gezegd, maar dat er per individu natuurlijk schommelingen zijn. Daarom wordt er ook geen bedrag bij genoemd, want uitspraken over bedragen zijn niet verantwoord. De uitspraak over de vooruitgang is daarentegen wel verantwoord.

De heer **Van Boxtel** verzoekt de regering in een motie om te onderzoeken op welke wijze de reservevorming van de sociale zorgverzekeraars aan een wettelijk maximum kan worden gebonden. Ik zou het prettiger hebben gevonden als er had gestaan: "of en, zo ja, op welke wijze".

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! Ik zeg dit nog even ter verduidelijking, maar het woord "wettelijk" staat tussen haakjes. Dat heb ik gedaan omdat ik mij kan voorstellen dat de minister kijkt naar mogelijkheden die op het niveau van de Ziekenfondsraad of van de Verzekeringskamer liggen.

Minister **Borst-Eilers**: Dat is waar, het woord "wettelijk" staat inderdaad tussen haakjes, maar ik hoor toch graag van de heer **Van Boxtel** of hij de tekst wil wijzigen in: "verzoekt de regering te onderzoeken of en, zo ja, op welke wijze", enz.

De heer **Van Boxtel** (D66): Dat zal ik doen.

De **voorzitter**: De motie-Van Boxtel/Oudkerk (24429, nr. 7) is in die zin gewijzigd, dat in het dictum na de woorden "te onderzoeken" wordt toegevoegd: of en, zo ja,.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij behoudt het nummer van de oorspronkelijke motie (24429, nr. 7).

Minister **Borst-Eilers**: Ik dank de heer **Van Boxtel** voor zijn wijziging. De regering zal deze motie uitvoeren als de Kamer de motie aanneemt. Ik geef de Kamer overigens niet veel hoop over de uitkomst. Naar ik meen, heb ik dat al in de eerste termijn duidelijk gemaakt.

De heer **Oudkerk** vroeg of er niet een mogelijkheid is om hiermee nog iets te repareren. Dat zou een instroom in het ziekenfonds per een bepaalde datum betekenen van deze mensen, over wie wij het maandag-

avond uitvoerig hebben gehad. De problemen worden dan opgelost via een verevening in de reserves. Ik denk dat dit punt zo technisch is dat het meegenomen moet worden in de brief die de Kamer vandaag nog van mij krijgt over dit onderwerp. Er is voor heden een brief toegezegd voor de stemming morgen over de mogelijkheden en onmogelijkheden van uit- en instroom per 1 juli 1996. Ik denk dat het zorgvuldiger is om deze vraag nu niet uit de losse pols te beantwoorden, maar een antwoord aan die brief toe te voegen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aan het adres van de minister van Volksgezondheid merk ik wat de orde betreft op, dat het ernaar uitziet dat het er niet van zal komen om voor de dinerpauze over de Wet geneesmiddelenprijzen te spreken, zodat wij u gaarne weer hedenavond, na het diner, in ons midden verwelkomen.

Minister **Borst-Eilers**: Het zal mij een genoegen zijn, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel. Op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat en met instemming van de woordvoerders zou ik de aangekondigde heropening voor Verkeer en Waterstaat willen laten plaatsvinden voordat wij doorgaan met de tweede termijn van de WULBZ.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

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

- **het wetsvoorstel Wijziging van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van de uitgaven en**

## Voorzitter

### de ontvangsten voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24307); - het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1994 (slotwet/rekening) (24312),

- van:
- de motie-Leers over de gemeenschappelijke personeelsdienst wegvervoer (GPDW) (24400-XII, nr. 15);
- de motie-Van Gijssel/Van Heemst over onderscheid in de fiscale behandeling van diverse soorten verkeer (24400-XII, nr. 16);
- de motie-Rosenmöller over de prijsverhouding openbaar vervoer/ auto (24400-XII, nr. 18);
- de motie-Rosenmöller over het verlagen van de maximumsnelheid op de autosnelwegen (24400-XII, nr. 19);
- de motie-Van 't Riet over de afstemming tussen de luchtvaartterreinen (24400-XII, nr. 20);
- de motie-Stellingwerf over de discussie in de commissies-Brocx en -De Boer (24400-XII, nr. 21);
- de motie-Poppe over de bezuiniging op het stads- en streekvervoer (24400-XII, nr. 22);
- de motie-Poppe over het vervoer over water (24400-XII, nr. 23);
- de motie-Poppe over het baanvak Groningen-Sauwerd-Eemshaven (24400-XII, nr. 24);
- de motie-Van Heemst c.s. over een werkvoorraad van uitvoeringsgerede projecten (24403, nr. 3);
- de motie-Van Heemst c.s. over het doelgroepen gebruik van rijkswegen (24403, nr. 4);
- de motie-Van Heemst over de corridorstudie A2 (24403, nr. 5);
- de motie-Verbugt/Reitsma over de doortrekking van de A73 (24403, nr. 6);
- de motie-Van 't Riet over het deel van de A2 tussen de Zuilense ring en Vinkeveen (24403, nr. 7);
- de motie-Reitsma over aanleg van de Hanzespoorlijn (24407, nr. 4);
- de motie-Verbugt c.s. over aanleg van de Zuiderzeespoorlijn (24407, nr. 5);
- de motie-Verbugt c.s. over de spoorlijn Nijmegen-Venlo-Roermond (24407, nr. 6);
- de motie-Van 't Riet c.s. over verdubbeling van de spoorlijn Groningen-Sauwerd (24407, nr. 7);
- de motie-Van 't Riet c.s. over de spoorweginfrastructuur bij Delft (24407, nr. 8).

(Zie vergadering van 16 november 1995 en nota-overleg van 13 november 1995.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat het amendement van de heer Van Gijssel op stuk nr. 17 is ingetrokken, en dat de motie van mevrouw Van 't Riet (24400-XII, nr. 20) is aangehouden, zodat zij geen onderdeel van de beraadslaging meer uitmaakt.



De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Bij de behandeling van het MIT heeft collega Van Heemst van de PvdA erop gewezen dat de kans reëel is, dat wij in 1996 bij de aanleg van het noordelijk deel van de A4 geld over de balk gaan gooien. Uit de MER-studie voor het zuidelijk deel van deze weg blijkt dat bij de meeste tracévarianten voor het zuidelijk deel er aanzienlijk minder verkeer te verwachten is op het noordelijk deel dan waarvan thans in de plannen wordt uitgegaan. Het lijkt daarom wijs om de start van de aanleg van de diverse kunstwerken ± zo heet dat nu eenmaal ± in het noordelijk deel uit te stellen totdat een tracébesluit voor het zuidelijk deel is genomen. Ook collega Van Heemst heeft dat bepleit. Ik dien op dit punt de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een definitieve tracékeuze voor het zuidelijk deel van de A4 nog niet gemaakt is;

overwegende, dat de verschillende varianten in de MER-studie voor de A4-zuid zeer uiteenlopende verkeersintensiteiten laten zien voor het noordelijk deel van deze weg;

overwegende, dat dit betekent, dat de uiteindelijke tracékeuze voor het zuidelijk deel belangrijke consequenties kan hebben voor het ontwerp en de dimensionering van het noordelijk deel;

voorts overwegende, dat in de

begroting 1996 al middelen zijn opgenomen voor de realisatie van een aantal kunstwerken in het noordelijk deel;

van oordeel, dat een verantwoorde besteding van deze middelen eerst mogelijk is nadat de definitieve tracékeuze voor het zuidelijk deel is gemaakt;

verzoekt de regering de besteding van middelen voor kunstwerken in het noordelijk deel van de A4 op te schorten tot na het moment dat een tracébesluit voor de A4-zuid is genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (24400-XII).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nadat de beraadslaging in tweede termijn was afgerond, heeft collega Hofstra namens de collega's Van Gijssel en Leers een amendement ingediend om te voorzien in de bezuinigingen exploitatie stads- en streekvervoer. Ik heb dat nog gedaan hangende het debat. Ik heb toen de suggestie van de minister overgenomen om dat te doen uit de onderbesteding van het Infrastructuurfonds. Politiek gezien vond ik deze combinatie merkwaardig. Ik vraag aan collega Hofstra een nadere toelichting, omdat het mij lijkt dat het alleen maar OV-geld zou moeten zijn dat wordt ingezet voor deze bezuiniging. Over het doel zijn wij het eens. Het amendement dat ik heb ingediend is medeondertekend door de collega's Stellingwerf, Van den Berg, Schutte en Poppe. Ik hoor graag van de heer Hofstra of het mogelijk is uit de onderuitputting van wegen ± de motie van mij biedt daartoe de mogelijkheid ± te putten.

Ik zou aan collega Van Gijssel willen vragen wat het standpunt van de fractie van de PvdA is over de moties die ik heb ingediend over de 100 km/uur en een zodanig prijsbeleid, dat het openbaar vervoer er meer voordeel van heeft dan de auto. Ik heb begrepen dat de fractie van D66 een behoorlijke mate van sympathie heeft voor die twee moties. De haalbaarheid van de moties zou geweldig dichtbij komen, als haar



De heer Hofstra (VVD)

fractie die sympathie in het stemgedrag tot uiting zou brengen.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Nu wij aan het eind komen van het debat over de begroting van Verkeer en Waterstaat, heeft mijn fractie er behoefte aan om kort nog een paar onderwerpen aan te stippen.

Er is bij deze begrotingsbehandeling vooral gesproken over mobiliteit en files, over de infrastructuur en de stroperige procedures. Het blijkt dat er aan het eind van het debat nauwelijks moties en amendementen op dit punt zijn. Ik heb er toch behoefte aan om te zeggen dat de VVD-fractie erop rekent dat wij de gemaakte opmerkingen duidelijk kunnen terugvinden in de volgende begroting. Vooral moet er dan van goede cijfers en trends worden uitgegaan, terwijl er ook duidelijke accenten moeten worden gelegd op het bestrijden van de files in ons land.

Ten aanzien van de procedures heb ik eerder als voorbeeld naar voren gebracht dat het wenselijk zou zijn om de wisselstrook langs de A1 tussen Muiderberg en Diemen langer open te stellen. Het is heel aardig om te zien welk schriftelijk antwoord de minister daarop geeft. Zij schrijft dat zij het overweegt, dat zij zal overleggen met de regionale

besturen en dat zij de wens van de automobilisten zal nagaan. Ik denk dat dit een voorbeeld is van een kwestie waarin wij procedureel veel handiger kunnen opereren. De minister wil het of zij wil het niet, en als zij het wil dan stelt zij die wisselstrook gewoon open, punt uit.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mag ik u erop wijzen dat het veel geld kost om die strook langer open te stellen? U denkt dat dat zomaar kan. Ik vind dat deze strook gewoon dicht moet zijn als er geen file staat, want het kost veel te veel geld om haar open te stellen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan zou de minister die strook zelfs korter moeten openstellen dan nu het geval is. Hij is namelijk nu ook open als er geen files staan.

Voorzitter! De collega's van Gijzel en Van Heemst hebben de motie op nr. 16 ingediend over fiscalisering binnen het verkeer en vervoer. De VVD-fractie zal niet voor die motie stemmen, omdat zij beducht is dat de uitkomsten van dat onderzoek ertoe zouden kunnen leiden dat de nadrukkelijke afspraak die gemaakt is over variabilisatie en rekeningrijden, onder druk komt te staan, namelijk de afspraak dat het budgettair neutraal moet en dat de kosten alleen worden verschoven van het bezit naar het gebruik. Ik merk in dit

verband ook op dat de schriftelijke antwoorden van de minister op mijn eerdere vragen hierover niet helemaal geruststellend zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom heeft de heer Hofstra er bezwaar tegen om eventuele fiscalisering te onderzoeken? Zoiets kan ook op een neutrale manier. Het gaat erom of wij via fiscale maatregelen het mobiliteitsbeleid conform onze eigen doelstellingen kunnen beïnvloeden. Om die inventarisatie wordt breed in de samenleving gevraagd, onder meer door de ANWB, en dat is al meermalen in de Kamer naar voren gebracht. Waarom heeft de heer Hofstra principiële bezwaren tegen een inventarisatie? Daarmee conformeert hij zich toch nergens aan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zou er geen bezwaar tegen hebben, als de randvoorwaarden die ik noemde er dan maar in waren opgenomen. Dan zult u de motie dus moeten aanpassen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is toch ter nadere beoordeling, als de uitkomst van het onderzoek er eenmaal is? Je kunt toch wel een inventarisatie maken over de mogelijkheden? Ik vind het een beetje koudwatervrees.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb begrepen dat het om een onderzoek gaat. Ik heb ook gezegd waarvoor wij beducht zijn. Wij zullen de motie dus niet steunen.

Ten aanzien van de subsidies voor schipperswelzijnszorg en verkeersveiligheid is het VVD-standpunt over de ingediende amendementen duidelijk, meen ik. Wij zeggen nadrukkelijk dat een en ander voor 1996 de mogelijkheid biedt om veel minder te bezuinigen dan eerst was voorzien, maar wij hopen ook dat wij volgend jaar niet weer over deze punten hoeven te spreken, er dus van uitgaande dat er in 1996 een structurele oplossing tot stand kan komen.

Voorzitter! Ik kom, ten slotte, op een punt waarover collega Rosenmeijer zoëven een concrete vraag aan mijn fractie heeft gesteld, namelijk het openbaar vervoer. Het gaat om de dotaties aan VSN voor de jaren 1996 t/m 1998, en wel ten bedrage van ruim 130 mln. Eigenlijk iedereen in de Kamer vindt dat dat

## Hofstra

beschikbaar moet blijven voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Voor 1996 is via een amendement voorzien in een dekking. Wij vinden het heel principieel dat die dekking niet komt uit het Infrastructuurfonds in den brede, ook niet komt uit de onderuitputting van 1995 of 1996, maar dat wij die tijdelijk weghalen uit punt 04.04, waar het gaat om investeringen in stads- en streekvervoer. De logica tussen de exploitatie en die investeringen houdt verband met de adviezen van de commissie-De Boer, die echter vertraagd worden uitgevoerd. Op advies van die commissie leggen wij busbanen en busstroken aan, en die zullen er op termijn toe leiden dat de exploitatielasten worden verlaagd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het is maar goed dat er tussen de tweede en de derde termijn een paar dagen liggen, want dan hoeft je de draai niet zo heel snel te maken. Hoe verhoudt zich deze stellingname tot wat de heer Hofstra in tweede termijn zei, ook naar aanleiding van de discussie die met de minister was gevoerd? Hij zei toen namens de VVD-fractie over de formulering van het amendement: nou ja, het moet maar voor een keer. Het ging daarbij om de besteding van de onderuitputting in het Infrastructuurfonds ten faveure van het ongedaan maken van de bezuiniging op het stads- en streekvervoer. Ik hoef toch niet de Handelingen te citeren?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat hoeft niet, want dat heb ik inderdaad duidelijk zo gezegd, maar ik heb er toen bij gezegd dat mij dat een goede constructie leek, als de minister haar zou willen overnemen. De minister heeft uitdrukkelijk gezegd, dat zij het niet doet en dat de Kamer maar met een amendement moet komen. Toen stonden wij voor de taak om tot een duidelijke en solide dekking te komen. Wij hebben die voor 50 mln. gevonden. Ik wil nu overgaan tot het indienen van een motie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben erg nieuwsgierig naar die motie, maar voordat u haar indient wil ik vragen wat voor u de reden is geweest om het amendement in te dienen nadat er al een amendement van een aantal collega's lag tijdens de tweede termijn. Vindt u het echt

onacceptabel als bijvoorbeeld onderuitputting voor wegen wordt besteed om de exploitatie stads- en streekvervoer te ontzien?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik en de VVD-fractie vinden het onacceptabel om het uit den brede...

De **voorzitter**: Ik suggereer: de VVD-fractie en ik!

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb je als er fractiegenoten in de buurt zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Los van deze onderlinge grap, die ongetwijfeld iets met een fractie te maken zal hebben, verbaas ik mij erover, gelet op de interpretatie door de indieneer van het amendement, dat de heer Van Gijssel het heeft medeondertekend. Hij zal straks ongetwijfeld zelf zijn bijdrage leveren. Ik heb hem een vraag gesteld die hij misschien niet wil beantwoorden, maar bij dezen vraag ik hem nog iets. In eerst en tweede termijn en in algemeen overleg heeft hij regelmatig dan wel het CDA dan wel de VVD verweten filepartij te zijn. Hij gaat nu echter mee met een amendement waarvan de bedoeling in ieder geval is, het geld niet weg te halen bij onderuitputting wegen, maar om het weg te halen bij onderuitputting openbaar vervoer, om het te besteden voor de door ons allen niet gewenste bezuiniging op stads- en streekvervoer. Er is een politieke constellatie van PvdA met VVD en CDA in een amendement, tegen de achtergrond van hetgeen hij in de afgelopen week allemaal tegen die partijen te berde heeft gebracht. Dat vind ik geen fraaie vertoning.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vind het op zichzelf winst wanneer wij die partijen mee kunnen nemen in het verder ontzien van de exploitatie van het openbaar vervoer, maar de heer Rosenmöller moet zich ook iets realiseren. Hij heeft in eerste instantie een amendement ingediend om het geld bij de wegen weg te halen. Hij heeft dat in meer algemene zin gewijzigd in infrastructuur. De minister mocht uitzoeken wat het zou zijn. Hij weet net zo goed als ik dat er geen onderuitputting op wegen is. Dat betekent dat zijn amendement per saldo dus neer zal slaan bij de onderuitputting openbaar vervoer. Hij haalt er voor

43 mln. weg; wij overigens voor 50 mln. Als je de exploitatie van het OV op die manier ontziet, haal je geld weg uit de investeringen voor het openbaar vervoer, maar financier je dat niet terug. Dat vind ik zonde. In de constructie die wij hebben gekozen, blijft het investeringsbedrag voor het openbaar vervoer op termijn gelijk. In dat opzicht hebben wij elkaar kunnen vinden, volstrekt conform de redenering van de commissie-De Boer. Wij gaan investeren. Daarmee wordt de exploitatie beter. Als de exploitatie beter is, kunnen wij dat geld weer gebruiken voor investeringen. Er is nu niet geïnvesteerd. De exploitatie kan dus niet afgeroomd worden. Gelden die vrijvallen voor de investeringen kunnen dus gebruikt worden voor de exploitatie. Daarmee wordt afdichting voorkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nog een keer in alle ernst tegen collega Van Gijssel: hij had het over winst, maar de vraag is wie wie nu in de zak heeft zitten. Heeft hij CDA en VVD in de zak zitten of hebben zij hem in de zak?

Ik denk aan hetgeen hij de afgelopen weken daarover heeft gezegd. Hij heeft steeds de mogelijkheid open gelaten om geld voor wegen te gebruiken voor openbaar vervoer. Hij stond niet afwijzend tegenover de amendementen die ik daartoe in tweede termijn met een aantal collega's heb ingediend. Nu ligt er zelfs een motie die in 1996 leidt tot een onderuitputting van het bedrag voor wegen. Het behoeft dus niet per se altijd OV-geld te zijn. Het is dan beter om een bredere vorm van onderuitputting te zoeken. Als hij die partijen elke keer filepartijen noemt, maar nu samen met hen in ieder geval de wegen gaat ontzien, om te proberen aantasting van het bedrag voor de exploitatie van stads- en streekvervoer te voorkomen, dan blaast hij hoog van de toren, maar is de daadwerkelijke amendering een heel ander verhaal.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Rosenmöller doet een aardige poging. Op zichzelf snap ik dat wel, want hij wil natuurlijk steun voor zijn eigen amendement. Zijn amendement komt er echter per saldo op neer, dat het er voor het openbaar vervoer wat investeringen betreft slechter uit gaat zien. Dat betekent dat het niet terugbetaald wordt, maar

## Hofstra

daar wel vandaan wordt gehaald. Het is de enige plek waar onderuitputting aanwezig is. Hij schudt van "nee", maar er is 300 mln. onderuitputting Betuwelijn, 275 mln. onderuitputting openbaar vervoer en iets van 100 mln. onderuitputting spoorwegen. Er is geen onderuitputting wegen. Als hij dan zegt dat er uit de onderuitputting gefinancierd moet worden, slaat dat neer bij het openbaar vervoer, linksom of rechtsom. Dan heb ik liever dat wij die onderuitputting nu benutten en dadelijk terugbetalen, zodat wij de investering in het openbaar vervoer overeind kunnen houden.

Een tweede punt is dat wij het openbaar vervoer niet ontzien voor 43 mln. maar voor 50 mln. Hij kan zeggen dat dit haast niks is, maar dat is 7 mln. meer!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk is dat 6 mln. meer, maar...

De **voorzitter**: Ik ga u langzamerhand onderbreken. Dit was een heropening gericht op rituele handelingen, te weten het indienen van nakomende moties en het stellen van nadere vragen aan de minister. Dit wordt een volledige heropening van het debat tussen de leden onderling. Gelet op de spreektijden hebt u daar nog alle kans toe. Als u nog doorgaat aan de interruptie-microfoon, ga ik gewoon uw tijd opnemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik nog één vraag stellen?

De **voorzitter**: Een korte vraag met een kort antwoord; dan is het afgelopen!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het argument van de 50 mln. is natuurlijk geen argument. De heer Van Gijzel heeft zelf in het debat voortdurend de relatie gelegd met de kapitaaldotatie VSN. Dat was 43,8 mln. Als na de afronding van het debat een ophoging tot 50 mln. plaatsvindt, kan ik met het grootste gemak mijn amendement zo wijzigen dat de 43,8 mln. 50 mln. wordt. Laten wij elkaar op dat punt geen vliegen afvangen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt het niet gedaan!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kan nog gebeuren, daar gaat het

verder niet om. Als ik het zou doen, zou uw sympathie voor mijn amendement dan toenemen? Het antwoord is toch "nee"? Daarom doe ik het ook niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Om twee redenen is wat er nu ligt beter. De eerste is, dat de Kamer nu breed, met steun van VVD en CDA niet alleen voor het komende jaar, maar ook de jaren daarna de exploitatie van het openbaar vervoer wil ontzien. Dat zal zo meteen in de motie van de heer Hofstra voorgelegd worden.

In de tweede plaats vind ik inhoudelijk, oprecht, het amendement dat de heer Hofstra en ik zelf hebben mogen indienen, kwalitatief beter dan datgene wat u neer heeft gelegd. Immers, uw amendement betekent materieel: onderuitputting openbaar vervoer. En dat betekent dat wij straks minder geld hebben om in de toekomst de investeringen voor het openbaar vervoer overeind te houden. Bij ons kan dit wel geregeld worden, terwijl het bedrag ook nog hoger is. Ik ben het derhalve niet eens met spijt; ik denk oprecht dat het amendement kwalitatief beter is.

De **voorzitter**: Het woord is weer aan de heer Hofstra, die staat te popelen om zijn motie in te dienen. Dat was ook het doel, zo dacht ik, van deze heropening.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Via dat amendement is die 50 mln. voor 1996 geregeld en in verband met het terugsluizen van het resterende bedrag van de genoemde 132 mln. zou ik graag, mede namens de collega's Van Gijzel, Van 't Riet en Leers, de volgende motie willen indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat bij de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1996 de vervallen kapitaaldotaties aan VSN voor de jaren 1996, 1997 en 1998 niet ten goede komen aan de exploitatiebijdrage voor stads- en streekvervoer;

overwegende, dat het wenselijk is

deze bedragen alsnog ten goede te laten komen aan de exploitatiebijdrage van het stads- en streekvervoer en dat een en ander bij amendement voor het jaar 1996 wordt gerealiseerd;

nodigt de regering uit bij de begrotingsvoorbereiding voor 1997 en 1998 nadere invulling hieraan te geven, met als randvoorwaarde dat de verlaging met 50 miljoen gulden van artikel 04.04 in het Infrastructuurfonds voor het jaar 1996 (amendement nr. 30) vanaf 1998 wordt gecompenseerd en dat het overigens niet ten koste gaat van het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Van Gijzel, Van 't Riet en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (24400-XII).

De heer **Hofstra** (VVD): Afsluitend, voorzitter, zou ik willen zeggen dat hiermee weliswaar meer geld beschikbaar komt voor de exploitatie van het openbaar vervoer, maar dat de VVD-fractie niet hoopt dat dit geld nodig is om de komende stakingen te kunnen financieren.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Bij de behandeling van het MIT is uitvoerig stilgestaan bij de ruimtelijke inpassing van de spoorverdubbeling bij Abcoude. Er zijn over dit onderwerp inmiddels twee moties ingediend. Met de motie van D66 is de VVD het oneens in verband met de daaraan gekoppelde aanpak van de A2. De motie van de PvdA vinden wij onvoldoende doortimmerd. De motie geeft een dekkingsvoorstel voor 120 mln. Volgens de minister bedragen de kosten van de verdiepte aanleg echter 175 mln. Dat zou kunnen betekenen dat er nog een gat in zit van 55 mln. Ook met de gevolgen van deze motie voor het onderhoudsprogramma wegen heeft mijn fractie problemen. In lijn met de eerdere inbrengen op dit punt wil mijn fractie daarom alsnog de volgende motie indienen.

## Verbugt

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat op zich een verdiepte aanleg van de spoorverbreding bij Abcoude een goede oplossing zou kunnen zijn;

constaterende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat een maaiveldoplossing voorstaat, maar dat de Kamer er voorshands nog niet van overtuigd is dat de maaiveldoplossing inpasbaar is;

nodigt de regering uit de door haar voorgestane geoptimaliseerde maaiveldoplossing nader uit te werken en deze, met een overzicht van de meerkosten van de verdiepte aanleg, de Kamer op korte termijn te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (24403).

**De heer Stellingwerf (RPF):** Voorzitter! Ik zou daar graag een vraag over willen stellen. Naar mijn gevoel hinkt de motie op twee gedachten. In de overweging is te lezen dat verdiepte aanleg een goede oplossing zou zijn. Nu, daar ben ik het mee eens. Maar in het dictum lijkt er toch prioriteit te worden gegeven aan de oplossing die de minister heeft voorgesteld, want daar wordt de minister uitgenodigd om de door haar voorgestane oplossing, namelijk op het maaiveld, nader uit te werken. Er komt dan wel een zin achteraan, maar had het dictum niet beperkt moeten worden tot dit laatste zinsdeel: uitwerken en aangeven wat de verdiepte ligging exact kost?

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Voorzitter! Ik stel vast dat de heer Stellingwerf de motie niet goed heeft gelezen, want in de eerste zin staat niet dat de spoorverbreding bij Abcoude een goede oplossing is, maar een goede oplossing zou kunnen zijn. Ik wil op dit moment in ieder geval de mogelijkheid openen dat er een adequate oplossing komt voor die

inspanning. Wij weten nu niet wat de geoptimaliseerde versie van de minister inhoudt. We weten niet welke extra maatregelen zij nog in petto heeft. Wij weten ook niet wat de kosten daarvan zijn. Bovendien kennen we op dit moment het verschil in kosten niet tussen die verdiepte aanleg en de geoptimaliseerde versie van de minister. Ik wil daarover eerst duidelijkheid hebben voordat ik een afgewogen oordeel kan geven.

**De heer Stellingwerf (RPF):** Waarom beperkt u dan het dictum van uw motie niet, mevrouw Verbugt? Van de oplossing van de minister kennen wij feitelijk alle gegevens. De enige gegevens die ontbreken zijn die over de diepte-aanleg. Waarom vraagt u die dan niet expliciet?

**Mevrouw Verbugt (VVD):** De heer Stellingwerf beschikt kennelijk over meer gegevens dan ik. Wij weten op dit moment niet wat de geoptimaliseerde versie van de minister is. We weten ook niet waarin dat extra geld voor het inpassen van die oplossing zit en welke knelpunten de minister daarmee kan oplossen. Ik wil de minister de kans geven dat eerst aan de Kamer duidelijk te maken.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Als de motie wordt aangenomen, kan mevrouw Verbugt zich dan voorstellen dat op basis van die twee rapportages ± de uitwerking en het overzicht ± die zij vraagt, haar fractie alsnog zou kunnen besluiten dat de verdiepte aanleg de voorkeur heeft? Wij hebben hierover een paar uur uitvoerig gesproken in een algemeen overleg. Toen heeft de minister gezegd, dat die geoptimaliseerde oplossing op maaiveld een kwestie was van misschien een paar miljoen gulden ernaast leggen. Mevrouw Verbugt wekt de indruk dat het een kwestie zou kunnen zijn van tientallen miljoenen. Wat dat betreft, hebben wij een heel goed beeld van de orde van grootte waarover wij praten.

Mijn hoofdvraag is echter, of mevrouw Verbugt zich kan voorstellen dat, als die twee rapportages er zijn ± de uitwerking en het overzicht ± haar fractie bij een bepaalde uitkomst alsnog kiest voor die verdiepte aanleg? En zo ja, wat moet dan globaal de aard van die uitkomst zijn?

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Ik wil eerst weten wat die meerkosten zijn. Dat weet ik op dit moment niet. Er zijn nogal wat opties. Wij hebben bijvoorbeeld van Abcoude gehoord dat men een aantal aanpassingen zou willen weglaten. Dat alles overwegende, ben ik heel geïnteresseerd te vernemen wat de meerkosten zijn. Vervolgens wil ik in de afweging de vraag betrekken, of het extra milieuvoordeel opweegt tegen de meerkosten. Op dit moment zit ik nog met het getal dat wij eerder van de minister hebben gehoord, namelijk 175 mln. Dat vind ik erg veel. Ik hoor vanuit de regio dat het minder zou kunnen zijn, maar niet hoeveel minder. Dat soort gegevens wil ik eerst op tafel hebben.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Mijn vraag is heel concreet, of u zich kunt voorstellen, mevrouw Verbugt, dat die twee rapportages een uitkomst opleveren op basis waarvan uw fractie alsnog zou kiezen voor de verdiepte aanleg? Kunt u zich voorstellen dat de twee rapportages een uitkomst opleveren die u brengen tot een keuze voor die oplossing van het verdiepte maaiveld?

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Mijn antwoord was ook heel concreet. Als de meerkosten opwegen tegen het milieuvoordeel, vind ik dat wij daar zeker naar moeten kijken. Het gaat mij om een adequate oplossing. Zolang ik echter de meerkosten niet weet, kan ik geen uitsluitsel daarover geven.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Ik stel vast dat u een antwoord op mijn vraag ontwijkt, mevrouw Verbugt. Dat wekt op zijn minst het vermoeden dat u onder vrijwel geen enkele conditie zou willen of kunnen kiezen voor de verdiepte aanleg. Probeert u het dan een keer in gulden aan te geven. Als de geoptimaliseerde oplossing die de minister heeft aangekondigd, 10 mln. blijkt te kosten, als de verdiepte aanleg 80 mln. blijkt te kosten, zitten wij dan te praten over dusdanige bedragen, dat u dan zou kunnen kiezen voor die verdiepte aanleg?

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Ik stel vast dat u niet wilt luisteren naar mijn antwoord. De enige conclusie die ik op dit moment uit uw motie kan trekken, is dat die mogelijk een gat

## Voorzitter

van 55 mln. in de begroting van de minister slaat. Ik vind dat niet verantwoord. Dat is ook de reden waarom wij uw motie niet steunen, mijnheer Van Heemst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat mijn motie een gat in de begroting van de minister slaat, wil ik weerspreken. Je kunt veel zeggen, maar niet dat mijn motie een gat slaat in de begroting. Ik stel vast dat u niet bereid en in staat bent om aan te geven in welke orden van grootte van kosten wij kunnen denken bij uw eventuele bereidheid om het voorstel voor een verdiepte aanleg te steunen. Dat geeft te denken. Ik veronderstel nu dat u vrijwel onder geen enkele conditie hiervoor wilt kiezen. Als dat zo is, organiseren wij met de motie tijdverlies. U vraagt iets op korte termijn te doen. Mijn vrees is echter dat de bedoelde verkenning weer maanden gaat duren. Als wij daartoe besluiten...

De **voorzitter**: Uw punt is duidelijk.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik kom ook nu met mijn antwoord niet verder dan met mijn antwoord dat ik eerder heb gegeven. Het gaat niet alleen om meerkosten, maar ook om de vraag wat je extra met die meerkosten kunt bereiken. Je moet een afweging van kosten en baten maken. Alleen op die manier kun je tot een verantwoord besluit komen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Reitsma, deel ik mede, dat de zojuist door mevrouw Verbugt ingediende motie (24403, nr. 10) mede door hem wordt ondertekend.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het interruptiedebatje tussen de heren Van Gijssel en Rosenmöller geeft mij aanleiding het volgende op te merken. D66 onderschrijft de haarscherpe analyse die de heer Rosenmöller gaf. Ook wij waren zeer verbaasd over de snelle ondertekening door de Partij van de Arbeid van het voorstel van de heer Hofstra. Het gaat erom dat de onderuitputting in den brede gebruikt kan worden voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Die mogelijkheid was met name met de heer Hofstra niet bespreekbaar. Dat was voor mij weer aanleiding

mijn naam niet onder het amendement te zetten.

Ik heb ook nog het woord gevraagd om aan te kunnen geven dat voor ons vooropstaat, dat de bezuiniging op het stads- en streekvervoer ongedaan gemaakt wordt. Daardoor is het mogelijk, dat wanneer het amendement van de heer Rosenmöller niet wordt aangenomen, wij toch dat van de heer Hofstra moeten steunen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Is mijn veronderstelling juist, dat de fractie van D66 zeer sympathiek staat tegenover de twee door mij ingediende moties met betrekking tot de maximumsnelheid van 100 km/uur op een aantal wegvakken en de verbeterde prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer? Is zij voornemens die te steunen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij overwegen die ook te steunen.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft mij een vraag gesteld met betrekking tot zijn twee moties. Ik wil hem graag antwoord geven. Allereerst wil ik iets zeggen over de motie over de 120 en 100 km/uur.

Mijn fractie heeft destijds tegen de verhoging van de maximumsnelheid tot 120 km/uur gestemd. Wij vonden om tal van redenen dat die verhoging niet zo wijs was. Toen die verhoging eenmaal een feit was, hebben wij gestemd tegen eerdere voorstellen om de maximumsnelheid van 120 km/uur te verlagen tot 100 km/uur. Dat hebben wij gedaan om handhavingsredenen. Ik zie nu dat nieuwe elementen in het geding zijn met betrekking tot de handhaving van de maximumsnelheid van 120 km/uur op bepaalde baanvakken. Desalniettemin blijft het handhavingselement een belangrijke rol spelen. Ik wil serieus naar de motie op dit punt kijken en mij er met mijn fractie nader op beraden.

De andere motie betreft het mobiliteitsbeleid en de prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer. Ik vind dat de motie een tamelijk globale strekking heeft. Er wordt in feite gevraagd: zouden we die prijsverhouding kunnen verbeteren? Dit kabinet heeft op dit punt in vergelijking met het vorige

kabinet forse stappen vooruit gedaan. Ik denk aan indexering van de benzineaccijns aan de ene kant en aan aanzienlijk lagere tarieven voor het openbaar vervoer aan de andere kant. Per saldo zal hierdoor het openbaar vervoer in een gunstiger positie gebracht worden ten opzichte van de auto. Misschien dat de heer Rosenmöller nog concrete voorstellen doet met betrekking tot de benzineaccijns, maar verdergaande stappen zijn niet gemakkelijk te bedenken, gelet op de eerdere discussie hierover. In dat licht heeft mijn fractie een motie ingediend waarin wij vragen ook aandacht te besteden aan fiscale maatregelen. Daarmee zou men de mobiliteitsdoelstellingen dichterbij kunnen brengen. Dit zou een concrete invulling van het gevraagde kunnen zijn. Mijn opvatting is: zoek specifieke oplossingen. De heer Rosenmöller houdt het echter bij een globale aanduiding.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn eerste motie gaat over de maximumsnelheid op een aantal vakken. Ik heb daarbij niet gesproken over een uniforme invoering van een maximumsnelheid van 100 km/uur. Wij weten dat er nu al systemen bestaan voor het elektronisch controleren van de maximumsnelheid op een aantal autosnelwegen. Het doet er daarbij niet toe of het om 120 km/uur of 100 km/uur gaat. De handhaving wordt daardoor niet bemoeilijkt. Ik zou graag zien dat de heer Van Gijssel dat meenam in de afweging die hij in zijn fractie moet maken. Wij zouden eigenlijk afgelopen dinsdag al over de moties stemmen, maar het staat natuurlijk altijd vrij om ze nog eens te bespreken. Ik hoop dan op een positieve reactie, ook omdat zijn stemgedrag mogelijkterwijs doorslaggevend is voor het al dan niet aannemen van deze motie.

Ik heb nog een vraag over de motie prijsverhouding openbaar vervoer en auto. De heer Van Gijssel heeft vaak gezegd dat hij daar een voorstander van is. Hij weet ook dat de afgelopen jaren de prijsverhouding auto en openbaar vervoer is verslechterd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Tot 1994.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar hebben wij het over. Over 1995 kunnen wij het nog niet hebben.

## Van Gijssel

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U vraagt het aan deze minister.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De aanleiding voor deze motie is dat ook in de begroting niet de verwachting wordt uitgesproken dat het voor de rest van de kabinetsperiode wordt verbeterd. Ik zou u nog eens willen vragen heel nadrukkelijk daarnaar te kijken en uw eigen opvattingen op dit punt, die ik op zichzelf altijd heb ondersteund, serieus te nemen. Als u tegen deze motie stemt, geeft dat ook een signaal, zeker als het een doorslaggevende factor zou zijn in de kameruitspraak. Ik hoop dat u dat element ook wilt meenemen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik snap uw appel. Ik heb gekeken welke factoren daarbij een rol kunnen spelen: parkeertarieven, benzineaccijns, tarieven openbaar vervoer. De tarieven van het openbaar vervoer zijn in de vorige kabinetsperiode dankzij de steun van de VVD-fractie destijds drastisch omlaag gegaan. Het kabinet is niet voornemens om die boven de index van de kosten voor levensonderhoud uit te laten stijgen. De benzineaccijns wordt geïndexeerd op basis van de kosten voor levensonderhoud. Op zichzelf zijn dat dus stappen voorwaarts. Het parkeerbeleid is gedecentraliseerd. Ik ben er op zichzelf voorstander van om dat zwaar aan te zetten, maar dat is niet primair aan ons. Ons resteert eigenlijk alleen nog te bekijken of wij via fiscale maatregelen iets zouden kunnen doen. Precies op dat punt heb ik een motie voorgelegd. Ik sta hier dus niet met lege handen, maar met een concrete uitwerking waarvoor nog een nadere invulling zou kunnen worden gevonden. Ik hoop ± dat is een beroep de andere kant op ± dat u mijn concretere motie op dit onderdeel wilt steunen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zal dit pleidooi tot mij nemen. Ik zal de motie van de heer Van Gijssel steunen, maar dat hoeft hem er niet van te weerhouden om onze motie te steunen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als u concreet kunt aangeven wat u nog in de motie bedoelt buiten de benzineaccijns, buiten het parkeren, buiten de OV-tarieven en buiten de fiscale maatregelen, dan heb ik daar een

idee bij. Ik heb er geen idee bij; dat is mijn probleem.

Voorzitter! Ik kom bij de amendementen over de exploitatie van het openbaar vervoer. Ik heb mijn amendement op stuk nr. 17 ingetrokken. Hoewel het op zichzelf in de methodiek een goede werkwijze had kunnen zijn, bleek dat een meerderheid, die er overigens onder stond, uiteindelijk niet meer haalbaar te zijn. Ik heb toen naar alternatieven moeten zoeken om toch een oplossing te vinden voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Voor het amendement-Rosenmöller gold dat er niet logischerwijs een meerderheid voor was en dat er twee nadelen aan zouden kleven. Het eerste nadeel was het bedrag, maar dat had gecorrigeerd kunnen worden. Het tweede nadeel was dat het uiteindelijk zou neerslaan bij de onderuitputting openbaar vervoer zonder dat het op een later moment zou worden gecompenseerd. Dat is voor ons reden geweest om er niet op in te steken.

Mijn fractie steunt het amendement-Hofstra. Als je kijkt naar de materiele betekenis van beide amendementen, dan durf ik voluit te verdedigen dat het amendement-Hofstra kwalitatief en inhoudelijk gewoon een betere oplossing is. Daarbij is wat mij betreft een belangrijk argument dat voor die kwalitatief betere oplossing uiteindelijk kamerbrede steun verleend zou kunnen worden. Gelet op de discussies over de exploitatie van het openbaar vervoer voor het komend jaar, is mij dat een lief ding waard.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie is tevreden dat samen met de fracties van de VVD en de PvdA een oplossing is gevonden door eenmalig voor 1996 een bedrag van 50 mln. te lenen uit de onderuitputting van het openbaar vervoer om zo de bezuinigingen op dat openbaar vervoer te mitigeren. In het amendement is bepaald dat de regering ± dat wordt straks in de motie bevestigd ± dit bedrag na 1998 zal moeten terugstorten. Nu hoor ik net van mevrouw Van 't Riet dat zij het amendement steunt als een soort verzekeringspolis voor het geval het amendement-Rosenmöller het niet zal halen. Dat kan ik billijken en

begrijpen. Maar dan vraag ik mij wel af waarom mevrouw Van 't Riet onze motie steunt die dit juist tot in lengte van jaren wil doorzetten. Dat kan ik niet met elkaar rijmen, hoewel ik de steun voor onze motie uiteraard van harte verwelkom.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Dit is een misverstand geweest. Ik trek mijn handtekening onder de motie terug, zoals ik u al heb gemeld, gezien het daarin genoemde doel ten aanzien van artikel 04.04 over het Infrastructuurfonds. Dat is de reden waarom wij het amendement en ook de motie niet willen steunen.

De **voorzitter**: Ik deel mede, dat mevrouw Van 't Riet haar ondersteuning van de motie-Hofstra c.s. (24400-XII, nr. 34) intrekt.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zal een poging wagen om nu iets meer helderheid te scheppen over de vraag waarover wij het nu precies hebben, want ik heb het gevoel dat zo langzamerhand de ene helft van de Kamer de andere helft niet meer begrijpt. Ik hoop dat ik het wel snap. Ik zal in elk geval mijn uitleg proberen te geven over alles wat er tot nu toe is ingediend over het openbaar vervoer. Als men het daar dan niet mee eens is, hoor ik dat wel.

Ik begin met de motie van de heer Rosenmöller op stuk nr. 33 over de A4. Ik wil de Kamer de aanvaarding van die motie sterk ontraden, want uitvoering van de motie zou betekenen dat wij bij de aanpassing van het noordelijk deel van de A4 meer vertraging oplopen dan noodzakelijk is. Ik heb al tijdens het debat over het MIT gemeld dat onze investeringen daarin niet beïnvloed worden door welke keuze dan ook rond de A4-zuid. Die afspraak heb ik al gemaakt. Ik vind ook dat het van belang is dat wij wel degelijk doorgaan met de voorbereidingen. Als er één achterlandverbinding in dit land is waar het strikt noodzakelijk is om zo snel mogelijk te investeren, dan is het wel de A4. Deze hoofdtransportas is als achterlandverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam van groot belang.

Misschien dat ik ook mag reageren op de nog niet van een nummer



## Jorritsma-Lebbink

voorzien motie van mevrouw Verbugt en de heer Reitsma over de spoorverbreding bij Abcoude. Ik ben graag bereid om de maaiveldoplossing nader uit te werken, zoals ik al heb toegezegd in het debat over het MIT. Als de Kamer daarom vraagt, zal ik dat zeker doen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik noem dit, kijkend naar de opstelling van het CDA, een "draaikontenmotie". Denkt u dat de twee in de motie genoemde punten ooit zullen leiden tot het mobiliseren van geld voor een verdiepte aanleg? Over drie weken, twee maanden of een halfjaar, als die uitwerking beschikbaar is, heeft u immers weer een discussie met de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mij wordt gevraagd om de maaiveldoplossing nader uit te werken. Ik neem aan dat dit, zoals ik al heb toegezegd, in overleg met de gemeente moet gebeuren om te bezien wat de optimaliseringen kunnen zijn. Er wordt mij ook gevraagd om een overzicht te geven van de werkelijke meerkosten van een verdiepte aanleg. Dat overzicht zal ik de Kamer graag verstrekken. Daarbij moet ik erop wijzen dat het huidige verschil 175 mln. is en niet het bedrag dat in uw motie is genoemd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik vraag u of u zich kunt voorstellen dat u meewerkt aan een verdiepte aanleg op basis van de rapportages over die twee punten die op korte termijn naar de Kamer moeten komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet de vraag die mij gesteld wordt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Jawel, ik stel u die vraag. Ik vraag u of u zich kunt voorstellen dat u op basis van die uitwerking en die kostenraming medewerking verleent aan een verdiepte aanleg van die spoorlijn. Het wordt overigens anders als het CDA voor de derde keer in deze discussie gaat "draaikonten".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb in het debat over het MIT heb ik mijn opvattingen ter zake helder uiteengezet. Mijns inziens wegen de meerkosten van een verdiepte aanleg, gezien de MER-tracé studie

die wij hebben gemaakt, niet op tegen de te behalen milieuwinst. Omdat u met veel lagere bedragen van de meerkosten van een verdiepte aanleg schermt, wil ik best nog eens op een rijtje zetten wat precies de meerkosten zijn in relatie tot een geoptimaliseerde maaiveldvariant. Ik denk dat die laatste variant een paar miljoen extra gaat kosten. Dan hebben wij een heel helder beeld en kan ook de Kamer tot een eendoordeel komen. Ik verwacht niet dat de meerkosten van een verdiepte aanleg heel laag zullen zijn, maar daarover heb ik ook in het debat over het MIT geen misverstand laten bestaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarom is die motie ook tamelijk overbodig, want zij zal nooit leiden tot een positief besluit over de verdiepte aanleg. Daarom ben ik zo verbaasd over de opstelling van het CDA, als mede-indienster van de motie. Tijdens het algemeen overleg heeft het CDA gezegd dat het geld op tafel moet komen, met een regionale bijdrage. Dat was de methode "collectebus" van de heer Reitsma. Hij is nu bezig om iets in gang te zetten, via een schijnbeweging, dat ertoe zal leiden dat wij over een paar maanden hetzelfde debat voeren. Op deze manier kan hij echter netjes uit dit debat weglopen. Dat is wat er nu gebeurt, want de minister geeft haarfijn aan, op basis van wat zij nu weet en vermoedelijk nog te weten komt, dat zij verwacht dat er geen extra geld voor de verdiepte aanleg wordt gemobiliseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Een enkele opmerking, omdat mijn collega van de PvdA het CDA een paar keer noemt.

De **voorzitter**: Een enkele opmerking klinkt als een inleiding tot een referaat. Ik zou zeggen: een kort en flitsend antwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Ten eerste distantieer ik mij van alle kwalificaties van de PvdA over dit onderwerp in de richting van het CDA. Ik vind het niet de moeite waard om daar inhoudelijk op in te gaan, want dat leidt af van de zaak. Het gaat mij om het volgende. Er ligt geen heldere kameruitspraak van de PvdA en D66, ertoe leidend dat de financiering rond komt en dat er een tunnel kan

komen. Mijn fractie heeft behoefte aan nadere informatie van de minister over de werkelijke financiële consequenties van de uitwerking. Dat wordt indirect in de motie gevraagd. Daarop krijgen wij een antwoord. Vervolgens kunnen wij verder discussiëren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Mag ik...

De **voorzitter**: Neen. Al dat onderlinge gedoe wordt mij te ingewikkeld. Wij zijn bezig met een heropening. De heer Reitsma heeft gereageerd op een opmerking van de heer Van Heemst. Wij blijven niet aan de gang. De minister heeft nu weer het woord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kom dan op de amendementen die over het openbaar vervoer zijn ingediend. Ik heb mij tijdens het debat al uitgelaten over het amendement van de heer Rosenmöller. Ik herhaal dat nu niet. Inmiddels ligt er een amendement van de heren Hofstra, Van Gijzel en Leers. Op zichzelf kent dat een soortgelijke dekking. Ik kan daar dus hetzelfde over zeggen. Het amendement zou kunnen, maar ik vind het niet fraai. Omdat er een motie naast ligt, waarin wordt gesteld dat het geld weer terug moet naar het Infrastructuurfonds, zie ik het amendement als volgt.

Het betekent dat wij het komend jaar 50 mln. meer ter beschikking krijgen voor het openbaar vervoer, het stads- en streekvervoer in den brede. Het betekent ook dat de Kamer wat betreft de jaren daarna, voor 1997 en 1998, de jaren waarin sprake zou zijn geweest van een dotatie voor VSN, ware het niet dat daarover een besluit is genomen, nog steeds van mening is dat dan niet het volledige bedrag ± eigenlijk zou dat dit jaar moeten worden bezuinigd ± bezuinigd moet worden. Dat zou voor 1997 en 1998 een ophoging van de begroting op hoofdstuk XII moeten betekenen. Ik zal daar veel problemen mee hebben, want het betekent geen ophoging van mijn begroting, maar waarschijnlijk een interne herverdeling. Als ik dat niet rond krijg, dan heb ik een probleem. Ik sluit dus niet uit dat ik aan het eind van de rit tot een andere conclusie moet komen. Dat zeg ik alvast, omdat in het regeerakkoord afspraken zijn

gemaakt over de uitgavenplafonds. Ik zal mijn uiterste best doen. Die inspanningsverplichting heb ik de vorige keer al op mij genomen. Ik krijg van de Kamer nu de opdracht om die kwestie binnen de begroting op te lossen, maar het zal niet eenvoudig zijn. Dat zeg ik bij voorbaat.

Ik ga er ook van uit dat wij na 1998, als er 50 mln. wordt teruggestort, de systematiek van De Boer zullen volgen. Met andere woorden, dan wordt ook de bezuiniging op het openbaar vervoer doorgezet. Ik had dit jaar 75 mln. moeten bezuinigen. Ik moet dat de komende twee jaar overigens ook gewoon doen, want die taakstelling ligt er nog. Dat is een oude taakstelling waar de Kamer ook niet blij mee zal zijn, maar die gaat gewoon door. De nieuwe taakstelling gaat ook door. De andere gaat verlaagd door, als alles lukt wat ik ga proberen. In 1998 gaat wat wij nu niet hebben gedaan wel door en dat blijft dan doorlopen. Dan zijn wij terug bij de situatie die wij anders ook gehad zouden hebben na 1998.

Als ik het op die manier mag uitleggen, dan heb ik het goed begrepen. Ik doe mij uiterste best, maar ik geef niet de garantie dat het mij voor het hele bedrag lukt. Ook de Kamer heeft namelijk binnen hoofdstuk XII voor het komende jaar geen goede dekking kunnen vinden. Ik meld de Kamer dat ik volgend jaar op hoofdstuk XII niet veel extra ruimte heb, want het is een kleine begroting. Ik zal moeten zoeken. Dat kan betekenen dat ik het wel bij het openbaar vervoer laat zitten, maar dat ik dan een aantal heel vervelende andere keuzen moet maken. Ik kan voorbeelden noemen van zaken die heel vervelend zijn. Ik zal echter mijn uiterste best doen om het op een zo goed mogelijke manier voor elkaar te krijgen.

Het amendement op stuk nr. 31 van de heer Hofstra en een groot aantal anderen gaat over de verlaging van de taakstelling voor de verkeersveiligheidsorganisaties. Ik moet zeggen dat ik buitengewoon veel bezwaren heb tegen de dekking van het amendement. Tijdens de behandeling van het MIT en tijdens het feitenonderzoek hebben wij met elkaar geconstateerd dat ik een groot probleem heb met de voorbereiding van infrastructurele werken. Een deel van mijn onderuitputting wordt veroorzaakt door het feit dat er onvoldoende personeel is om de

zaak voor te bereiden. Wij zijn met z'n allen aan het zoeken naar structurele oplossingen daarvoor. In feite legt de Kamer mij nu nog een extra taakstelling op ten aanzien van de personeelsbegroting. Rijkswaterstaat ± mind you, ongeveer het grootste probleem dat ik heb ± namelijk om die te gebruiken voor subsidies aan verkeersveiligheidsorganisaties. Nu realiseer ik mij dat het om een relatief klein bedrag gaat, maar ik zit al met een geweldig groot tekort. Ik wil de Kamer dan ook dringend verzoeken om naar dekking te zoeken die wel verantwoord is, want ik vind dit geen verantwoorde dekking. Dat is ook de reden waarom ik de aanvaarding van dit amendement sterk moet ontraden. Het is ontzettend aardig om een subsidie in stand te houden, maar als het ten koste gaat van iets en als mij dat grote problemen oplevert, moet ik de Kamer daarvoor waarschuwen.

Over het amendement over de schipperswelzijnszorg het volgende. Ik vind het jammer dat het op deze manier gebeurt. Ik had al gezegd dat ik bereid was om in overleg met de organisaties tot een goede oplossing te komen. Als de Kamer wil regelen dat ik het zonder meer moet geven, dan moet dat maar. Ik had echter beloofd dat ik het goed op zou lossen en ik vind het dan ook jammer dat de Kamer er blijkbaar zo weinig vertrouwen in heeft dat het via overleg opgelost kan worden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat een wijziging op de motie op stuk nr. 4 van de heer Reitsma is rondgedeeld.

De motie-Reitsma (24407, nr. 4) is in die zin gewijzigd, dat het dictum thans luidt:

---

#### Motie

---

"verzoekt de regering zich in te spannen om het voorbereidings- en uitvoeringstraject daartoe te leiden dat deze lijn in 2004 of zo spoedig mogelijk daarna in gebruik kan worden genomen,".

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (24407).

Ik ga ervan uit dat, nu deze wijziging tijdig is rondgedeeld, hierover aanstaande dinsdag kan worden gestemd. Dan zullen ook de andere stemmingen in verband met de begroting en het Infrastructuurfonds plaatsvinden.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van het Burgerlijk Wetboek, de Ziektewet en enkele andere wetten in verband met loonbetaling door de werkgever bij ziekte van de werknemer (Wet uitbreiding loonbetalingplicht bij ziekte) (24439).**

(Zie vergadering van 28 november 1995.)

De **voorzitter**: Ik deel mede, dat het mijn stellige voornemen is om de behandeling van dit wetsvoorstel af te ronden voor de dinerpauze. Dat betekent dat van u allen gevraagd wordt om eventuele interrupties echt kort te houden. Ik zal u daarbij helpen.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik begin met een woord van dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik wil specifiek een woord van dank uiten voor het toezenden van de concept-stukken die door mensen van het CTSV zijn geproduceerd en die de staatssecretaris nog niet had gezien. Ik hoorde in de wandelgangen echter dat ze driftig op Sociale Zaken en Werkgelegenheid werden gekopieerd, maar het kan zijn dat de staatssecretaris daar niet alle stukken ziet en leest. Verder een woord van dank in de richting van de voorzitter, aangezien hij het ons mogelijk heeft gemaakt om de materie, die toch redelijk omvangrijk is, te bestuderen doordat wij daar niet vanochtend om kwart over tien, maar nu pas over hoeven te spreken.

Zowel uit de inhoudelijke behandeling als uit de procedurele debatten die wij rondom de eerste termijn gehad hebben, was het voor mijn fractie volstrekt helder dat wij hier een zenuw van het regeerak-