



De heer Feenstra (PvdA)

mevrouw Kamp stelt een heel belangrijk punt aan de orde.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma** (GroenLinks): Voorzitter! Deze ziekenhuizen gaan nu een expertisecentrum opzetten in verband met arbeidsgerelateerde zorg. Is het geen truc van deze ziekenhuizen om op deze manier het probleem van de wachtlijsten te omzeilen? Kunnen we deze ziekenhuizen niet wijzen op de succesvolle manier waarop het Westeindeziekenhuis daarmee omgegaan is, namelijk dat ze beter de problemen rond de wachtlijsten kunnen oplossen in plaats van deze trucage te gebruiken om alsnog de wachtlijsten te omzeilen?

Minister **Borst-Eilers**: Voorzitter! Het is zeker een methode – ik zou het woord "truc" zelf niet willen gebruiken – om ondanks de lange wachtlijsten werknemers toch sneller weer aan het werk te krijgen. Dat is een begrijpelijke wens bij werkgevers, gezien de goede zorg voor de werknemers en daarnaast het financiële risico dat zij lopen. Ik ben blij dat mevrouw Varma het voorbeeld van het Westeindeziekenhuis aanhaalt. Ik heb dat ook met genoegen gezien. Wat de

directie van het Westeindeziekenhuis heeft gedaan voor het eigen ziekenhuis, namelijk wat extra geld om de achterstand weg te werken en logistieke ondersteuning om te zorgen dat er geen nieuwe wachtlijsten ontstaan, zou ik graag voor heel Nederland willen doen. Wij zullen het daar volgende week ook over hebben.

---

**Vragen** van het lid Feenstra aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de tweede Maasvlakte**.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben hier in december een besluit genomen om een planologische kernbeslissing en een MER op te starten inzake de ruimtebehoefte van de mainport Rotterdam. Namens een aantal collega-woordvoerders heb ik die nadere uitwerking ook in een motie vastgelegd ten behoeve van de definitieve besluitvorming. De verschillende alternatieven met betrekking tot het benodigd areaal inclusief het beter gebruiken van de bestaande ruimte, moeten volledig gelijkwaardig en evenwichtig worden uitgewerkt. We hadden de indruk dat de minister het daarmee eens was, want bij herhaling en zelfs met nadruk gaf zij aan: Dit is geen beslissing tot aanleg, maar tot verder

onderzoek; alle alternatieven zullen worden bekeken en de uitkomst kan zijn dat er geen landaanwinning nodig is.

Wat lezen wij echter in Mainport news, het nieuwe blad van de Rotterdamse haven, waarmee ik ze overigens feliciteer: Voor mij is het niet de vraag of de tweede Maasvlakte er komt, maar veeleer hoe die er komt.

Ik vind dit om twee redenen een ongelukkige uitspraak. Ten eerste gezien de eerdere uitspraken van minister en Kamer. We moeten onszelf wel serieus nemen. Ten tweede vind ik het een ontijdig en eenzijdig signaal naar alle betrokkenen in de procedure, niet in het minst naar de projectorganisatie. Wij hebben juist gepleit voor een evenwichtige uitwerking, zowel voor het vaststellen van de beste variant als voor het kunnen verwerpen van de mindere. Voor de goede orde, ik had hier ook gestaan als de minister had geroepen dat er in Rotterdam geen hectare bijkomt. De minister heeft het in eigen hand...

De **voorzitter**: Wilt u uw vragen stellen, want uw spreektijd is praktisch om.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik vraag de minister dringend om een kwaliteitslag te maken, om onbevooroordeeld alle varianten gelijkwaardig uit te werken en om vervolgens een gemotiveerde keuze te doen, voor het een en tegen het ander.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik neem adviezen van de heer Feenstra altijd graag ter harte, maar wij waren al bezig met hetgeen door hem wordt gevraagd. Ik geef nog een toelichting op mijn uitlatingen. In een PKB-procedure is er op zichzelf altijd een spanningsveld: enerzijds een evenwichtige en gelijkwaardige presentatie van een zorgvuldige afweging tussen de diverse oplossingsrichtingen en anderzijds de voorkeur van het kabinet. Het ligt er maar net aan waar men ten aanzien van mijn woorden de klemtoon op legt. Overigens ben ik niet voor de kop van het artikel verantwoordelijk. "Ik ga ervan uit dat" is iets anders dan hetgeen de heer Feenstra heeft gelezen. Als ik niet de overtuiging

## Jorritsma-Lebbink

had dat een en ander nodig was, had ik geen PKB-procedure gestart.

Ik ben het overigens nog steeds – dit is ook op deze wijze besproken tijdens de behandeling van dit onderwerp – eens met hetgeen in de motie is verwoord. Als men het artikel verder leest, kan men constateren dat ik zeg dat natuurlijk eerst bekeken moet worden of er niet meer inbreimogelijkheden zijn. Wij weten inmiddels ook iets meer over de nadelen daarvan, met name dat het meestal om kleine stukjes gaat en er vaak juist behoefte is aan grootschalige uitbreiding. Wij weten al veel over wat niet kan, maar nog niet alles. Dat moet dus nader onderzocht worden. De definitieve besluitvorming vindt pas plaats bij deel 3. Ik ga ervan uit – dat staat ook in het artikel – dat dit in de volgende kabinetsperiode kan geschieden.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! De minister geeft aan dat het een kwestie van klemtoon is. Dat is aardig gevonden, maar ik ben dat niet met haar eens. Er spelen twee elementen een rol, namelijk de vraag of de tweede Maasvlakte er komt – dat is een tekstuele wijziging – en, zo ja, hoe zij er komt. In de motie is aangegeven om een en ander zorgvuldig en evenwichtig uit te werken. Daarmee wordt voorkomen hetgeen zich bij de Betuwelijn heeft voorgedaan, namelijk dat bij een niet gelijkwaardige uitwerking van alle varianten andere varianten de discussie voortdurend beïnvloeden. Vandaar ons pleidooi om onbevooroordeeld alle varianten uit te werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik breng een kleine correctie aan. Ik ben van mening dat alle varianten onbevooroordeeld moeten worden uitgewerkt. In de PKB is echter wel de voorkeur van het kabinet aangegeven. Er is dan ook geen sprake van een blanco situatie. Vervolgens geef ik daarover een persoonlijke mening. Overigens heb ik alle nuancerings die door de Feenstra zijn genoemd, in de rest van het artikel aangegeven. Ook ik ben van mening dat er geen volwaardig besluit over dit onderwerp genomen kan worden als niet alles is bekeken. Het gaat bovendien nogal om iets. Er moet bijvoorbeeld

nog naar de financiering worden gekeken. Als het Rijk alles mag financieren en het bedrijfsleven dus niets, ben ik wellicht aan het eind van de rit ook wel van mening dat zij er niet moet komen. De kwalitatieve, financiële en ruimtelijke aspecten moeten nog bekeken worden. Dat geldt ook voor de leefbaarheid, dus de natuur. Wij moeten ons goed blijven realiseren dat in de PKB een besluitvormingstraject is opgenomen. Ik stel echter nogmaals dat een definitief besluit nog niet is genomen. Dat wordt pas genomen als alle gegevens op tafel liggen en deel 3 van de PKB uitgebracht kan worden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het is belangrijk dat de minister bevestigt dat er nog geen definitief besluit is genomen, omdat dit pas in het volgende traject van de PKB kan gebeuren. De heer Neil Kinnock heeft in een nieuwe zeehavennotitie de aandacht van de Europese Commissie gevraagd voor de externe kosten die volledig moeten worden doorberekend. Er is nu, als het om havens gaat, vaak sprake van verborgen overheidssteun, die dan ook in beeld moet worden gebracht. Ik vraag de minister dat te doen. Verwacht de minister verder dat deze uitspraken vanuit de Europese Commissie consequenties kunnen hebben voor de eventuele aanleg van een tweede Maasvlakte, als er kritische vraagtekens worden gezet bij overheidssteun voor deze aanleg?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het punt van de externe kosten zal ongetwijfeld in de discussie worden betrokken. Er ligt overigens niet al een Europees besluit waarbij op alle transportterreinen – daar gaat het dan immers over – alle externe kosten moeten worden doorberekend. Als wij dat zouden moeten doen, kunnen wij trouwens morgen met de spoorwegen ophouden. Er vindt hierover discussie plaats en er moeten nog besluiten over worden genomen. Ik ben het er wel mee eens dat dit in principe voor alle modaliteiten gedaan zou moeten worden en dat het ook aangetoond zou moeten worden als dat in bepaalde gevallen

niet mogelijk zou zijn, maar het gaat hier om een lastige discussie waar wij nog wel enige tijd mee bezig zullen zijn.

Wat de “verborgen staatssteun” betreft, zou ik bijna zeggen: als er één land is waar niets verborgen blijft, is het Nederland wel. Af en toe ben ik wel eens wat jaloers op andere landen waar men blijkbaar toch wegen weet te vinden om stiekem het eigen bedrijfsleven te bevoordelen. Wij slagen daar in Nederland niet in.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De minister maakt een vergelijking met de spoorwegen, maar de spoorwegen hebben een nutsfunctie en dat kan straks van de Maasvlakte niet gezegd worden, want dat wordt gewoon een bedrijfsterrein. Daarom is de vraag terecht, of alle kosten werkelijk in de grondprijzen worden doorberekend. In dit verband merk ik op dat de Maasvlaktelobby er kennelijk groot vertrouwen in heeft dat die Maasvlakte er komt. Heeft de minister dan al enig inzicht in de vraag hoeveel private financiering die lobby voor haar rekening zal nemen? Ik heb begrepen dat het bij de Betuwelijn nog niet goed zit, terwijl het bij de hogesnelheidslijn in Engeland ook helemaal vast schijnt te lopen. De bedrijven willen wel genieten van de investeringen van de gemeenschap, maar willen daar zelf geen cent aan bijdragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Goederenvervoer over het spoor heeft niets met de nutsfunctie te maken, maar is gewoon een marktaangelegenheid en moet dus ook gewoon betaald worden. Ook bij personenvervoer kan de vraag worden gesteld of niet voor alle modaliteiten eigenlijk hetzelfde geldt. Maar goed, de discussie hierover moeten wij nog met elkaar voeren en in dat verband moet ook bepaald worden of er uitzonderingen op het principe gemaakt zouden moeten worden. Ik vind het in ieder geval buitengewoon gevaarlijk om nu te stellen dat bij alle zaken met een nutsfunctie de externe kosten nooit hoeven te worden doorberekend. Ik neem trouwens aan dat de heer Poppe vindt dat bij bijvoorbeeld de elektriciteitsvoorziening wel de

## Jorritsma-Lebbink

externe kosten doorberekend moeten worden.

Ik ken geen lobby's die geld meebrengen. Wij zullen uiteindelijk moeten bepalen of en, zo ja, welke publieke investeringen nodig zijn, waar een publiek belang mee gemoeid is en in hoeverre verder privaat gefinancierd kan worden. Die discussie speelt trouwens ook bij bedrijfsterreinen. Het gaat dus om de vraag welk deel van de infrastructuur tot de publieke taak van de overheid behoort. Eén ding weet ik wel: wat mij betreft mogen in dit geval de kosten nooit voor 100% voor rekening van de overheid komen. Dat is trouwens al aangegeven in de planologische kernbeslissing. De rest moeten wij nog uitwerken.

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft zojuist opgemerkt dat zij wel eens jaloers is op landen die, blijkens haar woorden, stiekem het eigen bedrijfsleven steunen. Volgens de CD gebeurt dat niet zo stiekem, want anders was de minister daar niet van op de hoogte. Kan zij zeggen welke landen zij bedoelt, welke wegen die landen gebruiken en waarom onze regering dit niet doet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Als ik dit zou weten, hadden wij er al iets aan kunnen doen. Het probleem is dat soms dingen gebeuren waarvan wij ons moeten afvragen hoe het mogelijk is. Als wij iets zouden kunnen bewijzen, waren wij allang naar het Europese Hof gestapt om dat tegen te gaan. Zo werkt het echter helaas niet. Overigens zei ik het bij wijze van grap, want ik vind helemaal niet dat je op zoiets trots zou moeten zijn. Ik ben juist blij met onze open democratie, waarin dit soort dingen niet kan voorkomen.

---

**Vragen** van het lid Van 't Riet aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **vertraging bij het pilotproject Randstadrail**.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Nederland staat stil waar het bewegen moet.

Een van de grote problemen waarmee wij dagelijks worden geconfronteerd, zijn de files. D66 pleit voor verbetering van het openbaar vervoer. Het moet sneller, het moet beter, met één kaartje zomin mogelijk overstappen. Met lightrailssystemen kan dit verwezenlijkt worden. Trein, tram en metro kunnen door het systeem aan elkaar worden gekoppeld. D66 maakt zich zorgen over de voortgang, de regie en de inzet bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de realisering van deze projecten. Er zijn diverse plannen in ontwikkeling bij de grote steden, maar de realisering lijkt nu te stagneren. Gisteravond stond een bericht in NRC Handelsblad, dat het eerste project op het gebied van lightrail, Randstadrail, met vertragingen te kampen heeft. In 2000 moet nieuw materieel gaan rijden op de Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, maar het materieel is nog niet eens besteld.

1. Hoe kan het dat het materieel dat in het jaar 2000 moet gaan rijden, nog niet eens besteld is? Hoe komt het dat er nog geen duidelijkheid is over wie het materieel moet kopen en wat voor materieel er moet komen?

2. Wie heeft eigenlijk de regiefunctie? Hoe verloopt de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en het samenwerkingsverband van de spoorwegen en de stads- en streekvervoerders? Wordt er geen dubbel werk verricht?

3. Wanneer is er duidelijkheid over de invoering van de chipkaart in het openbaar vervoer? Wat gebeurt er als de chipkaart niet voor de start van dit experiment kan worden ingevoerd?

4. Wat zijn de gevolgen van de vertraging van dit experiment voor de invoering van lightrail in het algemeen?

5. Geloof de minister niet dat de juiste samenhang van de verschillende maatregelen gericht op een betere mobiliteit door bijvoorbeeld een verbetering van het openbaar vervoer en de invoering van rekeningrijden, dat extra effect heeft op het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de auto? Dreigt deze samenhang niet verder gefrustreerd te worden door dit uitstel? Wanneer denkt de minister dat het ideaal gerealiseerd kan worden dat trein, metro en tram als één systeem met één kaartje bereikbaar zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben een beetje verbaasd over de toonhoogte die mevrouw Van 't Riet nu gebruikt. Wij zitten gewoon op planning, zoals ook verleden jaar met de Kamer is besproken. Er worden geen vertragingen opgelopen. De een is wat pessimistischer over de mogelijkheden en de ander wat optimistischer. De grote steden zouden het liefst morgen het complete systeem hebben, overigens geen rekening houdend met de exploitatieve mogelijkheden en met de investeringskosten. Juist bij dit soort nieuwe systeem moet dit wel gebeuren. Ik geef een voorbeeld. Wij hebben het plan van Randstadspoor aangeboden gekregen. Met denkt met een investering van 300 mln. de zaak geregeld te hebben. Bij Randstadrail variëren de plaatjes van een paar honderd miljoen tot enkele miljarden.

Als mevrouw Van 't Riet zegt dat er een systeem moet komen waarbij tram, metro en trein aan elkaar gekoppeld kunnen worden, hebben wij het dan over tram, metro en treinen? Nee, dan hebben wij het blijkbaar weer over iets anders. Dat hebben wij het over nieuw materieel.

Wij gaan de pilot doen. Vooralsnog ga ik er zeker niet van uit dat het verdrag behoeft op te lopen. De leveranciers van nieuw materieel beweren dat twee jaar nodig is voor het ontwikkelen van nieuw materieel. De vraag is of je compleet nieuw materieel moet ontwikkelen. De voorzitter van de stichting Randstadrail is nog wat pessimistischer.

Op 8 oktober verleden jaar is het plan van aanpak voor de pilot in de stuurgroep vastgesteld. Iedereen was erbij betrokken: Haaglanden, Rotterdam, provincie en Verkeer en Waterstaat. De stuurgroep voert overigens de regie. Ik ontken niet dat wij te maken hebben met een bestuurlijk lastig probleem. Tot nu toe zijn tram- en metrosystemen lokaal ontwikkeld, de trein nationaal. De rijksoverheid gaat maar over een deel van het geheel. Dat is ook de reden waarom wij het gezamenlijk doen. De inzet is dat in april een offerte wordt gevraagd aan de stichting Randstadrail voor de exploitatie. Het wordt krap. Dat is ook aangegeven. Niemand heeft op dat moment gezegd dat een start in 2000 onmogelijk zou zijn.