

17de vergadering

Woensdag 29 oktober 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van der Hoeven

Tegenwoordig zijn 126 leden, te weten:

Aiking-van Wageningen, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Augustijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Van den Bos, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Van Dijke, Dijksma, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Feenstra, Fermina, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Heeringa, Hendriks, Hessing, Hoekema, Van der Hoeven, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Ten Hoopen, Houda, Huys, Janmaat, Jeekel, A. de Jong, G. de Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Luchtenveld, Mateman, Meijer, Meyer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Nijpels-Hezemans, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Rosenmöller, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Schuurman, Smits, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Swildens-Rozendaal, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Versnel-Schmitz, Visser-van Doorn, Vliegthart, Van der Vlies, H. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga,

Wolffensperger, Wolters, Woltjer, Ybema, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Kok, minister-president, minister van Algemene Zaken, Voorhoeve, minister van Defensie, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Borst-Eilers, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en de heer Vermeend, staatssecretaris van Financiën.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

M.M. van der Burg, Middel, Van der Ploeg, Witteveen-Hevinga en Van Zijl, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Sipkes en Assen, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is 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 1998 (25600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998 (25600-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! "Gelukkig staan de verkiezingen voor de deur." Daarmee eindigde het Kamerlid Jorritsma haar bijdrage in eerste termijn tijdens de begrotingsbehandeling voor het jaar 1994. Ik ben nu in de positie om hetzelfde te zeggen, maar ik ben wel de laatste persoon om deze minister na te praten. Ik zou wel de minister willen vragen om met terugwerkende kracht aan te geven wat zij in gedachten had toen zij deze uitspraak deed. Hij getuigt van een hoog ambitieniveau en ik vraag mij af of de minister na vier jaar regeren van mening is dat zij dit heeft kunnen waarmaken. Ik denk dat de problemen die zij vier jaar geleden zag met betrekking tot het investeringsniveau, de positie van het openbaar vervoer en de doelstellingen uit het SVV nog steeds bestaan.

De vierde begroting van Jorritsma is niet met gejuich ontvangen. Na drie jaar Paars is het fileprobleem nog steeds levensgroot aanwezig. Maatregelen die tot nu toe zijn doorgevoerd, hebben slechts zeer beperkt effect. De files groeien nog steeds en zijn nog nooit zo lang geweest. Vorig jaar hadden wij nog twee nota's, minister Jorritsma ging ervoor om de files op te lossen, maar bij deze nieuwe begroting staan wij weer met beide benen op de grond. De gestelde doelen van beide nota's blijken bij lange na niet haalbaar. Misschien moeten wij de minister dan in ieder geval een plusje geven voor het verhoogd realiteitsgehalte van deze begroting. De ANWB, maar ook andere organisaties, missen een visie op projecten als sneltrein-, metro- en lightrailverbindingen en menen dat

Reitsma

de bereikbaarheid van stedelijke gebieden niet wordt verbeterd.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik kan mij voorstellen dat de heer Reitsma de brief nog niet heeft gezien, want die kwam verduiveld laat, vanmorgen pas. In die brief staat echter een heel lijstje van wat er wel is bereikt met SWAB en TIB. Voordat u dus zegt dat er nog niets bereikt is, moet u eerst de brief lezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het schandelijk op welke manier de Kamer van informatie wordt voorzien door het departement. Ik had vanmorgen mijn tekst al klaar en ik liep hier al heen, toen ik de brief in handen gedrukt kreeg. Ik heb die dus niet kunnen lezen en ik heb mijn uitspraken dan ook niet gebaseerd op de brief, maar op alle informatie die tot heden binnen is gekomen. Daarmee houd ik mijn conclusie staande.

Provinciebestuurders zijn teleurgesteld en bezorgd over de vertraging. Provincies buiten de Randstad voelen zich veel tekortgedaan. Dat zijn begrijpelijke en ook terechte constatering, temeer daar de minister zelf zegt: wij hebben een acuut geldprobleem en als er geen geld bijkomt, kunnen wij tot 2010 geen lopende projecten in uitvoering nemen. Dat is jammer. De ambities van deze minister om te investeren in infrastructuur zijn hoog, maar de financiële middelen ontbreken. De juichtonen waarmee de minister het bereikbaarheidsprobleem wilde aanpakken, klinken schril als wij bedenken dat bij haar aantreden zij een greep deed in de door het vorige kabinet goedgevulde infrakas, de eerste twee jaar een onderuitputting van zo'n 1 mld. per jaar is opgetreden en de economische groei gepaard gaat met een extra mobiliteitsgroei. Derhalve is de conclusie gerechtvaardigd dat de achterstand op uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid niet is ingelopen, maar dat hooguit de groei van de achterstand een halt wordt toegeroepen. De eerste jaren van haar Paarse regeerperiode verschoolde minister zich achter procedurele vertragingen, nu is er op grote schaal uitstel vanwege geldgebrek. De effecten zijn hetzelfde: van versterking van de economische infrastructuur en het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem komt weinig terecht.

Voorzitter! Het elan waarmee de nota Samen werken aan bereikbaarheid een jaar geleden werd gepresenteerd, is grotendeels weggeëbd. De extra middelen die nodig zijn voor de megaprojecten – enkele miljarden voor de HSL en de Betuwelijn – zijn net zo hoog als de intensiveringen in het kader van SWAB en TIB! Het lijkt erop dat alleen de zure maatregelen, zoals rekeningrijden, accijnsverhoging en prijsverhoging van treinkaartjes in de spits, worden ingevoerd, terwijl daar niets tegenover staat. Dat kan dus niet!

Als het kabinet kiest voor én economische groei én mobiliteit én prijsmaatregelen, dan moeten ook de financiële middelen beschikbaar zijn om de mobiliteit bij zowel het personenvervoer als het goederenvervoer in goede banen te leiden. Die vertaalslag wordt door deze minister op dit moment onvoldoende gemaakt. We krijgen van dit kabinet de boodschap: "Er is te weinig geld voor infrastructuur en er zijn nog vele wachtenden voor u." De minister moet wel moedeloos worden van haar eigen beleid. Ook hier is het kabinet kampioen van de wachtlijsten.

Voorzitter! Financiers en cijferaaars spreken van een geldtekort van 40 mld. tot 2010, of 3 mld. per jaar. Het motto van dit kabinet is: "Dekking in de volgende kabinetsperiode!". Het nu reeds beschikbare geld verdampt grotendeels in de megaprojecten. De spoorwegen en de regionale infrastructuur zijn daar met name de dupe van. Het kabinet heeft nu besloten om jaarlijks 500 mln. in het FES te storten, maar daarmee zijn deze extra middelen nog niet specifiek toegewezen aan infrastructuur. Waarom heeft het kabinet er niet voor gekozen dit geld te bestemmen voor concrete infra-projecten via het Infrastructuurfonds? De CDA-fractie wil deze keuze wel maken. Zij kiest ervoor om 400 mln. van de extra middelen aan het Infrastructuurfonds toe te voegen. Ik heb daarvoor een amendement ingediend. De CDA-fractie wenst deze 400 mln. structureel in te zetten voor het inlopen van de achterstand bij de spoorwegprojecten. Ik denk daarbij aan de Hanzelijn, waarvan de aanleg nu een vertraging van vier à vijf jaar oploopt. Ik denk ook aan de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Ik herinner de Partij van de Arbeid aan de uitspraak van de heer Wallage

tijdens de algemene politieke beschouwingen "dat in de volgende kabinetsperiode de spa in de grond moet". En ik denk aan de versnelling van Randstadrail; de middelen die de minister hier tot nu toe voor inzet, zijn nauwelijks voldoende om een stoomtram te laten rijden. En tot slot denk ik aan de aanleg – volgens schema – van de regionale weg-infrastructuurprojecten, zoals de A50 in Brabant.

Het beperken van het autoverkeer wordt alleen serieus genomen wanneer er voldoende investeringen in het collectief openbaar vervoer worden gedaan. Automobilisten moeten met name in congestiegebieden een volwaardig alternatief hebben: metro in de Randstad en vanaf de eerste bewoning openbaar vervoer in Vinex-locaties zoals Utrecht en Den Haag.

Voorzitter! Naast genoemde voorstellen is een nadere uitwerking van het CDA-plan "Van 2x2 naar 2x3" noodzakelijk. Daarmee is in de SWAB-nota gelukkig een belangrijk begin gemaakt. Helaas is er voor wegen, waaronder achterlandverbindingen die voor Nederland juist zo belangrijk zijn, een te laag bedrag uitgetrokken. De CDA-fractie bepleit daarom waar mogelijk deelname van private partijen in de financiering, onder het motto "Wegen aanleggen doe je niet alleen!". De rijksoverheid dient de politieke randvoorwaarden te stellen, maar het bedrijfsleven dient nadrukkelijk ingeschakeld te worden. Bij aanbesteding niet alleen de grote aannemers, maar ook het MKB.

Een deel van de nieuwe infrastructuur in de Randstad en de achterlandverbindingen leent zich goed voor betaalstroken. De overheid verleent de concessie en het bedrijfsleven financiert en exploiteert. Op wegen gaat het dan niet alleen om asfalt en middenbermbeveiliging, maar ook om transferia of wisselplaatsen, waar de automobilist zijn auto kan achterlaten en snel kan overstappen in trein, tram, metro of bus.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik herinner me dat de heer Leers nog niet zo lang geleden buitengewoon kritisch was over de private financiering voor de Betuwelijn. Nu hoor ik de heer Reitsma ineens een pleidooi voeren voor private financiering niet alleen voor rail maar ook voor vervoer over

Reitsma

de weg. Kan hij dat eens nader toelichten?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij moeten allereerst onder ogen zien dat het ambitieniveau dat wij hebben – ik heb de verschillende concept-verkiezingsprogramma's gezien – niet alleen gehaald kan worden met rijksmiddelen, terwijl er wel geld in de Nederlandse samenleving voorhanden is. Daarom moeten wij creatief zijn en private financiers inschakelen. Naar mijn mening kan in eerste instantie de private financier conform het Franse model worden ingeschakeld bij de extra aanleg van nieuwe wegen, met name tussen de belangrijke economische centra en als verbindingen in het achterland, via de instrumenten van betaalstroken en het selectstelsel. Ik vind dat dit een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van het mobiliteitsprobleem.

In tweede instantie kunnen private financiers worden ingeschakeld daar waar dat in het openbaar vervoer mogelijk is, maar dat zal volgens mij moeilijker zijn omdat daar onvoldoende rentabiliteit uitkomt. Als het wel gebeurt, moet de private financier vanaf het begin worden ingeschakeld: bij de uitwerking van het project, zij het onder randvoorwaarden van de overheid, bij het zoeken van financiering, waaraan de overheid een bepaald bedrag kan bijdragen, en bij de exploitatie, die hij voor 100% voor zijn rekening neemt. Het kabinet draait de zaak net om en daarom hebben wij kritiek op de private financiering van de Betuwelijn en de HSL: het kabinet wil de private financiers aan het einde van de rit inschakelen. Het is nogal logisch dat die dan zeggen: aan mijn lijf geen polonaise.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de heer Reitsma voor deze verduidelijking, maar ik heb nog één vraag. Wij zijn het er samen over eens dat de publieke infrastructuur ook een publieke zaak moet blijven, ongeacht de financieringsmethode. Daar denk ik anders over, maar dat is een ander verhaal. Gaat de heer Reitsma echter zover dat hij de aanleg of verbreding van noodzakelijke infrastructuur afhankelijk stelt van een bijdrage van het bedrijfsleven? Of vindt hij dat de overheid daarin in bepaalde gevallen een eigen verantwoordelijkheid moet nemen?

De heer **Reitsma** (CDA): De overheid moet ervoor zorgen dat wegen, sporen en lightrail op orde komen. Daarvoor heeft de overheid verantwoordelijkheid en daarop spreken wij minister Jorritsma aan. Zij krijgt van mij een onvoldoende voor de activiteiten die zij op het ogenblik in deze zin ontwikkelt. Wij moeten echter de patstelling doorbreken dat er schijnbaar te weinig rijksmiddelen zijn. Daarom wil ik op een creatieve manier de private financiers inschakelen, en als dat gebeurt, moeten zij ook de verantwoordelijkheid voor beheer en exploitatie krijgen. Ik zie dan mogelijkheden voor betaalstroken, want automobilisten zijn best bereid om reistijd te kopen als zij anders een uur in de file staan. Die kans moeten wij niet laten liggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Reitsma neemt dan voor lief dat private financiering over het algemeen duurder is dan publieke financiering?

De heer **Reitsma** (CDA): Het is zeer de vraag of deze constructie duurder is. Als wordt gekozen voor constructies als bij de Wijkertunnel, dan zijn wij het snel eens over het effect. Ik kies echter een heel andere benadering. In Frankrijk heeft men die ook heel bewust gekozen en ook in Polen gebeurt dat, want anders zouden er daar geen grote autowegen komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik vind dit op zichzelf een interessante gedachte van de heer Reitsma. D66 ondersteunt deze, want wij zien private financiering ook als een van de toekomstige bronnen voor de financiering van de infrastructuur. Er zijn ook onderzoeken gedaan naar de financiering van de HSL en de Betuwelijn. Voor de wegen heeft Nederland echter een andere systematiek dan Frankrijk: wij betalen motorrijtuigenbelasting, maar in Frankrijk zijn er tolwegen. En ik heb begrepen dat men in Amerika zelfs hele wegen aanbesteedt: een private partner kan een weg kopen en die beheren en onderhouden. Hoe ziet de heer Reitsma dat beheer en onderhoud hier? Het bedrijfsleven moet natuurlijk wel een bepaald rendement kennen en is gebaat bij de aanleg van een weg en de afweging dat het samen met de overheid de middelen ervoor kan

vinden. Ik zie niet hoe het zit met de publieke verantwoordelijkheid, hoe voor een bepaald rendement kan worden gezorgd en hoe beheer en onderhoud verlopen. Op welke wijze leidt dit tot een bepaald resultaat? Ik denk hierbij met name aan rijkswegen en niet zozeer aan tunnels of een deel van een spoorweg.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik meen dat in het conceptverkiezingsprogramma van D66 staat dat de private financiers moeten worden ingeschakeld bij de financiering van infrastructuur. Als mevrouw Van 't Riet dus een hiaat ziet in mijn verhaal, dan moet zij eerst die in het verkiezingsprogramma van haar partij oplossen. Ik zie geen wezenlijke problemen, maar ik zie wel problemen en daarom moet ook nader in kaart worden gebracht hoe die moeten worden opgelost. Het Franse model is natuurlijk wat anders, daarover ben ik het met mevrouw Van 't Riet eens, maar het moet mogelijk zijn. De overheid wil bijvoorbeeld op een bepaalde plaats infrastructuur hebben om een bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Zij legt vervolgens aan private financiers de randvoorwaarden voor. Daar moet aan worden voldaan. De financiers wordt voor een redelijk lange termijn de vrijheid gegeven om binnen de marges te opereren. Als je hun te veel beperkingen oplegt, doen ze het immers niet. De financier financiert de infrastructuur, exploiteert deze en bepaalt de hoogte van de tol op de betaalstroken. Dat is eigenlijk het Franse model. Laat dat nou met grote spoed onderzocht worden in Nederland en pak het dan snel op. Laten wij daar geen vijf of tien jaar over doen, want het loopt hartstikke vast in Nederland.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben het met de intentie van de heer Reitsma eens. Ik probeer alleen mee te denken over de vraag hoe wij de infrastructuur privaat kunnen financieren. Ik roep dat al vanaf de eerst begroting. De systematiek die wij kennen, met de motorrijtuigenbelasting, etc., is echter volstrekt anders dan de systematiek van Frankrijk. Dat was mijn probleem. Het lijkt mij goed dat ik het initiatief van de heer Reitsma, om daarnaar een onderzoek te laten verrichten en de resultaten zo snel mogelijk op tafel te krijgen, ondersteun. Met die

Reitsma

uitwerking kunnen wij dan verder komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga nog even verder. Het onderzoek naar een structurele aanpak voor de hele Randstad met betaalstroksystemen vind ik prima, maar ik vind dat wij ook concreet met een paar projecten moeten beginnen. Er zijn een paar projecten waar zo mee begonnen kan worden. Ik noem de buisleidingen Aalsmeer-Schiphol, de verbreding die nu al plaatsvindt van de A4 Amsterdam-Rotterdam, de A4 Midden-Delfland, het onvoorstelbaar groot fileprobleem Almere-Schiphol en de A15 waar Rotterdam nu mee bezig is. Er zijn best een paar projecten waar gewoon mee begonnen kan worden.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben even het spoor bijster. Wil de heer Reitsma nu dat de overheid meer investeert in infrastructuur of wil hij dat veel meer door de private sector laten doen en datgene wat de overheid nu doet, laten zoals het is? Of is het en-en?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik was ook even het spoor bijster toen ik het conceptverkiezingsprogramma van de VVD las. Daar staat in dat oplopend vanaf volgend jaar tot aan het eind van de volgende kabinetsperiode 1 mld. extra geïnvesteerd moet worden. De VVD komt bij het op orde brengen van de infrastructuur dus ook absoluut niet uit met alleen publieke middelen. Daarom is het en-en; de heer Blaauw heeft mij aan zijn zijde. Misschien is het wel en-en-en.

De heer **Blaauw** (VVD): Fantastisch! Dan ligt in ieder geval de fractie van het CDA in een spagaat. De heer Ten Hoopen heeft in een ander debat immers gezegd: wij investeren nu eenzijdig in harde infrastructuur. Welke CDA vertegenwoordigt de heer Reitsma? De vleugel Reitsma, de vleugel Ten Hoopen of het CDA van De Hoop Scheffer?

De heer **Reitsma** (CDA): Wat de heer Blaauw nu zegt, is de grootste lariekoek die in dit huis uitgekraamd kan worden.

De heer **Blaauw** (VVD): Wat de heer Ten Hoopen zegt, zeker, want ik heb het citaat hier voor mij.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat erom dat je én moet investeren in fysieke infrastructuur én ervoor moet zorgen dat Nederland een kwaliteitsimpuls krijgt, dat wij Nederland kwaliteitsland krijgen. Ik zie geen enkele spagaat, maar de heer Blaauw mag die zien, hoor. Dat geluid zullen wij in dit parlement eenduidig, hard en helder naar voren brengen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik citeer wat de heer Ten Hoopen heeft gezegd: wat de balans betreft, investeren wij nu eenzijdig in harde infrastructuur. Verderop zegt hij dat je daar niet mee door moet gaan. Dat betekent dus: minder investeren in harde infrastructuur. Maar goed, het is de fractie van het CDA. De heer Reitsma zoekt dat verder maar uit. Hij heeft mij een vraag gesteld over mijn verkiezingsprogramma. Wil hij dat wel goed narekenen? Het gaat om 2,5 mld. in totaal. Dat begint met 250 mln. en staffelt op naar 1 mld. Samen is dat 2,5 mld. Dat is een ietsepietsie meer dan het bedrag dat het CDA op dit moment in zijn voorstel heeft staan. Ik hoop dat de heer Reitsma het wint in zijn fractie en in zijn partij.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik gebruikte het woordje "structureel" en sprak over 1 mld. aan het eind van de kabinetsperiode op jaarbasis. Ik kan ook het rekensommetje maken: als dit oploopt, zal dat ongeveer 2,5 mld. zijn. Dat is heldere koek. Dat hoeft de heer Blaauw mij niet uit te leggen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Het punt van de heer Reitsma kennen wij al van de discussie over de Wijkertunnel, toen wij het hadden over private en publieke tegenstellingen. Nu pleit het CDA bij het rekeningrijden voor een snelle introductie van betaalstroken. Ik heb vorig jaar ook al gezegd dat ik mij daar iets bij voor kan stellen, omdat rekeningrijden een instrument is om tot reducering en regulering te komen. De heer Reitsma wil dat doen met betaalstroken die hij privaat wil financieren. Dan ontstaat er al meteen een tegenstelling, want een private financierder vindt dat alleen interessant om te doen als er zoveel mogelijk passages komen, terwijl wij rekeningrijden en betaalstroken wilden om te reguleren en te reduceren. Bij de punten over de Betuwelijn kan ik een heel eind

met hem meegaan, maar ik wil graag weten hoe hij die spanning ziet.

De heer **Reitsma** (CDA): Er zit inderdaad een zekere spanning, die wij bij de discussie over de Wijkertunnel voluit hebben besproken. Wij zagen allemaal dezelfde spanning. De overheid moet bepaalde randvoorwaarden formuleren voor het aanleggen van infrastructuur, als het kan met private financiering. Als het niet kan, moet je het vooral niet doen. Dat is helder. Ik wil die kans niet laten liggen. Je moet niet zoveel klemmen in de randvoorwaarden inbouwen, dat de private financierder zegt dat de overheid op enig moment kan ingrijpen in het mobiliteitsbeleid op de strook die hij heeft aangelegd, en kan bepalen dat daar de helft minder auto's moeten rijden. Dat moet je loslaten, zoals men dat ook in Frankrijk doet. Dan geef je een stukje vrijheid uit handen, maar de prijs die je ervoor krijgt, is dat er wel infrastructuur wordt aangelegd, want anders gebeurt er geen barst.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij zeggen dat wij iets moeten doen aan de groei van de automobiliteit. Daarom zouden wij paylanes en rekeningrijden moeten invoeren. Het vervolg daarvan is dat wij het alleen maar privaat moeten financieren en er niet te harde randvoorwaarden aan moeten stellen. De doelstelling van reduceren en reguleren komt dan onder druk te staan. Ik vind dat er een spanningsveld is en dat er wat al te hoog van de toren wordt geblazen, als u zegt dat het hier gemakkelijk kan en dat het van meet af aan privaat gefinancierd moet worden. Met de grote ervaring die u hebt op dit terrein, vind ik dat u niet zo'n gemakkelijk nummertje moet maken om tegen de minister te zeggen dat zij met snel geld van private financiering een weginfrastructuur met tolsystemen moet aanleggen. Dat is buitengewoon ingewikkeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben in goed gezelschap, want ik heb niet alleen gekeken naar de uitspraken van uw collega Van der Ploeg, maar ook naar het conceptverkiezingsprogramma. Daarin staan zes prioriteiten voor de komende kabinetsperiode, waarvan het aantrekken van particuliere en private financieringsmiddelen voor

Reitsma

investeringsprojecten er één is. Wij zitten niet zo ver van elkaar. Wij moeten op zo kort mogelijke termijn een debat voeren over de vraag hoe wij private financiers voor investeringsprojecten kunnen krijgen. Dat is het motto.

Voorzitter! Wat ons betreft dient tevens onderzocht te worden dat er bij ondergrondse infrastructuur mogelijk meerdere stromen naast elkaar worden gebouwd, bijvoorbeeld een goederenstroombuis naast de HSL of een afvalbuis naast een aan te leggen metro.

Een groot probleem blijven nog steeds de lange procedures en de stroperigheid in de besluitvorming. Ondanks alle mooie voorname in Samen werken aan bereikbaarheid en de ICES-brief heeft de Kamer nog steeds geen voorstel bereikt. Het gaat hierbij niet alleen om strategisch relevante ruimtelijke beslissingen, want dan kiezen wij voor een *lex specialis*, maar het gaat ook om het versnellen van de wettelijke regeling bij normale projecten. Wij roepen de minister op om zo snel mogelijk met concrete voorstellen te komen, zodat het sneller kan. Doet het kabinet dat niet, dan zal de CDA-fractie zelf initiatieven ontwikkelen.

De aanleg van infrastructuur staat gelukkig weer op de politieke agenda. Helaas staat de in de SWAB-nota aangekondigde filebestrijding alweer op de tocht. Het streefbeeld van 2005 lijkt een mooi vergezicht, waar deze minister vermoedelijk niet meer op beoordeeld kan worden. Er wordt teveel doorgeschoven, alsof Paars 2 dan wel tot overeenstemming zou komen. Feit is dat de Paarse partijen nu sterk verdeeld zijn over de infraprojecten. Meningsverschillen worden duur afgekocht, zie de HSL, of de besluitvorming wordt uitgesteld, bijvoorbeeld de A4.

Mijn fractie is van mening dat investeren in harde infrastructuur, collega Blaauw, noodzakelijk blijft. Maar naast mainport moet brainport staan. Naast mobiliteit moet er kwaliteit zijn. Daarom moet men het succesvolle concept van Nederland distributieland doorontwikkelen tot Nederland kwaliteitsland. Naast asfalt en beton moet er natuur en milieu zijn. Daarom verwacht het CDA veel van nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van schoon, stil, zuinig en van ontwikkelingen bij telecommunicatie. Deze

ontwikkelingen zullen, waar mogelijk, gestimuleerd en versneld moeten worden. Ook de ontwikkeling van veilige kleine auto's kan daartoe bijdragen. Naast de Randstad moeten platteland en regio in beeld komen. Daarom moet de Zuiderzeespoorlijn naar voren worden gehaald en moeten regionale knelpunten worden aangepakt. Het kabinet concentreert zich te eenzijdig op de aanpak van de problemen in de Randstad. Dat die problemen er zijn, is duidelijk. Maar de problemen houden niet op aan de rand van de Randstad. De provincies in het zuiden, oosten en noorden van Nederland vormen een heel belangrijke schakel bij de verbindingen van de Randstad met de Europese centra. Daarom zal het bereikbaarheidsprobleem van de Randstad in een breder perspectief geplaatst moeten worden. Daarom moet er in feite geïnvesteerd worden in de regio. Dat kan een ruimtelijk-economische impuls in de regio tot gevolg hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb een paar keer met de heer Reitsma in een forum gezeten. Dan haalt hij hetzelfde geintje uit en zegt dat Paars een Randstadkabinet is. Dat doet het in CDA-kringen vaak goed. Het is echter geen terecht beeld. Ik maak er dus ook ernstig bezwaar tegen. Ik doe dat ook elke keer in de fora.

De heer **Reitsma** (CDA): Heb ik "Randstadkabinet" gezegd?

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel is aan het woord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma zegt dat er niet alleen aandacht moet zijn voor de Randstad. Dat heeft hij tot nu toe iedere keer verteld. Dat moet hier eens publiekelijk uitgesproken moet worden. Dit kabinet is echter het eerste kabinet, ook zonder het CDA, dat een rapport heeft laten opstellen over het toekomstperspectief van de drie noordelijke provincies. Het kabinet maakt daar dus serieus werk van. Dat is ook noodzakelijk, omdat de situatie in het noorden des lands niet in alle opzichten even vrolijk is. In dat opzicht deel ik de opvatting van de heer Reitsma. Ik vind het echter nogal gemakkelijk om publiekelijk, en hier in de Kamer in wat bedekte termen, te roepen dat het kabinet hoofdzakelijk aandacht

heeft voor de Randstad, juist op het moment dat het kabinet hier voortgang mee wil maken. De partij van de heer Reitsma heeft een lange periode na de Tweede Wereldoorlog regeringsverantwoordelijkheid gedragen en heeft kunnen zien hoe de problemen tot stand zijn gekomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil wel herhalen wat de CDA-fractie meerdere malen in het parlement heeft gezegd. Wij zijn van oordeel dat dit kabinet eenzijdig naar de Randstad kijkt. Ik houd een pleidooi, niet dat er niet gekeken moet worden naar de Randstad, maar dat er ook over de grenzen van de Randstad heen gekeken moet worden. De Randstad, mijnheer Van Gijzel, heeft er alle belang bij om een forse ontsluiting te verkrijgen middels investeringen in met name de achterlandverbindingen, bij spoor en wegen. Dit heeft het bijkomende voordeel dat er een impuls buiten de Randstad verkregen kan worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik raak hier niet van onder de indruk.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wist ik wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het aardige is juist dat dit kabinet er wel in geslaagd is om stappen in deze richting te maken. Ik zal daar in mijn eigen bijdrage iets over zeggen. Als de heer Reitsma er nu zoveel aan gelegen is om er serieus werk van te maken, heeft hij daar zo'n vijftig jaar de tijd voor gehad. Ik zal niet zeggen dat hij niets heeft gedaan. Het is echter een beetje raar om nu te constateren dat het buitengewoon slecht gaat met de sociale, ruimtelijke en economische ontwikkeling en dit vervolgens alleen op het bordje van dit kabinet te leggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer Van Gijzel, wat denkt u nu? Dat de automobilisten op dit moment zitten te wachten op het verhaal over wat u nu doet en wat het CDA de afgelopen tachtig jaar heeft gedaan? Daar schieten zij geen barst mee op. Zij schieten er wat mee op als er thans maatregelen genomen worden om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren. Laten wij daarover een discussie voeren, in plaats van het roepen van jibakken, waarbij de Partij van de Arbeid overigens

Reitsma

minstens voor 50% medeverantwoordelijk is. Dat is een zinloze discussie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik deel best een aantal kritiekpunten van de heer Reitsma. Dat zal straks ook blijken. Zijn verhaal komt mij echter te veel over als "en-en-en-en". Alles moet: in de Randstad, buiten de Randstad, weg, rail, harde infrastructuur, zachte infrastructuur. Het kan echter niet tegelijk. Dat is een spijtige constatering, maar waar liggen eigenlijk de keuzen van de heer Reitsma? Die heb ik tot nu toe niet gehoord.

De heer **Reitsma** (CDA): De keuze die ik in het begin heb neergelegd voor de korte termijn, is dat de achterstand in alle spoorwegprojecten die deze minister in dit kabinet veroorzaakt, teniet moet worden gedaan. Dat heeft heel sterk betrekking op de Randstad maar ook op de gebieden daar buiten, zoals blijkt uit mijn amendement. Het gaat daarbij onder andere om de Hanzelijn. De tweede keuze is om nu te beginnen met de Zuiderzeespoorlijn, ook een spoorproject, en de derde is om de weginfrastructuur tussen de economische centra in de Randstad en het achterland met grote voortvarendheid op een hoger niveau te brengen, waarbij vooral de private financiers betrokken dienen te worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ook ik constateer dat de CDA-fractie massief inzet op investeren in infrastructuur. Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar komt de fractie er nog wel toe aan de om de automobiliteit in te perken? De doelstellingen in het structuurschema worden al niet gehaald. Komt de CDA-fractie daar met dit programma wel aan toe?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik was net toe aan het onderwerp rekeningrijden en ik zal u dus bedienen. Als er vragen overblijven, meldt u zich maar opnieuw. Het gaat daarbij om de vraag welke instrumenten, naast de infrastructuur, mijn fractie toepast om de mobiliteit te geleiden. Een van de belangrijkste instrumenten is absoluut dat er in de congestiegebieden, zoals de Randstad, op z'n minst een hoogwaardig systeem van openbaar vervoer is. Tram, metro, lightrail; die moeten er komen, met publieke dan wel met private

middelen, wil de automobilist ertoe gebracht worden om voor een alternatief te kiezen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Afgaande op uw betoog tot nu toe, hebt u al zoveel asfalt en betaalstroken en weet ik wat niet allemaal aangelegd, dat er wellicht weinig behoefte aan openbaar vervoer meer is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een karikatuur, maar het is bekend dat uw partij elke meter weg die er in Nederland bij moet komen, bestrijdt. Gaat u daar vooral mee door, maar ik vind het niet verstandig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dit is bij uitstek een karikatuur.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Reitsma pleit ervoor om de Zuiderzeespoorlijn nu te laten aanleggen. Er is al een probleem met de Hanzelijn, ook daarvan is de aanleg vertraagd. Ik zal ervoor pleiten om die vertraging ongedaan te maken, dus daar vindt de heer Reitsma mij aan zijn zijde. Nu is de Zuiderzeespoorlijn inderdaad opgenomen in het MIT.

De heer **Reitsma** (CDA): En in het verkiezingsprogramma.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Is hij bereid om eventueel alternatieven voor de Zuiderzeespoorlijn in beschouwing te nemen, zoals de HSL en de magneettrein? Ik vraag dat met name omdat zijn verhaal zich toespitst op technische innovatie.

De heer **Reitsma** (CDA): Alle technologische vernieuwingen zijn voor ons bespreekbaar, als maar het heldere politieke signaal wordt gegeven dat de Zuiderzeespoorlijn, waar het noorden al jaren om vraagt, er komt. En dan moet het niet gaan om een keuze tussen de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn, want dat is de grootste flauwekul die je het noorden kunt beloven. Er is heldere taal nodig en daarom was ik zeer verheugd over de uitspraak van de heer Wallage tijdens de algemene politieke beschouwingen.

Voorzitter! De mobiliteit moet in een meer duurzame richting geleid worden. Wij moeten af van de vanzelfsprekende keuze voor de auto door te zorgen voor aantrekkelijke alternatieven. Het openbaar vervoer,

het vervoer over het water, het buistransport en de mogelijkheden voor de fiets moeten beter op orde worden gebracht. Het kabinet toont wat ons betreft te weinig visie hierop, lijdt aan chronisch geldgebrek en is moedeloos. Een filevrije Randstad is een illusie, maar files moeten wel beheersbaar worden. Mensen zijn best bereid om te betalen voor reistijdwinst, maar wij hebben grote twijfels over de effectiviteit van het instrument generiek rekeningrijden zoals de minister dat wil invoeren. Zolang er geen adequate alternatieven tegenover staan, zal de reistijdwinst die misschien even optreedt, snel weer nul zijn. Zo blijf je de automobilisten geld uit de zak kloppen zonder dat er iets tegenover staat en de files worden daarmee niet opgelost. Mijn fractie is van mening dat andere initiatieven te snel opzijgezet worden, zoals deze minister trouwens wel vaker met voorstellen uit de Kamer doet. Wat is de stand van zaken bij de uitvoering van de motie-Reitsma over het onderzoek naar toepassing van het Rotterdamse selectiesysteem? Hoe staat het met het onderzoek naar de mogelijkheid van betaalstroken op nieuwe infrastructuur in de hele Randstad? Mijn fractie bepleit een systeem van rekeningrijden – jawel, ook de CDA-fractie is voor rekeningrijden – te introduceren waarin automobilisten een keuze kunnen maken. Dat betekent dat een sneltram-, metro- of lightrailverbinding geboden moet worden naast filevrije betaalstroken en de gratis bestaande rijstroken die mogelijk opgevuld worden met files. Op deze lijn zitten ook de belangrijke organisaties. Daar is draagvlak voor. Ik overweeg in tweede termijn hierover een motie in te dienen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U pleit voor het selectiesysteem. Daarop heeft een motie van uw hand betrekking. Ik wilde hetzelfde naar voren brengen in mijn begrotingsverhaal. Gaat u wel akkoord met de proef die de minister gaat starten met rekeningrijden in stadsgewesten?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dat de minister geweldige kansen laat liggen. De minister zet alleen in op het systeem van generiek rekeningrijden en ent daar de proef op. Dat vind ik dom. Ik zou zeggen: ent de proef op twee instrumenten, het generieke instrument en het

Reitsma

betaalstrokeninstrument. Bovendien bereidt zij een wettelijk kader voor, want daarmee moet vroegtijdig worden begonnen. Ik vind het onvoorstelbaar dom dat – ik ga af op wat ik heb gehoord over hetgeen in het wetsvoorstel zou kunnen staan – de minister eenzijdig inzet op het generieke instrument, en het betaalstrokeninstrument schijnbaar geheel buiten het wettelijk kader houdt. Ik neem aan dat de minister daarop in haar eerste termijn zal ingaan. Ik wacht dat met spanning af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben niet zo gauw geneigd in eerste termijn te interrumperen, maar als ik twee keer van domheid word beticht, vind ik het tijd om in te grijpen. In de eerste plaats is voor betaalstroken geen nieuw wettelijk kader nodig. Dus als er al een wetsvoorstel moet komen, gaat het daar niet over. In de tweede plaats zijn wij met de dingen bezig die de heer Reitsma net naar voren heeft gebracht. Ik zou dus graag willen dat hij het woordje "dom" terugnam. Dat staat mij namelijk niet echt aan. Bovendien baseert de heer Reitsma zich op geruchten, als ik hem goed heb begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht dat het in dit huis de gewoonte was dat de Kamer in eerste termijn haar opvattingen geeft en dat de minister in haar eerste termijn de kans krijgt daarop haar weerwoord te geven. Als dit leidt tot een nuancering, zal de CDA-fractie de eerste zijn om die nuancering aan te brengen. Ik wil graag eerst de inhoudelijke argumenten van de minister horen. Daarom zei ik dat ik benieuwd ben wat de minister hierover in eerste termijn zegt.

De **voorzitter**: Wij zullen het hierbij voor dit moment laten. Ik neem aan dat de minister daarop in haar eerste termijn uitdrukkelijk terugkomt.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar als de minister valt over het woordje "dom", ben ik...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Reitsma, ik heb gezegd aan te nemen dat de minister op deze uitlatingen zal ingaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er dreigde net iets moois te groeien

tussen de heer Reitsma en de minister.

Voorzitter! De heer Reitsma zei, bijna tot zijn eigen verbazing: het CDA is ook voor rekeningrijden. Vervolgens verbond hij daaraan een aantal voorwaarden. Is het nu zo dat de CDA-fractie vooral op papier voor rekeningrijden is en dat zij, gezien de voorwaarden die zij daaraan verbindt, eigenlijk al bezig is met het voorbereiden van een stemverklaring waaruit blijkt dat het project rekeningrijden niet de steun van de CDA-fractie zal krijgen?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie zal pas haar eindoordeel geven als concrete voorstellen zijn ingediend. Ik heb nadrukkelijk gezegd dat de CDA-fractie echt voor rekeningrijden is. Wij zien dit als de enige manier om in de congestiegebieden het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. De vraag is op welke wijze het instrument wordt ingevoerd. Ik heb geschetst dat twee instrumenten voorhanden zijn, het generieke instrument en het betaalstrokeninstrument. Mijn fractie kiest op dit moment voor rekeningrijden in de zin van betaalstroken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kabinet heeft na grote druk uit de Kamer gezegd: niet voor 2000 zullen onze plannen kunnen worden uitgevoerd. Misschien wordt het 2001. Dit heeft vooral te maken met de stand van de techniek. Daarop zullen de experimenten onder meer zijn toegespitst. Ik begrijp dat de plannen die het kabinet aan de Kamer voorgelegd heeft, op dit moment in ieder geval de steun van de CDA-fractie niet kunnen krijgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn fractie geeft op dit moment aan hoe naar haar oordeel het bereikbaarheidsprobleem in de Randstad het best kan worden opgelost. Wij zien daarnaast de accijnspolitiek, die moet worden afgestemd op de andere Europese landen. Men kan wat dit betreft geen eenzijdige maatregelen treffen, zodat er forse beperkingen gelden met betrekking tot het prijsbeleid. Wij vinden het rekeningrijden in de Randstad een belangrijk punt, mede omdat daarmee een onderscheid kan worden gemaakt tussen Randstad en gebieden waar minder congestie is. Wij zijn ervan overtuigd dat men met het idee van de betaalstroken – wij noemen dat rekeningrijden – een

positievere bijdrage kan leveren aan de filebestrijding. Als u daarover andere opvattingen heeft, komt u dan maar met argumenten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die heb ik in verschillende overleggen naar voren gebracht. U weet zelf ook wel dat men niet zomaar de betaalstroken kan verbinden met het plan voor het rekeningrijden; dat weet u donders goed. Ik verzoek u voorts om te reageren op het beeld dat mij voor ogen komt naar aanleiding van uw betoog. Dat beeld is dat de fractie van het CDA met betrekking tot de investeringspolitiek pleit voor "alles", terwijl zij waar het gaat om de beïnvloeding van de mobiliteit, pleit voor "niets".

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is de grootste lariekoek die u als conclusie kunt trekken. Mijn fractie kent een zeer hoge prioriteit toe aan het op orde brengen van het openbaar vervoer en zij is bereid om daarvoor ook middelen beschikbaar te stellen. Daarnaast is er een andere factor waarover wij van mening verschillen. Gelukkig maar, dat levert straks voor de burgers bij de verkiezingen keuzemogelijkheden op. Wij zijn van oordeel dat er met betrekking tot de wegeninfrastructuur, zeker waar het gaat om de belangrijke achterlandverbindingen en de verbindingen tussen de economische centra, absoluut iets moet gebeuren. Bovendien, als er gekozen wordt voor het nieuwe instrument rekeningrijden, moet men ervoor zorgen dat de burger keuzemogelijkheden heeft: ofwel een hoogwaardig openbaar vervoer, ofwel een filevrije strook, ofwel blijven rommelen op de bestaande infrastructuur waarbij men gedurende de ochtend en de avond een uur in de file staat. Laat de burger die keuze maar maken en zet daar een efficiënt systeem van rekeningrijden op; het is in dat verband dat ik de betaalstroken noem. Dat is onze lijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De grap is dat de heer Reitsma tamelijk consistent bezig is. Ik zit nu bijna negen jaar in de Kamer en iedere keer als wij dichterbij het moment komen van introductie van rekeningrijden, weet hij een escape te bedenken. Ik ben het dan ook volstrekt eens met de heer Rosenmöller die een beeld heeft geschetst

Reitsma

van het betoog van de heer Reitsma. Verder constateer ik dat de heer Reitsma eerst stelde dat er maar één instrument was om de congestie in de Randstad aan te pakken, namelijk rekeningrijden. Later gaf hij nog een tweede instrument aan: de accijns. Hij kiest niet voor het hanteren van het tweede instrument; nog onlangs heeft hij wat dit betreft met de VVD een motie ingediend die over indexerende handelde. Dat doen we dus niet. Het eerste instrument vertaalt hij in de vorm van doelgroepstroken. Al met al leidt zijn visie tot een toekomst met een vastlopende Randstad terwijl hij nu suggereert dat hij een oplossing aanreikt.

De voorzitter: Wat is nu precies uw vraag?

De heer Van Gijzel (PvdA): Mijn vraag is of de heer Reitsma nog instrumenten ziet die in de toekomst kunnen bewerkstelligen dat de mobiliteit in de Randstad wél op een fatsoenlijke manier wordt geleid.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! Ik denk dat de mensen die nu roepen dat er sprake moet zijn van rekeningrijden zonder meer – en dan behoeft er ook geen nieuwe infrastructuur te komen – uiteindelijk bedrogen uitkomen. Die optie zal tijdelijk wat mensen van de weg halen; dat zijn dan de mensen met de smalle portemonnee hetgeen de heer Van Gijzel als socialist zal aanspreken. Echter, na enige tijd zal het fileprobleem weer even groot zijn. Daarom pleiten wij voor een andere insteek. Ik ben het met de heer Van Gijzel eens dat het prijsmechanisme moet worden benut maar er moeten meer keuze-mogelijkheden zijn.

De heer Van Gijzel (PvdA): En dan is blijkbaar de "smalle beurs" géén probleem meer?

De heer Reitsma (CDA): Wij bepleiten een systeem van rekeningrijden met betaalstroken. Dan koopt men reistijd. Als men dat wil, kan men ook, mét de bezwaren van de files, auto blijven rijden. Daarmee wordt er een keuze geboden.

De heer Van Gijzel (PvdA): De minister heeft wel eens gezegd dat rekeningrijden leidt tot een reductie van de filekans met 17% tot 33%,

afhankelijk van de plek. Wat is nu in uw optie met doelgroepstroken de reductie van de files en de congestie?

De heer Reitsma (CDA): Ik wil vasthouden aan de doelstelling van het SVV.

De heer Van Gijzel (PvdA): Nee, dat vraag ik niet. U zegt dat u het wilt doen voor congestiebestrijding en voor bereikbaarheid. De minister heeft gezegd – u heeft daarover ook stukken gekregen – dat rekeningrijden daarbij helpt. Dat kun je ook zien in filebestrijding en reductie van automobiliteit. U ziet dat niet zitten, u wilt het met betaalstroken. Wat zijn daarvan dan de effecten, als u daarvan zo overtuigd bent?

De heer Reitsma (CDA): Ik trek mijn definitieve conclusies als de minister met concrete voorstellen in de Kamer komt. Ik wil de minister thans signalen geven dat zoals ik het nu kan beoordelen, dit niet de goede invalshoek is, omdat je met een ander systeem naar mijn wijze van zien een positievere bijdrage kunt leveren om het fileprobleem op te lossen. En dat kost die automobilist ook behoorlijk geld.

De heer Van Gijzel (PvdA): Nu wordt het mij dus duidelijk. U vraagt van de minister een onderbouwing van uw plan, omdat u die niet heeft. U weet in elk geval dat u dat wat de minister onderbouwd heeft, niet ziet zitten. Ik constateer nog een keer, met de heer Rosenmöller, dat u een grote draai maakt om eerder gemaakte afspraken, namelijk het ondersteunen van de motie, die nog op mijn naam staat, over introductie van rekeningrijden voor 2000, uit te komen.

De heer Reitsma (CDA): Ik heb al eerder gezegd dat u erop uit bent om een karikatuur van een serieus gesprek te maken. Daar distantieer ik mij van. Ik heb er ook geen enkele boodschap aan als u dat wilt doen. Legt u dan maar aan die automobilisten uit wat u wilt doen.

De voorzitter: Wij vallen nu in herhalingen. De vraag was helder, het antwoord ook. U hoeft daar niet tevreden over te zijn, mijnheer Van Gijzel. Ik stel voor dat de heer Reitsma nu zijn betoog vervolgt en

dat de heer Van Gijzel in zijn eerste termijn op dit punt nader ingaat.

De heer Poppe (SP): De vragen en de antwoorden die de heer Reitsma gegeven heeft, zijn allemaal end-of-pipe-oplossingen. Dus iets doen waar de congestie is. Daarover wordt al acht of negen jaar gepraat, naar ik van de heer Van Gijzel heb begrepen. Is het CDA niet van mening dat wij hier niet te maken hebben met een probleem van congestie, maar met een ruimtelijke-orderingsprobleem? Waar concentreren wij onze economische activiteiten en hoe verdelen wij die zo dat er minder woon-werkverkeer is en dat wij niet zodanige concentraties opwekken dat er files ontstaan? Waarom komt het CDA niet met een visie op het ruimtelijkeorderingsbeleid, zoals dat ook bij de begroting van VROM veel aandacht heeft gekregen? Wij zijn namelijk met ruimtelijke ordening bezig en helemaal niet met het fileprobleem.

De heer Reitsma (CDA): Ik heb met mijn betoog over de investeringspolitiek voor openbaar vervoer, wegen en het instrument van de betaalstroken een heldere visie weergegeven van wat het CDA wil. Natuurlijk moeten dit soort zaken ook in het ruimtelijkeorderingsbeleid ingepast worden. Daarom heb ik ook gezegd dat als je grote bouwlocaties maakt, Vinex-locatie, je van het begin af aan openbaarvervoervoorzieningen moet aanleggen. Je zult ook met de verdere ruimtelijke inrichting van Nederland van het begin af aan het element mobiliteit moeten invoeren, met het oog op de vraag hoe je de mobiliteit zoveel mogelijk kunt beperken. Ik meende echter dat dit debat en de opvattingen van de CDA-fractie verleden week helder naar voren waren gebracht. Daarom heb ik dat nu in mijn betoog niet herhaald. Het sluit wel op elkaar aan. Dat is helder.

De voorzitter: Een korte vraag, mijnheer Poppe, zodat de heer Reitsma verder kan met zijn betoog.

De heer Poppe (SP): Betekent dit ook voor het CDA dat dit soort problemen feitelijk in eerste instantie met de minister van VROM besproken moeten worden?

De heer Reitsma (CDA): Dan zouden wij vandaag de minister van Verkeer

Reitsma

en Waterstaat naar huis kunnen sturen. Daar ben ik op zichzelf wel een voorstander van, maar laten wij vandaag eerst met haar het debat nog eens voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Komt u met een motie?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat was ik niet van plan.

De tarieven bij de spoorwegen en in het stads- en streekvervoer worden op dit moment puur op bedrijfseconomisch belang beoordeeld en zijn klantvriendelijk. De NS schijnen hierbij niet in te zien dat in één gezin beide partners tijdens de spits hun OV-jaarkaart voor woon-werkverkeer kunnen gebruiken. Mijn fractie ziet daar een heel vreemde ontwikkeling. Enerzijds wil de minister van Verkeer en Waterstaat rekeningrijden introduceren om de automobilist uit de spits in het openbaar vervoer te krijgen. Anderzijds zie je dat de Nederlandse Spoorwegen – en ik zie hetzelfde gedrag al komen bij de stads- en streekvervoerbedrijven – de reiziger in de spits uit het openbaar vervoer willen jagen door middel van hogere prijzen voor treinkaartjes. Je kunt maar één conclusie trekken en dat is dat die beleidslijnen niet sporen en dat de minister haar verantwoordelijkheid moet nemen. Wij moeten dit punt heel serieus nemen, want hier ontstaat een Gordiaanse knoop die zowel het mobiliteitsbeleid van de minister in gevaar brengt als de sociale component van het openbaar vervoer op de tocht zet. Dat wil de CDA-fractie niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben het met dit onderdeel van het betoog van collega Reitsma eens, maar deelt hij mijn opvatting dat de minister in overleg met de Nederlandse Spoorwegen moet treden om de tariefverhogingen te beperken en om de plannen van de Nederlandse Spoorwegen met betrekking tot de gezinsleden die een OV-jaarkaart of een NS-kaart hebben, ongedaan te maken?

De heer **Reitsma** (CDA): Het antwoord daarop luidt "ja". Ze hebben een contract en dus hebben ze formeel gezien het recht om het te doen. Daarom zal de minister haar overtuigingskracht moeten inbrengen

en zeggen dat het haaks staat op het andere verkeers- en vervoersbeleid.

De heer **Poppe** (SP): Is de heer Reitsma het niet met mij eens dat het ook een koekje van eigen deeg is, ook van het CDA, wat betreft meer marktwerking in het openbaar vervoer? Daar waar veel aanbod en vraag is, kan de prijs omhoog en dat is in de spits. Dat logische marktdenken tast de nutsfunctie van het openbaar vervoer aan.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herinner de heer Poppe aan het debat over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. De CDA-fractie is daarin zij aan zij met GroenLinks bezig geweest om randvoorwaarden in het tariefbeleid van de spoorwegen in te brengen. Als het aan ons had gelegen, waren de randvoorwaarden scherper gesteld. Ik weet dus niet wie er een koekje van eigen deeg krijgt, maar dat is waarschijnlijk de minister!

De heer **Poppe** (SP): Ja zeker, maar ook de verschillende grote partijen door hun slappe partijen. Ik vind toch wel dat het CDA niet echt dapper is opgetreden door niet te zeggen dat de nutsfunctie overeind moest blijven, dat het een verantwoordelijkheid van de overheid is en dat er geen marktwerking mocht zijn. Een beetje marktwerking is marktwerking en daar zien we nu toch het effect van! Bent u dat met mij eens?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie is van mening dat daar waar marktwerking positieve impulsen kan geven om het openbaar vervoer te verbeteren, dat niet mag worden nagelaten. Maar die moeten wel bewezen worden. Waar marktwerking echter haaks staat op het mobiliteitsbeleid van de minister en ten koste gaat van de reiziger, moet je het ook niet introduceren. Dit is zo'n punt waar herbezinning noodzakelijk is.

Voorzitter! Ik kom op de positie van het openbaar vervoer. De bezuiniging op het openbaar vervoer is wel verlicht, maar 35 mln. blijft toch nog fors. Gaat dit niet ten koste van het voorzieningenniveau? Kan de minister ons eens informatie verschaffen over het systeem in Hasselt in België, waar gratis openbaar vervoer wordt aangeboden? Hoe doen zij dat en welke effecten heeft dat?

De CDA-fractie dringt aan op snelle duidelijkheid over de toekomst van het spoor na 2000. Vertragingen bij de spoorwegen, veroorzaakt door de vele bouwputten, schaadt het imago van de spoorwegen maar ook de positie van de reiziger. Vele burgers klagen daarover. Zou de ministers niet via de planners opdracht kunnen geven om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en onderhoud de zaak slimmer in te richten, zodat er minder overlast is? Betrouwbaarheid bij het spoor is voor burgers van groot belang.

Trouwens, als wij het over investeringspolitiek bij de spoorwegen hebben: het is toch van de gekke dat splinternieuwe bordjes geplaatst zijn langs de roestige spoorlijn Leeuwarden-Stiens – het Dokkumer lokaaltje – die al gedeeltelijk is opgebroken en waar nooit meer een trein zal rijden. De afgelopen maand zijn er nieuwe bordjes geplaatst, zodat de machinist kan zien hoever hij op het spoor is. Om van zorgvuldigheid met het omgaan met geld te spreken!

Voorzitter! Hoe zit het met de kaartintegratie? Zijn er wel voldoende middelen uitgetrokken voor de chipkaart?

De CDA-fractie pleit vandaag opnieuw voor een Masterplan fiets 2. Hierbij denk ik aan stalling, ketenvervoer, chip, regiefunctie, kenniscentrum, etc. Investeringsafwegingen op decentraal niveau worden vaak bepaald door subsidiestromen van het Rijk. Het Rijk geeft het soort spoor en de wegen en daarmee komt het fietsbeleid bij decentrale overheden juist daarom minder aan bod. Toch vinden wij dat de fiets een volwaardiger positie moet krijgen in het verkeers- en vervoersbeleid. Daarom roepen wij de minister op een tweede Masterplan fiets te maken.

Mobiliteit op het water is belangrijk, maar de minister bestempelt de doelstellingen uit het SVV als onhaalbaar, terwijl de binnenvaart wel degelijk groeit. De Kamer heeft de minister opgeroepen het ambitieniveau juist te verhogen, met name voor het vervoer over korte afstand. Op welke wijze worden nieuwe ontwikkelingen en initiatieven in de binnenvaart gestimuleerd? In dit verband vraagt de CDA-fractie aandacht voor het projectinitiatief "Koelschip als varend distributiecentrum". We roepen de minister op een tactisch pakket vaarwegen

Reitsma

investeringen te maken om het streefdoel toch te halen en om multimodale terminals voor weg, water en spoor meer op elkaar af te stemmen. Wil de minister hier meer vaart achter zetten?

Voorzitter! De CDA-fractie herhaalt dat zij hoge prioriteit blijft geven aan het op niveau brengen van de dijken in het jaar 2000. Wij betwijfelen dat de minister de doelstelling voor het jaar 2000 haalt. Kan zij die twijfel wegnemen?

Tevens roepen wij de minister op de bestuurlijke afspraken met betrekking tot de Maaskades na te komen. Belofte maakt schuld. Ook de dijkbedekking in Zeeland dient prioriteit te houden. Wij zijn teleurgesteld vanwege het feit dat de minister de motie over het doorlaatmiddel Veerse Meer niet heeft uitgevoerd.

Voorzitter! Mijn fractie betwijfelt dat de nut-en-noodzaakdiscussies daadwerkelijk het maatschappelijk draagvlak vergroten en daardoor de procedures versnellen. Ervaringen tot nu toe lijken niet hoopgevend. Er lijkt vaak sprake te zijn van een elitaire discussie die grotendeels achter gesloten deuren plaatsvindt. Schiphol zit nu in de klem en daarom moet de vijfde baan er snel komen. Als Schiphol bij verdere groei opnieuw in de knel komt, loopt de mainportdoelstelling gevaar. De CDA-fractie roept daarom het kabinet, maar ook de Paarse partijen op om met grote voortvarendheid de grens van 44 miljoen passagiers los te laten en zich te bezinnen op de kwestie waar het werkelijk om gaat. Dat is de vraag hoe we Schiphol de ruimte kunnen geven om op milieuverantwoorde wijze te blijven groeien. Wij gaan er dan ook van uit dat in de verkiezingsprogramma's van de VVD en D66 wordt gekozen voor groei en het loslaten van de grens van 44 miljoen passagiers. Dat zou winst zijn en in feite betekenen dat het CDA-standpunt met terugwerkende kracht werd overgenomen. Ik wacht met belangstelling de nota van de minister over de toekomst van de luchtvaart af. Naar wij mogen hopen, zal deze nota volgende maand verschijnen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Collega Reitsma heeft met zijn opmerking over het loslaten van de grens van 44 miljoen aan het adres van de Partij van de Arbeid en

D66 gelijk. Hij pleit er nu voor de mainportdoelstelling te handhaven. Hij pleit ook voor snelle aanleg van de vijfde baan. Zoals ook hij weet, zal die baan er niet voor het jaar 2002 of 2003 komen. De consequentie van slotcoördinatie is eigenlijk dat je op Schiphol het bordje "vol voor de komende vier jaar" hangt. De CDA-fractie heeft gezegd dat in 1998 de milieugrenzen gerespecteerd moeten worden. Wat heeft nu prioriteit? In de komende jaren kan namelijk spanning ontstaan tussen het halen van de mainportdoelstelling aan de ene kant en het handhaven van de milieugrenzen, meer in het bijzonder de geluidsgrenzen aan de andere kant. Nogmaals, waaraan geeft collega Reitsma dan prioriteit? Aan de vooravond van het debat over deze kwestie wordt enige duidelijkheid van de kant van de CDA-fractie op prijs gesteld.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! In de eerste plaats wijs ik erop dat het opstellen van verantwoorde milieugrenzen voor de toekomst, ook voor de verre toekomst, ten aanzien van het luchtverkeer in Nederland prioriteit heeft. In de tweede plaats zeggen wij met betrekking tot de korte termijn: het kan niet zo zijn dat Schiphol tussen nu en 2003 op slot moet. Er zijn ook wel mogelijkheden omdat de geluidsruijme groter is dan die met de huidige, wettelijk meetsystematiek haalbaar is. Daarom roep ik de minister op de meet-systematiek voor 1998 met grote spoed te wijzigen. Anders zal het de minister niet lukken om de normen in 1998 te handhaven zonder dat Schiphol dicht moet. In de derde plaats wijs ik erop dat, als de vijfde baan er ligt, zo snel mogelijk moet worden begonnen met besluitvorming voor het vastleggen een langetermijnperspectief, zodat we niet opnieuw in dezelfde klem terechtkomen. Natuurlijk moeten de plannen voor de toekomst gemaakt worden aan de hand van de geluidsruijme die er is. Dan zul je misschien in de toekomst zelfs onorthodoxe maatregelen moeten nemen, waaraan wij tot nu toe niet hebben gedacht. Maar ik wacht het voorstel van het kabinet op dit punt af.

Voorzitter: De Graaf

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Dank voor het uitgebreide antwoord. Eerlijk gezegd gaat het mij om de periode tot 2002-2003. Ook uw fractie gaat akkoord met het één keer gedogen van de geluidsgrensoverschrijding, zij het dat dit niet vatbaar is voor herhaling. De kern van de vraag is nu dat de meet-systematiek zou moeten worden aangepast, omdat het kabinet anders in de grootst mogelijke problemen komt. Moet de meetsystematiek nu worden aangepast om straks geen nieuwe overschrijdingen te moeten accepteren? Dan ga je immers iets instrumenteels verzinnen voor iets wat op dit moment al wettelijk vastligt, wat me absoluut niet de te bewandelen weg lijkt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is een open wond die de minister heeft achtergelaten. Wij hebben met z'n allen gezien dat de minister in het afgelopen jaar de regie omtrent de dag- en nachtvluchten volstrekt uit handen gaf. Terecht heeft zij nu iets gedaan, maar daarmee heeft zij de zaak voor 1997 in feite wel in het honderd laten lopen. Over ommezwaai gesproken: deze minister lijkt wel de vleesgeworden gedraaide variant. Enerzijds riep zij vanuit Amerika dat "die tent" dicht moet, terwijl zij anderzijds, terug in Nederland, riep dat de zaak open moet blijven, dat we moeten gedogen. Zij had overigens geen andere keus. Nu zegt de minister: in 1997 gedogen, maar over 1998 houden wij Schiphol streng aan de normen. Ik durf u te garanderen dat wij, als de minister de meet-systematiek niet op korte termijn wijzigt – mijn fractie is daarvoor – in 1998 exact dezelfde problemen krijgen. De minister moet dan in 1998 met terugwerkende kracht weer gaan gedogen, wat de CDA-fractie onverstandig zou vinden. De minister heeft het namelijk zelf in de hand om dat te voorkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu iets preciezer. Ook de CDA-fractie heeft namelijk, ondanks alle tonen jegens de minister, de vleesgeworden gedraaide variant voortdurend gesteund. Ook in 1997 werd het gedogen van de overschrijding van de geluidsruijme gesteund. Is het niet een beetje merkwaardig om de meetsystematiek te gaan wijzigen, omdat je nu al weet dat met de huidige systematiek in 1998 waarschijnlijk ook tegen een

Reitsma

probleem wordt aangelopen? Dan keer je de zaken toch volstrekt om?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee! Je ziet nú dat met de huidige meet-systematiek de beoogde geluidsruimte die Schiphol tot de realisatie van de vijfde baan mocht hebben, niet zal worden benut. Vandaar dat je ziet dat het maximale aantal gehinderde woningen ook niet gehaald zal worden. Ik roep de minister op niet alleen een slot-coördinator te benoemen en afspraken te maken met wie dan ook, maar ook de meetsystematiek zo te wijzigen dat tot 2002 beperkte groei mogelijk blijft, zij het dat die groei wel moet blijven binnen de beoogde geluidsruimte.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zegt iets heel fundamenteels. We hebben afgesproken om tot de vijfde baan, uit het hoofd, 15.100 geluidgehinderde woningen toe te staan. In de huidige contour zijn dat er 12.000, terwijl die contour toch al geschreven wordt. U zegt eigenlijk dat u lak hebt aan die contour, omdat het u gaat om het aantal geluidgehinderde woningen. Dat moet u dan gewoon zeggen!

De heer **Reitsma** (CDA): Als enerzijds de contouren worden vastgesteld en anderzijds het aantal geluidgehinderde woningen wordt gemaximeerd, als je ziet dat die twee aspecten in feite niet met elkaar sporen en je ziet tegelijkertijd dat bepaalde meetpunten worden geprojecteerd boven weilanden of gebieden waar nauwelijks bevolking woont – ik bedoel dat niet denigrerend – kun je de doelstelling vasthouden. Ook de CDA-fractie wil niet tornen aan die doelstelling, maar we zullen wel onder ogen moeten zien of de systematiek om de doelstellingen te kunnen bereiken, niet moet worden verbeterd. Daartoe roep ik de minister nu op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is een illusie om te veronderstellen dat je een meetinstrument kunt hanteren waaruit een contour voortvloeit die precies die 15.100 woningen zal omvatten. Dan moet je gewoon zeggen: de luchtvaart mag overschrijden, zij het dat binnen een contour maximaal 15.100 woningen met zware geluidshinder mogen worden geconfronteerd. Dat zou een

verandering van het standpunt van uw fractie in negatieve zin zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herhaal dat wij willen vasthouden aan de vastgestelde milieugrenzen, maar dan wel zoals ze zijn beoogd. Als de techniek om dat te meten wat beter moet, zodat die ruimte volledig kan worden benut, moet die worden verbeterd. Ik denk dat dat noodzakelijk is, maar ik krijg daar straks de reactie van de minister wel op.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Acht de heer Reitsma het mogelijk dat deze ingewikkelde berekeningsmethodiek op korte termijn kan worden veranderd? Als dat niet kan – daar ga ik overigens van uit, want het kan allemaal niet op zo'n korte termijn – erkent hij dan dat in 1998 wel degelijk ook binnen de huidige metingsmethodiek de contour kan worden gehandhaafd, zij het dat men dan vanaf 1 januari moet zeggen dat er dan bijvoorbeeld 5000 niet kunnen worden uitgevoerd? Dat is toch iets anders dan Schiphol op slot doen.

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft ook de laatste groeicijfers van Schiphol gezien. Die gaan enorm snel omhoog. Als de minister in de Kamer zegt dat zij voor 1997 gedooft, maar dat zij voor 1998 streng de huidige wettelijke grenzen met zijn huidige systematiek handhaaft, dan betwijfelen wij dat de minister daarin zal slagen. Wij roepen haar dan ook op om nu een wetwijziging voor te bereiden op het punt van de meetsystematiek, zodat wij daar in 1998 nog gebruik van kunnen maken. Wij vinden namelijk dat Schiphol de beoogde geluidsruimte mag benutten. Daar hebben wij toch allemaal voor gekozen. Of vindt u het juist wel aardig dat de beoogde geluidsruimte niet benut kan worden door de meetsystematiek die in de wet staat? Bent u daar blij mee?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken dat er op dat punt een probleem ligt, maar ik vraag u of u, wanneer dat meetvoorschrift niet tijdig kan worden veranderd, accepteert dat in 1998 een bepaald aantal vluchten niet zal kunnen plaatsvinden en dus een beperktere groei van Schiphol zal moeten worden geaccepteerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik neem pas een besluit op het moment dat de

minister in de problemen komt en zij tegen de Kamer zegt: helaas, ik moet weer gedogen. Je moet de problemen echter voor zijn en daarom roep ik de minister op om die wettelijke meetsystematiek zo snel mogelijk te wijzigen, aangezien dat een positieve bijdrage kan leveren aan het probleem dat u terecht signaleert.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Helaas geeft de heer Reitsma geen antwoord op mijn vraag. Ik vraag hem concreet: als het niet lukt om dat meetvoorschrift tijdig te wijzigen, accepteert u dan ook de consequenties voor het jaar 1998, namelijk dat men hoe dan ook binnen die contour van 1998 moet blijven?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga niet aan luchtfietserij doen. Ik neem pas politieke stellingen als de minister bij de Kamer komt. Ik waarschuw de minister alleen dat zij met de huidige beleidslijn, niet gedogen in 1998 – dat is een prima lijn – in grote problemen komt als de meet-systematiek niet wordt gewijzigd. Dan weten wij nu ook waar de oorzaak ligt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar proberen wij achter te komen. Ik begrijp u echter niet helemaal. Wat het probleem is tussen de 15.100 en hetgeen nu benut wordt, is dat er op andere banen intensiever gevlogen wordt dan geprognoseerd. Die contouren moeten dus veranderd worden. Kunt u eens invullen wat u bedoelt met het veranderen van die meetsystematiek? Wat moet er dan veranderd worden door de minister? Ik kan mij daar niets bij voorstellen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wel. Als er overdag op 335 punten gemeten wordt en er een beperkt aantal door het plafond heenschiet wat betreft de geluidsbelemmeringen en een aantal andere daar ver onder blijven, wordt de beoogde geluidsruimte niet maximaal benut en moet er kritischer nagedacht worden of dat niet moet worden gewijzigd.

Mijnheer Van Gijssel, speel nu geen verstoppertje! Wij hebben in de algemene overleggen in de afgelopen maanden volop onze signalen afgegeven. U heeft dat ook gedaan, maar u kiest een andere lijn dan wij.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer Reitsma, ik probeer echt úw lijn te

Reitsma

begrijpen. Laten wij nu eens man en paard noemen: bij de Kaagbaan is ruimte over, maar de Buitenveldertbaan is vol. Op het ene punt is dus een hogere score gehaald dan op een ander. U zegt dat er door de hoogste punten weg te halen, ineens ruimte komt. Dat is niet zo. U heeft het in feite over het verplaatsen van de contourruimte van de ene baan naar de andere. Dat is iets heel anders dan het meetinstrumentarium aanpassen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer van Gijzel, mijn bezwaar is dat u mij nu naar een technische uitwerking vraagt. Ik heb daar geen barst verstand van. Gelukkig niet. We hebben daar de deskundigen voor. Zij zeggen dat via een wat andere meetsystematiek de problemen waar Schiphol nu in zit, gedeeltelijk op te lossen zijn. Daarnaast moeten ook de maatregelen die de minister voorstelt, zoals stillere vliegtuigen etc., worden ingevoerd. De minister heeft bovendien gezegd dat zij voor de verkiezingen nog met een visie komt over de manier waarop zij het probleem tussen heden en 2002 wil oplossen. Ook de minister heeft gezegd dat de mainportdoelstelling niet in gevaar mag komen en dat er beperkte groei mogelijk moet blijven. De heer Van Gijzel zou wijzer moeten zijn en niet aan mij vragen hoe je dat technisch via allerlei formules moet regelen. Hij zou zinniger vragen moeten stellen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het debat gaat nu alleen maar over de geluidscontouren. Maar er is meer, zoals externe veiligheid, luchtverontreiniging en lokale concentratie daarvan. De Kamer heeft om die redenen besloten tot een grens van 44 miljoen passagiers. Heeft het CDA die grens nu definitief losgelaten?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dit een zeer mooie vraag. Het CDA heeft dat besluit nooit definitief omarmd. De heer Poppe weet dat. Mevrouw Van Rooy heeft altijd gezegd dat het CDA geen boodschap heeft aan het in de wet opnemen van het getal van 44 miljoen. Ik was daarom zeer verheugd over het conceptverkiezingsprogramma van D66 en dat van de VVD, waarin zij dat getal loslaten. D66 heeft daar in de Kamer bijna een breekpunt van gemaakt. Wat de VVD betreft wisten we natuurlijk altijd dat deze partij het om

het compromis deed, maar dat zij er in werkelijkheid niet achterstond. Ik zeg daarom: hulde voor deze twee partijen!

Voorzitter! Nog een enkele opmerking over de Maasvlakte. Mijn fractie vindt dat onderzocht moet worden hoe de concurrentieverhouding die er is tussen Rotterdam en Antwerpen, omgezet kan worden in een nieuwe complementaire verhouding tussen deze steden. Hiervoor zal een sterke Rijn-Scheldedelta ontwikkeld moeten worden. We moeten naar een kwalitatieve versterking van de Rotterdamse haven toe. Het kabinet is er door meningsverschillen weer niet in geslaagd om een helder besluit neer te leggen. Het is in feite een non-besluit. Wij verwachten van dit kabinet een visie op een mogelijke uitbreiding van de Maasvlakte. Welke functie moet de Maasvlakte hebben in het kader van een mainport? Moet de Maasvlakte worden uitgebreid? En zo ja, hoe regel je dat? Wat het CDA-betreft kan dit via een lex specialis. Maar die visie zal er moeten komen. Daarbij dient duidelijk aangegeven te worden hoe de financiering geregeld wordt.

Tot slot een vraag over Beek. Wat betekenen de conclusies uit de studie over Schiphol en Maastricht Aachen Airport voor het beleidsstandpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat over het vliegveld Beek?

Voorzitter! Het is tijd voor een balans. De minister is deze kabinetsperiode in een spagaat beland waar zij niet meer uit lijkt te komen. Ik bedoel dat niet letterlijk. De verschillende opvattingen waarmee zij te maken kreeg, haar eigen ambities, de eisen van de coalitiepartijen, de wensenlijstjes en het "groene tegengewicht" van collega-minister De Boer zijn mede de oorzaak dat minister Jorritsma uiteindelijk weinig klaar heeft gekregen. Die verdeeldheid heeft haar vleugellam gemaakt. Ik zeg "mede", want zij is er ook niet in geslaagd om de verschillende wensen dicht bij elkaar te brengen.

Ik kan bepaald niet concluderen dat minister Jorritsma in het kabinet, voortdurend verdeeld over de aanleg van infrastructuur, en voor de partijen in de Kamer als een bruggenbouwer heeft gefunctioneerd. Integendeel, vaak leek haar houding eerder polariserend en bruuskeerde zij zowel de oppositie

als de coalitiepartijen in hun opvattingen. De zichtbare irritatie van de minister was in veel debatten te aanschouwen. Die spagaatproblematiek heeft de minister niet alleen in sommige dossiers op non-actief gesteld – ik denk aan de A4 – maar heeft ook de prijzen opgejaagd, doordat een compromisduur werd afgekocht.

De **voorzitter**: Let op uw spreektijd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wijs erop dat de tunnel in het Groene Hart niet zozeer op verzoek van de Kamer is aangelegd, zoals de minister vaak naar voren brengt, maar een moeizaam tot stand gekomen voorstel is geweest van het kabinet zelf. Hoezo, geldgebrek? Ik vraag mij in dit verband ook af hoe het staat met de grote ambities van minister Jorritsma om minister Maij naar de vergetelheid te verbannen. Zij zou toch zoveel beter gaan in deze periode? Daarom was zij vier jaar geleden toch ook zo blij dat het Majtijdsperk bijna was beëindigd? Ik herinner de Kamer even aan de uitspraak van de minister die ik in het begin van mijn betoog aanhaalde: gelukkig staan er verkiezingen voor de deur.

Ik kan niet zeggen dat ik in positieve zin onder de indruk ben geraakt van deze minister van Verkeer en Waterstaat, in vergelijking met de vorige. Minister Jorritsma is stevig en met volle kracht vooruit van start gegaan, maar in de loop van de periode zijn haar ambities flink afgezwakt. Misschien kan de minister mij aangeven of en hoe zij het zoveel beter heeft gedaan dan haar voorgangster?

Mevrouw Jorritsma was in haar vorige periode een fel tegenstander van het rekeningrijden. Wat schetst onze verbazing? Dat nu uitgerekend zij binnenkort een wetsvoorstel zal indienen dat generiek rekeningrijden rond de vier grote steden moet regelen. Die verbazing werd alleen nog maar groter toen ik het conceptverkiezingsprogramma van de VVD las: de partij kiest voor een systeem van betaalstroken en niet voor rekeningrijden zolang dat alleen maar lastenverzwaren met zich brengt. Ik moet constateren dat de nummer drie op de VVD-lijst een heel andere visie propageert. Verkiezingstijd blijft toch altijd weer spannend, zelfs voor deze minister.

Reitsma

De **voorzitter**: Mijnheer Reitsma, u heeft al 25 minuten gebruikt. Ik heb een paar keer geprobeerd om u te waarschuwen, maar dat was u waarschijnlijk nog niet opgevallen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma neemt bij het rekeningrijden de bekering van de minister als centraal punt. Het verbaast mij altijd dat zowel voor het CDA als voor de VVD geldt dat men eerst minister moet worden om het instrument van rekeningrijden te omhelzen. Dat geldt ook voor de partij van de heer Reitsma en voor zijn ministers.

Dan de spagaat. Het is van tweeën één: óf de CDA-woordvoerder bij de behandeling van de begroting van VROM heeft onzin uitgekraamd, óf de heer Reitsma doet dat nu. Maar het is niet mogelijk om de ene week te zeggen dat minister De Boer niets voor elkaar krijgt en de andere week dat minister Jorritsma in het hoekje staat doordat minister De Boer haar zo heeft belemmerd. Dat is een spagaat die de heer Reitsma mij nog maar eens moet uitleggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het verhaal over de spagaat houd ik recht overeind. Het is echter wrang dat de PvdA medeverantwoordelijk is voor de spagaat waarin deze minister is terechtgekomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het over het oordeel van de heer Reitsma. Ik snap best dat het CDA oppositie wil voeren en dan zal het niet roepen dat de minister het goed heeft gedaan. In het voeren van oppositie moet echter enige consistentie zitten. Je kunt niet de ene week zeggen dat minister De Boer er geen donder, echt helemaal niets van heeft terechtgebracht en dat mevrouw Jorritsma haar alle hoeken van de Kamer heeft laten zien, en de andere week dat minister Jorritsma helemaal vastzit doordat mevrouw De Boer haar een hak heeft gezet. Dat is geen consistent verhaal, maar opportunistische oppositie.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar gaat de discussie ook niet over. De discussie gaat over het volgende. Wij moeten constateren – uit De Telegraaf van vanmorgen meende ik te mogen afleiden dat ik mij bij D66 en de PvdA in goed gezelschap bevind – dat deze minister ontzettend weinig heeft bereikt ondanks haar

goede wil en goede ambities en soms ook nog haar goede humeur. Uiteindelijk is er te weinig terechtgekomen van de filebestrijding. Ik constateer dat de spagaat waar deze minister in terecht is gekomen, mede is veroorzaakt door 1. de grote verdeeldheid binnen het kabinet over een aantal onderwerpen inzake de infrastructuur, die geweldig duur is geweest, 2. de grote verdeeldheid omtrent het onderwerp infrastructuur tussen de Paarse partijen – ik zal hier niet horen zeggen dat die verdeeldheid er niet is – en 3. het feit dat het zogenaamde groene gezicht van mevrouw De Boer hier en daar eens opgepoetst moest worden. Dat heeft de besluitvorming in feite voor een deel vleugellam gemaakt of geleid tot dure oplossingen. Laat de heer Van Gijzel het tegendeel maar eens aangeven. Ik ben benieuwd!

De **voorzitter**: Dat is een uitlokking. Dat kan de heer Van Gijzel in zijn eigen termijn doen. De vraag was duidelijk. Ik stel voor het daarbij te laten.

De heer **Van Waning** (D66): Ik heb even gewacht tot het eind van het verhaal van de heer Reitsma. Hij heeft uitgesproken dat zijn fractie het betreurt dat het schoonmaken van het Veerse Meer wordt uitgesteld. Hierover heeft mijn fractie vorig jaar een motie ingediend, die ook door de heer Reitsma is ondertekend. Mag ik hieruit afleiden dat de fractie van het CDA het huidige amendement van mijn fractie steunt? Dat is gericht op het herstel en de inrichting van watersystemen en daarin wordt prioriteit uitgesproken voor het schoonmaken van het Veerse Meer.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb dat amendement nog niet gezien. Als de heer Van Waning echter een voorstel doet en daarbij een eenduidige dekking aangeeft, zonder dat financiering plaatsvindt ten koste van de infrastructuurprojecten die ik in mijn betoog sterk heb gepromoot, zal hij mijn steun krijgen. Gaat dit echter ten koste van wegen of zo, dan vind ik dat de grootste lariekoek. Dan hadden wij dat amendement ook vorig jaar kunnen indienen. Het ging er in de motie om dat de minister opdracht had gekregen binnen haar begroting op hoofdstuk XII – en niet uit het Infrastructuurfonds – dekking te zoeken. Ik ben erover teleurgesteld dat de minister

deze motie naast zich neer heeft gelegd. Dat D66 het dan nu maar wil financieren ten koste van rijkswegen, is eenzelfde grap als de grap die de heer Van Heemst vorig jaar heeft gemaakt, toen hij de A50 in Brabant schrapte. Daar spreekt men nog dagelijks schande over.

Voorzitter! Ik rond af. Grote ambities over het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk na een eerste aanzet van de CDA-fractie – “Van 2x2 naar 2x3” –, de productie van de nota's SWAB en TIB, reeds na één jaar de constatering dat de doelstellingen niet haalbaar zijn, grote moeite met de discussie rondom de HSL en de Betuwelijn, vertraging van de vele regionale projecten, een naar haar eigen maatstaven sterk afgezwakte invoering van een marktwerking in stads- en streekvervoer, nog geen begin van duidelijkheid over de door de minister gewenste marktwerking in het spoorvervoer, het geknoei rondom Schiphol... Ik ben niet in de ban geraakt van deze minister en haar daadkracht. Ik wil spreken over de “minister van verkeer dat stilstaat”. Ik kijk uit naar het volgende kabinet dat al een heel lange agenda heeft met te nemen besluiten, zodat dan knopen doorgehakt worden en Nederland bereikbaar blijft.

De heer **Blaauw** (VVD): Mag ik de heer Reitsma nog even wijzen op een stomme wijze van citeren uit een verkiezingsprogramma? Ik zal de juiste tekst geven over het rekeningrijden.

In het geval dat variabilisatie van autokosten de vorm krijgt van rekeningrijden, mag dit vraagregulerend systeem niet verworden tot een verkapte lastenverzwaring. Dit is het geval indien er geen reëel alternatief is voor het gebruik van de weg waarvoor moet worden betaald.

Waarvan akte!

De heer **Reitsma** (CDA): Die tekst had de heer Blaauw niet voor hoeven te lezen, want ik heb haar bij me. Ik was dus geprepareerd.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan heeft de heer Reitsma selectief gewinkeld. Daar houd ik niet van.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik hoef de minister van Verkeer en Waterstaat niet te verdedigen; dat zal ze zeker zelf doen en dat zal van de SGP, een niet-regeringspartij, ook



De heer Van Gijzel (PvdA)

niet worden verwacht. Wij moeten echter wel altijd evenwichtig oordelen. Ik begrijp dat de heer Reitsma de minister aanspreekt als de minister van Verkeer. De minister is echter de minister van Verkeer en Waterstaat. In mijn ogen is de waterstaatsportefeuille juist uiterst belangrijk en essentieel. De heer Reitsma spreekt over "niet daadkrachtig". Kan hij dat ook staande houden ten aanzien van het onderdeel waterstaat?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb de minister in dit debat sterk beoordeeld als minister van verkeer en vervoer. Bij de dossiers op het gebied van waterstaat heb ik een paar teleurstellingen uitgesproken, maar ik wil hier ook constateren dat de dijken behoorlijk op orde zijn gebracht, met steun van de CDA-fractie. Daar heeft de minister dus wel daadkrachtig opgetreden. Als je deze minister aan wilt spreken, moet je zeggen dat zij de minister is van verkeer dat stilstaat.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dank voor deze toevoeging, maar ik vind dat ook een oppositiepartij evenwichtig moet zijn in haar oordelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht dat ik dat evenwicht heb gegeven.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dit is de vierde begroting van minister Jorritsma en de laatste in deze kabinetsperiode. Het is een moment om terug te kijken en wat mij betreft vooral een moment om vooruit te kijken. Zijn wij klaar om er de komende jaren stevig tegenaan te gaan? Hebben wij alles voorbereid en hebben wij de afgelopen vier jaar gebruikt om mensen te overtuigen om te kiezen voor bijvoorbeeld meer openbaar vervoer en minder auto?

Bij de begroting voor 1995, de eerste van deze minister, heeft de fractie van de Partij van de Arbeid een paar ijkpunten en piketpaaltjes neergezet. Ik probeer deze even terug te halen. De minister krijgt geen gemakkelijke taak. De verwachtingen zijn hooggespannen en de noodzaak van het maken van keuzes is groot. De communicatieve eigenschappen van deze minister worden hoog ingeschat en daarmee kan zij haar voordeel doen, maar uiteindelijk wordt zij daar niet op beoordeeld. Zij wordt beoordeeld op wat zij gerealiseerd heeft.

Die communicatieve eigenschappen heeft de minister inderdaad volop gebruikt, binnen de politiek en vaak ook daarbuiten. Zij heeft daarbij

een aantal belangrijke besluiten tot stand gebracht: de Betuwelijn, de uitbreiding van Schiphol en de HSL-Zuid. Daarnaast kan de minister ook positief terugkijken op haar aanpak van de dijkversterking en -verzwaring, naar aanleiding van de hoogwaterproblematiek, drie en vier jaar geleden.

Hoewel de situatie in het openbaar vervoer er niet direct door verbetert, heeft deze minister er wel voor gezorgd dat een aantal verslechteringen worden tegengehouden. Ik duid hierbij op het gedeeltelijk terugdraaien van de korting van de subsidie op openbaar vervoer, mede onder druk van de Kamer, na een jarenlange strijd, en het in stand houden van de onrendabele lijnen. Dat was ook onder druk van de Kamer, maar het is wel gebeurd.

Positief is ook de indexering van de benzineaccijns. In de vorige periode is er ook door het CDA voor gekozen om de concurrentieverhouding tussen auto en openbaar vervoer verder te versterken ten gunste van het openbaar vervoer. Dat zou in deze periode doorgetrokken worden. Het is daarom een logische consequentie dat, waar er jaarlijkse tariefstijgingen in het openbaar vervoer zijn, er ook een indexering van de benzineaccijns plaatsvindt.

Zonde is, dat daar vervolgens hier in de Kamer door VVD en CDA een stokje voor gestoken is. De heer Reitsma heeft net gezegd – de heer Blaauw gaat het misschien nog zeggen – dat wij iets aan de automobiliteit moeten doen. Bij het reduceren daarvan is volgens hem de benzineaccijns van belang. Dan kan hij dit soort zaken niet laten lopen. Wij hebben die absoluut nodig.

Bij de variabelisatie van de autokosten heeft de minister een slag meer gemaakt. Wij hebben per 1 juli een aanzienlijke verhoging van de benzineaccijns gekregen, waarbij de "kleine rijder" is ontzien. Dat was een slimme insteek. Het betekent immers dat de grootverbruikers relatief meer bijdragen. Op basis van de voorstellen van CDA en VVD gebeurt nu het omgekeerde. Als variabelisatie in de verhoging van de accijns onder gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting een hulp is voor de kleine rijder, is het omdraaien daarvan natuurlijk nadelig voor diezelfde kleine rijder. Dat mogen VVD en CDA zich aantrekken.

Van Gijzel

De heer **Reitsma** (CDA): Ik respecteer uiteraard de opvatting van de fractie van de Partij van de Arbeid ten aanzien van de verhoging van de accijnzen, zelfs losgekoppeld van de ontwikkelingen in het buitenland, met name Duitsland en België. Minister Zalm van dit kabinet zegt echter in een algemeen overleg met de Kamer, waarbij wij spraken over de problematiek van de grenspomphouders, dat elke verhoging van de accijns zonder dat Duitsland meegaat, haaks staat op het regeerakkoord en dus geen doorgang kan vinden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Haaks staat op het regeerakkoord?

De heer **Reitsma** (CDA): Ja. De heer Van Gijzel zegt doorgaan, ondanks het regeerakkoord en ongeacht de vraag van indexering of niet.

De **voorzitter**: Bent u klaar met uw vraag?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma probeert een maatregel weg te draaien die generiek werkt. Hij heeft trouwens in de antwoorden op de vragen kunnen zien wat de werking van de indexering is, ook op langere termijn. Hij laat het echter zomaar lopen. Dat is buitengewoon zonde, temeer daar hij zelf maar twee instrumenten noemt in zijn eigen bijdrage. Hij noemt de benzineaccijns en rekeningrijden. De benzineaccijns gooit de heer Reitsma met het grootste gemak overboord. Bij rekeningrijden spreekt hij alleen van de doelgroepstroken. Ik wil best doorpraten met de heer Reitsma over dit punt, maar ik denk niet dat hij de meest gerechtigde is om mij hierover de maat te nemen. Hij zegt dat wij iets moeten doen aan terugdringing van de automobility. Tegelijk gooit hij echter met het grootste gemak de moeizame instrumenten die wij hebben weg.

De heer **Reitsma** (CDA): Op zichzelf hebben wij geen verschil van mening over de variabelisatie. De wezenlijke vraag is of de heer Van Gijzel het nog verstandig en verantwoord vindt om de accijnzen in Nederland op benzine verder te verhogen, terwijl er in Duitsland en België op dit vlak niets gebeurt. Nu is het verschil al 30 tot 40 cent per liter. Dit wakkert toch alleen maar meer automobility aan inzake reizen naar het buitenland?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Dat is dus niet zo. De heer Reitsma had toch even de antwoorden moeten lezen. Zowel met betrekking tot de effecten als de aanwakking van de automobility is dit niet zo. Dat staat klip en klaar beschreven. Er is sprake van een minimale aanwakking van de mobiliteit. De heer Reitsma moet zich wel realiseren dat de consequentie van het niet laten doorgaan van dit soort maatregelen is dat wij alleen maar meer congestie en minder bereikbaarheid in ons land krijgen. Dat is de prijs die moet worden betaald. Dat prijskaartje legt de heer Reitsma er nooit bij. In wezen had de heer Reitsma speciaal voor de pomphouders in de grensstreek een oplossing moeten zoeken, in plaats van de generieke indexering gewoon weg te gooien. Het was hem toch om de pomphouders te doen?

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel verschuilt zich. Het kabinet heeft thans aangegeven wat de maximale wettelijke en Europese mogelijkheden zijn om de grensproblemen op te lossen. Meer is niet mogelijk. De heer Van Gijzel pleit ervoor om het verschil in de benzineprijs tussen Nederland en Duitsland, nu al 30 tot 40 cent, nog groter te laten worden. Hij heeft er geen enkele boodschap aan dat de pomphouders allemaal naar de knoppen gaan!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zeg ik niet. Er zijn twee boodschappen. Wij hebben de boodschap dat met elkaar de mobiliteitsproblemen opgelost moeten worden. De heer Reitsma zegt daarbij zelf dat het accijnsbeleid een belangrijk instrument is. Bij hem is het één van de twee instrumenten. Als hierbij vervolgens grensproblemen ontstaan, moet het accijnsbeleid niet losgelaten worden. Dan gooit hij het kind met het badwater weg. Daarbij was dus iets meer creativiteit op zijn plaats geweest.

De heer **Reitsma** (CDA): ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Reitsma, dat zou de vierde interruptie worden. Wij moeten ons een beetje bekorten bij de interrupties.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De minister heeft voor het openbaar vervoer, vooral in de stad

en de streek, in de afgelopen jaren een gematigd prijsbeleid voorgesteld, al komt dat recent niet meer zo duidelijk naar buiten. Het staat in schril contrast met voorgaande periodes en ik ben daar zeer tevreden over.

Heel veel tijd, misschien wel te veel tijd is gaan zitten in zaken van mobiliteit waar de mensen niet direct iets van merken. Heel veel intern gedoe: de decentralisatie, de BOS-structuur, het IPO, de marktwerking, nieuwe financieringsystemen, privatisering, zelfstandiging, departementale ombouw, begrotingsombouw, verschuiving in het kader van de bestuursdienst; het is slechts een greep, waaruit blijkt hoe ontzettend veel ambtelijke en bestuurlijke energie daarin is gaan zitten, zonder dat het op korte termijn resultaat oplevert. Was het allemaal wel nodig in deze mate en in dit tempo?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik ben enigszins verrast door deze opsomming. De decentralisatie is volgens mij door de PvdA minimaal een jaar opgehouden. De heer Van Gijzel heeft dus maximaal meegewerkt aan het proces van interne vertraging.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U weet ook welke redenen wij daarvoor hadden. Mijn fractie is voorstander van decentralisatie, maar dan op een verantwoorde manier, namelijk met de benodigde middelen erbij geleverd. Wij hadden sneller kunnen gaan. Dan zouden de provincies en de gemeentes taken erbij hebben gekregen zonder de daarvoor benodigde middelen en dan zouden wij inhoudelijk veel verder van huis zijn geweest. Dat was dus een slechte manier van decentraliseren en daarom ben ik blij dat ik, zonder uw steun maar samen met de heer Reitsma, gekozen heb voor een solide lijn, die er onder meer toe heeft geleid dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn teruggedraaid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat laatste is later aan het onderwerp gekoppeld; die koppeling heeft mijn fractie nooit gemaakt. U had geen vertrouwen in de decentralisatie zoals de minister die voorstelde en wij wel, ook met het bekostigingsmodel dat er toen lag en de intentie om dat te verbeteren. Dat heeft u

Van Gijzel

niet gewild en dan moet u niet aankomen met het verhaal dat interne processen te lang geduurd hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik stel dat die veel energie gekost hebben en dat men zich moet afvragen wat daarvan het effect is. Wat de decentralisatie betreft, mijn fractie heeft zich daaraan in het regeerakkoord gecommitteerd, maar die moet wel verantwoord plaatsvinden. Ik voel mij daarin gesteund door alle andere fracties behalve die van de VVD en D66. Verder meenden alle fracties dat als taken worden gedecentraliseerd, de bijbehorende bevoegdheden en middelen mee moeten worden overgedragen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij vonden de constructie die het kabinet voorstelde verantwoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat weet ik.

Voorzitter! Een van de hoofdpunten van het regeringsbeleid, zo schreef de minister ons in 1995, is dat er keuzes met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid gemaakt moeten worden, keuzes die onvermijdelijk leiden tot een beheerste en gerichte inzet van financiële middelen. Juist op dit hoofdpunt van het beleid ontstaan er nu problemen. De ambitie van het structuurschema Verkeer en vervoer is verschraald; wij hebben daar twee jaar geleden al voor gewaarschuwd. De noodverbanden van SWAB en TIB komen maar moeizaam van de grond en bieden op lange termijn niet het perspectief dat noodzakelijk is om groepen en partijen mee te nemen op een weg die niet altijd makkelijk is. Het gaat niet goed met de doelstellingen voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Het beleid is te veel probleemdempend in plaats van oplossingsbiedend en in diezelfde mate schiet het nog tekort. Ons uitgangspunt is dat het mobiliteitsprobleem oplosbaar is, zowel qua milieu als wat de bereikbaarheid betreft, en ook bij een doorgaande mobiliteitsbehoefte.

Die oplossing moet overigens wel in beeld worden gebracht om de ontwikkeling van beleid daarbij aan te passen. Vorig jaar heb ik mijn aandeel in de behandeling van de begroting onder meer besteed om aan te geven hoe het mobiliteitsprobleem tegen 2020 redelijk

opgelost kan zijn. Ik heb toen met steun van de Kamer gevraagd om meer scenario's uit te werken die ertoe zouden moeten leiden dat mobiliteit niet langer een probleem is maar een oplossing voor andere problemen. Ik heb gevraagd of het mogelijk zou zijn dat voor het regeerakkoord te doen, maar ik heb er tot op de dag van vandaag niets over gehoord. Nu lopen wij achter de feiten aan en de bestuurlijke werkwijze ondergraaft uiteindelijk het draagvlak voor de noodzakelijke maatregelen. Je hoort zo vaak zeggen: wat wij doen, helpt toch niets. En dat komt omdat het pad dat wij samen moeten gaan, niet zichtbaar is. Dit vraagt om meer visie en meer keuzes. Het zou moeten zinderen op dit terrein. Wij hebben een probleem met elkaar, elke dag opnieuw en het kabbelt gewoon rustig door. Wij moeten een beleid krijgen dat naar buiten gericht is en mensen moet stimuleren het openbaar vervoer te nemen. Daarin past geen excessieve tariefstijging zoals bij de NS. Daarin passen geen afnemende kwaliteit en klant-onvriendelijkheid. Daarin passen wel goede voorlichting, reisinformatie en consumentenbescherming. Wij moeten een positief gevoel krijgen bij het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van wat er nu gebeurt – en dat begrijp ik ook wel – namelijk dat men er een negatief gevoel aan overhoudt. Wij moeten keuzes maken, waarbij wij duidelijk moeten maken dat, als wij alles met de auto blijven doen, er uiteindelijk niemand meer rijdt. Niet kiezen is ook kiezen. Niet kiezen is kiezen voor de auto.

Kinderen zijn in de afgelopen tien jaar voor de helft minder buiten gaan spelen in grote steden. Daarvan is 15% te verklaren door zaken als video, computer en tv. De rest komt alleen maar omdat de auto de speelruimte voor de kinderen heeft opgesoupeerd. Het is gewoon onveilig voor kinderen om buiten te spelen. Dat geldt op de stoep en als zij naar school gaan. In die situatie niet kiezen is kiezen tegen kinderen. Wij zouden juist moeten durven kiezen voor kindvriendelijke wijken. Wij moeten daar de auto voor een deel durven te weren, waardoor ruimte teruggegeven wordt aan de kinderen om te kunnen spelen. Die keus blijft te veel onbesproken. Het kiezen voor de auto blijft te

vanzelfsprekend. Niet kiezen maakt de auto steeds belangrijker.

Steden worden steeds slechter bereikbaar. Het gevolg zal zijn dat wonen, werken, winkelen en recreëren op steeds grotere afstand van elkaar komen te liggen. Men moet zich realiseren wat er nu in Amsterdam al gebeurt. Veel van de economische gebieden van Amsterdam zijn niet goed met de auto bereikbaar, waardoor veel bedrijven naar buiten trekken. Van de 100.000 woningen die in het stedelijke gebied van Amsterdam elke tien jaar nodig zijn op basis van de eigen behoefte, gaan er nu al 60.000 naar een afstand van 30 km of meer. De mensen die daarin wonen, werken in Amsterdam of omgeving en moeten dus elke dag die afstand afleggen. Er is dus elke dag opnieuw sprake van een volksverhuizing. Dit leidt ertoe dat wij meer auto-afhankelijk zullen worden. Om de bereikbaarheid te waarborgen, zullen wij meer moeten spreiden. Het volgen van die lijn zal uiteindelijk niet haalbaar blijken te zijn, temeer omdat het lage dichtheden oplevert, waarbij het alternatief van het openbaar vervoer niet meer binnen bereik komt. Ik wil een beeld schetsen om duidelijk te maken wat ik bedoel. Het creëert een Los Angeles waarin de openbare ruimte van niemand meer is. Je kunt je alleen nog maar verplaatsen in de auto. Zodra je uit de auto stapt, loopt je leven groot gevaar.

De heer **Poppe** (SP): De PvdA draagt nu ongeveer acht jaar achtereenvolgende regeringsverantwoordelijkheid. Wij kunnen niet bepaald zeggen dat in die periode de kwaliteit, de prijs en de fijnmazigheid van het openbaar vervoer verbeterd zijn om die omslag, waar ik het volledig mee eens ben, te bewerkstelligen. Als je nu ergens in het achterland moet zijn, moet je maar zien 's avond nog terug te komen. Dat is een groot probleem. Gelijktijdig zien wij dat door de ruimtelijke ordening het wonen, het werken en het recreëren steeds verder uit elkaar zijn komen te liggen, wat het verkeer alleen maar bevordert terwijl er geen openbaar vervoer is. Waarom komt u aan het eind van deze tweede rit met deze opmerkingen en heeft u zich niet al acht jaar geleden volledig ingezet voor de bevordering van het openbaar vervoer?

Van Gijssel

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Toen was u er misschien nog niet, de heer Rosenmöller wel. Wij hebben die discussie gehad bij de behandeling van het structuurschema Verkeer en vervoer en bij de behandeling van de Vinex. Wij hebben daarbij gesproken over het antwoord op de vraag hoe de ruimtelijke inrichting zou moeten zijn en hoe wij het openbaar vervoer zouden kunnen stimuleren, met name ten aanzien van de Vinex-locaties in en nabij de steden. De bedoeling was om de automobiliteit terug te brengen en een kritische massa te genereren om hoogwaardig openbaar vervoer tot stand te brengen. De praktijk blijkt buitengewoon weerbarstig te zijn. Mijn oproep aan de minister is – ik zal er straks wat meer over zeggen – hieraan met meer voortvarendheid te werken. Ik vind het onacceptabel dat de woningbouw- en infrastructuurprojecten in en nabij de steden zoveel vertraging ondervinden.

De heer **Poppe** (SP): Hoe komt het dan dat wat u wilt, in de afgelopen acht jaar gewoon niet is gelukt? Wat gaat er verkeerd?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De mainstream is buitengewoon lastig. Nederland is een rot land voor openbaar vervoer. Dat bedoel ik niet cynisch, maar als je nagaat hoe onze stedelijke dichtheden zijn, wordt dit onderstreept. Voor een metronet heb je een stedelijk gebied nodig van zo'n 1,5 miljoen mensen. Voor lightrail zit je al gauw boven het miljoen en voor de tram heb je 500.000 mensen in een gebundeld gebied nodig. Daarmee is verklaard waarom in Utrecht de tram amper tot niveau komt en waarom de metronetten in Rotterdam en Amsterdam zo moeizaam tot stand komen. Het heeft te maken met de kritische massa en het draagvlak. De oorzaak vinden wij in onze historie. Dit vergt van ons op het terrein van de ruimtelijke ordening dat het roer écht omgaat. Als wij hieraan geen aandacht geven en het maar laten lopen, zal Nederland nóg meer een "platte pannenkoek" worden en zullen de problemen slechts groter worden.

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft dit onderwerp wel vaker naar voren gebracht, zowel in als buiten dit huis. U heeft het in de afgelopen jaren verschillende malen op de politieke

agenda gezet. Vindt u dat de minister dit voldoende heeft opgepakt? Hoe beoordeelt u deze minister met betrekking tot dit beleid? Als deze kwestie u zo hoog zit, waarom komt u dan niet vandaag met concrete voorstellen waarmee de situatie nú kan worden veranderd?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik kóm met concrete voorstellen. Overigens heb ik ook het vorige jaar al gesproken over een studie om dit verder te verkennen. Wat er in de komende jaren moet gebeuren – ik heb er ook het vorige jaar aandacht voor gevraagd, met steun van D66 – is dat er veel meer wordt geïnvesteerd in stedelijk openbaar vervoer. Het is duidelijk dat dit niet altijd even rendabel kan verlopen, mede gelet op de zojuist genoemde kengetallen. Als een metrolijn wordt aangelegd, is daarvoor niet direct in exploitatieve zin voldoende draagvlak aanwezig. Toch is dat de enige manier om voor de toekomst structuren te realiseren die ertoe leiden dat er met stedelijke dichtheden kan worden gewerkt die de problemen uiteindelijk kunnen verkleinen in plaats van vergroten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind dat de heer Van Gijssel ook een oordeel moet geven over het kabinetsbeleid op dit terrein. Hij heeft er bij herhaling over gesproken en dient nu aan te geven of naar zijn oordeel het kabinet deze kwestie met voldoende voortvarendheid heeft opgepakt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb al gezegd dat er op dit punt te weinig visie is en dat er te weinig keuzemogelijkheden zijn. Ik zal er straks nader op ingaan.

Voorzitter! Men roept dat de Randstad overbevolkt is omdat men daar elke dag congestie- en bereikbaarheidsproblemen ontmoet. Echter, dat heeft niet zozeer met overbevolking te maken; er zijn gebieden in de wereld waar veel méér mensen bij elkaar wonen en waar de problemen in sommige opzichten geringer zijn. Het heeft veel te maken met het systeem dat wordt gekozen om de mobiliteit te geleiden en in Nederland gaat het daarbij in hoofdzaak om de auto.

Als het openbaar vervoer anders wordt georganiseerd, bijvoorbeeld op grond van marktwerking en met andere verdelingen, wordt het structuurdeficit niet echt tegenge-

gaan. Toch is dat noodzakelijk om te komen tot voldoende draagvlak voor goed openbaar vervoer. Overigens geeft de missiebrief in dit verband een zeer interessante aanzet. Ik heb die brief met veel belangstelling gelezen omdat men er daarin voor het eerst in slaagt niet alleen een koppeling te leggen met de economische grondslagen van onze samenleving maar ook met de milieuruimte die wij op langere termijn hebben en met een mobiliteitssysteem dat noodzakelijk zou zijn om het allemaal met elkaar te dragen. Dit is een reactie op de oproep die ik in de afgelopen jaren heb gedaan. Het enige is dat daar waar het tot een afronding zou moeten komen, dat er nog niet in zit.

Ik ben dus buitengewoon tevreden over de analyse die tot nu toe is gemaakt. Ik zeg er overigens meteen bij dat dan ook gekeken moet worden naar die kritische volumina om tot bepaalde vormen van openbaarvervoersinfrastructuur te komen, dat scherper gevaren moet worden op de problematiek van sociale segregatie in de steden, wat alles te maken heeft met die mobiliteit, en dat daaruit de consequenties getrokken moeten worden.

Veel tijd hebben wij op het terrein van mobiliteit niet en geld evenmin. Dat betekent dat wij moeten kiezen en nog snel ook. Wij moeten kiezen, onder andere voor een mobiliteitstoets. Dat is iets wat Natuur en milieu al een paar keer gezegd heeft. Als wij gebouwen als ziekenhuizen, scholen en dergelijke gaan bouwen, waarvan wij weten dat er elke dag bewegingen vanaf en naartoe zijn, van grote getalen mensen, dan moet daar een mobiliteitstoets onder liggen. Wij moeten kiezen voor doelgroepstroken en niet voor generieke uitbreiding van de weginfrastructuur en wij moeten kiezen voor de fiets. Wat belangrijk is – ik heb daar net iets over gezegd met betrekking tot de wijk en de positie van de auto daar – is dat de grote OV-infrastructuurprojecten die aangekondigd zijn in en om de stad, doorgaan. De minister zegt daarover in 1994 dat selectieve verbetering van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto de komende jaren het hoofdpunt van beleid vormt. De nadruk ligt op verbetering van de infrastructuur.

En toen is de minister met die wedstrijd begonnen. Zij heeft toen

Van Gijzel

gezegd dat er wel geld is vrijgemaakt, maar dat er geen plannen waren. Zij ging er echt plannen voor maken, het zou echt worden uitgevoerd en de spa zou de grond ingaan. Zij heeft gezegd dat zij daar enige aanloop voor nodig had, maar dat het vanaf 1998 echt zou beginnen. En dan is het 1998 en dan is het in één keer een sur place. Een sur place kan twee dingen betekenen. Dat is stilstaan om te winnen, om nog eens even je positie op te nemen. Dat is spannend en het oogt ook nog eens energieker, terwijl er eigenlijk niets gebeurt. Je maakt de indruk om dadelijk als eerste aan te komen, om de juiste positie af te dwingen; het publiek klapt zelfs en je bent ook nog populair. Alleen bij wielrennen staat de rest ook stil. Dat is in dit geval echter niet zo. Iedereen is gewoon doorgedaan. Dan is die sur place ineens een stuk minder spannend. Je staat gewoon stil, hoog in de baan. En dan wordt dat gat naar beneden wel in een keer heel groot. Dan kan het gebeuren dat als je te lang wacht, het moment verspeeld is. Ik hoor mopperende organisaties; de ANWB, het midden- en kleinbedrijf, van Natuur en milieu tot VNO-NCW, vervoersbedrijven en gemeenten. Zij vragen zich af hoe het kan dat op dit moment zo'n enorme vertraging in die OV-projecten plaatsvindt.

De minister moppert op haar voorgangster dat zij te veel geld had zonder plannen. Nu hebben wij plannen zonder geld. De volgende minister zal waarschijnlijk niet op haar voorgangster mopperen, maar zij wordt wel met het probleem opgescheept en het is een buitengewoon groot probleem. Wat is er nu eigenlijk over van die afspraak aan het begin van deze periode, waarbij wij 1 mld. inleverden bij de heer Zalm om dat in 1998 terug te krijgen? Ik heb eens gekeken naar de meerjarencijfers, doorlopend tot na 2000. Wat je dan ziet, is dat die getallen gewoon gelijk blijven. Die lopen een klein beetje op, maar in de mainstream lopen zij gelijk. Die vertragingen op wat door de minister wordt genoemd de hoofdpijler van het beleid, komen voor in één, twee, drie en zelfs vier jaar of soms zijn ze helemaal geschrapt. Convenanten over de Vinex worden opgeschort of opgezegd. Verleden jaar leek dit allemaal nog te kunnen. Precies volgens schema en nu, een jaar later, is het allemaal weg. Wat is er in dat

jaar gebeurd? De grote projecten kunnen het niet zijn. Ik hoor dat heel veel mensen zeggen. Ik heb dat mevrouw Van 't Riet op de radio horen zeggen. Ik heb het gelezen. De grote projecten kunnen het niet zijn. De Betuwelijn, HSL en de onrendabele lijnen drukken op het Tweede tactische pakket van het spoor.

De heer **Reitsma** (CDA): Waarom doet de heer Van Gijzel zo onnozel? De minister schrijft dit in haar eigen stukken. Die mogen wij toch voor waar aannemen? In de beantwoording van de schriftelijke vragen heeft u een prachtig overzicht welke miljarden extra in de grote projecten zijn gegaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan moet u goed luisteren naar wat ik zeg. Voor de OV-projecten in stedelijk gebied, de Vinex-locaties, is er geen verklaring te vinden vanuit de meerkosten van de grote projecten. De Betuwelijn, de HSL en het onrendabele pakket zijn gefinancierd uit het FES en het TTP. Voor een deel is dat later weer gecorrigeerd, maar het heeft geen invloed op deze projecten en dat is curieus. De heer Reitsma zegt dat ik de vragen goed moet lezen, maar ik heb de antwoorden gelezen. Daarin staat dat het daar inderdaad niet mee te maken heeft. Ik geef toe dat het in het begeleidend schrijven en in haar correspondentie naar buiten allemaal met grote projecten te maken heeft, en dat was waarschijnlijk ook de reden dat mevrouw Van 't Riet op de radio het zo heeft gezegd, maar als je alle cijfers op een rijtje zet, zie je dat het niet zo is. Het antwoord op de vraag over het MIT is dus ook duidelijk. Daarin staat namelijk dat het komt omdat er een hogere uitgave is voor de Beneluxmetro dan voorzien, door de amendementen-Hofstra, door de aflopende investeringsimpulsen en door de hogere projectkosten.

De **voorzitter**: Bent u nu bezig de interruptie te beantwoorden of hebt u uw betoog voortgezet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat valt nu één op één!

De heer **Reitsma** (CDA): Over de achterliggende oorzaken hoeven wij niet te lang te steggelen. Het gaat erom de achterstanden in belangrijke spoorwegprojecten – het TTP – weer

teniet te doen. Is de heer Van Gijzel het daarmee eens? In de tweede plaats gaat het om een hogere versnelling in een aantal tram-, metro- en lightrailprojecten in de Randstad. Hoe die miljarden weggehaald zijn of erbij komen, is een andere vraag. Is de heer Van Gijzel bereid om deze twee acties vandaag te ondersteunen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt mij over het Tweede tactische pakket niet veel horen zeggen, maar wel over de openbaarvervoerprojecten. Dat is volgens mij het kernpunt van het debat van vandaag, namelijk dat het het hoofdpunt van het beleid van de minister, waarbij alles voorbereid is en waarvan nu de uitvoering moet plaatsvinden, tot stand komt. De VVD-fractie zegt namelijk dat eerst alternatieven moeten worden gevonden om dan pas de auto te kunnen aanpakken, terwijl de heer Rosenmöller met mij van mening is dat het sowieso moet gebeuren. Ik vind het dus niet aanvaardbaar dat dit voor een aantal jaren geschrapt wordt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben wat verbaasd over de opmerkingen van de heer Van Gijzel. De minister heeft meermalen in haar begroting geschreven dat de verdringing door de HSL, de Betuwelijn en de inpassing van de vertraging heeft veroorzaakt. Als dat niet zo is, hoor ik dat graag van de minister en als zij de visie van de heer Van Gijzel ondersteunt, voel ik mij in ieder geval genept, onder andere door haar antwoord op vraag 16 van het MIT, waar een hele lijst is opgenomen van vertraagde projecten. Heel duidelijk wordt in de toelichting op de begroting en het Infrastructuurfonds dat verdringing door HSL en Betuwelijn de oorzaak is van deze problemen. Ik vind dat op zichzelf niet zo interessant op dit moment, want belangrijker is de vraag hoe wij daarmee in de toekomst omgaan. Ik ben van plan om een motie in te dienen...

De **voorzitter**: Dat kunt u in uw eigen termijn doen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kunt dat misschien niet interessant vinden, maar ik vind het wel interessant. Juist omdat ik het niet voor zoete koek heb aangenomen, ben ik erin gedoken en kwam ik

Van Gijzel

erachter dat die verklaring niet afdoende was. Ik vind dat belangrijk...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): We hebben van heel Nederland een berg post gekregen. Iedereen komt tot dezelfde conclusie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien mag ik toch even uitleggen waarom ik zo belangrijk vind. Als wij met elkaar afspraken maken en die in het MIT vastleggen, wij vervolgens tot de conclusie komen dat niet die grote projecten dat geld eruit hebben gehaald en dat de stroom middelen wel gelijk is gebleven, wat is er dan de afgelopen jaren gebeurd bij ons en op het departement? Dat moet je wel proberen te analyseren, want daar ligt dan ook de structurele oorzaak. Die moet je vinden om ook het juiste antwoord voor de toekomst te kunnen vaststellen.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben er een beetje verbaasd over hoe gemakkelijk de heer Van Gijzel nu zegt dat die grote projecten het openbaar vervoer aan het opvreten zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Niet!

De heer **Poppe** (SP): Wel!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien moet u dan hier komen staan.

De **voorzitter**: Als de heer Poppe een andere mening heeft, kan hij dat in zijn eigen termijn laten weten.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Nu al is aangetoond dat de HSL geen nieuwe reizigers trekt. Waarschijnlijk wordt daarom deze lijn op de lange termijn onrendabel. Betuwelijn idem dito. Als wij het geld dat wij voor de aanleg van deze spoorlijnen gebruiken, geïnvesteerd zouden hebben in wat ook de heer Van Gijzel wil, namelijk het tot stand brengen van fijnmazig openbaar vervoer – daarbij denk ik aan lightrail en allerlei andere moderne ontwikkelingen – zou er sprake zijn van een veel hoger rendement in reizigerskilometers en van een groter maatschappelijk effect. Hoe is het dan mogelijk dat de heer Van Gijzel het besluit tot de aanleg van genoemde lijnen een goede zaak vindt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het spijt me, maar ik vind dat u deze interruptie in het betoog van mevrouw Van 't Riet moet maken. Ik heb er juist op gewezen dat bij de ophoging van het bedrag voor de grote projecten geen geld is vrijgemaakt voor het OV-project. Daarvoor wil ik van de minister nog een verklaring hebben.

De heer **Poppe** (SP): Waar gaat het nu om? Dat is om het goed ontwikkelen van het openbaar vervoer. Daarvoor is nu te weinig geld en waarom is daar te weinig geld voor? Omdat het benodigde geld is gestoken in de grote projecten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat betoog ik nou net.

De heer **Poppe** (SP): U bekijkt de zaak begrotingstechnisch en u let op de verschillende potjes, maar geld is geld. Het gaat hier om maatschappelijk geld en de vraag is hoe je dat het meest rendabel kunt investeren. Het zou veel rendabeler geweest zijn...

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, dit is een opinie en geen vraag. De heer Van Gijzel gaat nu verder met zijn betoog, want uw vraag heeft hij al beantwoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb aangegeven dat als je de meerjarcijfers goed in aanmerking neemt, blijkt dat voor stads- en streek-OV-projecten niet minder geld beschikbaar is. Vanaf 1995 zijn ieder jaar en doorlopend tot 2000 dezelfde bedragen genoteerd. Het is curieus dat wij op basis van die bedragen vorig jaar nog dachten alles op tijd uit te kunnen voeren, maar dat wij dat nu niet meer kunnen. De hogere kosten van de aanleg van de Beneluxmetro zorgen maar voor een marginaal verschil. Dus aan de hand daarvan kan de verklaring niet worden gegeven. De amendementen-Hofstra hebben een eenmalige doorwerking gehad. De afloop van de investeringsimpuls was bekend. Wat de hogere projectkosten betreft: het is waar dat in een aantal gevallen sprake is van hogere kosten, maar het is wel curieus dat het effect ineens zo groot is, dat wij de uitvoering van heel grote projecten vier jaar moeten uitstellen. Het lijkt erop dat er sprake is van een jarenlang volgehouden

camouflage en dat de situatie door het nieuwe MIT-systeem min of meer is ontsluit. Ik vind dat de minister verplicht is op dit punt uitleg te geven.

Opvallend is dat ik van vrijwel iedereen voor het niet door laten gaan van de OV-projecten een verklaring met hogeschoolpolitiek hoor. Die verklaring kan feitelijk niet kloppen, maar misschien heeft die in de praktijk wel haar uitwerking gekregen. De minister probeert op een slimme manier in het kabinet extra geld binnen te krijgen. Aan dat geld zou zij op een andere wijze niet kunnen komen. Dit vermoeden wordt bevestigd door het feit dat zij op 17 september – de inkt van de begroting is dan net droog – in het overleg de noordelijke Randstad zegt in het kabinet te willen proberen de eerste tranche ICES-gelden voor de OV-projecten te gebruiken. De deelnemers aan het overleg noordelijke Randstad hebben ons hierover namelijk een brief gestuurd.

Er zijn hier mijns inziens twee dingen aan de hand. De minister moet nu nog maar eens heel goed uitleggen waardoor de vertragingen ontstaan en waarom het kabinet, ingeval het de argumenten afdoende vindt, er niet voor gekozen heeft de 4 mld. van het FES in een keer te gebruiken? Overigens, in het FES zit meer, maar bij berekening blijkt dat er uiteindelijk 4 mld. aan reserves overblijft. Dat geld is niet eens helemaal nodig. Dat geld had het kabinet echter in een keer kunnen gebruiken. Wat heeft het kabinet ertoe bewogen dat niet te doen?

Overigens, de minister had ook kunnen kiezen voor temporisering van de aanleg van achterlandverbindingen. We kunnen denken aan de Betuwelijn. Die is goed voor de goederenstroom. Verder denk ik in dit verband aan de aanleg van de HSL, die goed is voor het vervoer van de passagiers naar het zuiden. Voor dit idee zou iets te zeggen zijn. Voor deze mogelijkheid kiest de minister echter niet. Eigenlijk kiest zij voor het bezuinigen in die gevallen waar zij het meeste pijn doen en in de veronderstelling dat er dan wel de meeste weerstand zal komen. Dat is althans de redenering.

Het effect is niet gering en daarom betreur ik deze opstelling van de minister des te meer. De desillusie bij gemeenten is groot. Hetzelfde geldt voor een aantal investeerders in Vinex-locaties. Het vertrouwen van

Van Gijssel

gebruikers is door deze gang van zaken niet toegenomen. De vraag is hoe je nu verder moet handelen. Er zijn drie oplossingen. De eerste is: het kabinet kiest alsnog voor de FES-oplossing. Dat zou ik prima vinden. Deze oplossing betekent dat wij de middelen van het FES alsnog beschikbaar stellen voor de onderhavige projecten. De tweede oplossing is: we kiezen voor het instrument van voorfinanciering. We vragen de gemeenten om onverwijld toch de projecten door te laten gaan. De kapitaallasten verschijnen vervolgens op de rijksbegroting. De derde oplossing is: we kiezen voor herprioritering.

Wat de eerste oplossing betreft: hierover wil ik graag wat van de minister horen. Wat de voorfinanciering betreft: er zou sprake kunnen zijn van een EMU-effect, maar dat kun je met de constructie die is gebruikt bij de Westerschelde-oeververbinding, redelijk mitigeren. De projecten moeten zonder vertraging worden uitgevoerd, want zoals ik al eerder heb gezegd: het moet zinderen. Wij moeten er met elkaar voor staan, welk gevoel er niet is. Ook de komende jaren moeten wij er meer geld voor vrij zien te maken.

Voorzitter! Ik kom toe aan de private financiering. Ik begrijp niet dat we al sinds jaar en dag roepen dat bij de Betuwelijn het private en het publieke belang gelijk op gaan: de neuzen staan dezelfde kant op. Waarom slagen wij er niet in om substantiële bedragen voor de aanleg daarvan privaat te financieren? Dat zou ook de last op het Tweede tactische pakket in belangrijke mate ontzien. Waarom kiest de minister zo evident voor de double track, terwijl zij in haar antwoorden zegt dat de Duitsers daar buitengewoon weinig voor voelen?

Minister Jorritsma-Lebbink: U moet toch weten dat in de raming voor de Betuweroute een zeer fors bedrag aan private financiering is opgenomen. Moet dat volgens u veel meer kunnen zijn?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als dat kan, is dat prima!

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, dat vraag ik niet. Begrijp ik het goed dat u stelt dat substantieel meer moet zijn, of zegt u...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voor mij

mag die hele Betuwelijn privaat aangelegd worden. Maar dat zal nooit helemaal lukken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat lijkt mij ook niet!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zie hier namelijk geen strijd tussen publieke en private belangen. In de ramingen wordt weliswaar verondersteld dat er private middelen op tafel komen, iets wat ik ondernemers ook altijd hoor zeggen, maar als je dan echt komt...

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar kom ik nog op terug. De 1,5 mld. aan ingeboekte private middelen vind ik een stevig bedrag, waarvan ik niet direct durf te zeggen dat er meer uit te halen is voor een private exploitatie. Wilt u meer private middelen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Bij die projecten waar publiek en privaat dezelfde kant oplopen, is er geen bezwaar tegen grotere bedragen aan private financiering.

Minister Jorritsma-Lebbink: Die afspraak hadden we al gemaakt, hoor!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker. U zegt dat er in de ramingen een bedrag voor private financiering is geïndexeerd, maar ik zie daar geen concrete invulling bij. Ik hoor u wel over de HSL roepen dat u de aanleg daarvan privaat gaat financieren, maar dit project ligt er al veel langer. Al die financiële jongens, die de komende tijd toch niets meer op de beurs kunnen verdienen, zouden hierin hun geld moeten steken. Dat is belangrijk voor de Nederlandse economie, en ook voor henzelf.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben blij dat dit onderwerp zo expliciet op de agenda staat. Elke bijdrage is winst, want we moeten daarmee verder. Toch heb ik nog een vraag over de Betuwelijn. U zegt nu tegen de minister dat zij eigenlijk wat aan de late kant is met het interesseren van die financiële jongens voor het financieren van de aanleg van de Betuwelijn. Die kritiek heeft de CDA-fractie elke keer tegen het beleid van de minister aangevoerd. Zegt u hiermee dat de formule die de minister voor de Betuwelijn kiest, namelijk inschakeling van de private

financiers aan het eind van de rit, ervoor zorgt dat zelfs het bedrag van 1,5 mln. aan ingecalculerde private financiering niet haalbaar is?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee.

De heer **Reitsma** (CDA): U gelooft dat ze aan het eind van de rit alsnog insteken op de HSL en de Betuwelijn?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er is volgens mij maar één ding dat de investeerders interesseert, namelijk rendement, en wel in die mate dat zij er hun kapitaal in kunnen steken.

De heer **Reitsma** (CDA): Zou dat niet de reden zijn waarom ze tot nu toe niet positief reageren?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat kan heel goed. Dat zou knap beroerd zijn, want er zit wel 1,5 mld. in de raming. Ik heb daarom tegen de minister gezegd dat zij nooit tot 100% private exploitatie van de Betuwelijn over kan gaan, omdat er een onrendabele top af moet worden gehaald. Maar dat is nog geen verklaring dat de financiële jongens ook niet staan te trappelen voor het rendabele deel.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is wel het bewijs dat u collega Leers gelijk geeft in wat deze tot nu toe in de debatten heeft gezegd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wat dan? Dit hebben we altijd zo gewisseld.

De heer **Reitsma** (CDA): Er worden ernstige twijfels geuit aan de manier en het moment waarop de minister de private financiers bij de Betuwelijn inschakelt. Dat is voor financiers juist de rem om überhaupt enthousiast te worden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar geloof ik dus niets van, want het gaat alleen maar om het rendement. Misschien komt er nog één ding bij. Weet u wat ook scheelt, als wij wat meer flankerend beleid voor de Betuwelijn op poten weten te krijgen. Dan zal de rentabiliteit van die lijn toenemen en zullen die private investeerders ook eerder interesse hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil even terug naar het fenomeen private financiering als zodanig. Het is niet voor het eerst dat wij daar in

Van Gijzel

deze Kamer over praten. Ik proef wel bij de PvdA-fractie een wat andere opstelling dan in het verleden, wat ruimhartiger. Ik heb er twee vragen over. Accepteert u dit, ook al levert dat meerkosten op? Dat is in het verleden duidelijk gebleken. Praat u alleen over financiering of ziet u ook consequenties voor exploitatie en beheer van de desbetreffende infrastructuur? Hoever wil de PvdA-fractie daarin gaan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het geval van de Betuwelijn is er voor beide niet zo'n probleem. Als wij echter spreken over wegen, zie ik wel problemen. Ik zou er wel wat voor voelen om bijvoorbeeld in het kader van dubbel grondgebruik, overkluizing en dergelijke, private investeerders te interesseren voor het benutten van de grond en de middelen die daaruit voortvloeien te gebruiken voor de aanleg van de infrastructuur. Dat vind ik echter wat anders dan de door de heer Reitsma beoogde Wijkertunnelconstructie van stal te halen, waarbij je met tolheffing probeert om private middelen vrij te maken, die uiteindelijk in strijd kunnen zijn met de publieke belangen die je daarmee wilt dienen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat betekent dus ook dat u vindt dat het beheer een zuiver publieke verantwoordelijkheid moet blijven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vind ik wel, ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De opmerking van collega Van Gijzel dat er bij de Betuwelijn misschien meer had moeten worden gedaan aan flankerend beleid, verbaast mij. Dat kan hij nu wel zo gemakkelijk uitspreken, maar op het moment van de besluitvorming lagen er rapporten van Hermans en anderen die dat onomwonden op tafel hebben gelegd. Dat is toen niet gebeurd. Toch heeft hij toen ingestemd met de Betuwelijn. Om dan achteraf te zeggen dat wij een slag hebben gemist om het met flankerend beleid rendabeler te maken en daarmee private financiers meer te betrekken bij de financiering van het vraagstuk, is dan wel makkelijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben die discussie toen niet voor niets gevoerd. De heer Hermans

heeft er ook heel wijze woorden over gezegd. Dat heeft ertoe geleid dat wij tot verdergaand flankerend beleid komen. Ik wil u wijzen op de motie van, ik meen, Valk, Stellingwerf en Van 't Riet over flankerend beleid. De PvdA heeft verleden jaar nog een motie ingediend om juist op het punt van flankerend beleid afspraken te maken met het bedrijfsleven om veel meer op andere modaliteiten en dus uiteindelijk ook op de rail en de Betuwelijn in te zetten dan op de weg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U heeft terecht een pleidooi gehouden dat het met betrekking tot het openbaar vervoer moet zinderen. Dat zal niet alleen betrekking hebben op het personenvervoer, maar ook op het goederenvervoer. Dan kan het toch niet zo zijn dat één motie er het bewijs van is dat het zindert om die trendbreuk met betrekking tot de afhandeling van goederen over de weg naar het spoor te laten plaatsvinden. Dan moet er toch veel meer gebeuren dan er nu gebeurt. Zeker het aanleggen van zoveel kilometer spoorinfrastructuur, primair voor de afhandeling van goederen, was natuurlijk een moment bij uitstek geweest om ook via flankerend beleid ervoor te zorgen dat dat meer gebeurt en dat dat rendabel gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb niet zozeer zin in jijbakken, maar dat zinderend moment van de aanleg van de Betuwelijn als een milieuwinst binnen te halen, is door u niet echt met beide handen aangegrepen. Laten wij wel wezen, als het echt gaat om de discussie dat het vervoer van de weg af moet en op de rail moet komen, is dat voor het milieu een buitengewoon grote winst, maar zo is dat in de debatten niet door u naar voren gebracht. Dan had het wellicht iets meer kunnen zinderen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit moet ik toch echt heel ver van mij werpen, want het belangrijkste argument waarom wij uiteindelijk niet voor de Betuwelijn hebben gestemd, is juist het gebrek aan perspectief dat er een trendbreuk ontstaat en het feit dat niet direct, analoog aan de besluitvorming over de Betuwelijn, beslissingen werden genomen over een pakket van flankerende maatregelen, opdat

daarmee die omslag bewerkstelligd werd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is toch curieus, want dat betekent dat u zegt: ik leg de milieuvriendelijke modaliteit niet aan, omdat wij de milieuvriendelijke modaliteit onvoldoende aanpakken en dus blijven wij met die milieuvriendelijke modaliteit doorgaan. Dat vind ik toch een rare politieke opvatting.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is helemaal niet raar. Op het moment dat je spoorinfrastructuur aanlegt, zul je voor jezelf de overtuiging moeten hebben dat het niet alleen maar aangelegd wordt, maar dat het op een rendabele wijze benut wordt en dat is in de afweging misschien nog wel zo belangrijk als het leefbaarheidsaspect of het inpassingsaspect en dergelijke.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien zijn wij het dan ook wel meer met elkaar eens dan nu lijkt. Als ik de minister oproep om eens te kijken of wij daar meer private middelen voor zouden kunnen krijgen en die private partijen zeggen: luister eens, dat wil ik wel, maar dan moet er wel wat meer aan flankerend beleid gebeuren, want anders haal ik mijn rentabiliteit niet, werkt dat dus wel positief. Het is dus ook in dat opzicht geen stilstaand proces. Daarin kunnen wij elkaar dan ook in zinderende zin versterken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zal elke mogelijkheid die er ontstaat om via flankerend beleid meer goederen via het spoor dan de weg af te handelen, aangrijpen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik kom bij de A73. Ik constateer dan dat we met elkaar moeten vaststellen dat we te weinig geld hebben om alle projecten tot stand te brengen die we zouden willen. Mevrouw Van 't Riet heeft via Kamervragen al gewezen op het probleem dat zich bij de A73 voordoet. Ook de heer Stellingwerf heeft vragen gesteld en voorstellen gedaan. De aanleg van de A73 op de oostoever die oorspronkelijk ongeveer 1,2 mld. zou gaan kosten, terwijl de aanleg op de westoever ongeveer 800 mln. zou kosten, zal door allerlei inpassingen alleen maar meer geld gaan kosten.

Van Gijssel

Ik heb geen behoefte om de "betrouwbare overheid" hier ter discussie te stellen. Dat besluit is genomen. Ik wil alleen dat we met elkaar nog eens kijken of, gelet op de gelden die ermee gemoeid zijn, dit inderdaad het meest wijze besluit is geweest, ook vanuit Limburg. Zou het niet verstandig zijn dat wij de minister, nu de financiën zo de pan uitvliegen en er daardoor ook nog vertraging zal optreden, oproepen om met de provincie en de gemeenten in Limburg te gaan overleggen of er geen betere oplossing te vinden is. Als we daarbij misschien toch op aanleg op de westoever uit zouden komen, dan hoeft dat geld niet allemaal terug naar de overheid. We zouden dat geld voor een deel kunnen inzetten om andere problemen in Limburg op te lossen, bijvoorbeeld het overkluisen van de A2 in Maastricht of de ringweg rond Venlo of Roermond. Hierdoor zouden een aantal problemen in Limburg, die nu absoluut niet zichtbaar zijn, opgelost kunnen worden. Ik zeg niet dat het zo moet. Ik zie de collega's allemaal alweer naar de interruptie-microfoon snellen. Ik zeg ook niet dat het per se langs deze lijn moet. Ik vraag alleen of het meest verstandige besluit dat we hier met elkaar kunnen nemen, is om 800 mln. extra uit te geven.

De heer **Blaauw** (VVD): We hebben in dat debat toch juist dit besluit genomen omdat daar door Limburg zelf ook om werd gevraagd? Wij wilden toch geen Randstadkabinet zijn? Wij wilden toch de regio mee laten inspreken? Wanneer je nu weer gaat vragen om de zaak opnieuw te overdenken, dan start je daardoor alleen al een onzekerheidsproces. We hebben daar geen behoefte aan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er zit nu vertraging in het project. Als je het project goedkoper kunt maken, zou je die vertraging voor een deel ongedaan kunnen maken. Ik vind die opmerkingen over het Randstadkabinet buitengewoon flauw. De VVD komt daarmee altijd precies op dit punt boven tafel. Ik zeg ook niet dat we het geld dat we eruit halen, terug moeten hebben. We zouden daarvoor in Maastricht op de A2, waar we met een kanjer van een probleem zitten, een overkluising kunnen aanleggen. We zouden misschien iets kunnen doen aan de ring bij Roermond of Venlo. Ik leg

me daar niet op vast. Ik zeg niet dat het allemaal zo moet. Ik vraag alleen of het wijsheid is met elkaar dit soort excessief grote bedragen neer te leggen, terwijl het goedkoper kan. Daarbij kan Limburg er bovendien per saldo beter uitkomen. Het gaat er helemaal niet om, Limburg een kopje kleiner te maken, integendeel.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Als je die kant opgaat, heb ik er ook nog wel een paar! Zullen we de A4 noemen? En wat dacht de heer Van Gijssel van de tunnel door het Groene Hart? Daarmee is ook een bedrag gemoeid van 700 mln. Als je die niet zou besteden aan de HSL-tunnel daar, zou je dit geld in dezelfde regio kunnen gebruiken voor een heleboel andere projecten die ook vertraagd zijn. Je gaat dan regionaliseren in je budget.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat soort afwegingen moet je altijd maken, maar ik heb het nu over dit specifieke geval. We hebben een besluit genomen op een bedrag van 1,2 mld. Dat bedrag loopt dus zomaar op en fors ook. Denk maar aan het antwoord aan mevrouw Van 't Riet. En daarmee was de kous niet af. De vraag is dan op een gegeven moment: tot hoever gaat dat dan? Ik ontnem u niet dat u als VVD met het CDA het besluit voor aanleg op de oostoever heeft binnengehaald. Ik ga niet roepen dat het nu anders moet. Ik ga ook geen motie indienen. Ik vraag alleen of de hoogste wijsheid die we in ons land hebben, is om 600 mln. à 800 mln. extra uit te geven, terwijl de nood ook op andere plekken in Limburg zo hoog is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik werd geweldig ongerust, maar ik word toch wat minder ongerust doordat collega Van Gijssel zei dat hij geen motie zou indienen. Ik hoop dat hij ook de conclusie trekt dat ik geen motie van deze strekking zal steunen, want anders zou hij wel een erg slechte verliezer zijn: met één stem minderheid in de Kamer verliezen terwijl het kabinet in dit geval de wens van de meerderheid wil honoreren. Ik ben het ermee eens dat wij ervoor moeten zorgen dat budgetten binnen de ramingen blijven, maar dat moet dan consequent gebeuren. Als blijkt dat de noord-zuidlijn, waarvoor de minister nu ook een raming heeft gemaakt, 0,5 mld. duurder wordt, trekt de heer

Van Gijssel dan dezelfde conclusie, namelijk dat die lijn niet moet doorgaan?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als het goedkoper op een andere manier kan, ben ik daar wel voor, binnen de milieuvorwaarden.

De heer **Reitsma** (CDA): De tracékeuze is al gemaakt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is hier juist het interessante. Er is een alternatief dat precies dezelfde vervoerswaarde heeft, binnen de milieuvorwaarden past en 800 mln. goedkoper is. Als dat bij de noord-zuidlijn zo zou zijn, mag de heer Reitsma mij 's nachts wakker maken. Als wij op die lijn 600 mln. kunnen besparen, met dezelfde kwaliteit, dezelfde inpassing en dezelfde vervoerswaarde, doe ik zo met hem mee.

De heer **Reitsma** (CDA): Bij de motie-Reitsma/Verbugt inzake de A73 voor Limburg is expliciet gezegd – het kabinet heeft dat ook herhaald – dat het wat meer kostte. Er is politiek bewust voor gekozen om bereikbaarheidsproblemen beter te regelen. Als het nu meer kost, moeten wij bezien hoe wij de meerkosten in de hand kunnen houden. Maar er moet geen discussie plaatsvinden, zoals in de media al is gebeurd, en gezegd worden dat alsnog op de westoever gebouwd moet worden. Als die discussie wordt gevoerd, is er sprake van slecht verliezen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb niet zoveel met slecht verliezen. Het CDA probeert ook elke keer weer om dingen die het in het voorgaande jaar verloor, opnieuw op de agenda te krijgen. Daar is niets op tegen. Ik vind wel dat wij een betrouwbare overheid moeten zijn en daar wil ik ook op aangesproken worden. Ik loop dus ook niet weg voor dat besluit; ik was er niet voor, maar het is hier wel genomen. Het enige wat ik vraag, is om te bekijken – en dat doet de heer Reitsma niet, want hij vertoont meteen een Pavlovreactie – of het wel de hoogste wijsheid is om zo excessief meer uit te geven, terwijl er een redelijk goed alternatief is en wij met dat geld ook andere problemen zouden kunnen oplossen, ook in Limburg. Ik wil dit wel eens bespreken met de mensen als wij daarmee een oplossing zouden

Van Gijzel

kunnen vinden voor de A2 bij Maastricht en Roermond. Waarom zouden wij dat niet gewoon doen? Ik maak daar geen strijdpunt van, maar vraag ook van de heer Reitsma om terzake een enigszins open houding aan te nemen.

De **voorzitter**: Dit voorstel is in mijn ogen voldoende besproken. Ik stel voor dat de heer Reitsma zijn betoeg in de richting van een afronding brengt. Als de heer Blaauw een correctie wil aanbrengen, kan dat, maar hij mag geen opmerking maken.

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Van Gijzel wekt de indruk dat nu al bekend is dat het alternatief goedkoper is. Het is echter bij Rijkswaterstaat bekend dat dit niet zo is en dat het bijna even duur of duurder is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Misschien is het bouwen op de westoever ook wel duurder geworden. En misschien heeft er inderdaad grondverwerving plaatsgevonden. Dat kan ik niet beoordelen. Ik zeg echter niet dat er sprake is van een dogma, maar dat wij hierover in fatsoenlijke bestuurlijke verhoudingen nog eens goed met elkaar kunnen spreken, zodat gezien kan worden of dit wel de hoogste wijsheid is.

Voorzitter! Ik doe een beroep op de minister om het agressiefonds niet te versleutelen. Ik dien hierover eventueel een amendement in. Wij vinden veiligheid in het openbaar vervoer en op straat, indertijd gefinancierd uit de tabaksaccijns, ontzettend belangrijk. Eigenlijk zou het fonds uitgebreid moeten worden, maar nu wordt het versleuteld. Afhankelijk van de reactie van de minister kom ik hier later op terug.

Terzake van de VSN-groep hoor ik graag het oordeel van de minister over de splitsing. Er gebeurt namelijk iets vreemds. De minister heeft bij de behandeling gezegd dat de VSN niet kon blijven bestaan in de toenmalige vorm en dat er gesplitst zou moeten worden. Als die splitsing niet zou plaatsvinden, mocht de groep niet deelnemen aan de biedingen. De splitsing zal nu plaatsvinden, dus ben ik benieuwd of de minister de uitsluiting blijft hanteren. Indertijd heeft zij namelijk gezegd dat zij de VSN wel wilde uitsluiten, maar dat eigenlijk liever niet hanteerde.

Daarover krijg ik nu graag helderheid.

Voor de afvloeiing bij de VSN moet er 250 mln. bij. Gaat de minister die betalen? Zo ja, dan zijn mijn conclusies dat het wel heel erg veel geld is, dat er 2500 mensen op straat staan, dat er minder aanbod van openbaar vervoer is en er dus minder passagiers zullen zijn. Ik weet niet of dit wel het verstandigst is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar concludeert de heer Van Gijzel uit dat er minder openbaar vervoer wordt geleverd?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb mij dat door de VSN laten uitleggen. Men heeft proberen na te gaan hoe de efficiency en de productiviteit verbeterd zouden kunnen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Van mensen ja, maar niet van minder voorzieningen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar als je gaat kijken hoe je dat tot stand kunt brengen, blijkt dat je het voorzieningenniveau niet kunt handhaven. Er gebeuren namelijk twee dingen tegelijkertijd. In de discussie over de 65-pluskaart doet zich dat ook voor: aan de ene kant moet de rentabiliteit van het bedrijf omhoog en aan de andere kant moet het personeel efficiënter gaan werken.

De tweede variant is misschien nog een stuk scherper: de 250 mln. worden niet betaald. Dan kan VSN het wel schudden. De minister kent zelf de 35%-regeling inzake de solvabiliteitsgrens. Komt dan misschien een faillissement in zicht? Ik wil graag van de minister horen hoe zij daarmee omgaat.

Dan kom ik op het NS-personenvervoer. Bij de verzelfstandiging hadden wij twee problemen: het onrendabele deel – dat is indertijd geregeld – en de tarieven. Wat is er gebeurd bij de OV-jaarkaart? De tarieven komen niet buiten de bandbreedte, maar het product is gewoon gewijzigd. In wezen heb je een retourtje dat nog maar als een enkeltje geldig is. Dat kan niet. Dat betekent voor hetzelfde product immers een stijging, in sommige gevallen, van 90%. Ik vind dat de NS hiervoor eens op hun donder moeten krijgen. Ik begrijp het wel vanuit het bedrijfseconomische perspectief; zij moeten natuurlijk

meer winst maken. Maar de minister en de Kamer hebben in een debat over de bandbreedte afspraken gemaakt. In dit geval wil ik de minister eraan herinneren dat zij een fles wijn schuldig is aan de heer Rosenmöller. Zij heeft indertijd immers gezegd dat wij in 1999 wel eens zullen bezien of het uit de pan rijst. Dat doet het nu dus al. Ik was van plan hierover een motie in te dienen. Dat laat ik over aan de heer Rosenmöller, omdat hij hierbij in de afgelopen weken de leiding heeft genomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik dank de heer Van Gijzel voor zijn collegialiteit.

De minister mag die fles wijn houden als zij de NS niet alleen op hun donder geeft, maar er zich ook voor inzet deze maatregel van de NS ongedaan te maken. Uit het pleidooi van collega Van Gijzel mag ik volgens mij afleiden dat hij ook vindt dat dit moet gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is zo.

Het volgende zit mij tamelijk hoog. Op de donderdag voor het reces voerden wij overleg met de minister over de toelating op het net. Daarin zegt de minister dat zij nog met wijze mensen gaat praten, dat het nog niet zo simpel is om het op een goede manier te doen en dat er heel vervelende dingen aan verbonden zijn, maar ook dat zij aan het eind van het jaar daarover een kaders-tellend stuk zal uitbrengen. Daarna zal wetgeving worden gestart, er zal onafhankelijk toezicht komen, enz. De Kamer gaat op reces en tot mijn verbazing komt vier of vijf dagen later de mededeling – en niet in een brief aan de Kamer maar in de krant – dat aan Lovers vergunningen zijn uitgegeven! Ons is dus gewoon een kunstje geflikt! En dat kunstje deugt niet. De minister mag daar inhoudelijk anders over denken, maar zij mag ons dat niet verzwijgen. Die werkwijze beviel mij helemaal niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het inhoudelijk volstrekt eens met collega Van Gijzel. Hij spreekt nu de minister op hoge toon aan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal het een toon lager doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is een redelijk hoge toon. Ik heb dat in mijn termijn ook gedaan. De bewoordin-

Van Gijzel

gen sluiten redelijk aan bij de toonhoogte waarvoor ik heb gekozen.

Als de heer Van Gijzel dit doet, vind ik ook dat hij moet zeggen welk oordeel hij daar voor deze minister aan verbindt. Het is immers niet de eerste keer. Bij de Kaagbaan heeft het zich immers ook voorgedaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met de Kaagbaan?

De heer **Reitsma** (CDA): Laat dat onderwerp maar zitten. De heer Van Gijzel trekt zo'n onschuldig gezicht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is mogelijk dat de heer Reitsma de verkeerde baan noemt, maar zelfs dat weet ik niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Laat maar zitten.

Wat vindt de heer Van Gijzel van dit gedrag van de minister en welke consequenties moeten daar volgens hem aan verbonden worden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb al gezegd dat mij dit helemaal niet bevalt. Meestal wijzigt het beleid met de wisseling van de ministers, maar nu wijzigt het beleid bij de wisseling van de ambtenaren. En dat gebeurt ook nog op een manier waarbij het parlement niet op een fatsoenlijke manier wordt geïnformeerd.

Dat geldt overigens ook voor de consumentenbescherming. Daarover wil ik eerst opheldering van de minister. De Kamer heeft gezegd dat zij vindt dat er consumentenbescherming moet komen. Keer op keer is dat in het debat naar voren gekomen en het is vastgelegd in een motie. En wat hoor ik? Het departement heeft eigenlijk helemaal niet zo'n behoefte aan consumentenbescherming. Er wordt eigenlijk helemaal geen medewerking verleend. Kan de minister dat ophelderen?

Ik zal dadelijk een motie voorleggen met de strekking geen toelating op het net meer toe te staan voordat wij alles netjes hebben geregeld: wetgeving, een kaderstellend stuk en onafhankelijk toezicht.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Hierover wil ik twee opmerkingen maken. Het kan niet zo zijn dat de minister of collega Van Gijzel zich bij dit onderwerp verschuilen achter een wisseling van ambtenaren, want de minister is politiek verantwoordelijk

voor het doen en laten van ambtenaren. Als hij een kat geeft aan ambtenaren of over wisseling van ambtenaren, dan geeft hij die politiek aan de minister.

Als je op dit moment, twee of drie maanden erna, een dergelijke motie indient, vraag ik mij af of die motie niet het karakter heeft van een oordeel over de minister en van een hoge mate van wantrouwen aan haar adres. Ik ben benieuwd of deze minister er geen elementen in zal zien van een motie van afkeuring.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die zult u er zeker instoppen. Ik wil precies de minister volgen. De minister heeft in het overleg met de Kamer gezegd dat zij eerst met wijze mensen gaat spreken. Vervolgens rapporteert zij daarover en komt met een kaderstellend stuk. Daarna gaan wij wetgeving en een toezichthoudend orgaan maken. Dat vind ik prima, maar wij werden overvallen door het feit dat de minister toch alvast iets heeft toegezegd. Daarom hadden wij daarover destijds een debat. Zij heeft gezegd dat die toezegging niet blijvend hoeft te zijn, maar ik ben er niet zo zeker van dat je daar ooit nog van afkomt. Het zal in ieder geval leiden tot concurrentie op het spoor. Dat kun je is nog nergens gepresteerd in Europa, met uitzondering van Gatwick bij Londen. De consequenties daarvan kan ik niet overzien. Tot nu toe hebben wij hierover alleen maar AO's gehad en wij spreken er nu voor het eerst plenair over. Ik vind het procedureel zorgvuldig om op dit moment een oordeel te geven. Ik heb die brief gelezen en ik weet wat de minister in die AO's heeft gezegd. Mijn oordeel is dat er zonder wetgeving, zonder kaderstellend stuk en zonder dat er een onafhankelijk toezichthoudend orgaan is, geen verdere vergunning-uitgifte mag plaatsvinden.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben volgende week een algemeen overleg over dit onderwerp gepland. Het zat de CDA-fractie hoog. Uit het feit dat collega Van Gijzel dit nu opvoert en de minister met een motie wil afdwingen om dit soort grappen niet meer uit te halen, kan ik geen andere conclusie trekken dan dat er elementen in zitten dat hij het beleid van de minister op dit onderdeel afkeurt.

De **voorzitter**: Met alle respect, dit

is een herhaling van zetten, want dit hebt u zojuist ook gezegd en er is op geantwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben het er aan het begin van het zomerreces ook over gehad of wij politieke stappen moesten nemen, want wij waren daar buitengewoon verbaasd over. De kernvraag is wat dat betekent voor de vergunning die al is verstrekt aan Lovers.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik denk dat je daar juridisch niet zo gek veel aan kunt doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u bereid om het uiterste te doen om te bezien of die stelling op waarheid berust? Ik heb het laatste woord daarover ook niet in mijn achterzak zitten, maar wij kunnen de minister vragen om te bezien of dat element nog terug te draaien is. Wij zijn niet alleen ongelukkig over de procedure, maar ook over de inhoud, want het gaat om het kernnet, los van de definities daarvan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzover ik weet, zal dat buitengewoon lastig zijn. De minister heeft al gezegd dat het niet blijvend hoeft te zijn, afhankelijk van de vraag hoe wij daar in wetgevende zin mee omgaan. Ik ben niet gelukkig met hoe het gelopen is. Ik weet niet of het corrigeerbaar is. Dat wil ik nog wel nagaan, maar het belangrijkste vind ik om dat "hotsknotsbegoniabeleid" te corrigeren. Op de donderdagavond na dat overleg zei Bolkestein op de VVD-bijeenkomst dat deze minister geen "hotsknotsbegoniabeleid" doet, maar dat zij het heel zorgvuldig, netjes in een wettelijk kader doet, etc. Dinsdag kwam de mededeling dat er zonder wettelijk kader toch een toewijzing plaatsvindt. Ik heb daar niet zo'n behoefte aan. Daarom kom ik met een motie om dat op een nette, ordentelijke manier te regelen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij zullen die motie op voorhand steunen, zagezegd ongelezen. Ik mag hierbij zelfs namens het CDA spreken. Dat gebeurt niet vaak, dus die gelegenheid neem ik te baat. Ik wil de minister de minimale opening die de heer Van Gijzel overlaat, geven om te bezien wat dat met terugwerkende kracht zou betekenen.

Van Gijzel

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ons spreekt de insteek van de heer Van Gijzel aan, dus ik zie dat met belangstelling tegemoet. Hij benadert dat van de kant van Lovers en vraagt of wij dat nog kunnen terugdraaien, maar er kan ook een precedentwerking van uitgaan. Zou het feit dat die vergunning is verleend, er volgens de heer Van Gijzel ook toe kunnen leiden dat er wellicht meerdere vergunningen moeten worden verleend?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat weet ik niet. Ik sluit dat niet uit. Daarom vind ik dat wij snel met een wettelijk kader moeten komen. Tot die tijd moeten wij de uitspraak doen om het gat af te dichten. Overigens vind ik hier de reciprociteitsdiscussie een belangrijk punt. Lovers CGEA, is natuurlijk een Frans bedrijf met in ieder geval Frans kapitaal. Als wij praten over toelating op het net, mogen de Fransen ook wel eens een stapje doen. Ik hoor daarover echter buitengewoon weinig.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil nadere uitleg en stel daartoe twee vragen. Ik wil nadere uitleg over wat de politieke inhoud is van de zinsnede "mij is een kunstje geflikt". Dat moet toch meer politieke inhoud hebben dan alleen een motie? Ik kan de motie overigens zo steunen. Ik vraag mij wel af of het betekent dat de heer Van Gijzel van mening is dat mensen met een NS-kaartje die een NS-trein missen een eventuele volgende Lovers-trein moeten kunnen gebruiken. Hij sprak over concurrentie op het spoor. Moet dit alsnog snel en direct geregeld worden? Dan zijn wij het hotknots-begoniagedoe op het perron in ieder geval kwijt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De gedachte van concurrentie op het spoor en het concurreren op basis van tarieven werkt dan niet meer. Maar goed, dit is een van de punten die moet worden uitgezocht. Ik heb overigens al gezegd dat als men al tot concurrentie zou komen, het niet uitgesloten is dat er uiteindelijk meer regelgeving nodig is dan er op dit moment bestaat. Dat zou de minister echter allemaal uitzoeken. Zij wist dat ook niet. Ik herinner het mij nog levendig dat zij riep niet precies te weten hoe dat moet. Daar moesten maar een paar wijze heren naar kijken. Intussen gaan wij gewoon

door. Dat vind ik niet zo'n verstandig beleid.

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft ook geroepen dat er geen Engelse toestanden moeten komen. Dit zijn echter Engelse toestanden. De heer Van Gijzel verwijst nu naar de minister, maar ik heb aan hem de vraag gesteld of de Partij van de Arbeid van mening is dat concurrentie op het spoor betekent dat men niet of aan het ene of aan het andere loket een kaartje hoeft te kopen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zeg dat dit er niet moet komen voordat wij het goed bediscussieerd en geregeld hebben. Ik ga daar nu bij de behandeling van de begroting niet op in. Ik kan nog tientallen andere aspecten noemen bij problemen met kaartjes en aansluiting bij de dienstregeling. Wij moeten dat separaat doen. Dat had ordentelijk kunnen en moeten gebeuren.

De heer **Poppe** (SP): Het is nu niet goed geregeld. Is de Partij van de Arbeid, in afwachting van een betere regeling, van mening dat je met een NS-kaartje in een Lovers-trein moet kunnen stappen?

De **voorzitter**: Dit is de derde keer, mijnheer Poppe. U krijgt misschien niet het antwoord dat u wilt horen. Dat moet u op een ander moment maar eens wisselen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Met betrekking tot de Zuiderzeespoorlijn heeft mijn fractievoorzitter gezegd dat die hoger op de agenda moet komen te staan. De heer Reitsma heeft hierop gewezen. Het is begrijpelijk dat in het licht van de bedrijfseconomische aspecten en de vervoersspanning op de lijn een Zuiderzeespoorlijn niet echt hoog scoort bij de Nederlandse Spoorwegen. Dat is echter niet het einde van het verhaal. In maatschappelijk, economisch en sociaal opzicht valt er veel voor te zeggen om wel degelijk een hoogwaardige ontsluiting naar het noorden tot stand te brengen, zodat de afstanden tussen het noorden en de Randstad verkleind kunnen worden. Ik kom van oorsprong uit Brabant. Als men de zaken alleen afmeet aan bedrijfseconomische aspecten en vervoersspanning, zou men in Brabant zeggen dat men op deze wijze altijd "aan de achterste mem hangt". Daar komen

de kleinste biggetjes uit voort. Daar kan ik ook niets aan doen!

Als men het hoger op de agenda wil zetten, is dat niet onmiddellijk te realiseren. Ik verwacht dat dit nog vijftien tot twintig jaar duurt. Moeten wij al die tijd wachten, ook in het licht van de commissie-Langman? Ik voel er veel voor om te kijken of een combinatie van de versnelde aanleg van de Hanzelijn en de aanleg of correctie van dat spoor tot een HSL-profiel op korte termijn een hogesnelheidsverbinding tot Groningen en Friesland tot stand kan brengen. De heer Reitsma heeft gesproken over de Hanzelijn. Dit is kostenefficiënt. In vervoerskundig oogpunt is het interessant. Het kan snel en het levert voor het noorden een hogesnelheidsverbinding op. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie in te dienen, waarin ik de minister ga verzoeken om met de drie noordelijke provincies in overleg te treden en te bekijken of zij er gezamenlijk uit kunnen komen bij de vraag hoe dit er precies uit moet komen te zien.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben van plan om in tweede termijn een motie in te dienen omtrent dit onderwerp. Ik denk dat wij moeten zoeken of wij gezamenlijk kunnen optreden. Dat lijkt mij wijs. Het gaat mij in het politieke debat vooral om de vraag of collega Van Gijzel nog steeds achter de uitspraak staat die zijn fractievoorzitter tijdens de algemene politieke beschouwingen heeft gedaan. Hij zei dat er een hoogwaardige spoorverbinding tussen de Randstad en het noorden moest komen, waarbij hij duidde op de Zuiderzeespoorlijn. En hij zei dat de spa in de volgende kabinetsperiode in de grond moet. Neemt de heer Van Gijzel daar nu afstand van, omdat hij zegt: mogelijk over tien jaar?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de heer Wallage indertijd mogen helpen bij het voorbereiden van die tekst, maar voor de zekerheid heb ik die nog even nagelezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vond het wijze woorden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat ik zeg, is net zo wijs, want ik gebruik dezelfde woorden. De heer Wallage sprak van een hoogwaardige spoorverbinding naar het noorden en

Van Gijzel

ik noem het een spoorverbinding van hoge snelheid. Die moet op zo kort mogelijke termijn aangelegd worden en dus moet de spa zo snel mogelijk in de grond. De Zuiderzeespoorlijn is wel buitengewoon duur en de vraag is of die middelen, gelet op de druk die er overigens is, met veel versnelling beschikbaar gemaakt kunnen worden. Ik ben daarvoor, maar dan nog wordt de lijn niet dichterbij gehaald dan van 2030 tot 2020 of 2015, en ik wil niet zo lang wachten. Ik vraag dus uw steun voor het volgende. Zou het niet heel verstandig zijn om op het spoor voor een Hanzelijn een hogesnelheidsprofiel neer te leggen? De afstanden tussen de grotere steden aldaar lenen zich ervoor en het lijkt mij kostenefficiënt en interessant. Het noorden zou zo binnen afzienbare termijn een hogesnelheidsverbinding met de Randstad krijgen. De afstand tussen Den Haag en Groningen zou daardoor in reistijd vergelijkbaar worden met die tussen Den Haag en Amersfoort.

De heer **Reitsma** (CDA): U kruipt onder de woorden van uw fractievoorzitter uit. Er is gesproken over de Zuiderzeespoorlijn; dat heeft u zelf ook gedaan voor een volle zaal in Groningen. Nog belangrijker vind ik het dat uw fractievoorzitter heeft gezegd dat in de volgende kabinetsperiode de spa in de grond moet. Het citaat ligt op mijn bank.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, en dus vind ik dat de minister nu moet overleggen om na te gaan of wij een hogesnelheidsverbinding in het verlengde van de Hanzespoorlijn al in de volgende periode tot stand kunnen brengen. Leest u het citaat maar voor; anders moet ik het er zelf bij pakken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb bijna letterlijk geciteerd: de spa moet in de volgende kabinetsperiode in de grond.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar ben ik het ook mee eens.

De heer **Reitsma** (CDA): Mooi, dan houd ik u daar aan.

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel rondt zijn betoog af, want hij heeft 33 minuten aan zuivere spreektijd gebruikt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat komt ervan als je niet van papier af spreekt. Ik maak nog enkele opmerkingen en slaak misschien nog wel een hartenkreet.

De minister is erin geslaagd om de toegankelijkheid van de stukken waaruit het MIT bestaat, aanzienlijk te verbeteren. Ik ben voor een gelijksoortige opzet voor de stukken over de natte waterstaat, waar ik overigens niet aan toe ben gekomen. Ik vind dat dus goed, maar buitengewoon verwarrend vind ik de relatie tussen het FES, het Infrastructuurfonds, de missiebrief, het MIT en de begroting. Gelden schuiven daartussen heen en weer, waardoor de indruk kan ontstaan dat ze bezuinigd worden, terwijl dat helemaal niet zo is. Het is een onoverzichtelijk rommeltje, al weet ik best hoe het tot stand is gekomen, en het leidt niet tot een eenvoudige verantwoording. Er is dus meer eenduidigheid nodig.

De heer Nijpels heeft eens gezegd: je hebt Veronica- en AVRO-VVD'ers. Voorbeelden van AVRO-VVD'ers zijn de heren Voorhoeve en Van Aartsen, terwijl ik aarzel over de heer Zalm. Veronica-VVD'ers zijn volgens mij Terpstra, Dijkstal en Jorritsma-Lebbink. Dat zijn vrolijke mensen, maar wij zijn er niet alleen voor de lol. Op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid vragen wij visie en keuzes, en applaus alleen is niet voldoende. Het is mooi als je het erbij kunt krijgen, maar je moet het dan ook gebruiken om mensen zover te begeleiden dat keuzes die onafwendbaar op ons afkomen, ook gemaakt kunnen worden. Het zal in de komende periode moeten zinderen en die bevlogenheid heb ik wel eens gemist.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: Bukman



De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde zijn de **stemmingen over twee moties**, ingediend in het notaoverleg over **het taxivervoer**, te weten:

- de motie-Biesheuvel over handhaving van de 24-uursverplichting (24036, nr. 65);
- de motie-Remkes c.s. over het niet volledig vrijgeven van de tarieven (24036, nr. 66).

(Zie notaoverleg van 29 september 1997.)

In stemming komt de motie-Biesheuvel (24036, nr. 65).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de SP, het GPV, het CDA, de groep-Nijpels en het AOV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Remkes c.s. (24036, nr. 66).

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

Aan de orde zijn de **stemmingen over vijf moties**, ingediend in het debat over **de eigen bijdrage ziekenfonds**, te weten:

- de motie-Marijnissen c.s. over intrekking van de eigenbijdrage-regeling (24678, nr. 19);
- de motie-Nijpels-Hezemans over de budgettaire gevolgen van de intrekking van de eigenbijdrage-regeling (24678, nr. 20);
- de motie-Oudkerk over een inkomensafhankelijk maximum voor de eigenbijdrage-regeling (24678, nr. 21);
- de motie-Oudkerk over onrechtvaardigheden bij de huidige uitvoering van de eigenbijdrage-regeling (24678, nr. 22);
- de motie-Van Boxtel over inkomensafhankelijke eigen bijdragen als reële optie bij de aanstaande onderhandelingen over een regeerakkoord (24678, nr. 23).