

Wijers

gerealiseerd. Ik ga ervan uit dat iedereen zich daaraan houdt. Het gaat hier niet om de stelling van de PNEM dat men de doelstellingen zo wel mooi vindt en dat men er daarom mee stopt. Men heeft blijkbaar andere middelen ± daarom heb ik die 8 voor bedrijfsvoering gegeven ± die men in eerste instantie wil inzetten. Op zichzelf vind ik dat bespreekbaar. De vraag is wel of je geen hogere doelstellingen moet hebben. Ik wil daarover graag een gesprek voeren met EnergieNed en de PNEM. Heeft dit consequenties voor de ambities van de Energie-nota? De doelstellingen in deze nota betreffen de periode vanaf 2000. Ik ga er nog steeds van uit ± ik heb dat ook met argumenten onderbouwd tijdens de discussies ± dat de doelstellingen in de Energienota vooralsnog zeer ambitieus zijn. Maar als er internationale veranderingen zijn, kunnen wij de doelstellingen misschien hoger bijstellen.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Er zit toch een addertje onder datgene wat de minister zegt. De PNEM heeft aangegeven niet de voorlichting maar de subsidies af te schaffen. De subsidies zijn er bijvoorbeeld voor woningbezitters die huisisolatie toepassen. Wij hebben altijd gezegd: de subsidies mogen alleen worden gegeven op basis van een wettelijke grondslag in het MAP. Als de financiering plaatsvindt via de tarieven, komt de minister in problemen met het toezicht op de tarieven. Dan zullen andere burgers zeggen dat het niet meer mag.

Als deze subsidies niet worden toegepast, gaat de prijs omlaag. Dan ontstaat er toch een neerwaartse concurrentiespiraal. Moet, als de distributiebedrijven zo met hun nutstaken omgaan, niet andere bedrijven dan de distributiebedrijven gevraagd worden om deze taken uit te voeren?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik had het nadrukkelijk over MAP-reserves en niet over algehele reserves. Het is geld in het kader van het MAP dat in het verleden blijkbaar niet is uitgegeven.

Dan kom ik bij de concurrentie. De paradox zit in het volgende. De PNEM heeft aangekondigd de

activiteiten voor de kleinverbruikers niet langer te continueren. Maar daar hebben wij de marktwerking het verst weggezet. Dat vraagstuk is dus niet aan de orde. Ik ben het er overigens mee eens dat, als energiedistributiebedrijven zich de existentiële vraag stellen of zij hierin wel een rol te vervullen hebben, wij de existentiële vraag moeten stellen of wij dan andere mechanismen moeten bedenken. Dat moet dan wel gebeuren.

Vragen van het lid Poppe aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de tekorten bij het Amsterdamse gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB)**.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Het personeel van het gemeentelijk vervoerbedrijf Amsterdam wordt nu ingelicht over de desastreuze situatie. Er dreigt een jaarlijks tekort van, dit jaar, 16 mln. dat in 2001 kan oplopen tot 75 mln. 85 mln. Een groot deel van het tekort, 60 mln. om precies te zijn, wordt veroorzaakt door rijksbezuinigingen. De problemen in Amsterdam worden dus voor 70% 80% veroorzaakt door het Rijk. Het verantwoordelijk stadsbestuur heeft ernstige fouten gemaakt. Maar de groei van het aantal passagiers ± en dat is toch de bedoeling ± doet het gemeentelijk vervoerbedrijf Amsterdam ook nog eens de das om vanwege het betonnen plafond in de rijksbijdrage per reiziger. En Amsterdam is een van de weinige steden waar het aantal passagiers groeit. Volgens het plan van aanpak van de interimmanager moeten er, om 45 mln. tot 55 mln. per jaar te bezuinigen, 400 arbeidsplaatsen verdwijnen en moet er gesneden worden in lijnen en frequenties. Een kaalslag van het openbaar vervoer in Amsterdam, dus! Het mag toch niet zo zijn dat fouten van het politieke bestuur en een onevenredig vergoedingensysteem over de rug van het personeel en ten koste van verslechteringen van het openbaar vervoer worden opgelost. Ik wil de minister de volgende vragen voorleggen.

1. Is het juist dat de financiële problemen van het Amsterdamse GVB mede worden veroorzaakt door het systeem van rijksvergoedingen?

2. Als de financiële problemen voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door het systeem van rijksvergoedingen, deelt de minister dan onze mening dat gedwongen ontslagen en kaalslag in het openbaar vervoer nergens aan de orde mogen komen?

3. Is de minister bereid om financieel extra aandacht te geven ± met de nadruk op "extra" ± aan het stadsvervoer daar waar groei van het aantal passagiers wordt verwezenlijkt, totdat er ook voor het Amsterdamse openbaar vervoer en personeel, Rijk en gemeenten een acceptabele oplossing in beeld komt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mijnheer de voorzitter! Ik dank de heer Poppe voor zijn vragen. Allereerst merk ik op dat ik het buitengewoon moedig vind dat het Amsterdamse stadsbestuur nu een aantal knopen wil doorhakken en besluiten wil nemen om een uiterste poging te wagen om het gemeentelijk vervoerbedrijf weer een gezonde uitgangspositie te geven. Dat zal overigens nog de nodige moeite kosten. Want ik moet constateren dat het op dit moment in Amsterdam nog een knap stuk slechter gaat dan elders. De geschiedenis daarvan ligt in de stad Amsterdam. Verder wil ik aan het begin van mijn antwoord nog zeggen dat het openbaar vervoer in de grote steden al lange jaren en eigenlijk altijd al een bevoegdheid is geweest van de grote steden zelve. De bestuurlijke verantwoordelijkheid daarvoor berust dan ook bij die gemeenten. De eerstverantwoordelijke voor het gemeentelijk vervoerbedrijf van Amsterdam is dus de gemeente Amsterdam. Dat geldt inmiddels ook voor het ROA, want de bevoegdheden voor het openbaar vervoer zijn formeel overgedragen aan de kaderwetgebieden. Desalniettemin doet het mij deugd dat er een paar stappen gezet zijn. Ik snap dat de commotie over die stappen heel groot is, ook al omdat er nogal wat consequenties aan vastzitten.

De heer Poppe heeft een aantal vragen gesteld. Zijn eerste vraag was het meest pregnant. Die vraag is of het juist is dat de financiële problemen mede worden veroorzaakt door de kortingen via de rijksbegroting. Het is ontegenzeggelijk waar dat alle openbaar-vervoerbedrijven



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, Minister van Verkeer en Waterstaat

de afgelopen jaren grote moeite hebben gehad met het invullen van de bezuinigingstaakstelling die sinds een aantal jaren op de bedrijven ligt. De oorzaak hiervan is gelegen in de Tussenbalans, de problematiek ingevolge de Voorjaarsnota 1994 enzovoort, enzovoort. Overigens is het wel zo dat het kabinet toen het aantrad, structureel 50 mln. extra op de begroting heeft opgenomen. Voor het overige bleven de oude taakstellingen echter doorlopen. En dat is niet eenvoudig. In een aantal steden heeft men daarvoor ook behoorlijk moeten snijden in de lijnvoering en heeft men behoorlijk moeten rationaliseren. Ik constateer dat dit in Amsterdam nu in feite in één keer moet gebeuren. En dat doet buitengewoon veel pijn. In die zin is het natuurlijk waar dat een deel van de problematiek gebaseerd is op het feit dat ook de rijksbegroting kleiner wordt voor de exploitatie-uitgaven en dat er op dat punt bezuinigingen worden gerealiseerd. Het is echter niet zo dat dit voor Amsterdam anders is dan voor andere gemeenten en het streekvervoer. Alle bedrijven zijn in het verleden, worden tot op de dag van vandaag en zullen ook de komende jaren worden geconfronteerd met een aantal bezuinigingen.

Dan heeft de heer Poppe gevraagd hoe ik aankijk tegen gedwongen ontslagen. Ik moet zeggen dat deze

vraag een relatie heeft met de laatste vraag die hij heeft gesteld, namelijk die naar het honoreren van vervoersgroei. De afgelopen jaren is middels een afspraak van mijn voorgangster met het openbaar vervoer afgesproken ± ik heb het dan over BOV-, BOS- en streekvervoer ± dat de bezuinigingen op een zodanige wijze zouden worden ingevuld, dat zij nergens tot gedwongen ontslagen zouden leiden. Dit betekende dat de maximale bezuiniging op een bedrijf nooit meer zou zijn dan 4%. Dat was namelijk de veronderstelde basis waarop het kon zonder gedwongen ontslagen. Dat betekende bij een gelijkblijvend of kleiner wordend budget echter tegelijkertijd dat de bedrijven die vervoersgroei genereerden, daar niet voor 100% voor konden worden gehonoreerd. Sterker nog, de laatste jaren gebeurde dit zelfs voor 0%. Met andere woorden, daar waar een vervoersdaling plaatsvond, behoefde men niet meer dan 4% in te leveren, omdat er anders gedwongen ontslagen zouden kunnen vallen. Je moet nu echter constateren dat dit een naar effect heeft gehad op de andere kant, namelijk die gemeenten waar wel vervoersgroei werd gegenereerd. Het is overigens een zaak van de gemeente Amsterdam om er met de werknemers over te

spreken of er gedwongen ontslagen moeten vallen.

De heer Poppe heeft ten slotte gevraagd of ik bereid ben om financieel extra ± hij zei dit met nadruk ± aandacht te geven aan de groei van het openbaar vervoer. In 1995 hebben wij de vervoersgroei voor 100% geaccommodeerd. Dat kon binnen het bestaande budget, ook al omdat de Kamer de bezuinigingstaakstelling voor het afgelopen jaar iets had verlicht. Ik ben van plan om te bezien of het mogelijk is om Amsterdam te helpen door de vervoersgroei dit jaar en de komende jaren wel structureel te accommoderen. Dat kan echter nooit alleen voor Amsterdam gelden. Gezien het budget, zeg ik hiermee evenwel tegelijkertijd dat die gemeenten of bedrijven die geen vervoersgroei weten te genereren of naar beneden gaan, een korting krijgen opgelegd. Het budget voor het openbaar vervoer wordt namelijk niet groter. Dat lost overigens ook het probleem van de exploitatie van de ringlijn voor een groot gedeelte op.

Het tweede punt waarmee wij bezig zijn, is te bezien hoe we in de nieuwe normeringssystematiek enige compensatie kunnen bieden voor de stedelijke structuur. Het is zeker waar dat er dankzij de stedelijke structuur soms extra kosten zijn, maar dat wordt weer een algemene maatregel, die ook zal gelden voor de andere steden. De heer Poppe moet zich elke keer goed realiseren dat, als er meer naar de één gaat, er minder naar de ander gaat. Of het heeft een zodanige precedentwerking, dat het in totaal meer kost.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik sta verbaasd over de opmerking van de minister, dat het in Amsterdam een stuk slechter gaat dan elders. In Amsterdam is, in tegenstelling tot alle andere gemeenten, sprake van een forse passagiersgroei, dus van meer gebruik van het openbaar vervoer. Ik dacht dat dat ons doel was. Maar het gevolg daarvan is dat Amsterdam via de overgangsregeling nu slechts een vergoeding krijgt per reizigerskilometer van 52 cent, terwijl bijvoorbeeld in Rotterdam, waar geen groei is, dezelfde vergoeding 57 cent is. Ik wil niet dat Rotterdam minder krijgt; daarom heb ik het woord "extra"

Poppe

gebruikt. Ik hoop dat de minister in staat is, het openbaar vervoer te dienen, door extra inzet in de grote steden, waar de problemen groot zijn.

Voorzitter! Het gaat niet alleen om gedwongen ontslagen \pm de werkdruk in het stadsvervoer is al hoog \pm maar om het gelijktijdig snijden in lijnen en frequenties. Het gaat dus om afbraak van het openbaar vervoer, juist daar waar groei is en de problemen het grootst zijn. Dat is een zaak van de gemeente Amsterdam. Is de minister bereid om, ondanks het feit dat zij het stadsbestuur van Amsterdam moedig vindt omdat het mensen op straat durft te zetten als resultaat van zijn eigen fouten, te bekijken of kan worden voorkomen dat afbraak van het openbaar vervoer in de grote stad Amsterdam plaatsvindt? Het personeel moet zonder nog grotere werkdruk \pm die 400 man moeten dus blijven \pm kunnen blijven werken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik heb gezegd dat het in Amsterdam slechter gaat dan elders. Dat heeft inderdaad niet met het aantal vervoerde passagiers te maken, maar met de staat van de rest van het bedrijf. Die opmerking heeft onder meer te maken met de produktiviteit van het Amsterdamse gemeentelijk vervoerbedrijf, die uitermate laag is, ook in verhouding tot andere stedelijke vervoerbedrijven. Dat is toch een van de elementen die zeer bepalend zijn voor de vraag, hoe je financieel aan het eind van het jaar uitkomt. Zo werkt het wel.

Dit heeft ook iets te maken \pm ik zeg dat met enige schroom \pm met de verhouding die altijd al in Amsterdam heeft bestaan tussen gemeente en vervoerbedrijf. In andere steden is de afgelopen jaren een wat grotere afstand aangehouden tussen het bestuur en het vervoerbedrijf, waardoor dat meer kansen kreeg zichzelf te herstructureren. Ondanks alle ellende ben ik blij dat men de stap gaat maken.

De heer Poppe zei dat het Rotterdamse een hogere vergoeding krijgt. Rotterdam heeft nog een af te bouwen surplus. Als er minder of geen vervoersgroei is, moet worden afgebouwd in een overgangsregeling, waardoor het gemiddelde bedrag per reizigerskilometer op dit

moment hoger is dan de norm. Ze groeien daar wel naartoe, zodat het in Rotterdam wordt afgebouwd.

De heer Poppe zei dat het altijd slecht is om te snijden in lijnen en frequenties. Ik ben dat niet met hem eens. Je moet voorzichtig zijn met het snijden in het voorzieningsniveau, maar je hoort wel rationeel om te gaan met je openbaar vervoer, wat betekent dat je lijnen en frequenties in stand moet houden waar deze een bijdrage leveren aan het vervoer. Maar als er oplossingen zijn te bedenken die liggen in een vereenvoudiging van het systeem, zal ook de gemeente Amsterdam, net als alle andere gemeenten \pm ook in het streekvervoer is dat overigens op grote schaal gebeurd \pm moeten rationaliseren. Men zal toch moeten proberen de zaak op een betere manier te organiseren. Ik vind eerlijk gezegd dat daartoe nu een aantal goede aanzetten zijn gegeven.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik heb nog twee vragen naar aanleiding van de door de heer Poppe gestelde vragen. Een aantal punten in de Amsterdamse situatie zijn voor ons van belang. Het gaat daarbij om de relatie met de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven, waarover wij in het kader van de behandeling van de voorstellen van de commissie-Brocx hebben gesproken. Wij hebben toen ingezet op het realiseren van die verzelfstandiging. Hoe denkt de minister daarmee om te gaan? Ook ben ik benieuwd naar de consequenties voor de exploitatie van de grote infrastructurele werken die wij in de toekomst gaan uitvoeren. Ik denk daarbij aan de noord-zuidlijn en de IJ-rail. In hoeverre komt de exploitatie daarvan in gevaar?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben van mening dat sprake is van een nadrukkelijke relatie met het traject dat wij in het kader van de behandeling van de voorstellen van de commissie-Brocx hebben afgesproken en met het regeringsstandpunt daarover. Ik vind dus dat deze stap echt moet worden gezet, wil men in Amsterdam ooit tot verzelfstandiging kunnen overgaan. Uitgaande van de huidige uitgangspositie van het bedrijf is het tamelijk

illusoir om te denken dat het bedrijf zelfstandig kan worden. Het bedrijf blijft zwak, ondanks al die dingen waarmee men nu bezig is. Er zal nog heel veel moeten gebeuren, voordat het bedrijf werkelijk een gezonde uitgangspositie heeft. Daar zullen wij verder over moeten spreken. Daarover hebben wij ook een afspraak met de Kamer gemaakt. Als echter alles lukt wat nu op de plank ligt, dan verschilt de situatie in Amsterdam op dat moment niet meer zo erg van die in andere steden.

Dan iets over de grote infrastructurele projecten. De afspraak in het kader van de grote investeringen in de infrastructuur luidt dat wij er zeer alert op zijn dat een bijdrage wordt geleverd aan de verbetering van de graad van kostendekking; de ringlijn is daar een boeiend voorbeeld van. Met andere woorden, er moet sprake zijn van een zodanig exploitatieresultaat dat men aan het eind van de rit niet meer geld voor de exploitatie nodig heeft, maar dat men met hetzelfde in feite meer kan doen en dat men meer reizigers kan vervoeren. De reizigers leveren zelf ook een belangrijke bijdrage. Ik heb het nog niet gehad over andere maatregelen, maar ik kan mij voorstellen dat bijvoorbeeld in Amsterdam wat zwaarder wordt ingezet op de bestrijding van het zwartrijden. Dat levert ons geld op, maar het levert het bedrijf ook rechtstreeks geld op.

De heer Janmaat (CD): Voorzitter! De minister had het zelf al over het zwartrijden. In de jaren zeventig en tachtig heeft de Amsterdamse overheid de controle op kaartjes in het openbaar vervoer bewust achterwege gelaten, mede omdat anders de mensen die nog maar nauwelijks tot de stad waren toegelaten in de problemen zouden komen. De overheid verwachtte ook meer problemen met de controles. Dat beleid is nu deels terugschroefd, maar ziet de minister daarin een oorzaak van de financiële problemen van het openbaar vervoer in Amsterdam? Ligt het percentage zwart- en grijsrijden in Amsterdam voorts niet hoger dan in de rest van het land?

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! In de jaren zeventig was de gedachte nog dat de mensen goed waren en dat zij altijd wel zouden betalen als zij van het openbaar vervoer gebruik zouden maken. In het begin van de jaren tachtig werd helder dat dit niet meer het geval was. Het Rijk heeft vervolgens behoorlijke inspanningen ter zake geleverd, samen met eigenlijk alle gemeenten. Ik wijs op de VIC'ers. Inmiddels zijn er allerlei structurele voorzieningen. Op bepaalde trams is de conducteur weer terug. In een aantal gemeenten worden extra pogingen gedaan, via Melkert-banen, om meer toezicht op het openbaar vervoer te realiseren. Ik vind dat een buitengewoon goede manier om die Melkert-banen van een goed niveau te voorzien. Het is dus niet meer zo dat controle achterwege blijft.

Amsterdam heeft nog een paar problemen op dat punt. Die kunnen niet onmiddellijk hier worden neergelegd. Daar moet men zelf heel kritisch naar kijken. Een probleem is dat de metro daar geen ingangscntrole kent. Op dit moment is het theoretisch om te denken dat men dat snel kan regelen. Het zou prachtig zijn als wij weer tourniquetten bij de metro neer zouden kunnen zetten. Die discussie moeten wij ook serieus verder met Amsterdam voeren, maar het praktische probleem is dat heel veel studenten gebruik maken van de metro. Die moeten er met hun OV-jaarkaart doorheen kunnen lopen. Dat heel praktische probleem moet nog worden opgelost. Daarnaast hoop ik dat men het zwartrijden verder gaat bestrijden. Het is wel zo dat Amsterdam ten opzichte van andere gemeenten tamelijk slecht afsteekt wat dit betreft. Wellicht dat men nog iets kan leren van de aanpak in een stad als Rotterdam, maar ik realiseer mij dat een en ander qua probleem niet vergelijkbaar is.

□

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Deelt de minister de opvatting dat er bij het gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam sprake is van mismanagement gezien het gegeven dat Amsterdam het slechter doet dan de andere grote steden, terwijl dit niet te maken heeft met de

groei van het aantal reizigers? Deelt zij de opvatting dat het buitengewoon zuur is dat die gebrekkige kwaliteit van het management nu wordt afgewenteld op honderden werknemers die hun baan bedreigd zien?

De minister heeft gezegd dat zij er niet apert een tegenstander van is als er gesneden wordt in het lijnennet. Deelt zij de opvatting dat er als gevolg van deze operatie voor gevreesd moet worden dat het hoogwaardige en fijnmazige net van openbaar vervoer geweldig onder druk komt te staan en dat dit haaks staat op het beleid van het Rijk om meer mensen van het openbaar vervoer gebruik te laten maken?

Tot slot wil ik van de minister weten of het nieuws van deze mondelinge vragen de suggestie is dat vervoerbedrijven die het goed doen als het gaat om de groei van het aantal reizigers meer kunnen profiteren van de rijkssubsidie dan bedrijven die het niet goed doen in dit opzicht.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat laatste is geen nieuws. Dat was altijd al het geval, omdat wij een prestatiegebonden bekostigings-systeem hanteren. Alleen hebben wij die systematiek de laatste jaren ± in 1995 is deze systematiek voor het eerst weer toegepast ± nauwelijks kunnen hanteren vanwege de bezuinigingstaakstelling. Door het verminderen van de bijdrage kon de groei ook niet gehonoreerd worden. Normaal gesproken kunnen wij de vervoersgroei honoreren als er geen taakstellingen in te vullen zijn. Ik ben eerlijk gezegd van plan om voor dit jaar en voor komende jaren afspraken te maken om de vervoersgroei wel te honoreren. Dat heeft overigens wel consequenties voor de bedrijven die geen vervoersgroei hebben. Men moet zich goed realiseren dat dit een niet altijd even vrolijke zaak is en dat het ook z'n nadelige kanten heeft.

De heer Rosenmøller vraagt zich af of er sprake is van mismanagement bij het gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam, waardoor nu zoveel ellende wordt veroorzaakt. Ik vind "mismanagement" wel een heel groot woord. Wel vind ik dat gezegd kan worden dat Amsterdam aan de late kant is met het zetten van stappen, terwijl andere bedrijven al

veel eerder een groot aantal stappen hebben gezet. Het kan niet ontkend worden dat er al langer sprake was van een ongezonde situatie. Dat is geen nieuws. Ook in de Kamer wordt dit al een aantal jaren aan de orde gesteld. Laat ik zeggen dat ik wat minder naar het verleden en liever naar de toekomst wil kijken. Laten wij blij zijn dat men in elk geval een uiterste poging doet om via sanering een goede uitgangspositie te vinden.

De vraag van de heer Rosenmøller of het hoogwaardige en fijnmazige net van het openbaar vervoer van Amsterdam in gevaar komt, is een veel interessanter vraag. Het antwoord op die vraag is "neen". Ik denk dat er nog een hoop te doen is in het werkelijk rationeler omgaan met het lijnennet ± daar is overigens in andere steden al het een en ander aan gebeurd ± en daar zijn grenzen aan. Dat is ontegenzeggelijk waar. Op het moment dat je te veel gaat snijden, kan de groei van het vervoer niet meer gerealiseerd worden en dan kom je weer in een neerwaartse spiraal terecht. Je moet dus fijn-chirurgisch bekijken waar nog wat gedaan kan worden, waar lijnen samengevoegd kunnen worden, waar lijnen parallel lopen. Ook moet bekeken worden waar de frequentie van een zodanige omvang is dat er rationeler mee omgegaan kan worden. De indruk bestaat sterk ± overigens niet alleen bij ons; ook in Amsterdam ± dat er wat dat betreft nog wel het een en ander kan gebeuren. Zo zal men ook te werk moeten gaan. Nogmaals, niet met de bedoeling om het openbaar vervoer kapot te maken, maar juist om het te versterken.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft twee vragen aan de minister. Ten eerste de volgende. Bussen en trams zijn er om te rijden, maar wij hebben de afgelopen week gezien dat de zaak stil lag. Vindt de minister het reëel dat de burgers vanwege werkoverleg geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer? Dan kom ik bij mijn tweede vraag. De minister heeft gezegd dat zij wil bezien of de normeringssystematiek aangepast moet worden om het element van de verstedelijking meer uit te laten komen. Ik ben bang dat de middelen die daarvoor uitgetrokken zouden moeten worden ten koste zullen

Reitsma

gaan van met name het openbaar vervoer in de plattelandsgebieden waar het openbaar vervoer al zo beperkt is. Wordt daardoor in feite mismanagement niet beloond?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het gemeentebestuur van Amsterdam is autonoom. Controle vindt plaats door de gemeenteraad. Het gemeentebestuur is dus ook verantwoordelijk voor de wijze waarop het personeel wordt ingelicht. Ik moet wel bekennen dat ik het niet zo gelukkig vond dat dit overdag gebeurde, zij het niet tijdens de spits. Dat was winst! Misschien heeft het inlichten ook enige rust gebracht. Die afweging moet men naar mijn mening ter plekke maken.

De heer Reitsma heeft op zichzelf gelijk dat niet eindeloos verrijnd kan worden, noch naar de ene noch naar de andere kant, zonder dat dit ten koste gaat van andere bedrijven. Ik heb dan ook toegezegd, te bezien in hoeverre het redelijk is om Amsterdam enigszins tegemoet te komen. Dat gebeurt dan niet vanwege het slecht functioneren van het bedrijf, maar omdat openbaar vervoer geëxploiteerd moet worden in een gebied waar nu eenmaal boven de grond niet snel gereden kan worden. De heer Reitsma heeft echter ook gelijk dat dit elders tot versobering leidt. Daarmee moet dus voorzichtig worden omgegaan. Met IPO en VNG wordt gezocht naar oplossingen voor dit probleem.

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter! Het is op zichzelf buitengewoon zuur dat dit probleem zich nu voordoet in het openbaar vervoer in Amsterdam, een potentiële groeisector. Er blijven enige onduidelijkheden in de beantwoording van de minister. Zij zegt dat de reorganisatie door uitstel nu in één keer gerealiseerd moet worden. Dat staat haaks op het uitgangspunt dat er een reductie van 4% op de vergoedingen plaats zou vinden. Ik neem aan dat zij ieder jaar geëncasseerd is. Wij hebben tot op heden van de minister nooit gehoord dat het door McKinsey voorgelegde plan niet gehaald zou worden. Ik vraag mij dus af wat er de afgelopen jaren is gebeurd met de taakstelling van 4%.

Is de diepere oorzaak niet dat exploitatiegelden worden ingewisseld voor investeringen, terwijl deze uiteindelijk niet gerealiseerd worden, waardoor de groei ook niet tot stand komt? Er is dan sprake van krimp in plaats van groei in het Amsterdamse gemeentelijk vervoerbedrijf. Is dat de reden van deze confrontatie?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer Van Gijzel draait mijn woorden enigszins om. Ik heb niet gezegd dat Amsterdam de reorganisatie heeft uitgesteld. Ik heb slechts geconstateerd dat men in andere steden eerder heeft geprobeerd de zaak te volgen. Er is voor een andere aanpak gekozen. Een en ander heeft niet alleen met de financiële taakstelling van het Rijk te maken. De huidige situatie van het GVB in Amsterdam is aan veel meer factoren te wijten dan alleen de financiële taakstelling van de afgelopen jaren. Ik realiseer mij dat het doorvoeren van bezuinigingen de zaak nu misschien meer op de spits heeft gedreven en tot zodanig grote financiële problemen leidt dat men nu werkelijk knopen moet doorhakken. Het was ook mij een lief ding waard geweest als men dat eerder had gedaan.

De taakstelling van 4% is overall opgelegd, maar alleen in Amsterdam is zij niet uitgevoerd. Ik heb daarop geen invloed. Het is een rijksbijdragesystematiek. De gemeente is autonoom en verantwoordelijk voor het uitvoeren van het beleid. Amsterdam heeft de taakstelling niet uitgevoerd. Zij was overigens beperkter dan elders, want Amsterdam heeft in 1995 een taakstelling van 1 à 2% opgelegd gekregen. In 1996 zou het, slechts vanwege het feit dat wij het bedrag van 50 mln. eraf hebben gehaald, ook weer 1 à 2% zijn. Ik moet dus constateren dat de taakstelling in Amsterdam niet is uitgevoerd en elders wel.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Als regelmatig gebruiker van het openbaar vervoer in Amsterdam kan ik vaststellen dat de trams en bussen altijd stampvol zijn. De minister zegt dat er in Amsterdam meer reizigers worden vervoerd. Op basis van de

bestedingssystematiek wordt er dan meer uitgekeerd, aldus de minister. Gebeurt dat binnenkort en zal Amsterdam daarvan dus meer profiteren? Is er in de toekomst geen probleem? De minister stelt namelijk een plafond aan het totale bedrag dat zij beschikbaar stelt aan de openbaar-vervoerbedrijven. Als iedereen meer reizigers gaat vervoeren, wordt de spoeling dus dunner. Is het in dit geval geen aanleiding daaraan wat meer te doen en geld beschikbaar te stellen als de vervoersprestatie toeneemt?

Vindt de minister het nog verantwoord die voorgenomen verdergaande vermindering van de exploitatiesubsidie in het kader van de verzelfstandiging door te zetten, gezien de situatie in Amsterdam? Daarbij staat voorop dat fouten in het management moeten worden opgelost.

Minister Jorritsma-Lebbink: Zoals ik al tegen de heer Rosenmüller heb gezegd, is het de bedoeling dat wij de groei van het vervoer inderdaad proberen te honoreren. Wij zullen proberen die afspraak nu te maken. Dat betekent inderdaad dat als de groei van het vervoer gegenereerd wordt, men een hogere rijksbijdrage krijgt. Er is ook nog een tweede manier om te kunnen profiteren van de groei van het vervoer: zorgen dat iedereen betaalt! Dat levert ook extra inkomsten op voor het bedrijf, zelfs behoorlijk veel extra inkomsten.

Ik ben vergeten een antwoord te geven op een vraag van de heer Van Gijzel, maar het past ook goed in mijn antwoord aan mevrouw Vos. Zij vraagt namelijk of er niet meer budget nodig is voor de exploitatie en of die exploitatiegelden niet te snel zijn ingewisseld. Ik moet bekennen dat wij nog niet bezig zijn met het inwisselen van exploitatiegelden voor investeringen. Wij zijn nog bezig met het invullen van oude taakstellingen die niet direct omgezet worden in investeringen. De investeringen die wij nu doen, worden nog betaald uit extra gelden. In latere jaren wordt een verdere groei van de kostendekkingsgraad gefinancierd uit een verdere vermindering van de exploitatiebijdrage.

Ik maak mij natuurlijk best enige zorgen. Daarover mag geen misverstand bestaan. Wij hebben

Jorritsma-Lebbink

met elkaar een uitgavenbudget afgesproken. Er moet nog heel wat gebeuren. Daarom volg ik het totaal van het exploitatiebudget met enige zorg. Binnen de totale rijksuitgaven heb ik ook een verantwoordelijkheid voor het eigen budget. Op dit moment ligt het weinig voor de hand dat het uitgavenplafond verhoogd zal worden. Wij zullen proberen, vanaf volgend jaar de bedrijven de meevallende opbrengsten te laten behouden. Dat betekent echter nog steeds dat de taakstelling van 75 mln. ingevuld moet worden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heren Jeekel en Duivesteyn stel ik voor, de stemming over hun motie (24400-XI, nr. 29) over gedifferentieerde woonmilieus aan te houden tot donderdag en nu van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde zijn de **stemmingen over negentien moties**, ingediend in het nota-overleg over de **Derde Energienota**, te weten:

- de motie-Crone c.s. over de CO₂-reductiestrategie (24525, 22232, nr. 4);
- de motie-Crone c.s. over een versterkte marktwerking in de elektriciteitssector (24525, 22232, nr. 5);
- de motie-Witteveen-Hevinga/Crone over zonneboilers (24525, 22232, nr. 6);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over de export van Nederlands gas (24525, 22232, nr. 7);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over de optie "Gasunie-gashandelaar" (24525, 22232, nr. 8);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over inrichting en beheer van "de ondergrond" (24525, 22232, nr. 9);
- de motie-Lansink over energiebesparing (24525, 22232, nr. 10);
- de motie-Lansink over duurzame energie (24525, 22232, nr. 11);
- de motie-Lansink over toepassing van het wederkerigheidsbeginsel bij de openstelling van de Nederlandse energiemarkt (24525, 22232, nr. 13);
- de motie-Remkes c.s. over verbetering van de nucleaire technologie (24525, 22232, nr. 14);
- de motie-Remkes c.s. over het principe van de wederkerigheid bij

liberalisering van de energiemarkten (24525, 22232, nr. 15);

- de motie-Remkes c.s. over overgang naar een meer geliberaliseerde elektriciteitsmarkt in Nederland (24525, 22232, nr. 16);
- de motie-Jorritsma-van Oosten/Remkes over biotransportbrandstoffen (24525, 22232, nr. 17);
- de motie-Jorritsma-van Oosten c.s. over duurzame energiebronnen (24525, 22232, nr. 18);
- de motie-Jorritsma-van Oosten/Crone over een maximale verbetering van de energie-efficiency (24525, 22232, nr. 19);
- de motie-M.B. Vos over een wettelijk verplicht aandeel duurzame energie voor alle producenten (24525, 22232, nr. 20);
- de motie-M.B. Vos over additionele middelen voor energiebesparing en duurzame energie (24525, 22232, nr. 21);
- de motie-M.B. Vos over een grotere efficiencyverbetering dan 33% (24525, 22232, nr. 22);
- de motie-Van Middelkoop c.s. over het energiebeleid in relatie tot het vaststellen van doelstellingen m.b.t. CO₂-emissiebeperking (24525, 22232, nr. 24).

(Zie nota-overleg van 1 april 1996 en de vergadering van 16 april 1996.)

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Witteveen en de heer Crone stel ik voor, hun motie (24525, 22232, nr. 6) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De RPF-fractie zal de moties op de stukken nrs. 9, 15 en 18 (24525, 22232) steunen, omdat zij met het dictum van de genoemde moties kan instemmen. Desalniettemin kan de RPF-fractie niet akkoord gaan met de overwegingen.

De overwegingen bij de moties op de stukken nrs. 9 en 15 zijn gestoeld op de gedachte van een vanzelfsprekend toenemende marktwerking en liberalisering van de energiemarkt. Wij zien echter een toenemende liberalisering en marktwerking als

een keuze van de overheid waarmee wij niet vanzelfsprekend instemmen.

De overweging bij de motie op stuk nr. 18 gaat ervan uit dat de doelstelling, namelijk 10% duurzame bronnen in 2020, een aanzienlijke inspanning zal eisen. In de ogen van de RPF-fractie is deze doelstelling echter minimaal.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn fractie zal tegen de motie op stuk nr. 5 van de heer Crone stemmen. Daarin wordt gevraagd om een onderzoek naar een onafhankelijk netbeheer. Op zichzelf zijn wij voorstander van een onafhankelijk netbeheer, maar wij kunnen de eerste overweging van de motie absoluut niet delen. Daarin wordt er namelijk van uitgegaan dat alleen een versterkte marktwerking in de elektriciteitssector tot een efficiënte ordening van vraag en aanbod zal leiden. Wij zijn het daar niet mee eens, en dat is reden voor ons om tegen te stemmen.

Wij zullen ook tegen de motie van D66 over biobrandstoffen stemmen. Wat ons betreft, is dit geen goede inzet van energie en zijn er andere manieren om het beter te doen. Dat is dan ook de reden waarom wij tegen deze motie zullen stemmen.

In stemming komt de motie-Crone c.s. (24525, 22232, nr. 4).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD en de CD tegen deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Crone c.s. (24525, 22232, nr. 5).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de PvdA, D66, de SGP, het GPV, de VVD, de groep-Nijpels, het AOV en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Witteveen-Hevinga c.s. (24525, 22232, nr. 7).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de