

ontwikkelen. Dat is overigens geen zaak van alleen het Rijk. Naast andere ministeries zijn hierbij ook provincies, gemeenten en waterschappen betrokken. Dat betekent dat het nog wel eventjes zal duren en dat ik nog niet precies kan aangeven wanneer de beleidslijn gereed kan zijn. Waarschijnlijk dienen de gemeenten hierbij nog een veel belangrijker voortouw te nemen dan wij. Op dit moment kijken wij overigens naar de samenhang tussen de verschillende kustprojecten, voorzover die theoretisch aanwezig zijn. Daarbij kijken wij vooral naar de kustveiligheid, kustlijnhandhaving, waterbeheer en transport over water. Omdat sommige projecten nog in een heel erg pril stadium verkeren, kan dat alleen maar een heel globale studie zijn. Te zijner tijd zal ik de Kamer hierover informeren.

Over de onderhoudsaspecten van de Oosterschelde komt een nota. Die krijgt de Kamer zeer binnenkort.

De heer Reitsma heeft een vraag gesteld over een van de geplande grootschalige depots, het Hollandsch Diep. Hij vraagt of de transportfunctie daardoor niet in gevaar komt. Als het er niet komt, komt die in gevaar. Het is verdraaid lastig. Ik hoop ook echt dat degenen die er tegen zijn, zich realiseren dat daarmee een heel grote verantwoordelijkheid op hun schouders ligt. Ik mag hopen dat wij dit depot snel kunnen realiseren. Het heeft grote repercussies voor het achterstallig onderhoud en daardoor dus ook voor de transportfunctie. De sanering van de Hollandse IJssel, zowel van de vaarweg als van het milieu, zal bij het niet doorgaan van het depot Hollandsch Diep in gevaar komen. Ik hoop nog steeds – en daar ga ik ook van uit – dat er een positieve uitspraak over wordt gedaan.

De heer Van Gijssel heeft nog gevraagd naar het totaal van de capaciteit. Als de depots Hollandsch Diep en Ketelmeer klaar zijn, zijn wij voor wat de nationale zaken betreft, voor een heel eind op orde. Daarnaast moeten ook nog een heleboel kleinere depots worden gerealiseerd. Een aantal is in ontwikkeling. Daarmee kunnen wij dus verdergaan. Als het depot Ketelmeer klaar is, kunnen wij in elk geval die vaarweg ook meteen verdiepen en dat is ook de wens van de Kamer.

De slufte wordt op dit moment gebruikt voor de ernstige knelpunten

in de achterlandverbindingen, maar het gaat daarbij altijd om heel kleine hoeveelheden. Het is geen structurele oplossing voor heel grote hoeveelheden slib. Naast de slufte hebben wij nog een aanzienlijke stortcapaciteit nodig voor het bergen van drie en vier. Daarbij houden wij er rekening mee dat wij ook streven naar een verwerking van 20%.

Een aantal leden heeft gesproken over het doorlaatmiddel Veerse Meer. De heer Stellingwerf heeft daarover iets bij amendement gezegd. De heer Van Gijssel heeft aangekondigd dat hij daarover wellicht een motie zal indienen. Laat ik vooropstellen dat ik sympathie heb voor dit doorlaatmiddel. Het was echter helaas niet mijn grootste probleem. Ik had veel grotere problemen op te lossen op de begroting. Zeker in de watersector hebben wij nog een paar hetere hangijzers te realiseren. Eerlijk gezegd, moet gelet op de dijkversterking en misschien dijkbekleding in Zeeland, de Zandmaas en de Grensmaas, een keuze worden gemaakt. In dit geval heb ik aan die projecten prioriteit gegeven. Ik vrees dat ik daar de komende tijd – de dijkverzwaring, de dijkbekleding in Zeeland is een belangrijk probleem – helaas meer prioriteit aan moet toekennen. Als de Kamer daarop aandringt, wil ik best bekijken of ik daarvoor bij de begroting voor 1998 een oplossing kan vinden. Ik meld echter wel dat ik nu al weet dat ik paar heel grote financiële problemen heb op te lossen. Als het niet lukt, moet de Kamer maar kijken of zij de begroting voor 1998 wil amenderen. De kosten zijn 39 mln. Spreiding over de jaren 1998, 1999 en 2000 is nodig. Het kan dus in drie jaar worden gedaan: 15 mln., 15 mln. en 9 mln.

Een aantal leden heeft ook gevraagd waarom de aanleg van natuurvriendelijke oevers bij het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJsselmeer wordt getemporeerd. Dat heeft alles te maken met de prioriteitenstelling. Een budget kan maar één keer uitgegeven worden en er zijn geen alternatieven op dit moment.

Het is onze ervaring dat de grondstoffen wel iets helpen, maar niet voldoende zijn om alles te financieren. Meestal worden opbrengsten van de grondstoffen verwerkt in de kostenbeschrijving. Echte natuurprojecten leveren

bovendien heel weinig grondstoffen op.

De heer Blaauw heeft gevraagd of de dieselaccijnsopbrengsten in de recreatievaart niet kunnen worden gebruikt voor de stimulering van de vuilwaterinzameling in diezelfde recreatievaart. Ik weet dat de ANWB samen met HISWA en de KNWV een plan aan het maken is voor een vuilwaterinzamelstructuur voor heel Nederland. Daar zijn wij het mee eens. Dat houdt in dat naast regelgeving en voorlichting wellicht ook financiële stimulansen nodig zullen zijn. Wij moeten wel bekijken of dat mogelijk is, want compensatie in de accijnsfeer betekent dat het alleen maar via fiscale compensatie kan en dat is niet zo eenvoudig. Ik kan het dus niet eenvoudig omzetten in een subsidieregeling. Voorzover er mogelijkheden zijn, zullen wij daar zeker naar kijken.

De (algemene) beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.15 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.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van:

a. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken:
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet schadeloosstelling leden Tweede Kamer, van de Wet vergoedingen leden Eerste Kamer en van de Wet schadeloosstelling, uitkering en pensioen leden Europees Parlement (wijziging bedragen schadeloosstelling en vergoedingen) (25160);

b. de vaste commissie voor Financiën:

Voorzitter

- het wetsvoorstel Aanpassing van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Wet op de loonbelasting 1964 en enkele andere wetten in verband met verruiming van de mogelijkheid tot het opleggen van voorlopige aanslagen tot een negatief bedrag (voorlopige teruggaaf) (25119);

c. de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (heffing op EOX) (25129);

d. de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:

- het wetsvoorstel Regeling voor de totstandkoming van een gemeentelijk werkfonds voor voorzieningen ter bevordering van de toetreding tot het arbeidsproces van langdurig werklozen en jongeren (Wet inschakeling werkzoekenden) (25122).

Ik stel voor, vast te stellen dat, voorzover het deze Kamer betreft, instemming is verkregen met de ontwerpbesluiten Uitvoerend Comité Schengen, toegezonden bij brief 19326, nr. 152, onder de voorwaarde dat de toezeggingen van de regering aan deze Kamer gedaan strikt in acht zullen worden genomen en onder de voorwaarde dat de Eerste Kamer aan deze instemming en deze toezeggingen, voorzover gedaan, niets toevoegt of afdoet.

Ik stel voor, de stukken 19326, nrs. 151 en 152 voor kennisgeving aan te nemen.

Ik stel voor, vast te stellen dat, voorzover het deze Kamer betreft, instemming is verkregen met de ontwerpbesluiten Unie-Verdrag toegezonden bij brief 23490, nr. 57, onder de voorwaarde dat de toezeggingen van de regering aan deze Kamer gedaan strikt in acht zullen worden genomen en onder de voorwaarde dat de Eerste Kamer aan deze instemming en deze toezeggingen, voorzover gedaan, niets toevoegt of afdoet.

Ik stel voor, de stukken 23490, nrs. 54 t/m 62 voor kennisgeving aan te nemen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb de Kamer gisteren gevraagd mij toestemming te geven om de minister-president te mogen interpellieren in verband met de procedures rond de hogesnelheidslijn. De Kamer heeft mij toen gevraagd in ieder geval op een brief van het kabinet te wachten. Die brief is inmiddels gearriveerd en ik heb die bekeken. Zoals verwacht bevat de brief het kabinetsstandpunt en de inhoudelijke onderbouwing daarvan. Daar zullen wij aanstaande maandag over praten. Het gaat mij erom dat ik de minister-president wil bevragen over de gevolgde procedure die heeft geleid tot dit kabinetsstandpunt en ook tot de positie die de regeringsfracties uiteindelijk op dit punt hebben ingenomen. Ik herhaal dus mijn verzoek aan de Kamer mij toestemming te geven de minister-president te interpellieren en hem te vragen welke rol hij heeft gespeeld in de totstandkoming van het compromis dat over de hogesnelheidslijn bereikt is. Dat zou ik graag op zo kort mogelijke termijn doen.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Er is niets in mij om mevrouw Vos te belemmeren haar vragen aan de minister-president te stellen. Ik heb wel een verzoek aan u, namelijk om dit zo snel mogelijk te doen. Ook in verband met andere afspraken, dieper in de week, lijkt het mij verstandig dit, als het enigszins kan, hedenmiddag te doen.

De **voorzitter**: Wil de heer Bolkestein nog het woord?

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! Ik heb niet het woord gevraagd, maar nu ik het toch gekregen heb, zou ik mij graag willen aansluiten bij de woorden van mijn collega Wallage.

De **voorzitter**: Het is niet mijn bedoeling u te dwingen het woord te voeren. U maakte echter duidelijk aanstalten, althans in mijn ogen.

De heer **Wolffensperger** (D66): Voorzitter! Omdat ik nu niet achter wil blijven, sluit ik mij aan bij de woorden van heer Wallage.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Wij

willen het verzoek van mevrouw Vos van harte steunen.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ik heb er geen behoefte aan het verzoek te steunen. Dat lijkt mij ook niet nodig bij deze brede steun voor dit verzoek. Persoonlijk zou ik er de voorkeur aan gegeven hebben alles te concentreren op het debat van aanstaande maandag. Dan hebben wij er negen uur de tijd voor. Wij kunnen dan heel veel mooie dingen en ook politieke zaken aan de orde stellen. Ik heb er geen behoefte aan daar een voorschotje op te nemen. Als de minister-president erbij moet zijn, kan het de feestvreugde alleen maar vergroten als wij hem uitnodigen er maandag bij aanwezig te zijn. Als een Kamermeerderheid anders verkiest, moet het echter maar zo snel mogelijk gebeuren.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat er een Kamermeerderheid is die mevrouw Vos toestemming zou willen geven de minister-president te interpellieren. Ik stel voor, haar daartoe verlof te verlenen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Van de kant van de heer Wallage is een opmerking gemaakt om het dan zo snel mogelijk te doen. Wij hebben voor de zekerheid even geïnformeerd wat de mogelijkheden zijn van de minister-president en hoe dat gezwaluwstaart kan worden met de eigen agenda van vandaag. Wij zijn toen terechtgekomen op het tijdstip onmiddellijk na de dinerpauze. Ik stel voor, dienovereenkomstig de agenda aan te passen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het moge bekend zijn dat er geen verplichting is tot participatie in een zodanig debat. Dat geldt voor alle debatten. Belangrijker is dat het ook bekend moge zijn dat indien men wil participeren, daar een maximale tijd van 5 minuten voor staat. Ook lijkt het mij goed dat, als mevrouw Vos zegt dat het haar niet gaat om de substantie maar om de rol van de minister-president, wij proberen ons bij een zodanig interpellatiedebat te houden bij het onderwerp en te voorkomen dat wij een voorschot nemen op maandag, als de inhoud zal worden bediscussieerd. Als de Kamer zich hiermee

Voorzitter

akkoord kan verklaren, zullen wij zo handelen.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997 (25000-XII);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995 (slotwet) (24857);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997 (25000-A);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1995 (slotwet) (24862);**
- **Financiële verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 1995 (24844, nr. 15);**
- **Financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over het jaar 1995 (24844, nr. 21).**

De (algemene) beraadslaging wordt hervat.



De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de minister dankzeggen voor de beantwoording in eerste termijn. Het waren nogal wat punten, maar de minister is er uitgebreid op ingegaan. Ik heb in eerste termijn aangekondigd namens de CDA-fractie drie moties in overweging te nemen. Ik heb echter ook goed geluisterd naar de andere politieke partijen, die op soortgelijke onderwerpen bijna dezelfde moties wilden indienen. Vandaar dat ik een aantal moties thans niet zal indienen. Ik heb wel andere medeondertekend. Resteert mij nog één motie in te dienen. Die heeft te maken met het rekeningrijden, toegespitst op het Rotterdamse selectstelsel. De minister is op zichzelf redelijk positief over dit onderwerp, maar heeft wel gezegd wat haken en ogen te zien. Het lijkt mij daarom goed om toch

een motie omtrent dit onderwerp in te dienen en er zo de vaart in te krijgen en te houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet een versnelling van het SVV-2 voorstaat door middel van de nota "Samen werken aan bereikbaarheid";

overwegende, dat daartoe voor de stadsgebieden een gezamenlijke aanpak van besturen, bedrijfsleven en vervoersmaatschappijen wordt voorgesteld;

constaterende, dat in de stadsregio Rotterdam de invulling van een plan voor een gezamenlijke aanpak reeds in een gevorderd stadium is;

verzoekt de regering het project Selectstelsel van de stadsregio Rotterdam te oormerken als project dat voor versnelde invoering in aanmerking komt en zo nodig met tussentijdse voorstellen te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 18 (25000-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het belangrijkste vindt de CDA-fractie het dat wij vertragen in de toekomst voorkomen van alle projecten in de infrastructuur die heel hard nodig zijn. Zowel wat de financiën als wat de procedures betreft moeten wij alles op alles zetten om vertragen te voorkomen, en daar past ook de rol van de Kamer in. Ik hoop dat de minister de sprong naar een hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Randstad voor 2000 werkelijk zichtbaar zal maken; dat was mijn pleidooi. Ik wil niet muggenziften over een jaar later, maar het maken van die kwaliteitsslag binnen vijf jaar of mogelijk iets langer, moet echt zichtbaar gemaakt worden.

Ik hoop verder dat wij in staat zullen zijn om alle vertragen die zijn opgetreden in het tweede

tactisch pakket spoor – ik wijs op de brief van de minister en op de discussies die wij hier hebben gevoerd – weer ongedaan te maken via procedures en extra middelen, en daarmee doel ik mede op de moties die over dit pakket zijn aangenomen. Ligt de moeilijkheid om dat op korte termijn te doen bij de financiële middelen of bij de procedures? Ik verzoek de minister op die vraag nog eens in te gaan. Verder horen natuurlijk ook de achterlandverbindingen hierbij, maar dat hoeft niet te herhalen.

Voorzitter! Het heeft mij verheugd dat de meeste fracties in dit debat hebben gesteld dat het investeringsvolume in de toekomst op een substantieel hoger niveau moet komen. Het bedraagt nu ongeveer 6 mld. en in de toekomst zal dat in de orde van grootte van 10 mld. moeten worden. Of het dat volume in 1998 of in 2000 zal hebben bereikt, is bijzaak. De richting is aangegeven en ik verwacht dat de minister zal proberen die vast te leggen in het kabinet. Een aantal ministers heeft hetzelfde signaal naar buiten gegeven. Voor de verkiezingen moet zij duidelijk maken dat dit de lijn moet zijn.

Voor welke projecten die vertraging dreigen op te lopen, zal de minister de 100 mln. in 1997 inzetten om dit te voorkomen? Wil zij daar nog eens concreet op ingaan? Het mag van mij ook schriftelijk. Het betreft het gewestelijk openbaar vervoer op het spoor en over de wegen.

Voorzitter! De duurzaamheid van de investeringen moet volgens mijn fractie een steeds belangrijkere rol in de afwegingen gaan spelen. Het mag niet zo zijn dat wij nu, omdat er te weinig middelen zijn, beperkte investeringen doen, waar wij spijt van krijgen als er over een paar jaar wat middelen bij kunnen komen. Ik vind dat de minister die lijn wat sterker in moet zetten. Ik ben dan ook een beetje verbaasd over de harde opstelling van de minister ten aanzien van Abcoude. Ik deel de overwegingen van de minister over de dekkingsproblematiek, maar haar harde opstelling vind ik niet goed.

Ik vind ook dat er een beetje met twee maten gemeten wordt. Als de ministers Jorritsma en De Boer binnen het kabinet ruzie hebben over de inpassing van een infrastructureel project, zijn tunnels of een verdiepte aanleg wel mogelijk, maar nu een