

## Voorzitter

verzoek van de fractie van GroenLinks. Met name de door de heer Rabbae aangevoerde argumenten van humanitaire aard zijn van belang. Die spruiten voort uit de ruimte die de staatssecretaris heeft gelaten in de beantwoording terzake aan de Kamer. Daarover moet op korte termijn duidelijkheid ontstaan. Nogmaals, wij steunen dit verzoek, voorzitter.

De heer **Van Oven** (PvdA): Het aanvullende voorstel van de heer Verhagen zou ik niet willen steunen, voorzitter. Er is namelijk geen sprake van een nieuwe situatie. De rechter heeft het beleid van de regering gedekt. Er kan reden zijn om vragen te stellen, maar niet om een verklaring te vragen aan de staatssecretaris.

De **voorzitter**: De heer Verhagen sprak over een brief.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De fractie van de VVD heeft geen behoefte aan die interpellatie, maar verzet zich er ook niet tegen. Wij denken dat de zaak duidelijk is. Begin volgende week lijkt ons een goed moment.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ook de fractie van D66 heeft geen bezwaar tegen de interpellatie.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! U heeft gelijk. Wij hebben dit onderwerp gemeld voor mondelinge vragen afgelopen dinsdag, omdat het aansluit bij de actualiteit. Het was ons bekend dat vandaag deze 109 mensen op straat zouden worden gezet. In die zin was het qua actualiteit wel toepasselijk.

Helaas gingen door tijdgebrek deze mondelinge vragen niet door. Ik heb daarom de moeite genomen deze zaak in de commissie aan de orde te stellen. De meerderheid van de commissieleden was van mening, naar mijn mening ook vanwege de materiële aspecten van deze kwestie, dat een algemeen overleg hierover niet nodig was. Vandaar dat ik mij tot u en de andere collega's richt met het verzoek om hierover vandaag alsnog te kunnen spreken met de staatssecretaris. Ik doe dat verzoek vanwege de urgentie van de zaak. Het nieuwe feit, zo zeg ik tegen collega Van Oven, is dat vandaag 109 mensen op straat worden gezet, van wie een deel naar mijn overtuiging

volledig valt onder de titel van humanitaire aard en bejegening. Ik weet echter niet wat de staatssecretaris daarmee gaat doen. Omdat de staatssecretaris in dezen een discretionaire bevoegdheid heeft, wil de fractie van GroenLinks graag weten wat het humanitaire beleid van de staatssecretaris op dit punt inhoudt.

Dat is de reden van ons verzoek, voorzitter. Wij willen de interpellatie liever vandaag houden dan volgende week, omdat volgende week al te laat is.

De **voorzitter**: Ik stel u voor, de interpellatie niet vandaag te houden. Gezien de agenda, heb ik grote aarzeling de interpellatie er vandaag aan toe te voegen. Ik word door twee bewindslieden terecht streng aangekeken, want zij hebben er al een ander spoeddebat tussendoor gekregen. Ik aarzel dus heel erg om de interpellatie vandaag toe te staan, hoe belangrijk ieder onderwerp dat hier wordt aangebracht ook is.

Ik stel u voor, in de loop van de dag een nader voorstel te doen, niet bij een reguliere regeling, maar tussendoor. Uiteraard worden de fracties en de fractiesecretarissen over dat voorstel ingelicht. Wij richten ons erop de interpellatie zo mogelijk morgen te houden, maar geeft u mij die ruimte.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter.

Aldus wordt besloten.

---

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 1999 (26200-XII).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik begin met het uitspreken van een welkom aan de nieuwe bewindspersonen. Na 33 jaar is er weer een PvdA-minister op het departement van Verkeer en Waterstaat. Dat is een hele tijd geleden. Het is opvallend dat destijds veel dezelfde begrotingsthema's in

de Kamer werden besproken als vandaag. Zo sprak minister Suurhoff over de verkeersproblematiek: "Het wordt voor eenieder steeds duidelijker, hoe de zaken dreigen vast te lopen als niet grootscheepse maatregelen worden genomen." Wat de luchtvaart betreft werd gesproken over het "supersone tijdperk" dat allerlei nieuwe problemen op zou roepen, zoals "enorme geluidshinder". Dat is 33 jaar geleden al gezegd! De toenmalige staatssecretaris de heer Posthumus, ook van PvdA-huize, constateerde "dat de spoorwegen steeds meer de functie van openbaar vervoer krijgen en dat daardoor een zekere verliesgevende tendens een begrijpelijk verschijnsel is". Over de binnenvaart merkte hij op dat "in Nederland een gezonde en op moderne leest geschoeide binnenvaart heel wel een behoorlijke mededingingspositie tegenover de andere vervoersvormen zou kunnen hebben". Volgens mij is er niet zoveel gebeurd in de afgelopen 33 jaar.

Van het verleden nu over naar het heden. De verkeersproblematiek is sinds die tijd niet kleiner geworden. Blijkbaar zijn er onvoldoende grootscheepse maatregelen genomen. Op de weg neemt de bereikbaarheidsproblematiek steeds grotere vormen aan. De kosten van de files in Nederland dreigen totaal uit de hand te lopen. Bereikbaarheid, of beter gezegd onbereikbaarheid, staat in Nederland volop in de belangstelling. Iedereen die 's ochtends naar de radio luistert of zelf in de auto zit, ervaart dat de files niet meer te overzien zijn. Het aantal files is inmiddels zo groot, dat het fileoverzicht op de radio nog maar een samenvatting is.

De mobiliteit via het spoor begint ook steeds meer te knellen. Het spoor is bezig met een inhaalslag, maar de investeringen uit het Tweede tactische pakket voor het spoor kwamen maar zeer moeizaam op gang. Gelukkig is het nieuwe MIT een verbetering. De treinen zijn helaas nog te vaak te vol en te laat. Dit is slecht voor het imago van de NS. Vooral in de spits lijkt er voor "overstappers vanuit de auto" – die wij zo gewenst achten – nauwelijks plaats.

De problematiek van de mobiliteit in de lucht is bekend. Om milieu en economie hierbij samen te laten gaan, moet nu reeds een duidelijke visie op tafel komen. Ik kom hierop

later terug. Deze bewindslieden beginnen dan ook met een moeilijke klus. De CDA-fractie betreurt het daarom dat de minister op onderdelen een valse start heeft gemaakt. Ik denk aan de chaos omtrent de geschrapte infrastructuurprojecten in het MIT. En nu komt de ruzie met collega Pronk over Schiphol er nog bij. Gelukkig krijg je ook na een valse start een nieuwe kans. En de CDA-fractie zal de minister dan ook onbevungen tegemoet treden en op haar daden beoordelen.

Laat ik eerst de Paarse erfenis die de minister heeft gekregen eens schetsen. Bij haar aantreden heeft de minister de erfenis van Paars I over moeten nemen, alle lusten en lasten. Het lijkt dat de geest van Jorritsma nog regelmatig rondspookt. Ik noem een aantal voorbeelden. Ik begin met het beleid inzake Schiphol dat bij voortdurend achter de feiten aanloopt en wordt gekenmerkt door gesjoemel met cijfers, besluiteloosheid en daardoor rammelende compromissen en te lange procedures. Ik noem vervolgens de financiële problemen bij investeringen in infrastructuur. Minister Jorritsma begon destijds met te veel geld en te weinig projecten en eindigde haar periode andersom. De ambities van Paars I moeten natuurlijk wel gepaard gaan met een passend financieel plaatje. Wat dat betreft wens ik de bewindslieden sterkte.

Verder noem ik de private financiering van de HSL en de Betuwelijn, die qua inpassing inmiddels zo duur zijn geworden, dat andere projecten er de dupe van zijn. Terwijl minister Maij de financiering nog rond wilde hebben voor de aanleg, minister Jorritsma dat al tijdens de aanleg wilde, lijkt minister Netelenbos het wel goed te vinden dat de private exploitatie pas na de aanleg gestalte krijgt.

Dan is er het dossier marktwerking spoor, dat qua besluiteloosheid vele overeenkomsten vertoont met het Schipholdrama. Hoewel er nog geen visie op het spoor is en het wettelijk kader ontbreekt, moet en zal er marktwerking komen. De treinen die Lovers beloofde, gingen niet rijden. Hierop kom ik straks terug. Wat nodig is, is een heldere visie voor de lange termijn. Elke Nederlander is zich zo langzamerhand bewust van de problemen met de mobiliteit. De CDA-fractie vraagt de minister om een vernieuwende visie op het mobiliteitsvraagstuk voor de lange

termijn. Niet alleen meer van hetzelfde, iets wat wij in Paars I te veel hebben gezien, maar echt een vernieuwende visie. Daarom moet er snel een nationaal verkeers- en vervoersplan komen. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft al een aanzet gegeven en wij vinden dat ook de Kamer zich hierover zal moeten buigen. In dit geval zal dat moeten gebeuren met de instelling van een mobiliteitscommissie, zeg ik tegen collega Van Gijzel.

Het CDA wil bij deze discussie, waarbij duurzaamheid en toekomstperspectief in hun onderlinge samenhang bekeken moeten worden, een sterke inbreng van met name de maatschappelijke organisaties in Nederland. De fractie denkt bij de langetermijnvisie aan openbaar vervoer à la carte, aan het verder integreren van het openbaar vervoer in de ruimtelijke ordening zoals wij die zien, aan technologie, aan levensstijl, aan Nederland in Europa en ten slotte aan draagvlak. Het draagvlak is van vitaal belang. Het draagvlak is bepalend voor het slagen van plannen waarmee men het mobiliteitsprobleem wil oplossen.

Voorzitter! Ik maak nu eerst opmerkingen over het openbaar vervoer. De functie, de voorzieningen en de mogelijkheden van het openbaar vervoer moeten zowel wat het spoor als het stads- en streekvervoer betreft versterkt worden. Het stads- en streekvervoer heeft zowel een mobiliteitsfunctie als een sociale functie en wat ons betreft moeten die gezamenlijk de aandacht krijgen. De CDA-fractie houdt zorgen omtrent het waarborgen van de sociale functie. Ik vraag mij af of de overheid kan blijven bezuinigen op de exploitatiebijdrage. De CDA-fractie heeft behoefte aan een visie van de minister op dit punt. Dat moet een visie voor de lange termijn zijn waarmee wordt duidelijk gemaakt hoe in de komende twintig jaar op dit vlak gehandeld zal worden. Wat gebeurt er met de exploitatiebijdrage als de groei van het openbaar vervoer zich fors doorzet? Die zal toch evenredig aan de stijging omhoog moeten. In de meerjarenramingen is daarmee echter geen rekening gehouden. Zal de Wet personenvervoer tijdig gereed zijn? Het begint nu al binnen de sector te rommelen, omdat er grote zorgen zijn in verband met de regelgeving

inzake het busvervoer. Krantenartikelen geven dat aan.

Voorzitter! Dan wil ik iets zeggen over het spoorvervoer. Op dit terrein hebben wij te maken met een zeer grote erfenis van het beleid van mevrouw Jorritsma. Op 1 januari 2000 loopt het huidige overgangscontract met de Nederlandse Spoorwegen af. Er wordt nu reeds onderhandeld met de Nederlandse Spoorwegen over de periode daarna. Dat is hard nodig. Het probleem is alleen dat het kabinet nog geen visie op het spoor in 2000 heeft. De kabinetsnota Spoor in de 21ste eeuw is ons lang voor de verkiezingen beloofd – zij zou er in het najaar van 1997 zijn – maar zij is in de la verdwenen. Het wettelijk kader komt te laat tot stand. Ik herinner in dit verband ook aan de uitvoering van de motie-Van den Berg. Hoe staat het daarmee? Als wij op deze manier doorgaan, wordt de Kamer straks opnieuw een noodzakelijk en fundamenteel debat onthouden. Het wordt dan namelijk te laat om nog een zinnig debat te voeren. Net als bij het verzelfstandigingsdebat van de Nederlandse Spoorwegen wordt de Kamer zodoende opnieuw voor het blok gezet, omdat een contract doorgedouwd moet worden. Het contract loopt af. Een visie ontbreekt. De CDA-fractie vraagt zich af of we straks rekening moeten houden met het ontstaan van een contractloos tijdperk. Eventueel dien ik in tweede termijn op dit punt een motie in.

Minister Jorritsma heeft al geprobeerd invoering van marktwerking op het spoor te forceren door Lovers enkele vergunningen te verlenen. Collega Van Gijzel sprak in dat verband van: een kunstje flikken, en ik ben het op dat punt met hem eens. Maar die vergunningen liggen bij Lovers in de kast. Als het aan de CDA-fractie ligt, blijven zij daar ook liggen. De minister heeft gelukkig al geroepen dat Lovers van het spoor zou moeten worden gekieperd. Het openbaar vervoer blijft, wat ons betreft, een publieke verantwoordelijkheid. Het CDA bepleit daarom dat de Nederlandse Spoorwegen een langdurige concessie op het kernnet krijgen. Concurrentie op dat deel van het net vinden wij maatschappelijk onwenselijk. Daarom moet het kabinet, wat ons betreft, met de Nederlandse Spoorwegen onderhandelen over een prestatiecontract voor vervoer op het hoofdrailnet. Wij hebben het dan over de intercity's,



De heer Hofstra (VVD)

over de doorgaande stoptreinen en ook over de HSL in Nederland, omdat die hogesnelheidslijn 60% van het binnenlandse vervoer vervoert.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Reitsma heeft al een paar keer de naam van de vorige minister genoemd, in het begin zeker niet in lovende zin. Hij herhaalde die term "een kunstje flikken", wat blijkbaar door Van Gijssel is gezegd. Ik heb die vergunning eens nagelezen, maar die is volgens mij volstrekt volgens de wettelijke regels verleend.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar heeft u gelijk in. Maar een paar dagen voordat die vergunning werd verleend, had de Kamer met de minister een debat over dit onderwerp. In dat debat heeft de minister er niets over gezegd, terwijl een meerderheid van de Kamer aangaf tegen concurrentie op het spoor te zijn. Daarom vind ik dat de minister de Kamer een kunstje heeft geflikt. Dat hebben wij helder in die bewoordingen tegen de minister gezegd. Daar is zij niet voor te prijzen. Zo helder is het, mijnheer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik herinner mij dat er verschillende meningen op dit punt waren. Als de meningen in de Kamer verdeeld zijn, kunnen wij

toch moeilijk van kabinetsleden verwachten dat zij niks doen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht dat het de gewoonte is dat de minister dit soort zaken in het debat met de Kamer meedeelt en ook rekening houdt met de opvattingen van de Kamer, zeker als zij voornemens is om de vergunning een paar dagen daarna te verlenen. Minister Jorritsma heeft dat gewoon aan haar laars gelapt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik word hier geciteerd, dus misschien dat ik enige toelichting mag geven. Op de dag voor het zomerreces hadden wij een overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat. In dat overleg deelde de minister ons mee dat zij niet voornemens was contracten of aanbestedingsvergunningen te geven aan welk bedrijf dan ook. De Kamer was nog niet op reces of de mededeling kwam in de bus dat Lovers op het spoor vergunning had gekregen. Dat heb ik een kunstje flikken genoemd.

De heer **Reitsma** (CDA): Heldere taal, Hofstra!

De **voorzitter**: U zou ook "mijnheer Hofstra" kunnen zeggen. U kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!

Ik had het over een prestatiecontract. De CDA-fractie is van mening dat in dat contract scherpe randvoorwaarden moeten worden gesteld ten aanzien van tarieven, voorzieningen-niveau, toegankelijkheid en handhaving van de sociale functie. Op de regionale lijnen is samenwerking met andere vormen van openbaar vervoer wenselijk, mits het spoor, de ruggengraat van het openbaar vervoer, overeind blijft. Het is trouwens van de gekke dat de minister stoptreinen van het spoor wil kieperen ten gunste van het goederenvervoer. Dat kan echt niet. Dat is ook strijdig met alle beleidslijnen die wij hier hebben besproken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben blij met de opmerking van de heer Reitsma, maar is die wel helemaal juist? Is dit geen uitvloeisel van het besluit dat bij de Betuwelijn is genomen, namelijk dat het goederenvervoer over bestaande lijnen zal plaatsvinden zolang de Betuwelijn nog niet is aangelegd. Anders zou er geen goederenvervoer meer zijn als de Betuwelijn is aangelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij allen zeggen dat het openbaar vervoer fors moet worden gestimuleerd, omdat het met de automobilititeit volstrekt vastloopt. Het is dan toch van de zotte dat wij in een belangrijk deel van Nederland, tussen het oosten en het westen van het land, de stoptreinen eraf gooien en prioriteit geven aan het goederenvervoer. De CDA-fractie deelt die lijn niet en vindt het ook volstrekt haaks staan op welke mobiliteitsontwikkeling dan ook. Ik zie ook wel dat er een spanningsveld is, maar op deze manier kan het niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar ben ik voorlopig blij mee.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik hoop dat u ons standpunt mede gaat bepleiten.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Reitsma had het terecht over een destijds door mij ingediende en door de hele Kamer gesteunde motie. Het uitgangspunt van die motie was dat een contract zoals dat toen gesloten was, slechts voor een beperkte overgangperiode kon worden geaccepteerd en dat overigens de verdere situatie in duidelijke wetgeving moest worden

## Reitsma

verankerd. Is de heer Reitsma dat nog met mij eens? Ik vraag dat omdat hij zojuist een heleboel zaken heeft genoemd die allemaal moeten gebeuren en die hij allemaal bij contract wil vastleggen. De essentie van de motie was echter juist dat wij eerst moeten zorgen voor heldere wetgeving. Er zullen natuurlijk uitvoeringscontracten gesloten moeten worden, maar die moeten wel passen in een helder wetgevingskader. Ik neem aan dat de heer Reitsma dat nog steeds met mij eens is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben dat helemaal met u eens. Daarom heb ik zojuist gezegd dat de CDA-fractie twee dingen van het kabinet verwacht. Ten eerste verwachten wij op zo kort mogelijke termijn een heldere visie over de wijze waarop wij met het spoor verder willen; die visie ligt al twee jaar in een la. Ten tweede verwachten wij een heldere regeling van het wettelijke kader voordat die visie geïmplementeerd wordt; dat hadden wij afgesproken, maar ik zie op dat punt een grote "klem" ontstaan. Ik heb dus een contractloos tijdperk voorspeld, omdat er niet wordt gevorderd met het werk ten aanzien van het wettelijke kader.

Voorzitter! In het openbaar vervoer van de volgende eeuw moet Randstadrail een belangrijke rol gaan spelen. Wij zijn dan ook verheugd over het feit dat de minister in het nieuwe MIT hier een hoge prioriteit aan geeft. Dat geldt ook voor ontsluiting van de Vinex-wijken.

Het vervoer van deur tot deur, de ketenmobiliteit, moet meer prioriteit krijgen, ook in de begroting. Hierbij horen transferia, goede fietsvoorzieningen – ook bij stations mogen daar best middelen voor worden uitgetrokken – en ook betere overstapmogelijkheden en goede parkeergelegenheid. Ziet de minister mogelijkheden om dat beleid te stimuleren door een bijdrageregeling à la De Boer, waaruit bijvoorbeeld gemeenten bijdragen kunnen krijgen voor innovatieve initiatieven op dit vlak? Kan daarbij ook een herziening betrokken worden van het uit de jaren zeventig stammende P+R-beleid?

De fiets vervult een belangrijke rol in het totale verkeer en vervoer. De CDA-fractie vraagt de minister of zij een inspanningsverplichting wil aangaan waarbij de hoeveelheid

regen en windsnelheden boven windkracht 5 niet langer gedoogd worden. Ik denk dat wij dan meer mensen op de fiets kunnen krijgen.

Ik ga over op de wegcapaciteit. In de afgelopen weken is al verschillende keren gesproken over het MIT, dat wellicht nog het best te karakteriseren valt als "miserabel, inconsequent en treurig". De teleurstelling in het land is groot, de chaos over de contracten is compleet en de financiering is onduidelijk. Het is duidelijk dat dit MIT vanaf de eerste geruchten en roddels geen gemakkelijk leven is beschoren. Ook is het vertrouwen in het ministerie van Verkeer en Waterstaat geschaad: kennelijk weet niemand wat ondertekend is, hoe duur iets is en wat de juridische en politieke gevolgen zijn. Dat moet echt anders! De afzonderlijke projecten zullen in december besproken worden, maar ik zal nu al een paar lijnen uitzetten. De CDA-fractie hecht zeer veel waarde aan een betrouwbare overheid. "Burgers moeten kunnen rekenen op een actieve, verantwoordelijke en betrouwbare overheid", sprak de Koningin tijdens de Troonrede. Minister, wees een betrouwbare partner voor provincies en gemeenten, maar ook voor het bedrijfsleven. Onbehoorlijk bestuur past toch niet bij deze minister? Belofte maakt schuld, zegt het spreekwoord; afspraak is afspraak en contract is contract. Toezeggingen moeten worden nagekomen en niet ingetrokken. De CDA-fractie wil volledige helderheid over eventuele extra middelen – die zijn natuurlijk welkom – en duidelijkheid over de financiering van de projecten tot 2010. Dat is vereist om in te kunnen stemmen met de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De huidige inzet van minister Netelenbos heeft geleid tot irritatie, confrontatie en woede bij gemeenten en provincies. Wij kunnen ons dat heel goed voorstellen en wij kunnen ons ook goed voorstellen dat zij zich afvragen of zij niet naar de rechter moeten stappen. Natuurlijk steunt de CDA-fractie de VVD-fractie in haar zoektocht naar meer geld. Ook wij zien geen heil in een apart potje voor inpassing, maar in tegenstelling tot de VVD-fractie zijn wij van mening dat er wel aandacht moet worden besteed aan inpassing en dat inpassing integraal betrokken moet worden bij de projecten. De huidige manier van werken is wat ons betreft

te kunstmatig. Wij overwegen om hierover in tweede termijn zo nodig een motie in te dienen.

Voorzitter! Graag zou de CDA-fractie zien dat er ernst gemaakt wordt met alle initiatieven voor betere benutting van de bestaande infrastructuur.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe denkt de heer Reitsma projecten in Nederland te kunnen realiseren als het inpassingsgeld niet beschikbaar is? Wij weten allemaal dat de ruimte schaars is. Heel veel projecten moeten juist goed ingepast worden om draagvlak te verkrijgen. De heer Reitsma heeft gepleit voor draagvlak. Ik hoef de discussies over Abcoude en de A4 maar aan te halen om het probleem duidelijk te maken. Hoe denkt de heer Reitsma de projecten überhaupt te realiseren als er geen inpassingsgeld is?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik sla een brug tussen ons beiden. Wij zijn beiden van mening dat infrastructuur op een fatsoenlijke en nette manier ingepast moet worden. Anders moeten wij het niet doen. Hoe kunnen wij dit nu het beste doen? Wij moeten niet een apart potje reserveren. Dan zie ik het probleem al als het potje leeg is en er toch nog infrastructuur aangelegd moet worden omdat het beloofd of noodzakelijk is. Die infrastructuur wordt dan kaal aangelegd. Onze lijn is om de inpassing integraal bij elke raming van een project mee te nemen. Dat is de beste waarborg voor het op een fatsoenlijke manier middelen uittrekken voor de inpassing.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daar ben ik het mee eens. Betekent dit ook dat het MIT op dit punt aangepast moet worden?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb al gezegd het antwoord van de minister af te wachten op dit punt. Mogelijk kom ik met een motie om het MIT aan te passen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mij is niet helemaal helder wat de heer Reitsma bedoelt. Bedoelt hij dat de 2 mld. voor de inpassing bij de grote pot moet worden gevoegd, zodat wat meer projecten kunnen worden gefinancierd? Is het gevaar dan niet dat het duurzame karakter van de

## Reitsma

inpassing heel snel onder druk komt te staan? Dat was toch niet de doelstelling bij het apart zetten van dit geld? Ik zie niet waar de heer Reitsma op uit wil komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel de zorg van de heer Van den Berg. Ik zie echter eerder het omgekeerde gebeuren. Als wij voor een periode van een jaar of vier jaar een apart potje maken en vaststellen welke projecten er moeten komen en daarbij geen inpassingseisen opnemen, zie ik het potje snel leegraken en de rest van de projecten dus zonder inpassingsmiddelen geïmplementeerd worden. Dat wil ik voorkomen. Ik wil bij elk project, voordat wij een definitief besluit nemen, waarborgen hebben voor voldoende inpassing. Wij moeten heilloze discussies zoals over de A4 voorkomen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Reitsma beseft toch dat dit uiteindelijk een sterke opwaartse druk heeft op het totale budget? Dat calculeert hij toch wel in? Dit kan gewettigd zijn, maar dat is wel de consequentie.

De heer **Reitsma** (CDA): Als het nodig is voor de verantwoorde inpassing van wegen en spoorwegen en als het nodig is voor draagvlak bij het snel aanleggen van belangrijke projecten, moeten wij deze prijs willen betalen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan blijft mijn vraag wat de heer Reitsma nu precies aan het kabinet vraagt en waarover hij in tweede termijn wellicht een motie gaat indienen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vraag het kabinet om af te stappen van de huidige, heilloze weg, waarbij naast de middelen voor de aanleg van kale infrastructuur een potje voor inpassing wordt gezet en waarbij deze per definitie bij elkaar horen te passen. Ik zie daar spanningen optreden. Binnen de kortste keren krijgen wij heilloze discussies als er geen middelen voor inpassing meer zijn en er geen projecten meer aangelegd kunnen worden. Ik vraag om een integrale benadering. Zo hoort het ook. Dat heeft, bijvoorbeeld, ook de heer Evers van Natuurmonumenten bepleit. Het gaat om een gebiedsgerichte benadering

waarbij deze elementen vanaf het begin ingepast worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben het eens met een integrale benadering. Is het resultaat van de opvatting van de heer Reitsma echter niet dat geen van beiden meer gebeurt? Hij voegt de 2 mld. toe aan het MIT. Dan kunnen er waarschijnlijk een aantal wegenprojecten meer worden aangelegd. Het resultaat is echter per saldo dat de 2 mld. nu niet voor inpassing gebruikt kan worden. Is dat misschien het achterliggende doel?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik denk dat ik mijn doel helder heb verwoord. Bij infrastructuur behoren inpassingsmiddelen. Ik heb gepleit voor een integrale benadering, juist om de angst die de heer Stellingwerf uitspreekt weg te nemen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Die angst was er echter in de vorige periode ook. Juist op grond van die angst is nu 2 mld. apart gezet. Nu volgen wij echter weer de omgekeerde weg.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind de benadering van het kabinet, het geld in een apart potje wegzetten, verkeerd. Men moet beleidsmatig uitspreken dat men infrastructuur wil aanleggen met een verantwoorde en behoorlijke inpassing en dat die inpassing integraal bij de projecten opgenomen zal worden. Dat gebeurde in het verleden niet. De Kamer kwam dan met extra wensen. De geschiedenis is bekend. Volgens mij zijn wij het eens over de wijze waarop wij infrastructuur moeten aanleggen. Ik zie in de wijze, de manier waarop het kabinet het nu via de techniek doet, het gevaar dat een en ander niet op een verantwoorde manier zal gebeuren. Dat is mijn zorg.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Is het nu wel of niet de bedoeling van de heer Reitsma om bovenwettelijke maatregelen te nemen als het om inpassing gaat?

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij zul je dat altijd moeten doen om draagvlak te creëren.

De heer **Hofstra** (VVD): Kom je dan niet op vreselijk glad ijs, want dat is toch een volstrekt subjectieve benadering? Wij hebben geld te

weinig, wij willen samen naar meer geld zoeken, maar dan moeten wij toch eerst zeggen dat wij niet meer doen dan wettelijk nodig is?

De heer **Reitsma** (CDA): Daar verschillen wij van mening. Ik heb al gezegd dat wij samen met de VVD op jacht gaan naar geld, maar wel op een verantwoorde manier, het mag nooit ten koste gaan van de kwaliteit. Je kunt dan niet zeggen dat wij maar een kale en minimale infrastructuur gaan aanleggen, want daarmee verspeel je niet alleen voor dat project maar voor alle projecten het draagvlak voor de zo noodzakelijke verbeteringen in het wegen- en het spoorwegennet. Als u op jacht gaat naar meer geld en het potje voor inpassing wil gebruiken voor het aanleggen van kale infrastructuur, dan zeg ik: VVD keer op uw schreden terug en ga bij elk infrastructuurproject afwegen hoe dat op een verantwoord mogelijke manier kan. Dat is een politieke discussie die wij met elkaar moeten voeren en waarvoor het kabinet huiswerk moet maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik blijf uw benadering onduidelijk vinden. Als ik het CDA was zou ik ervoor pleiten het potje in stand te houden en het bedrag te verhogen!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp dat u daar voorstander van bent, want je kunt er dan ook gemakkelijker uit putten om nog eens wat meter weg aan te leggen!

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Reitsma roept volgens mij toch echt spoken op. Hij suggereert dat door die twee potjes te integreren er nooit kale wegen zullen komen. Ik denk dat hij er juist blij mee moet zijn dat zo'n potje er is. Is hij het bovendien niet met mij eens dat met inpassing wel eens wat meer gemoeid kan zijn dan wat dingen rondom een kale weg, waarover hij het heeft? Is het daarom niet juist goed als er een aparte pot is zodat per project kan worden bekeken wat er nodig is? Ik zou dan ook nog eens graag van hem willen horen wat dan de strekking van de motie is. Of is dat alleen maar 2 mld. over naar een andere pot?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het met u eens dat je bij projecten soms meer moet doen dan het wettelijk

## Reitsma

noodzakelijke. De beste waarborg om dat te kunnen realiseren lijkt mij te zijn om een project vanaf het begin integraal en vaak ook gebiedsgericht aan te pakken en te zien wat dat in totaal kost. Verschillende potjes zie ik daarvoor als een belemmering.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar waarom? Het verzet zich er volgens mij absoluut niet tegen, terwijl je dan wel zicht houdt op waar wordt ingepast en waar het gaat om de weg sec. Wat is daarop tegen?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik val in herhaling. Als het potje voor een jaar leeg is, is volgens mij het gevaar dat noodzakelijke projecten op de plank blijven liggen met het argument dat het potje leeg is. Ik zeg dat je het integraal moet benaderen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma bepleit volgens mij de situatie die wij in het verleden gekend hebben: een budget dat vervolgens belegd wordt met zoveel mogelijk projecten. Zeggen wij nu niet dat ten minste alle projecten moeten voldoen aan ten minste de wettelijke eisen? Het gaat dus niet om kaal maar om ten minste wettelijke eisen. Daarvan kan de consequentie zijn dat het in kwalitatief opzicht niet zodanig is dat de Kamer daar een handtekening onder wil zetten. In die situatie is een aanvulling gerechtvaardigd en moet dat ook in die situatie adequaat worden onderbouwd. Dat rechtvaardigt toch een aparte structuur?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het op zich met u eens, maar door het creëren van dat aparte potje denk ik dat wij in de analyse eerder vastlopen dan wanneer je het via een integrale benadering direct in de projecten betreft. Daar zit ons verschil van mening.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben begonnen met dit debatje aan te zwengelen omdat ook mij geluiden ter ore waren gekomen dat juist door het apart zetten van het geld projecten nu veel kaler worden begroot; er is immers een potje waar de rest uit kan worden gefinancierd. Dat is een ongewenste ontwikkeling en in die zin geef ik de heer Reitsma wel gelijk. Ook ons lijkt het beter om projecten vanaf het begin integraal te begroten en integraal te financieren

en om alle milieu- en kwaliteitseisen daarin mee te nemen. Ik ben dan ook benieuwd naar zijn motie op dit punt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Is de minister bereid te onderzoeken of het mogelijk is spitsstroken in te voeren, zoals door Bovag-RAI in hun rapport wordt gesuggereerd? Natuurlijk roept dit voorstel vragen op over de veiligheid, maar het biedt wel een mogelijkheid voor een beter gebruik van de weg.

De minister wil door de invoering van rekeningrijden de hoeveelheid verkeer op de weg en daarmee de files in de randstad terugdringen. Zij hoopt dat een bepaalde groep automobilisten een andere keuze zal maken. Mijn stelling is echter dat automobilisten niet voor hun lol in de file staan; zij zien gewoon geen alternatief en dat is er in alle redelijkheid ook niet. Zolang de minister dat alternatief niet biedt, blijven er files staan en zullen de automobilisten moeten betalen om in de file te staan. Bovendien worden de opbrengsten van het rekeningrijden niet teruggesluisd naar de automobilist zoals mevrouw Jorritsma beloofde, en ook niet naar de infrastructuur. Ik zie daardoor het draagvlak wegebben; de resultaten zijn bekend. De CDA-fractie voelt dan ook weinig voor deze vorm van rekeningrijden.

Wij voelen meer voor het systeem van betaalstroken, dat wij twee jaar geleden naar aanleiding van initiatieven uit de stadsregio Rotterdam voor het eerst op de politieke agenda hebben gezet. Het onderwerp betaalstroken lijkt op het departement echter weinig prioriteit te krijgen. Het blijft bij onderzoek, onderzoek en nog eens onderzoek. Waar blijft de uitvoering van de motie Reitsma? Om deze discussie een nieuwe impuls te geven, vraag ik de voorzitter of de notitie die ik deze week heb opgesteld en naar de fracties en de minister heb gestuurd, verder verspreid kan worden opdat zij bij dit debat kan worden betrokken.

De **voorzitter**: Ik kan de heer Reitsma niet garanderen dat de groene kleur bij het kopiëren overkomt, maar wij zullen de notitie ter wille van de woordvoerders en de bewindslieden verspreiden. Overigens teken ik hierbij aan dat dit

niet betekent dat de notitie als bijlage aan de Handelingen wordt toegevoegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn fractie legt de nadruk niet op bestrijding van de files, maar op het waarborgen van bereikbaarheid. Zij dringt erop aan dat het concept betaald-onbetaald rijden wordt uitgewerkt. Generiek rekeningrijden is niets anders dan betaald rijden en toch nog in de file staan. Bij deze uitwerking zou ook de toeritdosering moeten worden betrokken, gedifferentieerd naar betaald-onbetaald. Verder moet zo snel mogelijk worden overgegaan tot een aantal concrete projecten zoals betaalstroken in de regio Rotterdam en wat mij betreft in de hele Randstad in de komende jaren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het idee van rekeningrijden is niet nieuw – het stond al in het SVV-2 – maar het heeft alleen tien jaar geduurd voordat wij in de buurt van uitvoering komen. Rekeningrijden is bedoeld om de schaarse infrastructuur beter te verdelen. De heer Reitsma dringt in zijn voorstel echter aan op de aanleg van extra infrastructuur en hij vraagt daar vervolgens geld voor. Dat is de verkeerde weg. Wij stellen met elkaar vast dat er te weinig infrastructuur is en dat meer aanleggen niet helpt.

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik de discussie over rekeningrijden volg en het voorstel van de bewindslieden voor tolpoortjes bij de vier grote steden op mij laat inwerken, kom ik tot de conclusie dat daarvoor absoluut geen draagvlak bestaat bij de maatschappelijke organisaties, terwijl ruim 70% van de automobilisten van mening is dat dit geen enkele bijdrage levert en er daarom tegen is. De vraag is of je een dusdanige ingrijpend voorstel er dan toch moet doordrukken. Verder zou ik die voorstel best positief willen overwegen als het zou helpen en aangetoond zou worden dat het een bijdrage levert aan de bereikbaarheid. Er zijn echter alternatieven die een veel grotere en betere doelstelling bevatten om een zekere mate van bereikbaarheid te garanderen en differentiatie toepassen naar verschillende groepen. De automobilist kan dan een keuze maken. Bij het generiek rekeningrijden is er geen sprake van het kunnen maken van

## Reitsma

een keuze. Het resultaat is alleen dat men betalen moet voor het in de file staan, terwijl dat tot nu toe gratis was. Het invoeren van betaalstroken heeft tot gevolg dat men of met het openbaar vervoer gaat, omdat men de weg zat is – maar dan moet er natuurlijk wel openbaar vervoer zijn – of gegarandeerd op een rijbaan kan rijden, waarvoor men dan wel dik moet betalen. Daar moeten wij echter niet dramatisch over doen. De opbrengsten worden uitsluitend gebruikt voor het aanleggen van infrastructuur. Duidelijk is dat wij de fileproblematiek in ons land nooit voor 100% kunnen oplossen. Ik denk dat het concept dat ik geschetst heb, veel beter is dan wat het kabinet voorstaat. Bovendien blijkt dat voor dat concept draagvlak bestaat.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vrees dat u geen kennis heeft genomen van de meest recente rapporten die wij toegevoerd hebben gekregen naar aanleiding van experimenten en het invoeren van rekeningrijden in andere landen. Daaruit blijkt wel degelijk dat een deel van het autoverkeer uit de spits verdwijnt, hetgeen logisch is, want niet iedereen hoeft in de spits te rijden. Rekeningrijden heeft dus wel effect. U zei: als het effect heeft, laat ik mij overtuigen. Ik denk dat dit een punt is om over door te praten. Wij zijn na vele jaren eindelijk zover dat een maatregel genomen wordt die effect gaat sorteren. Waarom komt u dan met een plan waarvan de uitvoering nog jaren op zich zal laten wachten en dat de komende jaren geen soelaas zal bieden?

De heer **Reitsma** (CDA): Weet u waarom wij iets willen doen aan het verbeteren van de bereikbaarheid? Omdat de automobilist, degene die geen andere keuze heeft, erom staat te schreeuwen! Als die zou inzien dat generiek rekeningrijden een bijdrage levert aan het verbeteren van de bereikbaarheid, dan zou hij enthousiast zijn. Dat is hij echter volstrekt niet. Generiek rekeningrijden is een slechte optie die geen of nauwelijks een bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid. Als men kiest voor het invoeren van betaalstroken is daar wel sprake van. Ik vind dat mobiliteit best duur mag zijn, maar dan moet ook gewaarborgd zijn dat men reistijd voor die prijs kan kopen. Dat is het concept

dat wij voorstaan. Ik nodig eenieder uit de discussie daarover aan te gaan. Enfin, bij de behandeling van het wetsvoorstel krijgen wij die automatisch wel.

De heer **Schutte** (GPV): Wat betekent dit voorstel van de CDA-fractie concreet voor het lopende beleid? De regering gaat in overeenstemming met wat tot nu toe de opvatting is van een meerderheid van de Kamer van het standpunt uit: rekeningrijden voorbereiden en proeven nemen. U zegt: nee, invoeren van betaalstroken. Is uw voorstel bedoeld als vervanging van het huidige en voorgestelde beleid of zegt u: ga maar door, doch houd er rekening mee dat over enige tijd gekozen wordt voor de invoering van betaalstroken?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij gaan natuurlijk het debat in het parlement over generiek rekeningrijden aan. Gezien onze analyse zeggen wij echter: stop er maar mee, omdat er geen draagvlak voor is; het leidt alleen maar tot betaald in de file staan. Wat willen wij? Wij roepen de minister op om op korte termijn drie dingen te doen.

1. Start met het wetgevingstraject om de invoering van betaalstroken mogelijk te maken; er is een wet nodig voor tolheffing.

2. Pak een paar concrete proefprojecten op korte termijn aan, projecten voor extra infrastructuur zoals in het MIT bepleit. De regio Rotterdam is het beste voorbeeld.

3. Ontwikkel voor een wat langere termijn – daar mag men wat mij betreft een paar jaar voor nemen; in dat kader vind ik het jaar 2001 niet heilig – een concept voor betaald en onbetaald rijden, waarbij het systeem van betaalstroken in de totale Randstad en in delen van de achterlandverbindingen geïntroduceerd wordt. Er zijn plannen voor extra wegcapaciteit en daar moet dit ingepast worden.

De heer **Schutte** (GPV): Dat is mij allemaal duidelijk. Ik constateer dat u het volgende zegt. Wat er gaande is, daar komen wij op dit moment niet aan. Wij voegen er iets aan toe. Wij willen tot een soort tweesporenbeleid: niet alleen inzetten op rekeningrijden, maar kijk als alternatief ook naar het invoeren van betaalstroken.

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik vandaag een meerderheid van dit huis zou kunnen mobiliseren om uit te spreken dat gestopt moet worden met het generiek rekeningrijden, dan zou ik spekkoper zijn. Ik kan echter tellen. Die discussie willen wij wel voeren, maar eigenlijk wil ik de minister nu al oproepen om ermee te stoppen, omdat er een beter alternatief is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Reitsma heeft de Kamer een uitvoerig document voorgelegd, waarvoor ik hem op zichzelf prijs. Dat doe ik niet voor de houding van het CDA in de afgelopen jaren, na de introductie door Maij-Weggen van het eerste concept over rekeningrijden.

De **voorzitter**: Het moet een korte vraag zijn. U hebt nog een hele termijn!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Reitsma zegt dat de weggebruikers kunnen kiezen uit drie alternatieven, waaronder het openbaar vervoer. Hoe haalt hij het in de vergelijking in zijn hoofd om te zeggen dat er bij rekeningrijden geen openbaar vervoer zou zijn en in zijn systeem wel?

Ik heb eens zitten rekenen. In het systeem van de heer Reitsma zal voor 15%, mensen met een dikke portemonnee, de reistijd aanzienlijk korter worden. Voor zo'n 85% wordt de reistijd niet korter. Het systeem van de minister leidt er bij een uitval van 30%, die de heer Reitsma in zijn rapport ook aangeeft, toe dat voor 70%, vrijwel alle weggebruikers op dat moment, de reistijd aanzienlijk zal verminderen. Wat hij een paylane noemt, wordt een yuppenlaan voor hen die een dikke portemonnee hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat typeert een beetje de houding van de Partij van de Arbeid. De heer Van Gijssel heeft gelijk dat het in het systeem van generiek rekeningrijden een absolute voorwaarde is dat het openbaarvervoersysteem in de betrokken gebieden met heel grote snelheid fors wordt verbeterd. Dat moet in beide systemen gebeuren. Zo'n systeem is er niet en het is er in 2001 ook nog niet. Daarom doe ik ook een beroep op de minister om deze grappenmakerij niet in 2001 te introduceren.

## Reitsma

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is de crux. De heer Reitsma zegt met de maatschappelijke organisaties dat het belangrijkste bezwaar tegen rekeningrijden is dat er geen alternatief is. Hij zegt nu ook dat in beide systemen het openbaar vervoer als alternatief moet worden aangedragen. Daarmee is zijn belangrijkste bezwaar tegen rekeningrijden weg.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is niet waar. Bij generiek rekeningrijden is het óf in het openbaar vervoer staan óf betaald in de file staan. Bij betaalstroken is het: in het openbaar vervoer stoppen of een garantie dat je filevrij kunt rijden of onbetaald in de file staan. Dat is een wezenlijk verschil. Uw demagogie over een yuppenlaan is ver beneden elk discussieniveau. Ik neem dat maar voor kennisgeving aan. Als het gaat over een concept waar 72% van de automobilisten voor is, vind ik zo'n opmerking erg goedkoop.

Publiek-private samenwerking dient hoog op de politieke agenda te staan. De minister is daar volop mee bezig. Wij roepen hem op om een aantal projecten zo snel mogelijk te introduceren.

Goederenstromen moeten mondiaal, Europees en nationaal, door middel van ketenmanagement, op zo efficiënt mogelijke wijze worden getransporteerd. Met op elkaar aansluitende vervoersmodaliteiten (water, spoor, weg) en onder stimulering van toegevoegde waardeactiviteiten moet er toch een behoorlijk werkgelegenheidseffect in zitten. Op welke wijze stimuleert de regering deze aanpak? Wij denken aan bedrijfsterreinen met multimodale mogelijkheden, terminals, distributiecentra, en dergelijke.

Steeds vaker biedt ook het goederenvervoer zelf nieuwe alternatieven. De CDA-fractie vindt dat binnenvaart beleidsmatig nog steeds wordt ondergewaardeerd. Wij roepen de minister op om de maatregelen in de nota Transport in balans actiever in te zetten. Daar is meer ruimte. Maar ook andere initiatieven en experimenten verdienen de aandacht. Ik wijs op het Platform stedelijke distributie, dat al dateert uit 1995. Wat is er eigenlijk van al die mooie plannen terechtgekomen?

Bij milieuvriendelijk vervoer hoort transportpreventie. De CDA-fractie roept de minister op om op korte

termijn, in nauw overleg met bedrijven, concrete initiatieven te ontwikkelen op dit terrein. Er was al een pilot beloofd voor eind 1998. Wat is de stand van zaken met de langere voertuigen? Ik heb vernomen dat het departement op dit punt weigerachtig is omdat het haaks zou staan op de verkeersveiligheid. Ik hoor graag een reactie van de minister hierop.

Onze kroonprins heeft het begrip "watermanagement" in brede kring geïntroduceerd. Ook is er sinds lange tijd weer een staatssecretaris, speciaal belast met de natte waterstaat. Een goede timing, want Nederland weet weer wat een overvloed aan water betekent. Half oktober leek het niet op te houden met regenen. Vanwege de overstromingen komt de vraag dringend aan de orde of wij in Nederland wel op een juiste manier zijn omgegaan met het ordenend principe van water. Het bergend vermogen van water is te veel afgenomen. Water stelt zijn eigen eisen en daarmee moet nadrukkelijk niet alleen in de vierde nota waterhuishouding rekening gehouden worden, maar ook in de vijfde nota ruimtelijke ordening en de befaamde houtskoolschets. Delen de bewindslieden deze visie en zijn ze ook bereid de discussie bij de vijfde nota vanuit dat ordende principe aan te gaan?

Ook ziet de CDA-fractie graag dat de minister ervoor waakt dat in de internationale afspraken over water het kwantitatieve element van het waterbeleid niet ondergeschikt raakt aan het kwalitatieve.

Tot slot wil ik nog enkele opmerkingen maken over de luchtvaart, een dossier dat ons het afgelopen jaar behoorlijk in zijn greep had. De komende jaren zal dit zeker zo blijven. De oud-ministers De Boer en Jorritsma hadden regelmatig ruzie. De gevolgen waren slechte besluitvorming en gesjoemel met cijfers. De luchtvaart liep volledig vast. Oud-minister De Boer heeft de conclusie getrokken dat zij niet meer geloofwaardig kon functioneren.

De **voorzitter**: Op uw verzoek zou ik u op een bepaald moment waarschuwen. Dat moment is nu aangebroken.

De heer **Reitsma** (CDA): Het had mevrouw Jorritsma gesierd als zij ook had nagedacht over haar geloofwaardigheid. Nog erger is dat

de ministers Pronk en Netelenbos de traditie voortzetten. Of hebben wij het weer verkeerd begrepen, zoals wij dat zo vaak van het vorige duo hoorden? De CDA-fractie roept de ministers die zich met luchtvaart bezig houden op om eindelijk eens volwassen met de luchtvaart om te gaan in plaats van te kijken en te ruziën. Wij zitten echt niet te wachten op een ezel die zich tweemaal aan dezelfde steen zal stoten. De CDA-fractie vindt het ten opzichte van het parlement van minachting getuigen dat wij voor de behandeling van dit debat niet een korte brief van de minister hebben gekregen over wat zich de afgelopen dagen heeft afgespeeld in en buiten het Catshuis. Wij vinden het ook in de richting van het parlement van minachting getuigen dat op de vraag van GroenLinks over de stoptreinen niet eens een brief aan de Kamer is geschreven over de werkelijke opvatting van de minister. Blijkbaar is de Volkskrant het stenografisch verslag. Dat moet beter. Als de minister op een volwaardige manier met het parlement wil omgaan, moet de Kamer op een volwaardige wijze informatie krijgen.

Om te voorkomen dat we in de nabije en verdere toekomst vast komen te zitten, is het van groot belang dat nu zo snel mogelijk een besluit genomen wordt over de meest geschikte plek om selectieve en beheerste groei van de mainport Schiphol op te vangen. Voortvarende besluitvorming voor de lange termijn is absoluut noodzakelijk. Oplossingen voor de lange termijn moeten in de besluitvorming direct gekoppeld worden aan de middellange en korte termijn. Op welke termijn zijn overigens afspraken in internationaal verband mogelijk inzake heffingen van accijns en BTW op de tickets? Wat is de stand van zaken met betrekking tot opheffing van absurditeiten in de geluidszones?

Naar het oordeel van de CDA-fractie moet het kabinet zo snel mogelijk voor twee trajecten de benodigde procedures starten. Het eerste is een langetermijntraject, dat wat ons betreft zou kunnen leiden tot een luchthavenlocatie in de Noordzee, met als uitgangspunt dat die er rond 2010-2015 ligt. De overheid zal daarvoor nu de planprocedure moeten starten, de juridische belemmeringen moeten wegnemen en leefbaarheidsnormen moeten opstellen. Het bedrijfsleven,



## Reitsma

inclusief Schiphol en de KLM, moet vanaf de start tot aan de landing via een bedrijvenconsortium hierbij betrokken worden, ook financieel.

Het tweede traject moet zorgen voor de opvang van de groei in de tussenliggende periode. Dat betekent dat de huidige locatie van Schiphol geoptimaliseerd moet worden, indien nodig door de aanleg van een zesde baan, onder sluiting van twee andere banen die de meeste geluidshinder veroorzaken.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik heb gelezen dat de heer Reitsma het eiland in zee deels wil betalen door middel van een heffing op tickets en een accijns op kerosine. Hij stelt als voorwaarde dat dit in Europees verband zou moeten gebeuren. Wanneer het niet kan in Europees verband, is hij er dan toch nog voor dat er BTW op tickets en accijns op kerosine komt?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb voorgesteld om zo snel mogelijk over te gaan op de instelling van een fonds. Hierin wordt de heffing op tickets gestort. Dit hoeft niet in Europees verband te gebeuren. Het is een bestemmingsheffing. Over de hoogte moeten wij nog praten; die moet verantwoord zijn, maar kan, onder het beginsel dat de gebruiker betaalt, miljarden opleveren. Daarnaast wordt het fonds gevuld met een Europees ingevoerde BTW op tickets en een zo snel mogelijk Europees ingevoerde accijns op kerosine. Bovendien kan worden bekeken of er aanvullende bronnen kunnen worden gevonden om het fonds te vullen, bijvoorbeeld door de verkoop van Schipholterreinen. Op deze manier vormen de gebruikers en het bedrijfsleven een aanzienlijke bijdrage aan dit fonds, dat ingezet kan worden om een duurzaam systeem te ontwikkelen waarmee de groeiende luchtvaart op de lange termijn uit de voeten kan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik deel de verontwaardiging van de heer Reitsma over de wijze waarop in dit verband met de Kamer wordt omgegaan. Als het gaat om Schiphol, heb ik het woord "milieu" bij hem echter nog niet gehoord. Ik dacht dat ook het CDA het belangrijk vond dat de mensen rond Schiphol weten waar zij aan toe zijn en dat de milieunormen worden gehandhaafd.

Vindt het CDA ook niet dat wij eerst maar eens moeten kijken hoe het zit met de milieunormen, voordat wij kunnen zeggen hoeveel vluchten er kunnen worden afgewikkeld?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben in Nederland een nut- en noodzaak-discussie gehad en in de Kamer is een debat gevoerd over de integrale beleidsvisie. Het CDA heeft daarin de richting van het kabinet gekozen, namelijk een selectieve en beheerste groei. Daaraan kun je weer allerlei verhalen koppelen, maar het is ongeveer bekend wat dat betekent. Er moet dus worden gezocht naar locaties waar die selectieve en beheerste groei op lange termijn, op een verantwoorde manier en met forse milieugrenzen mogelijk is. Mijn inschatting is dat, als alles wordt geaccordeerd, het op de lange termijn op en rond Schiphol volstrekt vastloopt. Dan zullen al de terecht gestelde milieugrenzen moeten worden omzeild, wat voor de CDA-fractie volstrekt onaanvaardbaar is. Je moet dus, in tegenstelling tot wat in het Catshuis is gedaan, eerst discussiëren over het langetermijnperspectief en dan pas de consequenties daarvan voor de middel- en lange termijn bepalen en de problemen daar oplossen. Dat daar een heel groot probleem ligt, ben ik met de heer Van der Steenhoven eens.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als ik u goed begrijp, zegt u dat ook naar uw mening groei rond Schiphol niet mogelijk is als blijkt dat door een toename van het aantal vluchten de PKB-grenzen worden overschreden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik doe niet mee aan "als, als"-discussies. Het kabinet is nu aan zet. Ik heb het kabinet gezegd dat het zijn huiswerk moet doen en op korte termijn moet komen met voorstellen die inhoudelijk, aan de hand van de criteria kunnen worden beoordeeld.

Voorzitter! Voor de CDA-fractie blijft Schiphol een belangrijke banenmotor. Wij vragen van de minister om ervoor te zorgen dat het een stille, zuinige en daardoor duurzame motor is. Geluid, lokale emissie, veiligheid, gezondheid en een zorgvuldige omgang met ruimte en natuur zijn daarnaast ook van belang. Daarom moeten wij nu de politieke moed hebben om in 1998

knopen door te hakken. Wie dat niet doet, schrijft mee aan het scenario voor het volgende Schipholdrama.

Ten slotte, de minister begint de begroting met het volgende gedicht: Ik was in een land daar waren geen wegen daar was elk bewegen voortdurend gevecht.

Prachtig! Wij hopen dat die wegen er wel komen en dat het gevecht om de luchtvaart stopt.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Bij de wisseling van de wacht, een nieuwe minister en een nieuwe staatssecretaris – welkom in dit huis – is het goed om er even bij stil te staan hoe wij ervoor staan. De heer Reitsma begon bij de heer Suurhoff. Ik begin bij 1990. Zo heeft iedereen zijn eigen verleden.

In 1990 hebben wij het SVV-2 opgesteld, een document dat richting moest geven aan het mobiliteitsbeleid tot 2010. Reeds in de loop van de vorige periode heeft de fractie van de Partij van de Arbeid geconstateerd dat er te weinig voortgang zat in het realiseren van de beleidsdoelen en dat het draagvlak steeds verder afkalfde. Mijn fractie heeft toen aangedrongen op een forse revitalisering van de beleidsdoelen. Met SWAB, Samen werken aan bereikbaarheid, ontstond een noodverband, dat zeker op het onderdeel van bereikbaarheid een aantal positieve ontwikkelingen, vooral rondom de grote steden, tot stand heeft gebracht. Voor een integraal mobiliteitsbeleid schiet een dergelijke aanpak in mijn wijze van zien echter tekort.

Terecht wordt er nu gekozen voor een nieuw nationaal verkeers- en vervoersplan. Wie de beleidseffectrapportage 1997 ter hand neemt, komt al snel tot de conclusie dat veel doelstellingen niet gehaald zijn en ook op de langere termijn onhaalbaar zullen blijken te zijn. Uitzonderingen hierop vormen de economische doelstellingen, in het bijzonder de mainports. Hiervoor zijn de vooruitzichten op langere termijn gunstig. Het gaat, met andere woorden, goed met Nederland in economisch opzicht. Juist in zo'n periode zou een basis gelegd moeten worden voor de milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen.

Onze welvaart, ons technologische niveau, de mobiliteitsdruk, onze zorg

## Van Gijzel

voor een leefbare toekomst zijn eigenlijk allemaal uitdagingen die ervoor moeten zorgen dat het debat over de mobiliteit zindert, maar het kabbelt. De ambitie is halverwege de jaren negentig overgegaan in een soort gelatenheid, terwijl de problemen van de mobiliteit, vooral op het punt van de bereikbaarheid, de leefbaarheid in de steden, de versnippering van aaneengesloten natuurgebieden en de voortgaande aantasting van de luchtkwaliteit, in ons land naar mijn stellige overtuiging binnen twintig jaar in belangrijke mate oplosbaar zijn. Dit vraagt echter om een gezamenlijk, oplossingsgericht offensief.

Te veel wordt de agenda bepaald door de dagelijkse problemen. Deze zijn er, zeker. Is er echter voldoende zicht op de grote lijnen? Is er een eenduidig beeld van hoe mobiliteit zich gaat en moet ontwikkelen? Zolang deze hoofdrichting niet duidelijk is, is het moeilijk aan de burger te vragen er steun aan te verlenen. Misschien moeten wij constateren dat het SVV-2 te veel gericht was op reduceren en te weinig op reguleren.

Mobiliteit is een uitdrukking van economische, sociale en recreatieve behoeften. Deze laten zich wel sturen, maar niet zonder meer remmen. Dit sturen kan een vorm krijgen waarbij de eerdergenoemde negatieve gevolgen van de mobiliteit worden gemitigeerd. Hiervoor bestaan allereerst technische instrumenten die een veel betere benutting van de bestaande infrastructuur tot stand kunnen brengen, van signaleringssystemen tot automatische voertuiggeleiding. Door deze systemen kan de druk op het personenvervoer in algemene zin afnemen. Ik denk ook aan informatica en aan technologie die vrachtwagens en auto's schoner maakt. Het technologische pad biedt ons echter onvoldoende perspectief zonder andere beleidsmatige keuzes.

Het openbaar vervoer, zowel collectief als individueel, zal naast de fiets de hoofddrager van de mobiliteit in de steden moeten worden, zoals de auto deze rol in meer landelijke gebieden dient te vervullen. Voor interstedelijke verbindingen zal naast de geavanceerde auto ook het hogesnelheidsopenbaarvervoer moeten zorgdragen. Wie kiest voor hoogwaardige openbaarvervoersnetten in de steden, kiest tegelijkertijd voor

autoluwe wijken en dus voor meer leefbaarheid, voor spelende kinderen op straat in plaats van rijdend en geparkeerd blik. Wat mij zorgen baart, is dat kinderen in de afgelopen tien jaar 50% minder buiten zijn gaan spelen en dat slechts 15% hiervan herleidbaar is tot de televisie, de computer en de video. Het nieuwe nationaal verkeers- en vervoersplan dient de mobiliteitsbehoefte niet te ontkennen, maar deze te geleiden en waar mogelijk te reduceren door ruimtelijke ordening zodanig te richten dat het concept van complete steden wordt versterkt. Zo bezien is de houtskoolschets van vitale betekenis voor de vraag of er in de toekomst voldoende draagvlak ontstaat voor hoogwaardige, snelle, comfortabele en betaalbare openbaarvervoerssystemen. Zolang niet duidelijk is langs welke lijnen het brede mobiliteitsvraagstuk tot een oplossing gebracht kan worden, is het moeilijk gerichte prioriteiten te stellen die deze oplossing dichterbij brengt. Zeker, zij kunnen wel tijdelijke verlichting brengen, maar die situatie leidt al snel tot een ratrace van knelpunt tot knelpunt.

De minister heeft aangegeven een discussie daarover niet te blokkeren, nee, sterker nog, zij wil die graag stimuleren. Wij zien de perspectievennota als een welkom instrument voor een goede inhoudelijke verkenning waartoe ons land in staat kan zijn.

De open houding ten opzichte van de perspectievennota en het NVVP kan in onze ogen overigens wel eens in strijd komen met de systematiek zoals wij die in het MIT hebben vastgelegd. Het MIT bindt ons nu voor een groot aantal jaren, maar misschien vraagt dat nieuwe NVVP wel om dringende herijking van het MIT. Ik wil daarover graag de visie van de minister horen.

Dat betekent overigens niet dat wij rustig kunnen wachten totdat de perspectievennota uitgediscussieerd is en het NVVP er ligt. Ook op korte termijn zijn maatregelen te bedenken c.q. te nemen, waarvan wij straks geen spijt hoeven te krijgen.

Terecht kiest de minister voor de lijn van een betere benutting van de infrastructuur. Op dat terrein is veel te winnen. De fractie van de PvdA wil in deze kabinetsperiode met name op alle achterlandverbindingen en hoofdtransportassen aparte rijstroken voor vrachtwagens en het openbaar vervoer, vergelijkbaar met

de succesvolle strook bij de Van Brienoordbrug. Deze aparte rijstrook zou gekoppeld moeten worden aan een inhaalverbod voor vrachtwagens. Het mes snijdt dan aan twee kanten, namelijk optimale doorstroming voor het goederenvervoer en tegelijkertijd minder files veroorzakende verstoringen op overige banen. Kan de minister hierop reageren?

Zoals het er nu uitziet, zal het goederenvervoer over de weg de komende jaren explosief groeien. Mijn fractie ziet graag een convenant met de sector, met onder andere enerzijds afspraken over transportpreventie, verschuiving naar milieuvriendelijke vervoersnormen en emissiereductie en anderzijds over de exclusieve benutting van infrastructuur zoals ik zojuist heb aangegeven en de eventuele introductie van paarse diesel. Dat kan voor beide aantrekkelijk zijn. Daarin zou ook de uitvoering van de motie-Valk over de intermobiliteit haar plaats kunnen krijgen. Wij overwegen in tweede termijn hierover een motie in te dienen.

Voorzitter! Voorts zou ik de minister willen verzoeken om de suggestie van de Raad voor verkeer en waterstaat om te komen tot een onafhankelijke vervoersautoriteit, zorgvuldig te bestuderen. Vanwege de variabilisatie lijkt het ons goed eens na te denken over een systeem waarbij het rijden met lege vrachtwagens zwaarder wordt belast dan het rijden met volle vrachtwagens. Ook hierover vernemen wij graag de visie van de minister.

Bij het personenvervoer zou in het kader van de benutting veel voortvarender moeten worden omgegaan met toeritsystemen. Wij zien het liefst een geavanceerd systeem. De uitvoering van de motie van de fractie van de PvdA, waarin gevraagd wordt dit in de Randstad in het jaar 2000 te realiseren, laat veel te lang op zich wachten. En hoe staat het met de invoering van het 100 km-regime, zoals in het regeerakkoord is vastgelegd?

Het lijkt ons een goede gedachte een interdepartementale werkgroep tot stand te brengen, die de opdracht krijgt begin- en eindtijden van diverse instellingen, instituten en organisaties te differentiëren. Ik zie hierover graag het oordeel van de minister tegemoet.

Wij zien graag op korte termijn een vitalisering van het park-and-

## Van Gijzel

ridesysteem, gekoppeld aan een versterking van het carpoolen en van het nieuwe vanpoolen. Het systeem van park and ride lijkt ten onder te gaan aan zijn eigen succes. Ook het FRED-systeem (flexibel reizen en dienstverlening) zoals de VSN dat naar voren gebracht heeft, zou in dat kader goede perspectieven kunnen bieden. Hoe loopt dat op dit moment?

Het systeem van autodata en de overgang tussen openbaar vervoer en individueel autobezit vraagt om een positieve houding van de rijksoverheid. Dat systeem van autodata moet uiteindelijk commercieel kunnen draaien, het vraagt echter wel ondersteuning bij het opstarten daarvan. Ziet de minister mogelijkheden hiertoe?

Uit de beleidseffectrapportage blijkt dat het instrument van het parkeerbeleid nog onvoldoende uit de verf komt, terwijl het name in het stedelijk gebied erg dienstbaar kan zijn. Hoe staat het met de uitvoering van de desbetreffende passage in het regeerakkoord?

Ik zou nog een opmerking willen maken over het voorstel van het CDA met betrekking tot het personenvervoer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van Gijzel noemt terecht het parkeerbeleid een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid en vraagt de regering naar de stand van zaken. Wij praten daar al een jaar of tien over. Het stond in hetzelfde SVV-2. Met name gemeenten rond de grote steden beconcurreren de grote steden op het punt van het parkeren door zelf geen parkeerbeleid te voeren. De ministers De Boer en Jorritsma hebben eerder gezegd dat er misschien een keer een wet moet komen die de gemeenten dwingt om ook parkeerbeleid te voeren. Wordt het onderhand geen tijd om daarmee te beginnen? Wij kunnen nog wel een keer gaan praten met provincies, met regio's en met de gemeenten, maar ik heb het idee dat deze essentiële schakel in het mobiliteitsbeleid enige voortgang behoeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De opvatting van de PvdA-fractie is sinds jaar en dag duidelijk. Wij zijn voorstander van een kaderwet. Daar is echter geen meerderheid voor in de Kamer. Minister Jorritsma heeft in de vorige kabinetsperiode gezegd: ik

zie dat de randgemeenten de grote steden op veel plekken, zoals winkelcentra, beconcurreren door geen betaald parkeren in te voeren. Dat is een ongewenste ontwikkeling en ik overweeg daarvoor een kaderwet aan de Kamer voor te leggen, zo stelde minister Jorritsma destijds. Ik vraag deze minister hoe het daarmee staat. In het regeerakkoord staat ook een en ander. Zo zou het subsidiëren van parkeerplaatsen afgeschaft moeten worden. Ik verneem graag van de minister hoe het daarmee is gesteld.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Waarom wordt door de heer Van Gijzel en zijn collega Valk zo selectief gewinkeld in het regeerakkoord? Wij hebben niet afgesproken dat er een regime van 100 km/uur in de Randstad wordt ingevoerd. Wij hebben afgesproken dat tussen zeven uur 's ochtends en zeven uur 's avonds 100 km/uur wordt ingevoerd. Buiten die tijd geldt 120 km/uur. Wil de heer Van Gijzel dat in het vervolg er steeds bij zeggen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kost mij dan wel meer spreektijd. Ik dacht dat wij wel wisten wat er in het regeerakkoord stond. Het ging om het regime van 100 km/uur, zoals in het regeerakkoord afgesproken. Ik heb daar ook naar verwezen. Ik vraag de minister hoe het daarmee staat.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u echt tijd wilt besparen, vraag ik u om in het vervolg steeds te zeggen: 120 km/uur, conform het regeerakkoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal kijken of ik in uw eerste termijn ook tijdbesparende opmerkingen kan maken, mijnheer Hofstra.

Voorzitter! De CDA-fractie heeft ons zonet proberen te verleiden om alsnog voor de betaalstroken te zijn. Voorwaarde daarvoor is wel dat wij in 2001, over zo'n tweeënhalft jaar, overal hoogwaardig openbaar vervoer hebben. Daarover zijn twee opmerkingen te maken. Er zal niet overal hoogwaardig openbaar vervoer zijn. En als dat een voorwaarde is voor de heer Reitsma, had hij dat in zijn tienpuntenplan moeten opnemen. Dat heeft hij niet gedaan. Ik beschouw de uitdaging als een beetje vals. Hij neemt ons mee naar een nieuw systeem, maar als wij daar dan voor staan, wordt niet aan de voorwaarden voldaan en valt alles

weer weg. Dat is met minister Maij-Weggen ook iedere keer gebeurd: de CDA-fractie komt met nieuwe voorstellen, maar als puntje bij paaltje komt, gaat de fractie door de knieën.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik ben blij dat collega Van Gijzel inhoudelijk ingaat op de argumenten om betaalstroken te introduceren. Ik wijs erop dat in ons voorstel staat dat zo snel mogelijk een wetgeving-skader moet worden gemaakt en dat zo snel mogelijk een paar proefprojecten met betaalstroken moeten worden geïntroduceerd. Vervolgens gaat het om een meerjarenbeleid.

De **voorzitter**: Dit staat allemaal in het interessante document dat is rondgedeeld. Dat is een voordeel als een document is rondgedeeld. Ik sta u daarom niet toe om alles wat daarin staat te herhalen. Anders neem ik het document weer in!

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft gelijk, voorzitter. Ik wil nog slechts een vraag stellen. Je kunt betaalstroken introduceren in een meerjarig perspectief en tegelijkertijd een beleid inzetten om in de Randstad een hoogwaardig openbaarvervoersysteem te creëren. Dan is er zowel bij betaalstroken als bij generiek rekeningrijden een alternatief.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U stelt de voorwaarde dat er in 2001 hoogwaardig openbaar vervoer moet zijn. Pas als aan die voorwaarde is voldaan, kan tot betaalstroken worden gekomen. Maar u stelt in het stuk ook: er is geen alternatief voor rekeningrijden. Ik heb die opmerking eerder gehoord van de ANWB, VNO-NCW en andere organisaties: er is geen hoogwaardig openbaar vervoer, er kan dus niet worden overgegaan tot rekeningrijden. In het geval van de betaalstrook hanteert u het hoogwaardig openbaar vervoer als voorwaarde. En in het andere geval gebruikt u het ontbreken van hoogwaardig openbaar vervoer als argument tegen de invoering van rekeningrijden. Daarmee hinkt u op twee gedachten.

De heer **Reitsma** (CDA): Weet u het beter dan de automobilisten?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat moet ik beter weten?

## Van Gijzel

De heer **Reitsma** (CDA): Bent u van mening dat het systeem van generiek rekeningrijden goed werkt en dat daarvoor een draagvlak is? Weet u het beter dan de automobilisten? Ook al is er geen hoogwaardig openbaarvervoersysteem – ik betreur dat dat er niet is – dan nog moet u met mij erkennen dat generiek rekeningrijden een slechtere mate van bereikbaarheid geeft dan het werken met betaalstroken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voor een beperkte groep. Daarom is het een yuppenlaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Op mijn eerste vraag krijg ik ook graag antwoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Of ik het beter weet dan de automobilisten? Met andere woorden: we gaan in de toekomst in dit huis op basis van enquêtes besluiten nemen. Dat is voor de CDA-fractie misschien niet slecht met het oog op het verwerven van aanwas, maar voor ons is zoiets geen leidraad.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is dan helder.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Bij rekeningrijden zal een deel van de automobilisten niet meer in de spits rijden. Dat is ook de bedoeling. Er is een ander deel dat geen alternatief heeft, maar dat alternatief moet wel geboden worden. Daarom vind ik het zo merkwaardig dat het geld dat het rekeningrijden opbrengt, teruggesluisd wordt naar alle belastingbetalers. Daar ziet het nu namelijk naar uit. Het geld zou ook gebruikt kunnen worden om bij de tolhefpunten transferia aan te leggen om mensen de kans te geven, op het openbaar vervoer over te stappen. Moet het geld dat met rekeningrijden verkregen wordt, niet gebruikt worden om de noodzakelijke openbaarvervoersinfrastructuur aan te leggen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf lijkt uw gedachtegang logisch, maar deze exercitie hebben wij al een keer uitgevoerd. Mevrouw Maij-Weggen heeft al een keer het voorstel gedaan om de opbrengst van het rekeningrijden te gebruiken voor de aanleg van infrastructuur. De meerderheid van de Kamer vond

echter dat men het rekeningrijden niet moest gebruiken als financieringsinstrument: voorwaarden niet vervuld, geen rekeningrijden. Vervolgens pleegden we overleg met mevrouw Jorritsma om een nieuw systeem te maken. Ik voel er nu niets voor om voorwaarden die we in het verleden als het ware afgeschoten hebben, weer op te voeren en vervolgens weer een stap terug te doen. Ik wil dat we voortgaan op de weg die wij gekozen hebben. Er staat over dit onderwerp iets in het regeerakkoord en mijn fractie heeft een motie ingediend om tot snelle uitvoering van de plannen te komen. Ik wil daarom de ingezette lijn aanhouden en tot een daadkrachtige aanpak komen.

Voorzitter! Het valt op dat de De Boergelden moeizaam besteed worden. Wat is eigenlijk de oorzaak daarvan? Welke gevolgen heeft dat voor de kostendekkingsgraad en de bezettingsgraad? Om bij het openbaar vervoer meer voortgang te krijgen op het aanbestedingstraject, is gekozen voor een bonus-malussysteem. Dat betekent dat ongeveer tien vervoersgebieden, goed voor zo'n 15% van het totale openbaar vervoer – ik kan er met mijn inschatting een paar procenten naast zitten, maar niet veel – 35 mln. zouden kunnen krijgen. Daarover wil ik drie opmerkingen maken.

De eerste is dat sommige van die vervoersgebieden al van plan waren om die aanbesteding te doen. Zij hebben die extra stimulans niet nodig. Men leze Openbaar vervoer van afgelopen weken. Daarin zeggen zij als het ware: dat geld strijken we mooi op. Mijn tweede opmerking is: in het debat over marktwerking is altijd gesteld dat concurrentie geld oplevert en niet geld kost. Mijn derde opmerking: zou het niet verstandig zijn deze 35 mln. te benutten voor een meer generiek kader, zeker nu de minister niet aangegeven heeft hoe een generieke korting van 43,7 mln. in 1999, oplopend tot 114 mln. in 2002, gedekt moet worden?

Wij komen overigens nog apart te spreken over de succesvolle ervaringen van de openbaarvervoersorganisaties elders in Europa. Er is een rapport naar aanleiding van een motie van mijn fractie. Daaruit blijkt dat er buitengewoon interessante en succesvolle projecten zijn die los van marktwerking staan. Graag zie ik op korte termijn een brief van de minister tegemoet waarin staat welke

elementen zij voor de Nederlandse situatie interessant vindt. Het Bazelmodel, waarbij de klant centraal gesteld is in het subsidiesysteem, is was ons betreft een goed voorbeeld: 60% groei in tien jaar. In Freiburg is dat 140% in tien jaar. In Karlsruhe is zelfs sprake van verdubbeling. Wij zouden het interessant vinden als die lessen bij ons beleid betrokken werden. Wij beschikken al over een nota met een verkenning, maar graag krijg ik op dit punt van de minister een beleidsbrief.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Van Gijzel loopt met hoge snelheid over de bezuinigingen heen en noemt die slechts even. Komt hij daar nog op terug? Als dat niet het geval is, is mijn vraag: hoe denkt hij daarover? Hij heeft de desbetreffende bedragen genoemd. Acht hij die bezuinigingen acceptabel en mogelijk, gelet op het beleid dat ons voor ogen staat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hierover wil ik een paar opmerkingen maken. De minister heeft tijdens het begrotingsoverleg zelf gezegd dat zij niet weet hoe die gerealiseerd moeten worden. Ze parkeert ze als het ware. Ik doe nu een suggestie en zeg hoe het probleem voor een deel opgelost zou kunnen worden. Ik vind het bijvoorbeeld zonde om 35 mln. aan te wenden voor een bonus-malussysteem, terwijl er veel schaarste is. Dus het anders aanwenden van die 35 mln. zou een oplossing kunnen zijn en een aanzienlijke verlichting met zich brengen. De uitvoering van het regeerakkoord met efficiencyverbetering zou breder binnen het departement gestalte kunnen krijgen. Aangezien de minister in het begrotingsoverleg meedeelde dat zij nog met nadere voorstellen daarover zou komen, wil ik dat graag eerst even afwachten.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Van Gijzel stipt hier een belangrijk punt aan: de exploitatiebijdrage openbaar vervoer. Is hij bereid om op dit punt met amendement te komen? Heeft hij daarvoor de door de minister toegezegde brief nodig, waarin uitleg zou worden verstrekt over die bonus-malusregeling? Beloofd was dat deze brief nog voor het debat zou komen, maar wij hebben die tot op heden nog niet ontvangen.

## Van Gijssel

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb mijn medewerkster vanochtend gevraagd om die brief op te zoeken, want die moest er per se zijn. Zij kon die brief echter niet vinden. Ik zei toen: dan kijk je niet goed. Maar de brief, die wij wel nodig hebben, zal er inderdaad niet zijn. Afhankelijk van het antwoord van de minister kan het eventueel leiden tot amendering van de begroting.

Vooruitlopend op het nog onbekende marktmachtartikel in de nieuwe Wet personenvervoer heeft de VSN-groep een deel van haar bedrijf verkocht. Zij gaat misschien nog meer verkopen. Wat gebeurt eigenlijk met de opbrengst daarvan? Daarover krijg ik graag meer duidelijkheid van de minister. Het marktmachtartikel is van toepassing op de Nederlandse markt, terwijl de aanbestedingsgrondslag op Europese leest geschoeid is. Is het opportuun om zolang er geen reciprociteit is in Europees kader, voor de Nederlandse situatie een marktmachtartikel te activeren?

De minister heeft in haar investeringsvoorstellen een stevige bodem gelegd om de positie van het openbaar vervoer in de toekomst te versterken. Daarvoor lof! Maar dat vraagt wel om een adequate uitvoering. Onderuitputting zou een slechte invulling zijn. Misschien kan de minister, vooruitlopend op de MIT-discussie, aangeven hoe het daarmee staat.

In dit kader is aandacht voor de ruimtelijke en planologische procedure van groot belang. Op landelijk niveau kennen wij de Tracéwet, die alle handelingen aan termijnen bindt. Voor gemeentelijke en provinciale projecten geldt dat niet. Komt de minister op dat onderdeel in de komende periode met nadere voorstellen? Is zij bereid om op korte termijn daarover met VNG en IPO te overleggen en hierover te rapporteren?

In het rapport "Ambities bundelen" breekt de Raad voor verkeer en waterstaat een lans voor het groene poldermodel bij de ontwikkeling van infrastructuur. Wij beoordelen die voorstellen positief en zouden graag van de minister horen hoe zij daar tegenover staat.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van Gijssel sprak over het groene poldermodel. Dat is nogal actueel. Verbindt hij dat

ook aan de besluitvorming over Schiphol?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar kom ik zo meteen op terug.

De PvdA beoordeelt de introductie van de chipkaart als positief. Wij zien wel met enige zorg de ontwikkeling waarbij allerlei toeters en bellen aan die kaart worden gehangen. Door het zo gecompliceerd te maken, kan de haalbaarheid van die chipkaart wel eens afnemen. Lessen uit het verleden hebben geleerd dat de prijs daarvoor letterlijk en figuurlijk wel eens te groot zou kunnen zijn. Wij zitten niet te wachten op een herhaling van het Smit-Kroesdebacle, dat ons jaren achterop heeft geworpen. De chipkaart maakt tariefdifferentiatie mogelijk en dat is op zichzelf al positief. Daarop vooruitlopend zien wij nu al de introductie van allerlei specifiek gebiedsgebonden kaarten. Wij zien die ontwikkeling met zorg op ons afkomen. Deelt de minister die zorg? Wat zal zij daartegen doen?

Ontevreden zijn wij over het verwerken van het amendement dat ik vorig jaar heb ingediend over de bestrijding van de agressie in het openbaar vervoer. De minister kiest ervoor om de 15 mln. die beschikbaar was om de agressie, zeg maar het zinloos geweld, in het openbaar vervoer te bestrijden, generiek te versleutelen. Daardoor is geen gericht beleid meer mogelijk voor agressiebestrijding waar agressie het meest voorkomt. De minister kondigde op 10 maart een onderzoek aan naar de agressiepatronen, maar daarna hebben wij er nooit meer iets van gehoord. Heeft het onderzoek plaatsgevonden en wat zijn daarvan de resultaten? De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft zijn lot verbonden aan het veiliger maken van Nederland in deze periode en dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Anders gaat hij weg. Uit de houding van de minister van Verkeer en Waterstaat ten opzichte van de invulling van het amendement kunnen wij aflezen of zij de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties goed gezind is. De PvdA-fractie overweegt eventueel een nieuw amendement op dit punt in te dienen.

Ik kom op het spoorvervoer. Allereerst wil ik graag weten hoe het staat met de uitwerking van het in het regeerakkoord voorgestelde tienjarige contract voor het kernnet.

Tijdens het Railforumcongres deelde een ambtenaar van Verkeer en Waterstaat terloops mee dat het regeerakkoord niet spreekt over een exclusief contract. Dat moet een misverstand zijn, want het regeerakkoord is daarover kraakhelder. Het oprekken van teksten daaruit kan beter worden overgelaten aan partijen die ervoor getekend hebben. Binnenkort zullen wij een nota over het spoor ontvangen, waarin geregeld wordt hoe een en ander regionaal, nationaal en internationaal op het spoor geregeld wordt. De specifieke invulling van de constructie voor de HSL-Zuid loopt daarop vooruit. Het komt mijn fractie voor dat een omgekeerde volgorde logischer was geweest. Afgelopen zaterdag schetste de Volkskrant een schrijnend beeld van de gevolgen van de marktwerking op het spoor in Engeland. De vertegenwoordiger van de railregulator stelde dat het daar nooit meer goed zou komen als de exploitatie en het infrabeheer niet meer worden samengevoegd. Hoe ziet de minister deze hartenkreet met het oog op de Nederlandse discussie over de taaksectoren?

De heer **Reitsma** (CDA): Is de heer Van Gijssel het met de CDA-fractie eens dat de intercitylijnen niet losgekoppeld kunnen worden van de HSL-lijn en dat dezelfde vervoerder op die lijn zou moeten?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als wij het binnenlandse medegebruik van de HSL loskoppelen van het kernnet, is er geen kernnet meer.

De heer **Reitsma** (CDA): Bedoelt u daarmee dat de NS het exclusieve recht op het kernnet moet hebben en dus ook op de HSL?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijn inzet zal zijn dat wij behoud willen van het kernnet; daartoe behoort ook het binnenlandse medegebruik van de HSL.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat vind ik een heel belangrijke mededeling.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De punctualiteit van de dienstregeling van de NS gaat achteruit. Belangrijke oorzaken zijn de ongelukken bij spoorwegovergangen – ik heb daar eerder een motie over mogen indienen – en de problemen bij wissels, bovenleidingen, de

## Van Gijzel

stroomvoorziening en de beveiligingssystemen. Met betrekking tot de spoorwegovergangen heeft de vorige minister gesteld dat zij dat punt meeneemt in de beleidsnota over veilig openbaar vervoer. Mijn voorstel is om dat punt onder te brengen bij de uitvoering van het programma inzake verbetering van de bestaande rail-infrastructuur en om daarbij prioriteit te geven aan de drukste intercitylijnen. Ook de procedure voor die overwegen moet aangepast worden. Het is evident dat dit op sommige plekken snel moet gebeuren, maar nu duurt de normale procedure voor het ombouwen van spoorwegovergangen zeven jaar.

Er zou eigenlijk een nieuwe insteek gekozen moeten worden om de 1500 voltvoorziening beter te stroomlijnen. Dat betekent dat onderstations noodzakelijk zijn, want nu kunnen twee dubbeldekkers niet gelijktijdig vertrekken zonder dat de stoppen doorslaan. Dit zou gefinancierd kunnen worden uit het bedrag van 800 mln. dat in het kader van het MIT nu beschikbaar is voor de 25 kV. Ik vraag de minister om met de NS en Rail Infrabeheer op korte termijn een uitvoeringsprogramma over de eerder door mij genoemde punten te ontwikkelen en begin volgend jaar aan de Kamer voor te leggen. Een dergelijk programma kan op korte termijn een aanzienlijke verbetering van de punctualiteit bewerkstelligen. Ik overweeg op dat punt in tweede termijn een motie in te dienen.

Met betrekking tot de stoptreinen heeft mijn fractie twee problemen. In diverse steden en dorpen is de dienstregeling ook in de spits drastisch verslechterd.

**De voorzitter:** De heer Van den Berg wil u over het vorige punt nog een korte vraag stellen.

**De heer Van den Berg (SGP):** De heer Van Gijzel blijft in een hoog tempo doorgaan.

**De voorzitter:** Dat juich ik overigens zeer toe.

**De heer Van den Berg (SGP):** Dat begrijp ik, maar u zult het ermee eens zijn dat de onderwerpen ook ordelijk moeten kunnen worden besproken. Ik vraag mij af of de heer Van Gijzel de brief van 17 november – dat is dus heel recent – van de minister van Verkeer en Waterstaat

heeft gelezen. In die brief staan aanbevelingen, onder andere ten aanzien van de ombouw naar 25 kV, maar ik heb de heer Van Gijzel horen zeggen dat hij nog heel veel wil doen aan het huidige net. Zouden – letterlijk en figuurlijk – niet alle energie en middelen besteed moeten worden aan die snellere opbouw naar 25 kV?

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Daar ben ik het van harte mee eens, maar ook in de huidige dienstregeling is er een probleem. Met een relatief klein bedrag zouden in het 1500 volt-systeem een paar onderstations neergezet kunnen worden, waarmee een enorme verbetering van de punctualiteit te bereiken is. Dat is helemaal niet zo ingrijpend, want het gaat om een relatief gering bedrag. De hoofdstroom is dus 25 kV, maar dat kost een vermogen; op een paar lijnen kunnen wij wel iets regelen, maar met die onderstations in het 1500 voltsysteem zouden wij met een relatief gering bedrag op de belangrijkste lijnen al heel snel een belangrijke stap voorwaarts kunnen zetten.

**De voorzitter:** Ik wil dit onderwerp voorbij laten rijden en ik zal op dit punt geen interruptie meer toestaan. Mijnheer Van Gijzel, gaat u door!

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Ik heb gezegd dat wij met de stoptreinen twee problemen hebben. In diverse steden en dorpen is de dienstregeling in de spits drastisch verslechterd. Die ontwikkeling is een soort voorafschaduw van de marktwerking. Ook deze week werd ik door verschillende bestuurders gebeld, nu uit Zaltbommel en Vught. Vele spitsreizigers worden gedwongen om opnieuw de auto te nemen. Het lijkt mij een verkeerde ontwikkeling. Het past ook niet in het overgangscontract. Ik wil graag van de minister horen of dit zo is en of zij hierover overleg wil voeren met de Nederlandse Spoorwegen.

Daarnaast reserveert RailNed ruimte voor cargo, voor de vracht, wat de stoptreindiensten letterlijk doet stoppen zonder dat die ruimte voor vracht ook daadwerkelijk wordt gebruikt. Dit lijkt mij ongewenst. Kan de minister hierover met RailNed contact opnemen? Voorts lijkt mij het principe dat stoptreindiensten gedurende de spits voorrang hebben

op de vracht een te handhaven uitgangspunt.

**De heer Reitsma (CDA):** Ik heb een vraag over de stoptreinen. Wat vindt collega Van Gijzel van de opmerking die de minister in de Volkskrant heeft gemaakt? Wij hebben de minister gevraagd om in een brief aan de Kamer uit te leggen wat zij met die opmerking bedoelde.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Het leuke is dat als iemand iets zegt dat al drie keer eerder is gezegd, het huis toch iedere keer weer in brand raakt. Bij de discussie over de Betuwelijn en de discussie over de Brabantlijn is meerdere keren bij de begrotingsbehandeling gezegd dat in sommige situaties het goederenvervoer voorrang moet hebben op het personenvervoer, omdat men anders helemaal knel komt te zitten. Het uitgangspunt is echter dat in de spits de stoptrein dominant blijft ten opzichte van het goederenvervoer. Daar heeft de minister volgens mij geen afstand van genomen.

Met betrekking tot de consumentenpositie van de reiziger, zowel in collectief als individueel opzicht en zowel bij klachtenafhandeling als zeggenschap, loopt het verre van vlekkeloos in het openbaar vervoer. De fractie van de Partij van de Arbeid zal begin volgend jaar op dit belangrijke aspect met uitvoerige voorstellen komen en deze eventueel in een wettelijk kader vervatten.

Onduidelijkheid bestaat bij mijn fractie over de 316 mln. extra voor railonderhoud ten gevolge van de groei van de railinfrastructuur. Op pagina 61 en 62 van het infrafonds lezen wij dat het slechts twee kilometer betreft. Dat zou dus ongeveer 150 mln. per kilometer zijn. Daarover horen wij graag meer duidelijkheid. Mijn fractie ziet graag dat een deel van deze middelen gebruikt wordt voor eerdere toezeggingen, met name om de fietsenstallingen bij de NS-stations conform het eerder afgesproken schema tot uitvoering te brengen. Daarover overwegen wij een amendement in te dienen.

Met betrekking tot de continuïteit en kwaliteit van de slachtofferhulp heeft de afgelopen weken een gedachtewisseling plaatsgevonden. Voor 1999 is een oplossing bedacht. Mijn fractie ziet liever een permanente voeding en zal daarover in

## Van Gijssel

tweede termijn een motie aan de Kamer voorleggen.

Met betrekking tot het leerlingenvervoer van gehandicapten bestaat reeds gedurende een lange periode een impasse. Is het niet de meest praktische oplossing om zowel OCW en Verkeer en Waterstaat ieder de helft van de kosten in rekening te brengen? Ik zou graag een reactie van de minister hierop horen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De ijver van de heer Van Gijssel is mij bekend. Hij kondigt een wetsvoorstel aan. Ik heb echter niet begrepen wat daarin zoal terecht zal komen. Kan hij daarover iets duidelijker zijn?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is iets gezegd over een reizigersconvenant in de zin dat de consumentenpositie van de reizigers daarin vastgelegd kan worden op basis van vrijwilligheid. Wij zien dat dit buitengewoon lastig verloopt. Wij zien dat de klachtenregeling moeilijk loopt. Wij horen van heel veel mensen dat men er niet op een goede manier mee kan werken. Er zou een soort ombudsfunctie moeten komen met een toezicht op hoe openbaarvervoersbedrijven hiermee omgaan. Er zijn tal van dit soort ingrediënten die een nadere beschouwing vragen. Wij vinden het interessant om daar niet alleen een nota over uit te brengen, maar hierover ook een initiatiefwetsvoorstel op tafel te leggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Van Gijssel vindt dit dus wel taken die primair bij de overheid horen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Men kan het zich voorstellen als een soort onafhankelijke vervoersautoriteit of iets dergelijks. Het gaat om een organisatie die het goed in de gaten gaat houden en die ook middelen krijgt, vergelijkbaar met die van de ombudsman, op het gebied van openbaar vervoer.

Ik heb overigens in het twaalfpuntenplan over de Nederlandse Spoorwegen dat de PvdA voor de verkiezingen naar buiten heeft gebracht twee passages met een soortgelijke strekking opgenomen, namelijk over het individuele en collectieve recht van reizigers. Men kan daar een verdere uitwerking vinden.

Voorzitter! Ik kom bij de luchtvaart. Allereerst wil ik van de minister een toelichting hebben op de ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven Beek. Ook wil ik de minister een opvatting horen geven over de ontwikkeling met betrekking tot de luchthaven Laarbroek. Het lijkt mij vreemd dat de Nederlandse overheid daar haar medewerking aan verleent in het licht van het nationale beleid ten opzichte van regionale luchthavens. De problemen met de verbinding naar de Nederlandse Antillen blijven hoog op de agenda staan. Niet hier, want wij spreken over Schiphol, maar in ieder geval wel op de Nederlandse Antillen. Is het juist dat wanneer het protocol wordt opgezegd, er sprake is van een situatie die vergelijkbaar is met die van binnenlandse vluchten? En wat betekent een dergelijke situatie voor de concurrentiemogelijkheden van bijvoorbeeld chartermaatschappijen ten opzichte van de KLM? Ik zou hierop graag een reactie van de minister krijgen en zal wellicht op dit punt een motie indienen.

Wat Schiphol betreft constateert mijn fractie dat de studies over de economische perspectieven over elkaar heen buitelen, maar dat het evenwicht met andere aspecten, zoals gezondheid en veiligheid, wel een beetje zoek is. Het RIVM heeft het afgelopen halfjaar tweemaal gerapporteerd over de capaciteit, maar het onderzoek naar de gezondheid, dat al verleden jaar afgerond had moeten zijn, hebben wij nog steeds niet mogen ontvangen. Hoe zit het overigens met de uitvoering van mijn motie over veiligheid, waarover wij al een halfjaar geleden een rapportage zouden krijgen?

Voorzitter! Op die twee punten zal eerst duidelijkheid moeten bestaan voordat er een verantwoorde beslissing kan worden genomen in het kader van de TNLI. De PvdA-fractie acht het van groot belang om op korte termijn de afzonderlijke milieuelementen, geluid, veiligheid, luchtkwaliteit en stank, in wettelijk handhaafbare normen vast te leggen en ten minste op het niveau zoals verwoord in de PKB en geldend als nationale plafonds.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik denk dat de heer Van Gijssel volstrekt gelijk heeft dat hij die milieuarandvoorwaarden stelt, maar hoe

beoordeelt hij dan het besluit dat het kabinet afgelopen maandag heeft genomen om Schiphol te laten groeien tot de genoemde omvang en waarbij helemaal geen sprake is van milieugrenzen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Volgens mij is er geen besluit genomen en overigens wijs ik op de eerder uitgesproken intentie om te komen tot groei tot een bepaald niveau, die zich wel zal moeten afspelen binnen de milieugrenzen. Het is toch de milieubeweging die gezegd heeft dat wij van die 44 miljoen af moeten als grens omdat daar te weinig prikkels in zitten tot innovatie. Wij hebben die lijn gevolgd en gezegd dat als die 44 miljoen worden losgelaten – die was overigens in de plaats gekomen van de niet handhaafbare wettelijke normen op het gebied van veiligheid, luchtkwaliteit en stank – er wel nieuwe normen voor zouden moeten terugkomen. Dat kunnen dan geen ruimere normen zijn, maar zouden normen krachtens de PKB moeten zijn. Ik geloof niet dat iemand in dit land zal willen sjoemelen met de veiligheidsnormen die er rondom Schiphol zijn gesteld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar waarom komt er dan wel een verhaal naar buiten – of het een besluit is of niet – over die aantallen...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb niet bij dat beraad gezeten en ik denk dat u die vraag dan ook beter aan de minister kunt stellen.

De **voorzitter**: Dat is ook mijn suggestie!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als ik u goed begrijp, betekent het dat de randvoorwaarden die u formuleert op het gebied van geluid, stank, milieu, veiligheid, voor 18 december moeten zijn ingevuld? Anders kan er volgens u geen besluit worden genomen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het zou heel mooi zijn als dat voor 18 december zou kunnen, maar ik ken de vorm van het besluit niet. Het lijkt mij nogal prematuur als er een besluit komt dat er een bepaald niveau aan vluchten mag komen, maar misschien is het kabinet heel voortvarend met allerlei onderzoeken en het vaststellen van die nieuwe

## Van Gijzel

milieunormen. Wij zouden wel milieunormen kunnen ontwikkelen op die verschillende milieu-parameters en in de volgende periode kunnen bezien wat daarin aan groei geacommodeerd kan worden. Dat is dan de hoofdlijn voor de middellange termijn. Dat zou heel goed kunnen!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar...

De **voorzitter**: Neen, ik wil iets anders voorstellen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is toch een zeer wezenlijk punt.

De **voorzitter**: Daarom moet u ook even luisteren naar wat ik wil voorstellen, neen, wil beslissen. Het lijkt mij verstandiger als wij op dit punt het antwoord van de minister afwachten, dat er dan op gereageerd kan worden en dat de woordvoerders elkaar in de tweede termijn verder over dit punt kunnen bevragen. U praat nu met elkaar over iets waarvan de heer Van Gijzel terecht zegt dat hij er niet bij is geweest.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar ik neem aan dat de PvdA-fractie hierover een eigenstandige mening heeft.

De **voorzitter**: Ongetwijfeld, maar ik verwijs het verder naar de tweede termijn, ook vanwege de tijd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik dan over een ander punt een vraag stellen?

De **voorzitter**: Neen, de heer Van Gijzel zet zijn betoog voort. Er moet echt wat meer vaart in komen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Binnen de milieugrenzen kan de groei-potentie verder vorm worden gegeven. Voorts achten wij het van groot belang dat er geen afzonderlijke besluiten worden genomen over de middellange en lange termijn. De fractie van de PvdA is voornemens in het komende jaar een initiatiefwetsvoorstel te formuleren over de huidige situatie en het sanctie-systeem, dat nu nog bestaat uit het – geheel of gedeeltelijk – sluiten van Schiphol als er overschrijdingen plaatsvinden. Wij willen bezien of wij

tot een boetesysteem kunnen komen in plaats van de sluiting van banen. Al eerder is gezegd dat er sprake is van een onevenredig sanctie-instrument als Schiphol moet worden gesloten. Voor afzonderlijke banen kan het gedurende een korte periode wel eens voorkomen, maar zware boetes die het economisch rendement van die overschrijding weghalen, zouden een veel preventievere werking kunnen krijgen. Ik zou graag van de minister willen horen wat zij op dit punt voornemens is.

Voorzitter! Mijn volgende vraag is, hoe het staat met de isolatie. Er is een forse vertraging opgetreden en dat terwijl er veel meer is gevlogen. Per vlucht is een opbrengst vastgesteld en de isolatie moet dus makkelijk uitvoerbaar zijn. Ook hier zou ik graag van de minister willen horen hoe zij hiermee omgaat. De isolatie is nu gedelegeerd aan Schiphol en de vorige minister heeft gezegd dat Schiphol er alle baat bij heeft om dit adequaat aan te pakken. In de praktijk verloopt het echter lastig. Ik weet dat er nu een inhaalslag wordt gemaakt, maar ik voel er veel voor dat – zodra er opnieuw vertraging optreedt – de minister in de plaats treedt van Schiphol en zelf opdracht geeft tot isolatie.

Tot slot: wie de afgelopen periode de ontwikkelingen op het gebied van Verkeer en Waterstaat gadeslaat, moet wel tot de conclusie komen dat het de afgelopen jaren niet in alle opzichten even vlekkeloos is verlopen. Ik zal niet zo hard oordelen als de heer Reitsma. De vraag doet zich wel voor of er nog sprake is van een adequate organisatiestructuur en of er nog wel een overzicht bestaat van wat er werkelijk gebeurt. Is duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is en of die verantwoordelijkheid ook wordt genomen? Mijn fractie is daarop niet in alle opzichten gerust. Ik hoop en ga ervan uit dat de minister die onrust kan weg nemen.

De heer **Van Bommel** (SP): Een andere woordvoerder van de Partij van de Arbeid heeft de situatie op het ministerie van Verkeer en Waterstaat een janboel genoemd. Is dit een fractiestandpunt en, zo ja, wat vindt de heer Van Gijzel dan dat er moet gebeuren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet

niet wie dat heeft gezegd, dus het zal geen fractiestandpunt zijn. Wij spreken meestal niet in termen van janboel. Wij maken ons echter wel zorgen maken over de situatie en de vraag welke kwalificatie je daaraan moet geven.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Van Gijzel maakt zich zorgen. Vindt hij dat er wat moet gebeuren en, zo ja, wat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, er zal wel degelijk iets moeten gebeuren, maar er is ook al iets gebeurd. De minister heeft op het gebied van infrastructuur redelijk adequate maatregelen getroffen om vast te stellen hoe de stand van zaken is, welke verplichtingen zijn aangegaan en ervoor te zorgen dat er een nieuw registratiesysteem komt. Als ik zie hoe het met de luchthaven is gegaan – met uitzondering van de kleine uitglijder gisteravond – vind ik dat er orde op zaken wordt gesteld. Ik zou echter graag van de minister horen hoe het in brede zin zit, want het probleem is dat wij daar toch onvoldoende de vinger achter kunnen krijgen. Ik wil in de komende periode niet voor nieuwe verrassingen komen te staan. Als die er nog zijn, zou ik die graag in dit debat van de minister horen.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Van Gijzel zegt dat hij zich zorgen maakt. Maakt hij zich werkelijk zorgen of vraagt hij nu aan de minister of er reden is om zich zorgen te maken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij maken ons zorgen over de gang van zaken in het verleden rondom de infrastructuur, de verplichtingen die al of niet zijn aangegaan en de manier waarop informatie moest worden verzameld. Wij maken ons ook zorgen over de gang van zaken rond de Rijksluchtvaartdienst, de discussie over de Algemene Rekenkamer, de aanbesteding, de gerechtelijke elementen daarbij, enz. Op tal van terreinen is het de afgelopen jaren niet vlekkeloos gegaan. Dit zal deels zijn veroorzaakt door de gecompliceerde problematiek, maar ik vraag mij ook af of er wel voldoende zicht is op de organisatie en op de verantwoordelijkheidstoedeling.

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



## Van Gijzel

Gijzel stelt hier de redelijk politieke vraag aan de minister wie verantwoordelijk is voor het hele complex van vragen dat hij aan de orde heeft gesteld. Ik mag toch aannemen dat hij van mening is dat een minister uiteindelijk verantwoordelijk is voor deze gang van zaken. Is zijn vraag erop gericht te weten te komen welke minister hier politiek verantwoordelijk is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarschijnlijk is dat nog mevrouw Maij-Weggen, maar dat was niet mijn punt. Mijn punt is dit. Als je ziet dat zaken in organisatorisch opzicht niet helemaal vlekkeloos verlopen – de heer Reitsma heeft die zorg ook uitgesproken – moet je de vraag stellen: is wel duidelijk wie verantwoordelijk is op welk moment? Zijn de HID's bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het maken van afspraken met provincies en gemeenten en, zo ja, tot welk niveau? Nemen zij die verantwoordelijkheid? Hoe is dat allemaal geregeld? Het gaat mij dus om de verantwoordelijkheidstoeiding en het verantwoordelijkheidsbesef binnen het departement.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp uw vraag en ik hoor daarop ook graag het antwoord. U zult echter met mij van mening moeten zijn dat uiteindelijk de minister de politieke verantwoordelijkheid draagt voor de hele gang van zaken op zijn of haar departement.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Natuurlijk. Daarom vraag ik het ook aan deze minister in dit debat en niet aan een willekeurige ambtenaar.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Nadat de laatste jaren bijna alles op alles is gezet om het watergevaar vanuit zee en het achterland van de rivieren te beheersen, is de afgelopen weken gebleken dat wij daarmee niet klaar zijn. Ook vanuit de lucht komen dusdanige hoeveelheden water dat deze met de huidige technische middelen niet meer binnen aanvaardbare normen van beheersing vallen. De vraag is of wij er met het inzetten van technische middelen – meer en harder pompen – in zullen slagen de beheersbaarheid te vergroten. Wij denken dat het nu tijd is om oude inzichten inzake

waterbeheer, inzichten die wij jarenlang hebben veronachtzaamd omdat wij dachten alles met technische middelen te kunnen beheersen, opnieuw ingang te laten vinden. De ideeën die nu al bij de rivieren worden uitgetoet in het kader van Ruimte voor de rivier, behoud en herinvoering van de bergingscapaciteit van het winterbed en vergroting van de buffercapaciteit van de uiterwaarden, dienen naar onze mening breder te worden uitgevoerd.

Een van de oorzaken van de huidige problemen buiten de directe stroomgebieden is het tekort aan opslagcapaciteit. Terwijl de poldergemalen het over het algemeen goed tot redelijk kunnen redden, blijkt in veel gevallen de boezem te klein te zijn. Achterblijvende uitslagcapaciteit, vaak gecombineerd met gebleken onmogelijkheden van spuien uit ongunstige windsterkte en windrichting, doet de problemen bij extreme regenval snel escaleren. Hier valt niet tegenop te pompen, tenzij een zeer grote en snelle inhaalslag gemaakt kan worden in opvoering van de lozingscapaciteiten. Mede gezien de verandering de laatste jaren van de belangenachtergronden in de besturen van de waterschappen en hoogheemraadschappen – een verschuiving van de sterke agrarische belangengroep naar het stedelijk bebouwd gebied – en de daarmee samenhangende visie op de woonlastenproblematiek is een dergelijke, vooral financiële, inhaalslag niet te verwachten. Wat is dan het alternatief?

Naar onze mening is dat vergroting van de buffercapaciteiten. Los van de eerder geschetste inspanningen in de rivierbeddingen en de uiterwaarden zal de oplossing van de problemen zoals die de laatste werken ondervonden werden, vooral gezocht moeten worden in capaciteitsvergroting van de boezems. Aanwijzing, bij voorkeur in overleg met directe belanghebbenden waaronder de agrarische sector, maar als het moet met overheidsdwang, van uitloopgebieden als polders en oeverlanden is dan noodzakelijk. Overigens is er een ongekend grote mogelijkheid om dit te combineren met de laatste inzichten op het gebied van natuurbouw. Dit vereist behalve nauw overleg met betrokkenen, letterlijk het poldermodel, als het

moet een doortastende overheid om blokkades te doorbreken.

Ik zie in de brief van de staatssecretaris van 11 november jl. dat zij de uitgangspunten die ik net geschetst heb, over het algemeen ondersteunt. Ik wil haar twee nadere gedachtegangen meegeven.

De eerste is de relatie inzake bestuurlijke verhoudingen. Het blijkt in een aantal gevallen dat de verhoudingen met name in waterstaatland tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hier en daar lacunes vertonen, om maar te zwijgen over af en toe voorkomende consequenties van capaciteitsgevechten of gevechten over bevoegdheden. Bestaat wel genoeg duidelijkheid over bevoegdheden tussen bijvoorbeeld de commissarissen van de koningin en de burgemeesters enerzijds en de dijkgraven en de waterschappen? Ik verwijs met name naar de problematiek die zich rond Meppel heeft voorgedaan met betrekking tot de bemalingscapaciteiten of het stopzetten van bemalingen, om maar te zwijgen over de zich in Groningen voordoende problemen bij het doorsteken van dijken.

De tweede gedachtegang betreft de problematiek met betrekking tot de bodemdaling. In de brief wordt daarop kort gewezen. Bij de uitgangspunten die de staatssecretaris wil verwoorden in de vierde nota waterhuishouding, zou ik graag meegenomen zien wat de consequenties zijn geweest van door delfstoffenwinning veroorzaakte bodemdalingen in delen van het land. Ik verwijs naar de gaswinning in Groningen en de de laatste tijd duidelijk geworden problemen door de zoutwinning in Friesland. Ik zou graag zien dat zij in deze gevallen de schadelijke aspecten voor de diverse overheden in kaart wilde brengen, teneinde de financiële problemen zichtbaar te kunnen maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Een aantal punten komen natuurlijk terug in de vierde nota waterhuishouding, waar de heer Herrebrugh naar ik aanneem ook op wacht. Hij sprak op bepaalde punten over dwang bij het aanwijzen van te inunderen polders, zo nodig overheidsdwang. Welke overheid bedoelt hij dan?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dat zou de rijksoverheid kunnen zijn, vooral

## Herrebrugh

in het kader van de ideeën over ruimtelijke ordening daaromtrent.

De heer **Van den Berg** (SGP): Hoe denkt u over de positie van de waterschappen in dezen? U noemde die bestuurslaag ook. Dat is toch ook een overheid?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dat is een van de vragen die ik heb gesteld, gelet op de relatie tussen de verschillende besturen en de bestuurlijke verhoudingen. Ik kan mij indenken dat de rijksoverheid voor bepaalde gevallen dwangmiddelen kan krijgen, bijvoorbeeld door wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening. Ook de provincie kan die krijgen. Dat zal bij voorkeur in overleg met andere bestuurlijke organen, zoals de waterschappen, moeten gebeuren. Ik heb ook aangegeven dat naar onze mening daar waar zich bestuurlijke blokkades zullen voordoen van de overheid verwacht mag worden, dat zij die doorbreekt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik neem aan dat de heer Herrebrugh met mij van mening is dat wij een doorwrocht stelsel van bestuurlijke verhoudingen hebben in de waterstaatszorg. Het gaat niet aan om die maar even door de rijksoverheid te laten doorbreken. Dat zal hij toch met mij eens zijn?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik ben dat ook met u eens. Ik heb de staatssecretaris dan ook gevraagd de consequenties op dat gebied aan te geven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De grote vraag die in dit debat moet worden beantwoord, is of er in het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat en van het kabinet sprake is van een verschuiving in de richting van het openbaar vervoer. Dat is de afgelopen maanden herhaaldelijk naar voren gebracht. Wij zullen zo'n verschuiving, als zij inderdaad plaatsvindt, van harte ondersteunen.

Wij hebben de afgelopen jaren vaker meegemaakt dat ministers van Verkeer uit verschillende kabinetten aankondigden dat zij die verschuiving tot stand gingen brengen. Dat deed minister Smit-Kroes in 1989 bij de totstandkoming van het SVV,

maar ook minister Maij-Weggen en minister Jorritsma hebben vaak aangegeven dat zij echt het openbaar vervoer gingen aanpakken en faciliteren. Wij willen kijken wat er concreet gebeurt ten behoeve van alternatieven voor het autoverkeer en ter ontmoediging van het autoverkeer.

In het regeerakkoord van Paars II wordt gesteld dat er meer geld naar het openbaar vervoer moet. GroenLinks wil dat ondersteunen. Er gaat nu ook meer geld naar het openbaar vervoer, maar als wij dat nader bekijken, gaat een flink deel hiervan naar de HSL-Zuid. Dat is zonder meer een goed alternatief voor het vliegen en het langeafstandsverkeer, maar het is minder toegesneden als alternatief voor het binnenlandse autoverkeer. Kijken wij naar het binnenlandse reizigersverkeer, dan gaat er helaas nog steeds meer geld naar wegen. Ook zit er voor 20 mld. aan wegen in de planfase. Dat is een tegenstelling met het openbaar vervoer, waar het maar 9 mld. is. Daarnaast worden tal van rail- en OV-projecten vertraagd, zoals Randstadspoor en de IJtram. OV Vinex zal niet of te laat worden aangelegd. Wij hebben het dan nog niet eens over de onderhandelingen met de provincies over nieuwe wegen. Ik heb begrepen dat er eind november zaken gedaan worden. Zaken doen kost geld, dus ook dan zal er geld naar wegen gaan. Voor het binnenlandse verkeer is er dus van een omslag nog weinig te merken. Het dreigt weer het oude liedje te worden. Openbaar vervoer wordt met de mond beleden, maar in de praktijk komt er toch meer asfalt. De VVD zal niet alleen over het Schipholbeleid tevreden zijn, maar ook over deze ontwikkeling. Want was het niet de PvdA die bij de kabinetsformatie zei: nul gulden voor nieuwe wegen? Ook in de achterban neemt, zoals wij afgelopen maandag in de Volkskrant hebben kunnen lezen, de kritiek toe. Onder de kop "Laten wij eerlijk zijn; nog meer asfalt is zinloos" brengen leden van de werkgroep Milieu en energie van de PvdA naar voren dat er een keer een definitieve breuk moet komen in het steeds maar aanleggen van nieuwe wegen. Neemt het kabinet het openbaar vervoer serieus, zeker op dit punt? Wij zijn er benieuwd naar of de minister haar stelling ten opzichte van het openbaar vervoer overeind kan houden. Neemt het

kabinet het openbaar vervoer wel serieus toen de minister van Verkeer en Waterstaat riep dat stoptreinen op de oost-westroute moeten verdwijnen, terwijl jarenlang iedereen is opgeroepen om uit de auto te stappen en gebruik te maken van het openbaar vervoer? Wij vroegen de minister om ons via een brief duidelijk te maken hoe het precies in elkaar zit...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Neemt u zichzelf wel serieus? We hebben niet alleen met personen maar ook met goederen te maken. U weet dat het voor het milieu heel goed zou zijn als de stroom goederen via de rail gaat. U bent tegen de Betuwelijn, maar de huidige situatie wijst uit dat een verdringing optreedt tussen personen- en goederenvervoer. En u durft de minister erop aan te spreken dat zij het personenvervoer verdringt. U kunt dan beter voor de Betuwelijn stemmen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U brengt het element van de Betuwelijn in, maar dat deed u niet toen u sprak over een ongewenste ontwikkeling. Ik zal echter uw vraag beantwoorden. Het goederenvervoer over de Betuwelijn neemt slechts 5% van het totale goederenvervoer in. Dat is dus een zeer gering percentage. Ik wil nu de discussie niet voeren, maar ik vroeg de minister om per brief uit te leggen wat er aan de hand is. Wij hebben alleen in de krant gelezen dat er op dat traject geen stoptreinen meer kunnen rijden. Is dit het geval in of buiten de spits? Hoe zit het met de capaciteit? Kunnen alternatieven gevonden worden? Als wij over die informatie hadden beschikt, hadden wij erover kunnen debatteren. Nu moeten wij constateren dat de minister alleen heeft gezegd dat de stoptreinen eruit gaan. Is dat de manier op het openbaar vervoer te bevorderen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U zei dat de minister op het punt van het openbaar vervoer niet meer geloofwaardig is en dat is tamelijk hard. Als u het nu zo goed met het milieu voor hebt, zowel op het gebied van goederen- en personenvervoer, moet u ook eens nadenken over de vraag hoe het komt dat personenvervoer verdrongen moet worden. Volgens mijn redenering moet dit een tijdje gebeuren, maar

## Van der Steenhoven

wij moeten ervoor zorgen dat ook de infrastructuur voor het goederen-transport tot stand komt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben duidelijk aangegeven dat wij vinden dat het wegverkeer belast moet worden en dat er een overgang moet zijn naar het water. Op termijn kunnen zeker, meer dan nu gebeurt, per spoor goederen vervoerd worden. Dit zal dan mogelijk worden door verbeteringen aan het spoor. Het nieuwe beveiligingssysteem geeft heel veel mogelijkheden om meer treinen te laten rijden. Wij denken op dit moment dat die 5% die de Betuwelijn van het totale goederenvervoer voor zijn rekening neemt, niet de oplossing voor alle problemen geeft. Ik wijs erop dat het hierbij gaat om een investering van vele miljarden voor slechts een klein deel van het goederenvervoer.

Ik kom terug op de stoptreinen. Verleden week heb ik een paar honderd handtekeningen in Zaltbommel van bezorgde reizigers in ontvangst mogen nemen. Ook daar zijn veel problemen met de stoptreinen. Wij vragen de minister om serieus met de spoorwegen te gaan onderhandelen en naar een oplossing te zoeken. Bekeken kan worden of versneld een nieuw beveiligingssysteem kan worden ingevoerd waardoor de afstand tussen de treinen met meer dan de helft kan worden teruggebracht, zodat er meer treinen op trajecten kunnen rijden. Ook kan gekeken worden naar een versneld invoeren van 25 kV. Dit kost vele miljarden, maar durf een echte keuze te maken voor het openbaar vervoer en durf die miljarden die voor wegen beschikbaar zijn echt in te zetten voor het openbaar vervoer. En-en werkt niet meer. Dat is overal te zien. Dit wordt ook duidelijker als je kijkt naar de congestie rondom het spoor en de wegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp de keuze van GroenLinks. U zei echter: durf een keuze te maken voor het openbaar vervoer, maar dan blijft het probleem dat het zeker tien jaar duurt voordat in grote delen van het land een kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem is ontstaan. Moeten de mensen op de weg dan maar doormodderen omdat er geen capaciteit is om grote delen van de weg over te hevelen naar het spoor?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Nee, ik denk van niet. Ik denk dat er een pakket maatregelen genomen moet worden om die problematiek aan te pakken. Voor de korte termijn denk ik vooral aan het faciliteren en frequenter inzetten van het openbaar vervoer, zoals bussen en lightrailssystemen. Ik denk echter ook aan het ontmoedigen van het wegverkeer. Het gaat ons niet zozeer om het accommoderen van alles wat er al is. Voor een deel moet het erom gaan door regulerende maatregelen de capaciteit op de weg terug te dringen. Door het rekeningrijden en door accijnsverhogingen kun je mensen stimuleren om bijvoorbeeld met de fiets te gaan. Een groot deel van de autoritten wordt nog steeds binnen 5 kilometer gemaakt. Daar zijn heel goedkope en simpele alternatieven voor. Ook op dat punt valt veel winst te boeken.

De heer **Reitsma** (CDA): De burgemeester van Zaanstad, de vice-voorzitter van de Partij van de Arbeid, zegt dat het openbaar vervoer het al niet aankan als je 2% van de automobilisten overhevelt naar het openbaar vervoer. Wat wilt u dan doen met de 98% van de automobilisten die geen alternatief hebben? Zegt u dat u zich absoluut niet bekommert om die mensen, voor de korte en de middellange termijn?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben het absoluut niet eens met die stelling. Ik denk dat heel veel automobilisten een alternatief hebben. Voor degenen die geen alternatief hebben, is veel weginfrastructuur beschikbaar. Door heffingen kunnen wij ervoor zorgen dat de mensen die echt in de auto moeten zitten, daar inzitten en dat de anderen alternatieven gaan gebruiken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Begrijp ik het goed dat de heer Van der Steenhoven zich druk maakt over de miljarden die de Betuwelijn zal kosten, maar dat hij dezelfde miljarden wel beschikbaar wil stellen als het erom gaat met wat meer moeite het goederenvervoer en het personenvervoer gecombineerd op het bestaande net te houden? Waarom is hij zo selectief in het besteden van die miljarden?

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): Dat is niet selectief. Wij maken een duidelijke keuze. Gelet op het geld dat de Betuwelijn kost, weegt de meerwaarde die de Betuwelijn heeft niet op tegen allerlei andere mogelijkheden om het goederenvervoer te accommoderen of het reizigersvervoer te verbeteren. Wij stoppen het geld liever in die andere maatregelen, zoals een beter beveiligingssysteem – het BB 21 – de kV 25 en het versneld uitvoeren van de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Arnhem. Op het laatste traject is er nu een probleem met de stoptreinen. De verdubbeling van dit traject is toch nodig voor de HSL. Daar steken wij ons geld liever in dan in de Betuwelijn, die maar een klein deel van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt. Maar goed, dat was inmiddels wel bekend.

Over marktwerking hebben wij onlangs een algemeen overleg gehad. Het standpunt van GroenLinks blijft dat wij hier een pas op de plaats moeten maken omdat marktwerking niet bijdraagt aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem. In het interview met de heer Sevenstern van VSN in NRC Handelsblad van vrijdag jongstleden gaat het vooral over de vraag hoe VSN naar de beurs toe wil, hoe het wil groeien en allianties met buitenlandse bedrijven wil aangaan, maar niet over de vraag hoe het openbaar vervoer in Nederland echt een stap verder gebracht kan worden. Als wij zo iets lezen, maken wij ons grote zorgen over die marktwerking. De heer van Gijzel heeft het artikel over het Britse spoor al genoemd; dat is de actualiteit van de marktwerking in Engeland.

De minister heeft in het begrotingsoverleg al aangegeven dat zij de 35 mln. wil parkeren. Samen met de heer Reitsma vragen wij ons af wat er met de kortingen, de efficiencykorting en de korting in verband met de tendering gaat gebeuren. Worden die kortingen toegepast of worden die voorlopig ook geparkeerd? Wij zijn het met de minister eens dat een verdere verhoging van de tarieven er niet toe zal bijdragen om mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Ook sluiten wij ons aan bij de vraag van de heer Van Gijzel, wat er gaat gebeuren met de 150 mln. die VSN heeft binnengehaald met de verkoop van een aantal bedrijven. In ieder geval vinden wij dat dit geld moet worden gebruikt voor de verbetering

## Van der Steenhoven

van het openbaar vervoer in Nederland.

Binnenkort komt inderdaad de perspectievennota. Wij hadden haar eigenlijk al verwacht. Wij denken dat de opvolger van het SVV-2 de kans geeft om een noodzakelijke ommezwaai in het verkeersbeleid te maken. Deze is noodzakelijk omdat de feitelijke en maatschappelijke kosten van de mobiliteit steeds onbeheersbaarder worden. Groen-Links pleit voor verschuiving naar duurzame transportvormen om de groei van de mobiliteit op te vangen. Daarnaast is er echter niet meer aan te ontkomen de groei van het goederen- en personenvervoer zelf te beperken in plaats van te accommoderen. Hiertoe zullen de meest vervuilende vormen van vervoer over de weg en door de lucht belast moeten worden. Wij denken aan snelle invoering van rekeningrijden. Verder willen wij de accijnzen op benzine opnieuw aan de orde stellen, onder andere omdat de Duitsers dit hebben gedaan. Wij denken ook aan beperking tot 100 km/uur van de rijsnelheid op alle snelwegen. Wij vragen ons ook af wanneer het voorstel van het kabinet komt om dit, zoals in het regeerakkoord staat, binnen de Randstad te doen. Het gaat ons echter ook om een snelheidsreductie op het onderliggende wegennet.

Een zeer effectief middel om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden is het parkeerbeleid. Het Rijk zal een veel actievere rol moeten spelen voor de invoering van betaald parkeren en parkeernormen in binnensteden. De heer Van Gijssel sprak er al over dat veel kinderen in steden nog amper buiten kunnen spelen. In wijken waar betaald parkeren is ingevoerd, is er ruimte ontstaan voor andere functies, zoals groen, spelen en fietsparkeren, wat de leefbaarheid in die wijken ten goede komt. Juist het parkeerbeleid kan hierin een belangrijke rol spelen, naast een rol in het mobiliteitsbeleid. Wij vragen de minister met voorstellen hiervoor te komen, omdat de gemeenten en de provincies het op dit moment niet zelf doen. Wij menen dat het Rijk een sturende rol hierin moet spelen.

Wij zijn benieuwd naar de reactie van de minister op het rapport dat Bakkenist in opdracht van de stichting Natuur en milieu heeft opgesteld over het goederenvervoer. Wij menen dat er zeer zinnige

voorstellen voor een vorm van transportpreventie in staan.

Naast het beperken en geleiden van mobiliteit moet er een keuze voor duurzamere transportvormen gemaakt worden, een keuze voor ketenmobiliteit bestaande uit milieuvriendelijke onderdelen. Twee van deze onderdelen zijn op dit moment de fiets en de treintaxi. De minister heeft in september in een algemeen overleg toegezegd dat zij de komende jaren het budget wil verhogen om fietsenstallingen bij stations te bevorderen. Anderen hebben er al op gewezen dat hiervan zowel in het MIT als in de begroting niets is terug te vinden. Het ministerie heeft aangegeven dat het iets aan ketenmobiliteit wil doen en wij vragen de minister dan ook, de huidige ketenmobiliteit in ieder geval in stand te houden en te verbeteren. Dit lijkt mij een heel belangrijke voorwaarde voor andere vormen van ketenmobiliteit. Wij dringen er dus met klem op aan geld op te nemen om de komende vier jaar een flinke stap te zetten in het verbeteren van de stationsstallingen.

Hetzelfde geldt voor de treintaxi. Het is algemeen bekend dat de service van de treintaxi de laatste tijd is afgenomen. Men vervoert ook minder reizigers. Dit heeft ermee te maken dat de bijdragen van NS en het ministerie zijn verminderd. Wij menen dat de treintaxi bij uitstek een middel is om ketenmobiliteit te bevorderen en van-deur-tot-deurservice aan reizigers te geven. De treintaxi wordt algemeen als een zeer goed product ervaren. Wij dringen dan ook bij de minister erop aan er met de treintaxi overleg over te plegen hoe de negatieve trend gekeerd en het product verbeterd kan worden.

Ook dit jaar is er wateroverlast in grote delen van het land. Bijna was het mobiliteitsprobleem voor auto en openbaar vervoer aardig opgelost, want wij konden eigenlijk alleen nog maar over het water. Het is wel duidelijk dat een koersverandering nodig is. Wateroverlast is niet meer alleen een probleem voor de rivieren en de uiterwaarden. De verstening en de asfaltering van Nederland beginnen hun tol te eisen. Oplossingen zoals het bebouwingsvrij houden van uiterwaarden zijn belangrijk, maar niet voldoende. Het Rijk zal gebieden moeten aanwijzen als overloopgebieden voor hoog water van de internationale rivieren, maar

ook voor het nationale watersysteem. Deze gebieden kunnen tevens de doelstelling natuur krijgen en worden omgevormd tot wetlands. Een andere optie is het vergroten van de retentie door het herstel van beken en het beplanten van dalen. Vooral voor de Maas is een duurzame optie de verdieping van het zomer- en winterbed. Kan de staatssecretaris hierop reageren en aangeven of er actuele opties zijn die besproken kunnen worden? Natuurlijk zal hierover worden gesproken bij de vierde nota waterhuishouding en de reactie van de regering daarop. Wij zijn benieuwd of die reactie ons nog voor het kerstreces zal bereiken.

Voorzitter! Van een transparant beleid is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat de laatste jaren absoluut geen sprake geweest. Niet voor niets loopt er nu een parlementaire enquête naar de Bijlmerramp. De opstelling van de RLD vormt daarvoor een van de hoofdoorzaken.

Het rapport van de Algemene Rekenkamer over Schiphol geeft aan dat er groei prognoses verschaft zijn die het ministerie politiek het beste uitkwamen. Hetzelfde kan gezegd worden over de prognoses met betrekking tot de geluidsbelasting van Schiphol. Wat is de waarde van een beleid dat onderbouwd wordt met bewust misleidende cijfers?

En nu de vele toezeggingen over investeringen in infrastructuur in de regio. Wij weten niet wat de directies van Rijkswaterstaat precies hebben toegezegd en welke bevoegdheden zij in dezen hebben. Wij roepen de minister op een bezem door het ministerie te halen, afscheid te nemen van de eenzijdige ingenieurscultuur, een organisatie op te zetten die wars is van belangenverstrengeling en die minister en Kamer onafhankelijk kan adviseren.

De minister heeft bij haar aantreden gezegd het milieubeleid serieus te nemen. Dat bleek uit een interview dat zij deze zomer gaf in het blad Profiel van haar ministerie. Een aantal maanden later blijkt helaas het tegenovergestelde. Zij gedooft wederom overschrijdingen bij Schiphol op punten die absoluut niet onder de absurditeiten vallen waarover de commissie-In 't Veld sprak. Ik doel op de nachtnormen. En afgelopen maandag schuift zij na een informeel kabinetsoverleg de PKB-grenzen van Schiphol opzij. Dit

## Van der Steenhoven

gebeurt op basis van een zeer eenzijdige interpretatie van een rapport van het RIVM en zonder enige vorm van overleg met belanghebbenden. Van het vaak genoemde groene poldermodel komt op dit moment absoluut niets terecht. Misschien moeten wij bij Schiphol spreken van een groen koldermodel?

Als de minister conform de uitspraak van de Raad van State overgaat tot het laten meetellen van de lokale luchtverontreiniging en veiligheid en overgaat tot een systematiek van feitelijke geluidsbelasting in plaats van berekende geluidsbelasting zonder 65 dB(A), is de groei volkomen onmogelijk, aldus het RIVM. Ook het RIVM komt tot 275.000 vluchten op het huidige geplande vijfbanenstelsel. De nu veelgenoemde 700.000 vluchten zijn eigenlijk alleen mogelijk bij een theoretische modellenexercitie en volgens ons niet binnen de grenzen van geluid en veiligheid. Belangrijke uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> zal nooit aan die normen kunnen voldoen. De noodzakelijke maatregelen zijn sowieso niet realistisch. Dus laten wij vooral ophouden met het noemen van getallen en eerst de milieugrenzen beoordelen voordat wij verdergaan met de discussie over de groei van de luchtvaart. Ik ben dan ook ingenomen met de opmerking van de heer Van Gijssel dat voor 18 december eerst en vooral de milieunormen helder moeten zijn voordat wij verder praten over de groei van de luchtvaart.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter! In 1995 was ons motto "Als je stilstaat, komt je niet vooruit". Vandaag hebben wij gekozen voor het motto "Meer aandacht voor files".

Ik begin met de mobiliteit op langere termijn. De mobiliteit van personen en goederen groeit nog steeds. Wij weten ook allemaal dat het aandeel van de auto in beide categorieën dominant is. Dat zal het ook blijven, zij het afnemend naar mijn verwachting. Veel belangrijker vinden wij dat mobiliteit positief is te duiden en niet negatief, wat de laatste tijd veel te veel gebeurt. Immers, mobiliteit raakt de funda-

mentele vrijheid van mensen. Wij zullen de komende decennia veel moeten veranderen om het toekomstige verkeer en vervoer goed te kunnen afwickelen. Wij willen, althans procentueel, in de sfeer van de doelstellingen een verschuiving – voor zowel personen- als goederenvervoer – van de auto naar openbaarvervoers- en andere technieken. Ik denk ook aan ondergronds transport. Maar toch verwachten wij voor alle vervoers technieken een sterke groei. En realistisch als wij zijn, willen wij de infrastructuur daarop aanpassen. Dit betekent niet dat wij niet moeten proberen om de groei van het vervoer te beïnvloeden. Maar dat zou naar onze smaak alleen maar mogen door de behoefte te verminderen. Als de behoefte minder is, schaad je niemand met de vermindering. Verder is de verschuiving die ik zojuist noemde belangrijk. Daar hoort nog een derde woord beginnend met een "v" bij, namelijk de verzachting. Het gaat dan vooral om het beperken van de hinder van het autoverkeer per eenheid, dus per autokilometer.

Het zal niemand verbazen dat wij geen behoefte hebben aan ge- en verboden. Wij willen de reële vervoersbehoefte als uitgangspunt kiezen. En er moet wel een optimale marktverdeling komen. Dat moet gebeuren door de alternatieven op een goede wijze aan te bieden en ook door prijsmechanismen. Niet alleen de directe kosten, maar ook de indirecte kosten moeten voelbaar worden gemaakt naar plaats en tijd en ook naar vervoerswijze. Uiteraard moet dat op een faire manier gebeuren, zoals men zal begrijpen.

Dan kom ik bij de hele ontkoppelingdiscussie in het milieubeleid. Die zou ook gevoerd moeten worden in het kader van het autoverkeer. Een duidelijk voorbeeld is de elektronische geleiding. Het zal niet lang meer duren voordat op drukke wegen veel auto's op zeer korte afstand van elkaar "automatisch" kunnen worden afgewikkeld. Dat biedt een prachtige mogelijkheid om meer auto's te verwerken zonder dat wij de wegen sterk moeten verbreden. De ontkoppeling geldt uiteraard ook voor zuiniger motoren en schonere motoren. Wij verwachten dat wij deze punten glashelder kunnen terugvinden in het nieuwe nationaal verkeers- en vervoersplan, dit in de richting van de minister.

Daarom zien wij ook de perspectievennota met belangstelling tegemoet. Wij denken dat het cruciaal is, in verhouding tot de voorgaande versies van het structuurschema Verkeer en vervoer, dat het karakter verandert. Het eerste SVV, ook passend bij de toenmalige minister, had natuurlijk als titelblad moeten hebben "Geloof, hoop en liefde". Een soort sprookjesboek, zo zou je oneerbiedig kunnen zeggen. En waar komt dat door? Er is geen goede relatie tussen de doelen, de middelen en de effecten. Anderen hebben daar al op gewezen. Dat moet in het nieuwe plan veel sterker tot stand komen.

Hoe in de toekomst, voorzitter? Ik verplaats mij – en ik hoop u met mij – naar woensdag 18 november 2020. U ziet het; mijn agenda is milleniumproof! Ik kijk om mij heen. Het eerste wat opvalt, is de andere inrichting van ons land. Er zijn inderdaad diverse corridors ontwikkeld. Er zijn mooie woonlocaties, beter dan Vinex, aantrekkelijke werkgebieden en recreatiegebieden, allemaal vlakbij aders van verkeer en vervoer. Maar er zijn gelukkig ook nog veel open plekken, zelf in de Randstad. Vanaf de A4 kunnen wij dat fraaie Hollandse landschap zien. Overigens hebben we dat onthouden aan de vele toeristen in de Thalys alsmede aan de medereizigers met andere motieven, want zij vliegen letterlijk onder dat groene landschap door.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Reitsma wil interrumperen, maar ik vraag hem de heer Hofstra zijn beeld af te laten maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar ik zal met belangstelling luisteren naar de rest van zijn schets van het beeld. Nu heb ik slechts één vraag. Liggen hem een aantal pijnpunten van het regeerakkoord zo zwaar op de maag, dat hij maar een vlucht naar voren maakt?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar is het niet beter, voorzitter, om wanneer wij het hebben over het beleid voor de langere termijn, onszelf te verplaatsen in de toekomst en om voor onszelf na te gaan hoe onze omgeving er dan uitziet?

Er zijn, zeg ik ook tegen de heer Reitsma, dan drie hogesnelheidslijnen in ons land, en wel in vol bedrijf: richting Parijs, richting



(v.l.n.r.) De heer Van der Steenhoven (GroenLinks), de heer Van Bommel (SP) en de heer Van Gijssel (PvdA)

Frankfurt en – dat zal de heer Reitsma aanspreken – via Groningen naar Hamburg en Berlijn. Veel doorgaande treinen gaan dus zonder dat overstapt hoeft te worden naar veel belangrijke Europese steden. Daardoor vlakkt de groei op Schiphol af. Het aantal reizigers dat via Schiphol gaat, zal nog wel blijven groeien, maar hun toename vlakkt af. Mede door recent in gebruik genomen voorzieningen in Flevoland is er helemaal geen discussie meer over Schiphol in zee. Ik praat nu nog steeds over de toestand in 2020.

Op de hoofdwegen is het veel drukker, eveneens op de spoorlijnen. Dat is mogelijk geworden, doordat in de laatste decennia heel veel geld in de infrastructuur is gestoken, waardoor de inpassing en de nodige kwaliteit kon worden gerealiseerd. Deze realisatie was mede mogelijk door tolheffing. Die leverde geld op voor de infrastructuur. Zelfs het geld verkregen door de luxebelasting op auto's die wij nog kennen, de BPM – de minister van Financiën kon bijna niet van deze verslaving afkomen – is gebruikt om de infrastructuur te verbeteren. Daarom hebben we goede hoofdwegen en een goed spoorwegennet gekregen.

Ik sprak al over de elektronische koppeling. Die blijkt te werken. Op de drukke wegen zoeken de mensen in. Er klinkt een piepje en ze gaan weer van de weg. Vervolgens gaan ze over

op individuele besturing. Er zijn nog wel files. Dat zeg ik ook, maar die zijn er veelal in situaties die mensen keuzen bieden. Zij moeten dan zelf maar weten of ze in de file willen staan.

Wat het vervoer van alledag betreft: we worden omringd door intelligente schermpjes, zowel thuis als in de auto, langs de weg, in het openbaar vervoer en op ons werk. Op die schermpjes staat hoe wij ons kunnen verplaatsen en hebben we reserveringsmogelijkheden voor de trein of voor het parkeren van een auto. Op die manier gaat het allemaal geweldig.

Voorzitter! Bij het goederenvervoer heeft zich ook een sterke verschuiving voorgedaan in de richting van de technieken die ik eerder noemde. De Betuwelijn – u gelooft het misschien niet, voorzitter – is volop in bedrijf en alles loopt als een trein.

Het is nog steeds 18 november 2020 en toevallig is er vandaag een vergadering van de vereniging van ex-Kamerleden, waarvan wij dan, voorzover we er nog zijn, lid zijn. Juist vandaag staat op de agenda: herinneringen rondom de moeizame besluitvorming over megaprojecten aan het einde van de vorige eeuw. Er wordt nog één pessimistisch Kamerlid geciteerd. Hij zag een heel goede bezuinigingsmogelijkheid voor de Betuwelijn. Hij zei: leg die maar

enkelsporig aan, want de treinen komen elkaar toch niet tegen.

Voorzitter! Wat is het beeld op de korte termijn? We gaan dus weer terug naar nu. Het fileprobleem neemt nog steeds toe en de wegcapaciteitsvergroting wordt belangrijk vertraagd. Helaas kunnen plannen als SWAB en TIB niet op tijd worden uitgevoerd en wordt met onze instemming prioriteit gegeven aan het realiseren van megaprojecten, de plannen voor het openbaar vervoer en aan alternatieven voor het goederenvervoer. Toch moeten we, omdat er thans te weinig geld is voor aanleg van wegen en we daarmee ook te laat zijn, iets doen aan het bestrijden van de files. Ons concrete voorstel is dat we zeggen: voor 2003, dus nog in deze regeerperiode, verminderen wij de filedruk met 10%, rekening houdend met de groei. Dus als de groei tot een druk van 10% plus of 20% plus leidt, wordt de doelstelling 20% min of 30% min. Ik wil die doelstelling niet realiseren door van de regering een nieuw plan te vragen. Papier hebben we al genoeg. Ik wil die realiseren door een antifileplatform in te stellen, net als we dat hebben gedaan voor de invoering van de euro en de oplossing van het millenniumprobleem. In dat platform moeten niet alleen vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat zitten, want die bemoeien zich af en toe te veel met dit probleem, maar er moeten vooral leden in zitten van particuliere organisaties en het bedrijfsleven. Zij moeten met zo'n platform proberen de doelstelling snel te realiseren. Bundel alle creatieve voorstellen. Er is heel veel creativiteit in dit land. Op die manier kan men eenvoudige kortetermijnmaatregelen nemen. Zet daar een goede organisatie op en ga vooral onorthodox aan het werk. De concrete maatregelen die ik noem, zijn zonder volledigheid te garanderen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik herinner mij nog de ochtendbijeenkomsten langs verschillende rijkswegen, waarin de vorige minister van Verkeer en Waterstaat met ondernemers en alle overige betrokkenen overleg voerde over de vraag hoe iets aan het fileprobleem kon worden gedaan. Uw voorstel lijkt daar verdacht veel op. Toen werd geconstateerd dat met name de grote bedrijven meer zouden moeten doen aan vervoers-

## Hofstra

management. Daarna is het vrij stil geworden. Mijn vraag is: hoe zit het met dat vervoersmanagement, is dat geen maatregel die de bedrijven zelf kunnen invoeren?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik herinner mij uiteraard die sessies. Maar wij krijgen klachten uit het bedrijfsleven en van particuliere organisaties dat daar te weinig mee wordt gedaan en dat er te weinig voortgang in zit. Dat is voor ons een aanleiding om dit initiatief naar voren te brengen. Ik hoop dat de collega's daarin kunnen meegaan. Ik heb al een aantal sprekers gehoord die elementen daaruit ook naar voren hebben gebracht. Het zou een nieuw elan geven. Het zou ook daadwerkelijk het fileleed in Nederland kunnen verminderen.

De heer **Van Bommel** (SP): In het regeerakkoord zijn duidelijke afspraken gemaakt over de invoering van rekeningrijden. Heeft u het platform voor oplossing van het fileprobleem nodig, omdat u daar niets meer van verwacht? Of denkt u dat het rekeningrijden toch een bijdrage kan leveren aan de terugdringing van de files?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zou heel goed kunnen. Het zou ook best deel kunnen uitmaken van dit pakket. Ik weet niet of het voor 1 januari 2003 kan worden ingevoerd. Als de invoering al in deze kabinetsperiode kan, zal dat in ieder geval aan het eind gebeuren. Rekeningrijden is voor ons inderdaad een afgesproken zaak. Ik zeg erbij dat wij het effect gegarandeerd moeten krijgen. Als het geen effect heeft, waar sommige studies helaas op wijzen, zijn wij uitsluitend bezig met het weggooien van een investering van 1 mld. en met het rondpompen van geld. Daar zijn wij nooit voorstander van geweest. De regering zal overigens ook geen behoefte hebben aan invoering zonder dat het effect ervan gegarandeerd is.

De heer **Van Bommel** (SP): De regering zal inderdaad hetzelfde voelen. Er wordt gesuggereerd om het rekeningrijden ook in de avondspits in te voeren. Gaat u mee met die gedachte?

De heer **Hofstra** (VVD): Laten wij de dingen in de volgorde doen die daarvoor staat. Ik dacht dat wij de

inbreng over het wetsvoorstel voor 1 december moesten leveren. Wij hebben er kortelings nog een hele stapel lectuur over gekregen. Alle fracties moeten dan maar zeggen hoe zij ertegenaan kijken. Dan volgt de discussie vanzelf.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Hofstra wil graag een gegarandeerd effect van het rekeningrijden, want anders hoeft het voor hem niet. Op dit beleidsterrein is een aantal garanties zeker te geven: hoe meer asfalt, hoe meer auto's en hoe voller het wordt. Maar wil de heer Hofstra nu echt 100% zekerheid over iedere maatregel om de automobiliteit te reguleren, voordat hij überhaupt een beslissing durft te nemen?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat hangt natuurlijk ook van de omvang en de aard van de maatregel af. Wij kunnen het er allemaal over eens zijn dat het bij de voorgestelde vorm van rekeningrijden om een tamelijk ingrijpende maatregel gaat. Wij hebben tegenover de burgerij de plicht om daar goed naar te kijken en op een gegarandeerd effect aan te dringen. Als het dan in de praktijk toch blijkt tegen te vallen, moeten wij ook de moed hebben om de maatregel bij te stellen of zelfs af te schaffen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar u begint dus wel met een groot voordeel van de twijfel, of zeg ik het dan te negatief?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. De regering verwacht dat met het rekeningrijden 10% van de automobilisten uit de spits kan worden gedrukt. In file-uren of verliesuren kan het wel een effect hebben van 30 of 40%. Je zou dan gek zijn als je zo'n maatregel niet invoert. Tegen die achtergrond doet de VVD-fractie dan graag mee. Maar als het niet werkt, houdt het denken niet op. Dan moet je er verder over durven nadenken.

Welke andere maatregelen kunnen bijvoorbeeld in het platform aan de orde komen? Ik noem het inhaalverbod voor vrachtwagens op alle snelwegen in Nederland gedurende de spits en op de drukke wegen van 7.00 tot 19.00 uur. Ik noem ook het plan van Bovag-RAI voor het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook, zij het dan wel op maat. Dat kan natuurlijk niet overal. Ik noem de

invoering van de 100/120 km-grens in de Randstad. Overigens heeft de opmerking van de minister tijdens het verkeersveiligheidsoverleg, dat dat allemaal nog niet zo simpel was, mij bevreemd. Ik zie de ingewikkeldheid van de techniek niet zo erg. Maar dat is misschien extra aanleiding om dat in een praktisch platform snel te regelen. Ik noem ook de buffergedachte van de Technische Universiteit Delft. Verder denk ik aan toeritdosering en ook aan het tijdelijk afsluiten van toeritten. Ook kan worden gedacht aan het gebruik van regionale wegen in plaats van het automatisch verschuiven naar snelwegen. Naar onze smaak is een andere goede mogelijkheid een extra schep carpool, vervoersmanagement en telewerken. Wij steunen de gedachte om, volgens de suggestie van de ANWB, een nieuw P+R-beleid te ontwikkelen. Dat is zeker beter dan dure transferia. Ik noem ook experimenten gericht op verschuiving van goederenvervoer van weg naar water. Mijn concrete vraag aan de minister is, wanneer Heineken het project kan uitvoeren om flesjes van de glasfabriek aan de Moerdijk naar Zoeterwoude te brengen per schip. Ik noem de ecotrucks, de lange vrachtwagencombinaties 's nachts op de snelwegen, tot maximaal 60 ton. Ik vraag de minister ook om nog eens het gevecht in Europa aan te gaan om 35 centimeter aan de vrachtwagenmaat van Europa te plakken. Dat kan heel veel milieuvoordelen geven.

Wij denken dat een dergelijke antifileaanpak noodzakelijk zal zijn om draagvlak te creëren, juist bij de bedrijven waarvan wij veel verwachten. Ik gebruik dat woord, draagvlak, overigens niet zo vaak als de heer Reitsma. Mijn collega's vraag ik of zij in deze lijn willen meedenken. Aan de minister vraag ik of zij iets ziet in een dergelijke aanpak en daarmee aan de gang zou willen.

Voorzitter! Bij de financiering van de infrastructuur zijn wij blij dat er meer geld is vrijgekomen. Ook in Paars I hebben wij daar hard voor gewerkt. Wij gaan ook akkoord met de bredere besteding van het geld, zoals ik zo-even al zei, voor openbaar vervoer en andere vervoersalternatieven. Het einde van het liedje is echter dat er domweg te weinig geld is voor de wegen. Het geld komt ook grotendeels te laat. Hopelijk is het zo dat wij er bij Paars III, of een andere kleur, weer een schep bovenop

## Hofstra

kunnen doen. Zover zijn wij echter nu nog niet.

PPS wordt veel genoemd. Wij moeten er echter praktisch mee aan de gang. Bij de Coentunnel heeft de minister volop de ruimte. Ik noem ook de A4 boven Rotterdam en de A6 van Almere naar Amstelveen. De tunnel in dat laatste traject moet nog planologisch geregeld worden. Het is voor onze fractie overigens onbegrijpelijk dat voor het A1-probleem, een van de ernstigste problemen in het land, zelfs nog geen plannen beschikbaar zijn. Er is nog steeds sprake van bestuurlijk onvermogen om op dit punt met een plan te komen. Misschien dat het kan met betaalstroken.

Ook versobering moet worden genoemd. Op lange termijn hoop ik dat er met meer geld veel kan worden gedaan. Nu hebben wij weinig geld. Wij zouden dan ook dom zijn als wij niet proberen om te versoberen. De HSL-tunnel heb ik al genoemd. Ik wil die er niet uithalen. Het was immers een vrij zwaar politiek besluit. Men kan de tunnel echter goedkoper bouwen. MBM-Amstelland zegt dat gebruik van een andere techniek 200 mln. scheelt. Daar kunnen wij toch niet zonder meer overheen stappen? Waarom zouden wij bij Abcoude een dure oplossing kiezen als wij aan de wettelijke eisen kunnen voldoen met een goedkopere oplossing?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga even in op de interessante opmerking over de tunnel onder het Groene Hart. Mijn collega Leers heeft meerdere keren – bij de invulling, na de besluitvorming – op de variant gewezen waarbij zelfs 500 mln. bespaard kan worden door gebruik van een tunnelbak. Bedoelt de heer Hofstra deze benadering?

De heer **Hofstra** (VVD): Hierover zijn wij het helemaal eens. Voor mij is het bespreekbaar om daar een ingraving te maken. Er kunnen daar dan geen koeien meer lopen. De trein is dan echter bijna niet meer te zien. Om het politieke besluit te rechtvaardigen, waar de VVD aan mee heeft gedaan, zeg ik dat de tunnel gebouwd moet worden, maar dan goedkoper. Als belangrijke partijen in de bouwmarkt zeggen dat er met een andere techniek – er zou dan ook een nieuwe Hoogeveensevaart komen – veel geld te besparen

is, dan moeten wij dat zeker gaan doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Is de heer Hofstra bereid om samen met de CDA-fractie actie te ondernemen in de richting van het kabinet om het geld boven water te krijgen? Het is immers zonde van het geld.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar zijn wij het over eens. Wij houden nu een begrotingsbehandeling. Ik hoor er dus ook graag een reactie van de minister op.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan trekken wij samen op.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vind het een interessante ontwikkeling. Ik ben ook heel benieuwd hoe lang die ontwikkeling duurt. Deze variant is vorig jaar uitvoerig besproken bij de HSL-discussie. Toen zat er nog een andere minister, minister Jorritsma, lid van de partij van de heer Hofstra. Die minister zei dat deze keuze betekende dat er een nieuwe PKB gemaakt moet worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, ik moet zeggen dat wij nodig iets moeten gaan doen aan de procedures in dit land!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat ben ik zonder meer met de heer Hofstra eens. Als hij dit tot zich door laat dringen, komt misschien zijn steun aan het voorstel van de heer Reitsma in een ander kader te staan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Hoe relevant en hoe geloofwaardig zijn de tranen van de heer Hofstra over het gebrek aan budget als hij niet bereid is, op grond van coalitie-redenen, om eerdere besluiten te heroverwegen?

De heer **Hofstra** (VVD): Men moet wel eens kiezen. Laat er geen misverstand over bestaan. Wij hebben heel uitdrukkelijk een regeerakkoord gesloten en wij proberen een betrouwbare partner te zijn. Bij het rekeningrijden heb ik daar zo-even ook blijk van gegeven. Dat neemt niet weg dat er bepaalde dingen zijn die wij graag anders zouden zien. Los van het regeerakkoord, waarin gelukkig niet alles in de wereld is geregeld, en nu er weinig geld is voor de wegen, is toch voor ieder van ons heel manifest de

vraag of het niet verstandig is om het zo sober mogelijk aan te pakken. Mijn adagium zou zijn dat zolang er nog geen schop in de grond is en er nog geen verplichtingen zijn, de politieke moed er moet kunnen zijn om dingen tegen het licht te houden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb zojuist de opmerking over de PKB gemaakt. U zegt nu dat als dat wat soberder gebeurt, er geld over zou kunnen zijn voor andere projecten en bij u natuurlijk wegen. Dat verbaast niet. Er ligt ook nog een Kamerbreed ondersteunde motie, dus ook door uw partij ondersteund, die overigens niet uitgevoerd is, om bijvoorbeeld de knelpunten bij Hoogmade op te lossen. Als u geld zou kunnen vinden, wat ik niet voor de hand liggend vind, ligt het eerder in de rede om die knelpunten binnen het HSL-traject op te lossen dan daar wegen voor aan te leggen.

De heer **Hofstra** (VVD): Die discussie moet dan maar op een ander punt gevoerd worden, maar ik vind het niet echt een logische opmerking.

Wij kunnen wegen natuurlijk ook simpeler aanleggen. Zij zijn sterk gestandaardiseerd in dit land. Laat ik de N31 noemen, de weg van Drachten naar Leeuwarden, die nog niet eens helemaal klaar is. Die is aangelegd als 2x2, zonder vluchtstroken, met eenvoudige aansluitingen. En voor het verkeer op die weg functioneert dat prima, ook wat de verkeersveiligheid betreft. Het is wel goedkoper. Er zijn meer wegen in het land waar dat kan. Het hoeft niet allemaal zo luxe als het nu overal gebeurt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Die weg is daar natuurlijk niet voor niets op die manier aangelegd. Ik kan mij zo voorstellen dat het op andere plekken wat minder goed kan. Vindt u ook niet dat infrastructuur er voor ontzettend veel jaren ligt en dat je toch wel in de aap gelogeed bent als die er knullig bij ligt en slecht in de omgeving past?

De heer **Hofstra** (VVD): Vindt u dat de weg van Drachten naar Leeuwarden slecht in de omgeving past?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, maar daarom is hij uitgevoerd zoals hij uitgevoerd is. U doet alsof wij alle wegen kunnen aanleggen zoals die weg. Dat is nu net de misvatting. Op



## Hofstra

iedere plek zullen wij moeten kijken hoe een weg of spoorweg moet worden aangelegd, lijkt mij.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar als het om 80.000 auto's per dag gaat, zou het niet mijn advies zijn om er 2x2 van te maken, zonder vluchtstroken. Er zijn echter meer wegen in het land die je kunt vergelijken met die weg. De heer Reitsma had het over kale wegen. Die vond hij blijkbaar niet mooi. Dat vind ik raar voor iemand die in de Noordoostpolder woont, waar je prachtige kale wegen hebt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit compliment kan ik niet voorbij laten gaan. Ik vind wel dat mijn collega hier een punt neerzet, waarbij wij twee zaken niet door elkaar moeten halen. Als je infrastructuur aanlegt, moet je die op een fatsoenlijke manier inpassen. Vervolgens is de vraag hoe je de infrastructuur aanlegt. Ik ben het met de heer Hofstra eens dat er situaties in Nederland denkbaar zijn waarin je geen autosnelwegen aanlegt, maar autowegen. Autowegen zijn namelijk goedkoper. Dat is echter een andere discussie, want dat heeft met vervoersintensiteit te maken. Dat is een andere discussie dan die over inpassing. Mijn vraag aan de heer Hofstra is of hij bereid is dat onderscheid te maken tussen die twee punten. Daar gaat toch de werkelijke discussie over.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker, maar dan gaat het over de normering van de wegen. Bij autowegen denkt men meestal aan enkelbaanswegen. Die hebben natuurlijk een veel lagere capaciteit en ook een ander veiligheidsniveau. Maar zodra wij een autoweg 2x2 aanleggen, zoals van Drachten naar Leeuwarden, is het met de capaciteit weer prima. Het enige probleem dat zich daar voordoet, is dat er een bordje met daarop 100 km komt te staan, omdat hij in die categorie valt. En een normale automobilist herkent dat niet en begrijpt dat niet. Die wegen lijken namelijk nogal op autosnelwegen. Het verschil is maar heel klein.

Ook de planvoorbereiding zou wat soberder kunnen, als wij kijken naar de projectstudies, MER's en dergelijke. Dat kost allemaal geld en tijd. Laten wij dat dus ook iets simpeler doen. Het inpassingsbudget zouden wij natuurlijk gewoon moeten gebruiken om infrastructuur

te bekostigen. Daarbij neig ik ertoe te zeggen om dat vooral te doen voor de projecten waarbij heel sterk de leefbaarheid wordt verbeterd als je ze uitvoert. Misschien mag ik het voorbeeld noemen van de A50 in Brabant. Die gaat door veel bebouwde kommen met heel veel vrachtverkeer. Als je uit dat budget het asfalt, beton en staal betaalt, is dat een heel nuttige besteding die helemaal past bij de bedoeling van het inpassingsfonds.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hofstra zit wat langer in de Kamer dan ik. Volgens mij weet hij ook dat er nog steeds een motie-Van Heemst/Van 't Riet ligt over de inpassing van de infrastructuur. Het kabinet moet nog steeds met een standpunt daarover komen. Het lijkt mij goed om dat heel snel te bespreken.

Ik zou hem ook willen vragen hoe hij denkt de infrastructuur in Nederland aan te leggen. Hij heeft straks een heel mooi verhaal gehouden over de open plekken die er nog zijn in Nederland, hoewel ik ze niet helemaal meer kon ontdekken in zijn verhaal. Als er zoveel infrastructuur beoogd wordt aan te leggen, maar niet zodanig ingepast dat de mensen ermee uit de voeten kunnen, betekent het toch dat die infrastructuur niet aangelegd wordt? Dat zie je op heel veel plekken: de A4 wordt niet voor niets al 30 jaar tegengehouden, omdat hij niet goed ingepast wordt. Dat zal het gevolg zijn van zijn voorstellen.

De heer **Hofstra** (VVD): Nu, dat hoeft helemaal niet, want ik pleit niet voor slechte wegen of alleen maar kale wegen of slecht uitgevoerde wegen. Je moet uiteraard proberen het zo goed mogelijk in het landschap in te passen. De enige discussie is hoever je daarmee gaat. Wij zeggen: waarom zouden we bovenwettelijk gaan, als we met het geld moeten woekeren? Als we geld genoeg hadden, lag het allemaal wat simpeler. Het lijkt mij volledig legitiem om te zeggen: laten we dat zo doen. Als het dan om de A4 gaat en andere kwesties, is het ook een keer het politieke primaat dat een rol mag spelen. We kunnen natuurlijk niet wachten totdat de laatste burger ook nog akkoord is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Heb ik het goed begrepen dat collega

Hofstra nu voorstelt om de 2 mld. die in het regeerakkoord geregeld is, een apart potje, gewoon maar toe te voegen aan het totale budget infrastructuurprojecten en het ook wat meer prioritair voor projecten in te zetten in plaats van het in te zetten voor aanpassingseisen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, voorzitter, het lijkt me eigenlijk de beste oplossing dat we dat zouden doen. Maar, nogmaals, daar zou dan het label bij horen dat ik noemde, namelijk dat je een sterke relatie legt met de leefbaarheid, want dat is bij het ene wegenproject veel sterker het geval dan bij het andere.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dan sluit u zich aan bij de gedachte die ik hier neergelegd heb. Alleen, dan zullen we verder moeten spreken over welke inpassingseisen je stelt per project. U bent toch ook met mij van mening dat op zich dit debat per project moet gebeuren? Immers, een redelijk kale weg in de Noordoostpolder past daar prachtig in het landschap, maar in een ander gebied misschien wat minder.

De heer **Hofstra** (VVD): Kijk, het is ook een beetje een afgeleid probleem of een technisch probleem of je nu één pot hebt of twee potjes; dat maakt me niet zoveel uit. Onze stelling is: we moeten het geld gewoon benutten voor de totale infrastructuur. Wij zeggen: omdat we zo weinig geld hebben, willen we het bovenwettelijke, om het zo even te noemen, minimaal doen, opdat we zoveel mogelijk kunnen realiseren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! We hebben net een discussie met de heer Reitsma op dit punt gehad. Ik geloof dat de heer Reitsma zich dichter bij het regeerakkoord bevindt dan de heer Hofstra...

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is heel mooi!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nu, daar ben ik heel enthousiast over; de oproep van uw fractievoorzitter heeft in dat opzicht misschien geholpen. Maar het zou u sieren om dan ook klip en klaar hier te melden dat u een openbreking op dit punt van het regeerakkoord wenst.

Er staat in het regeerakkoord: voor verantwoordelijke inpassing van met name nieuwe wegen, vaarwegen en

## Hofstra

uitbreiding van het spoor is nu voorzien in een inpassingsbudget van maximaal 2 mld. in 2010; het gaat daarbij om maatregelen met het oog op milieu, geluidsoverlast en meer in het algemeen de kwaliteit van de leefomgeving, die uitgaan boven de vereisten voortvloeiend uit de wettelijke norm.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wijs dan nog een keer – daar zit het verschil van discussie in – op de vraag in hoeverre je bovenwettelijk moet gaan. Maar verder levert die hele omschrijving geen enkel probleem op. Als u de ICES-brief heeft gelezen van 23 oktober, weet u dat daarin al een ruimere toedeling van die middelen mogelijk wordt gemaakt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er staat hier in het regeerakkoord – de ICES-brief is daar mijns inziens volstrekt mee in lijn – wat we met elkaar hebben afgesproken. Als u daar van af wilt wijken... Maar ik begrijp dat dit niet het geval is en dat u op twee plekken tegelijkertijd schaakt. Ik wil graag van u horen of u zich houdt bij de tekst van het regeerakkoord of dat u hier nu – daar moeten we het dan maar eens nader over hebben – een openbreken van het regeerakkoord aanmeldt.

De heer **Hofstra** (VVD): Nu, je moet er niet zo ingewikkeld over doen...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is een simpele vraag.

De heer **Hofstra** (VVD): Kijk, dat geld moet besteed worden. We hebben te weinig geld voor de wegen. Die mooie volzin die u net voorlas, is natuurlijk uitstekend. Het voorbeeld van de A50 dat ik heb genoemd, past daar ook bij. Maar daarom kunnen wij wel discussiëren over: hoeveel bovenminimaal, bovenwettelijk?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Oh zeker. Als we gaan versoberen, zouden we bij de A73 ook nog wel iets kunnen bedenken met elkaar; dat soort discussies krijg je dan. Met het inpassingsbudget is het ook mogelijk om de A73 te realiseren; u weet welke problemen wij daarmee hadden. Ik hoop dat de VVD ook in de toekomst aanspreekbaar is op afspraken die gemaakt zijn in het kader van het regeerakkoord. Dat geldt in ieder geval voor mijn fractie.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan geldt het zeker voor de VVD-fractie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik ben benieuwd naar wat de heer Hofstra nu eigenlijk met "bovenwettelijk" bedoelt. Het zijn hier geen uitkeringen; het gaat om wegen. Wat bedoelt hij daar precies mee?

De heer **Hofstra** (VVD): Laat ik een duidelijk voorbeeld noemen: de Wet geluidhinder. Als je met een bepaalde constructie voldoet aan de normen van de Wet geluidhinder, handel je conform de wet. Maar wanneer vervolgens wordt gezegd dat het beter is om de schermen die 3 meter zijn, te verhogen tot 6 meter, is dat bovenwettelijk en dan heb ik het nog niet over de esthetica.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar heeft u ook wel eens gehoord van landschappelijke inpassing?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, daar heb ik ook van gehoord.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe moet je daar objectieve normen op toepassen?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is een stuk lastiger. Vandaar dat ik zeg dat er slechts een heel simpel verschil van mening is en dat is heel subjectief. Maar collega Van Gijssel blaast het allemaal zo op. Laten wij eens kijken naar het voorbeeld van Abcoude dat vanmorgen bij ons in de brievenbus viel. U heeft die plaatjes natuurlijk allemaal al gezien. Daar zitten keuzes in. De één kost 173 mln. en de ander kost 103 mln. en er is nog een goedkopere oplossing. En alledrie voldoen ze aan de wet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar moeten wij dan over elk individueel project met elkaar gaan overleggen? Dat kan toch niet!

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb niet de indruk dat hier niet over projecten wordt overlegd. Sterker nog, de commissie gaat op werkbezoek en het Rijk is weer 0,5 mld. kwijt. Daar moeten wij ook vanaf. De Kamer zou een zekere zelfdiscipline in acht moeten nemen. Kan de minister mij zeggen waarom er geen keiharde budgetplafonds worden ingesteld waarover zij, als zij eroverheen gaat,

helemaal niet naar de Kamer hoeft te komen om erover te praten? Zij hoeft dan maar één ding te doen, namelijk binnen de projecten een bezuiniging vinden. Daarna kan zij weer bij de Kamer terugkomen en dan vinden wij het prima.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee, u heeft uw vragen op dit punt aan de heer Hofstra afgerond.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar ik wilde nog...

De **voorzitter**: Nee, u krijgt geen toestemming op dit moment. De heer Hofstra gaat verder met zijn betoog.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb nog twee opmerkingen op dit punt. Zou de minister ons kunnen uitleggen hoe het staat met studies en analyses over de geldstromen voor infrastructuur in Nederland, verdeeld over de gemeenten, provincies en Rijk? Wij zitten immers nog met een aantal vreemde eenden in de rijksbijt en misschien ook wel bij de andere overheden. Voorts heb ik nog een vraag over de decentralisatie bij Rijkswaterstaat. Er zijn eerder opmerkingen gemaakt over de organisatie van het departement. Het valt mij op dat 80% van alle ambtenaren werkt buiten Den Haag in de regio's. Er werken veel te veel mensen in de regio en daar zit heel veel werk bij dat naar de lagere overheden zou kunnen. Kortgeleden heb ik in Ede ook al opgemerkt dat de figuur van de HID bestuurlijk onzuiver is. Hij heeft immers veel geld en meer macht dan de gekozen gedeputeerden. Hoe gaat het met dit proces en kan de minister daarover een uiteenzetting geven?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vind dat de heer Hofstra toch wel wat makkelijk bepaalde suggesties neerlegt. Hij zal het toch met mij eens zijn dat wij de rijkswegen niet allemaal vanuit Den Haag zullen kunnen onderhouden. Het grootste deel van het personeel waarover hij het heeft, is betrokken bij het beheer en onderhoud van wegen. Als de heer Hofstra die situatie wil veranderen, moet hij vragen om een grote decentralisatie-

## Hofstra

operatie van het wegenbeheer. Is dat zijn bedoeling?

De heer **Hofstra** (VVD): U gaf een heel eenvoudig voorbeeld, maar ik noem dan weer de weg van Drachten naar Leeuwarden. Denkt u dat de provincie dat niet zou kunnen doen? Sterker nog, het kanaal dat op een gegeven moment wordt gekruist, is al van de provincie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is bespreekbaar, maar daar ging mijn vraag aan u ook om. Dat zou een aanmerkelijke reductie betekenen van de huidige rijksinfrastructuur en dat heeft nogal wat consequenties. U moet zich dat wel realiseren.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker, maar het kan in gradaties. Ik wil niet Verkeer en Waterstaat ervan beschuldigen dat het heel veel ambtenaren heeft die niets doen. Daar gaat het niet om. Er worden bepaalde functies vervuld en de discussie gaat over de vraag welke functies door wie moeten worden uitgevoerd.

Mijn volgend punt betreft het water. De slechte weersomstandigheden hebben aanvankelijk in het zuidwesten van ons land en later ook in het noorden en in het stroomgebied van de grote rivieren veel problemen opgeroepen. Het is goed om daar kort bij stil te staan. Allereerst wil ik zeggen dat wij blij zijn dat er zo snel belangstelling is getoond in de rampgebieden, ook door de staatssecretaris en andere leden van de regering: de premier en zelfs Hare Majesteit. Door de gedupeerden is dat op prijs gesteld en ik meen dat de toezeggingen voor schadevergoeding zeker terecht zijn. Maar, ook al hebben wij het weer niet in de hand, toch moeten wij de volgende keer proberen om als er schade dreigt, zoveel mogelijk preventief te werk te gaan, ook al kost dat geld. Uiteraard wordt binnenkort uitvoerig gesproken over dit onderwerp in het kader van de vierde nota waterhuishouding. Wij zijn er in ieder geval blij mee dat in Nederland een goede voortgang is gemaakt met de rivierdijkversterkingen. Wij hebben de indruk dat dit in het buitenland nog wel iets anders zit. Hoe loopt het internationaal overleg over Rijn, Maas en Schelde met de Duitsers en de Belgen? Is er een discussie nodig over de overschrijdingskans? De

Deltawet was één in 100 jaar; nu is zout water natuurlijk iets anders dan zoet water, maar moeten we de overschrijdingskans toch niet eens kritisch bekijken, ook in verband met de daling van de bodem en wellicht ook de stijging van de zeespiegel? Het bemalingsbeleid van de waterschappen is al genoemd, evenals de afstemming. Kan de staatssecretaris daar ook op ingaan? Onlangs hebben Friese "waterboeren" een uiteenzetting gegeven over de bemalingscapaciteit in Friesland. Is dat inderdaad een probleem? Kan zij ook ingaan op de relatie tussen het baggeren en de sanering van de waterbodems? In Friesland bijvoorbeeld bestaat er een sterke samenhang met de recreatievaart. Hoe staat het daarmee?

Voorzitter! Wij zijn blij met de afspraken in het regeerakkoord over de marktwerking in het openbaar vervoer. Er is niets nieuws onder de zon, want ik las in een plaatselijk blaadje dat op 28 februari 1880 door de gemeente Groningen voor 40 jaar een concessie was verleend voor een paardentram aan een Belgische maatschappij. Die hield het slechts twee jaar uit, maar zelfs de internationale concurrentie is dus niet van deze tijd. Waarom duurt het nu zo lang voordat wij de stukken krijgen? Dat geldt voor de taxi, de spoorwegen, voor stads- en streekvervoer. In het regeerakkoord wordt gesproken over een evaluatie in 2003, maar dan moet het dus wel voor die tijd worden ingevoerd! Wanneer krijgen wij die stukken? Men zal begrijpen dat dit wat ons betreft zo snel mogelijk moet gebeuren.

Voorzitter! Wij zijn allemaal bij het Railforum in Scheveningen geweest. Door NSR is een aardig concept ontwikkeld, alleen was de heer Van Eeghen toch wel iets bevooroordeeld ten aanzien van de concurrentie op het spoor. Hij appelleerde vooral aan de mannelijke aanwezigen door te spreken over het spoortreintje op zolder: bij één, twee of drie locomotiefjes houdt het op. Toen bleek dat de heer Van Eeghen alleen maar vroeger met die dingen had gespeeld. Ik doe dat nu nog en ik kan dus zeggen dat je met de moderne digitale techniek 100 treinen tegelijk kunt laten rijden. En dus moeten wij ook serieus kijken naar marktwerking op het spoor. Dat geldt ook voor het kernnet en de HSL. Ik ben het dus niet eens met de conclusie van beide

heren zojuist, dat het allemaal één contract is.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar nemen we dan kennis van, maar er moet wel een onderscheid worden gemaakt tussen concurrentie om het spoor en concurrentie op het spoor. Ik wil van u graag een heldere conclusie horen. Is de VVD-fractie voorstander van de introductie op het kernnet van concurrentie op het spoor?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zeg te veel als ik keihard "ja" zeg, maar wij willen er nog wel goed naar kijken. We zijn nog niet zover dat we "neen" zeggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u "ja, mits" zegt – en dat zegt u – bent u strijdig met het regeerakkoord.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee! Maar we hebben helemaal nog geen voorstellen gezien. Van Gijzel zal wel weer voorlezen wat in het regeerakkoord staat, maar aan de hand van het regeerakkoord houden we nog niet op met denken!

De heer **Reitsma** (CDA): Dat prijs ik ook in u!

De heer **Hofstra** (VVD): Er komen namelijk ook nieuwe regeerakkoorden!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik roep u op om zoveel mogelijk af te wijken van dat regeerakkoord en ik zal uw voorstel dan ook op het resultaat beoordelen! Maar nu even heel serieus: bent u nu echt van mening dat Nederland gekke Henkie moet worden door de Fransen en de Duitsers op het kernnet toe te laten, de NS weg te laten kwijnen terwijl de Duitsers en de Fransen hun spoorwegennet afschermen?

De heer **Hofstra** (VVD): We hebben ook niet gesproken over buitenlandse of Nederlandse maatschappijen! In het algemeen zijn wij voor de wederkerigheidsregel. Er is nu heel veel belangstelling vanuit het buitenland voor ons streekvervoer – ik denk door die 2 mld. subsidie – maar dan moet VSN wel iets in het buitenland kunnen doen. Wij zijn er geen voorstander van om dat maar eenzijdig te laten gebeuren.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zijn ook

## Hofstra

voor wederkerigheid, maar dat is een onhaalbare situatie in Europa. Wij hebben het nu over het spoor. Het is toch ondenkbaar dat je in Nederland meerdere maatschappijen krijgt op het kernnet? Dan is toch geen enkele grote maatschappij meer bereid om langetermijninvesteringen te doen in hoogwaardig vervoersmateriaal dat over het spoor moet?

De heer **Hofstra** (VVD): Kijk, de discussie over HSL's tegenover het intercitynet kan natuurlijk worden gevoerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ook als 60% van het HSL-vervoer gewoon intercityvervoer is? Hoe ziet u dat dan?

De heer **Hofstra** (VVD): Toen ik dat getal hoorde, vroeg ik mij overigens af waarom wij zoveel geld zouden uitgeven voor die paar procent die nog overbleef.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dat uw visie is, is de conclusie van de VVD: laten wij alleen een HSL introduceren en de rest slopen!

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, wij zijn een groot voorstander van de HSL; dat weet u ook wel. Ik wil niet zeggen dat op die dag door NS Reizigers met cijfers is gemanipuleerd, maar het werd allemaal zo gepresenteerd dat het leek alsof de HSL's er alleen voor het binnenlands verkeer waren. Dat is natuurlijk niet zo.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Hofstra heeft zich net beroepen op de afspraken in het regeerakkoord over het stads- en streekvervoer. Daar zijn wij inderdaad aan gebonden. Er staat echter ook iets anders – ik zal dat nu niet citeren – over een tienjarige contract met de Nederlandse Spoorwegen voor het kernnet. Het is nu van tweeën één: óf de heer Hofstra komt hier met daadwerkelijke voorstellen – als ik hem was, zou ik ook een uitspraak aan de Kamer voorleggen over zowel het kernnet als de inpassing – óf het verhaal over geloof, hoop en liefde is gewoon een sprookje van de heer Hofstra. Dan houdt hij ons hier gewoon voor de gek. Hij moet dan ook durven om de Kamer een uitspraak te vragen op beide elementen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat staat in het regeerakkoord over de HSL's?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het regeerakkoord staat: voor het kernnet zal een tienjarig contract met de Nederlandse Spoorwegen worden afgesloten. Dan hebben wij het over de concurrentie op het kernnet. Het staat er gewoon. De heer Hofstra moet het wel lezen; dat is wel handig.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar ik heb nog geen HSL gehoord.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Neen, ik heb het over de concurrentie op het spoor. Daarover zegt de heer Hofstra: ik wil er nog eens over nadenken, het denken staat niet stil. Dat hoeft ook niet van mij, maar wij hebben hier een afspraak gemaakt. Het is van tweeën één. Of de heer Hofstra komt nu met een voorstel aan de Kamer om daarvan af te wijken op beide elementen, te weten inpassing en kernnet. Dan legt hij maar een uitspraak voor aan de Kamer en dan kijken wij hoever wij komen. Of hij stopt met die flauwekul door hier allerlei dingen te roepen die hij niet weet waar te maken.

De heer **Hofstra** (VVD): U moet tegen een coalitiegenoot niet zo tekeergaan. Waarom zal ik bij deze begrotingsbehandeling zo'n motie indienen, terwijl wij in blijde verwachting zijn...

De **voorzitter**: Als voorzitter vind ik overigens dat u allemaal niet tegen elkaar tekeer moet gaan, los van de coalitie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij worden geteisterd door een piep die niet uitgaat. Wij hebben al onze apparaten bekeken, maar die piepen niet. Misschien kan worden bekeken wat hier technisch niet klopt.

De **voorzitter**: Dat zullen wij doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is zeker een leugendetector!

Voorzitter! Wat Lovers betreft vind ik dat de minister krachtige taal heeft gesproken: ik kieper hem van de rails. Ik denk dat het haar niet alleen fysiek, maar ook juridisch niet zal lukken, gelet op de formuleringen in het akkoord. Ik heb in Scheveningen tegen meneer Sul Lovers gezegd, heel recht op de man af, dat ik het

heel onverstandig heb gevonden dat die vergunning voor onbepaalde tijd is verstrekt. Bij de behandeling van de wet zullen wij dat goed moeten bekijken, want het is volgens mij uit de tijd. Ik heb ook tegen meneer Sul gezegd dat vooral de VVD-fractie uiterst teleurgesteld is dat hij niet is gaan rijden.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar vindt u het besluit van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat dan niet een slecht besluit, dat wij misschien ook nog duur moeten afkopen? U zegt dat het juridisch niet haalbaar is om Lovers van de rails te halen.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, volgens mij is het juridisch correct.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even. Ik schors de vergadering voor een minuut, want wij kunnen niet van de bewindslieden verlangen dat zij door de techniek worden gestoord en tegelijkertijd naar ons luisteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik ga door met mijn volgende onderwerp. Dat is het taxivervoer. Ik wil de minister nadrukkelijk zeggen dat zij de rug op dit punt recht moet houden en het verhaal, zoals het er ligt, niet moet afzwakken. Wij moeten namelijk ingrijpen in deze branche. Op zichzelf is het triest dat dit moet gebeuren, maar het moet nu eenmaal. Ik wijs in dit verband op het artikel in NRC Handelsblad over datgene wat vorige week in Rome gebeurd is. Men heeft daar alle middelen gebruikt om te voorkomen dat er ook maar iets zou veranderen, maar toch heeft het gemeentebestuur op een gegeven moment gezegd: neen, wij doen het zo. Gezien de ontwikkelingen rond de nieuwe taxicentrale in Amsterdam waarbij heel rare dingen gebeuren, vindt de VVD-fractie dat wij hier echt mee aan de gang moeten, ook al omdat wij de taxi heel hard nodig hebben in het nieuwe mobiliteitsbeeld. Wij hebben dat middel gewoon nodig en kunnen de situatie dus niet laten zoals die nu is.

Ik stip nog een paar punten aan ten aanzien van het openbaar vervoer. Gemeld is dat de bezuinigingen zijn geparkeerd. Vraag aan de minister is dan wat zij daarmee wil. Wij hechten eraan – hier komt het

## Hofstra

regeerakkoord weer om de hoek kijken, zo zeg ik de heer Van Gijzel – dat de afspraken die gemaakt zijn, ook worden nagekomen. Het bedrag aan exploitatiesubsidies openbaar vervoer is zodanig groot – het ligt in de orde van grootte van 2 mld. – dat het toch mogelijk moet zijn om die reeks op te hoesten. Als de minister nog nader wil bekijken wat de beste vorm hiervoor is, dan staan wij daar uiteraard voor open. Voorstellen op dat vlak zien wij ook graag tegemoet.

Wat het openbaar vervoer te water betreft, is er sprake van een prima ontwikkeling. Wij gaan ervan uit dat de bekostigingssystematiek hiervoor hetzelfde is als die voor het streekvervoer. Een zorgelijk punt wordt echter gevormd door de maat van de schepen die worden ingezet, zeker in combinatie met hun snelheid. Die dingen kunnen steeds sneller, maar er zijn ook nog andere mensen op het water. De vraag is dus of de situatie wel beheersbaar blijft.

Ik kom dan op de stoptreinen en de personentreinen. Als dit punt alleen van belang zou zijn in relatie tot de Betuwelijn – dat probleem ligt nu hier; een aantal partijen in de Kamer heeft daar grote moeite mee -- dan kan ik zeggen dat de VVD-fractie dit soort overwegingen niet nodig heeft om het project Betuwelijn te steunen. Als het daarvoor is bedoeld, hoeft het voor ons dus allemaal niet. Ik zit echter wel met de algemene afweging van de voorrangskwestie op het spoor tussen personen- en goederenvervoer. Ik kan mij voorstellen dat je in het uiterste geval een keer moet besluiten om een goederentrein voorrang te geven boven een personentrein. Aangezien er momenteel echter maar een paar goederentreintjes in Nederland rijden, zie ik niet in waarom dat nu een probleem zou zijn. Laat die treinen 's nachts rijden. Als in dat verband de wet milieuhinder wordt opgevoerd, dan zou er ook 10 km langzamer gereden kunnen worden. Het spoor is 's nachts beschikbaar, want gedurende een groot deel van de nacht rijden er geen personentreinen. Ik zie dan ook niet in waarom dat nu een probleem is. Ik wil graag een brief of een notitie hebben waarin dit probleem nader wordt uitgewerkt. Ik wil weten over hoeveel treinen het eigenlijk gaat en welke criteria de minister wil aanhouden. Pas daarna kunnen wij hierover

besluiten. Op dit moment is het voor ons echt een brug te ver.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Die brief was al gevraagd, maar het is ook bekend hoe daarop gereageerd is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil graag een verdergaande brief.

De heer **Reitsma** (CDA): Er zijn bepaalde trajecten waar stoptreinen zijn. De minister heeft het signaal gegeven dat die daar maar afgehaald moeten worden ten gunste van goederentreinen, terwijl zij in de desbetreffende gebieden tegelijkertijd rekeningrijden wil introduceren om de mensen op het spoor te krijgen. Begrijpt u het nog?

De heer **Hofstra** (VVD): Laat ik nog een keer proberen te zeggen wat ik zo-even al heb gezegd. Wij zijn er op dit moment beslist geen voorstander van om welke stoptrein dan ook te schrappen ten gunste van goederentreinen. Ik zie het probleem in de toekomst wel. Daar moet dan echter een kader voor komen waar ook met de Kamer over is gesproken, zodat zij kan aangeven onder welke omstandigheden het mogelijk zou zijn. Verder wijs ik erop dat er in de nacht heel veel capaciteit over is. Daarom zie ik nu niet in waarom die paar treintjes daar 's nachts niet kunnen rijden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik spits mijn vraag nog even toe. Ik heb gezegd dat het ook strijdig is met het beleidsvoornemen van de minister om rekeningrijden te introduceren. Dat heeft namelijk tot doel om een deel van de automobilisten in het openbaar vervoer te krijgen. Deelt u die opvatting?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen de stoptreinen nu helemaal niet schrappen, omdat wij blij zijn dat de mensen met de trein gaan en dus niet met de auto hoeven. Het zou heel slecht zijn als wij dat bedieningsniveau gingen afbreken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Hofstra kan het zich niet voorstellen dat er nu stoptreinen van de baan zouden moeten, maar ik meen dat het ook voor sneltreinen en intercitytreinen al tot vertragingen leidt op dit moment. Feit blijft dat als wij nu niets doen, in de volgende

dienstregeling zal blijken dat er stoptreinen zijn geschrapt. Wat denkt de heer Hofstra daaraan nu te doen? Ik vind dat de Kamer daarover dan een uitspraak moet doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Precies. Vandaar mijn verzoek om een brief die verdergaat dan de brief die collega Reitsma gisteren bedoelde. Daarin kan worden ingegaan op de vraag hoe hard dit probleem de komende jaren wordt. Vervolgens kunnen wij er bijvoorbeeld een algemeen overleg over houden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat moet dan wel op heel korte termijn, omdat in juni volgend jaar de nieuwe dienstregeling ingaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, dat moet begin volgend jaar gebeuren.

Voorzitter! Mijn volgende vraag is wanneer een goed functionerende chipkaart voor het gehele land beschikbaar is en gebruikt kan worden.

Ik heb met belangstelling dit weekend het interview in Het Financieele Dagblad gelezen met de heer Testa. Ook al wisten wij natuurlijk wel dat het allemaal niet klopte bij het gemeentelijk vervoersbedrijf in Amsterdam, het is toch verbijsterend als je bepaalde passages leest. Overigens viel ons ook de parkeerfraude op, waarbij de gekke situatie zich voordoet dat de gemeente Amsterdam weet dat er door criminelen de komende maanden nog een aantal tonnen achterover worden gedrukt, terwijl de burgers maar blijven betalen voor het parkeren. De Schipholtunnel dook ook ineens op in de zin van frauduleus. Ik weet niet of het allemaal waar is, maar ik vroeg mij wel af of dit probleem regionaal of plaatselijk besmettelijk is. Voor de manier waarop de heer Testa daar functioneert, wil ik sterk mijn waardering uitspreken, want het is daar een bijzonder moeilijke situatie. In het begin was er wat gepraat over wat zo'n man zou mogen verdienen, maar hij trekt er goed aan en er zijn een aantal vorderingen waarneembaar. Zou de minister dit gehele verbeteringsproces wat kunnen stimuleren? De minister betaalt toch heel veel subsidie aan Amsterdam. Via genoemd artikel konden wij ook vernemen dat het GVB nu de grootste order boven de trammarkt heeft hangen, aangezien het 60 tot

## Hofstra

90 nieuwe trams wil kopen. Ik heb begrepen dat ze van het Rijk niet meer dan 2,75 mln. per stuk mogen kosten, maar dat het voor die prijs niet gaat. Ik kan in de begroting overigens niet vinden waar de minister het geld voor die trams vandaan moet halen. Wij subsidiëren toch niet rechtstreeks trams aan het gemeentelijk vervoersbedrijf? Ik dacht dat wij dat alleen wat betreft treinstellen bij de NS deden. Als ik het mis heb, hoor ik dat wel.

Voorzitter! Met als achtergrond de cultuur binnen het GVB zijn wij sceptisch over de noord-zuidverbinding Amsterdam, waar zeer veel geld naartoe gaat. Wij eisen op z'n minst dat er een heel goede onderbouwing en een soort garantiestelling voor de kostendekkingsgraad komt, teneinde te voorkomen dat wij hier een groot risico gaan lopen met dit project.

Vervolgens kom ik te spreken over de luchtvaart. Het besluit om op Schiphol tijdelijk een baan te sluiten bij bepaalde weersomstandigheden, vinden wij zorgelijk. Wat betekent voor een captain van een KLM-toestel onder die omstandigheden een veilige thuishaven? Hij kan daar dan helemaal niet meer landen. Ik pleit er nogmaals voor om de zaak niet op slot te zetten waar het de capaciteit van Schiphol betreft. Daarom vonden wij dat de minister maandagavond voor de televisie verstandige woorden sprak.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik constateer dat de heer Hofstra krokodillentranen huilt met betrekking tot het bij een bepaalde windkracht 's nachts sluiten van een baan op Schiphol. Ik vind het leuk dat hij die tranen huilt en ik zou graag mee willen doen, maar mijn vraag is dan wel wat voor beleidsconclusie hij eraan verbindt ten aanzien van wat de minister moet doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gezegd dat ik het een zorgelijke ontwikkeling vind.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zijn krokodillentranen, maar welke beleidsconclusie moet eraan verbonden worden?

De heer **Hofstra** (VVD): Zoals ik zei, zijn het verstandige woorden die de minister gesproken heeft. De capaciteit moet vergroot worden, uiteraard binnen gemoderniseerde

milieuvoorwaarden. Daarmee kunnen wij dit soort situaties voorkomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat ben ik met u eens, maar wij zitten in 1998; deze minister zit met een probleem en met een wettelijk kader. Als u daarover krokodillentranen huilt, dan moet u ook een oordeel hebben over wat de minister ten aanzien van het kortetermijnbeleid moet doen. Het is natuurlijk zot dat dit voorkomt en dat er niet tijdig maatregelen zijn getroffen. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat had dit beter moeten regelen. Wat moet er dan nu gebeuren?

De heer **Hofstra** (VVD): Dit moet zo snel mogelijk uit de wereld. 1 januari mag het dan weer. Dat is wel een beetje vreemd, maar goed. Bij voorkeur moet het zo zijn dat het volgend jaar niet weer gebeurt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dus dit jaar bent u het eens met de minister? U vindt dat de minister maatregelen moet nemen dat dit volgend jaar niet meer voorkomt. Daar zal ik u in steunen, maar de minister moet dan wel aangeven hoe wij kunnen garanderen dat dit volgend jaar niet meer voorkomt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik leg het probleem neer en ik geef aan wat wij vinden van die situatie. Wij weten dat er heel veel te doen is over Schiphol. Er is de laatste tijd heel veel teruggekeken, maar wij kijken graag vooruit. Nogmaals, de minister heeft maandagavond naar mijn smaak verstandige dingen gezegd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind het een merkwaardig antwoord op de vraag van de heer Reitsma naar uw reactie op het besluit van de minister, dat u het heel goed vond wat zij maandag zei. Meer vluchten, is dan uw reactie op het feit dat er een baan dicht moet. Dan is de milieuproblematiek weer aan de orde. Die baan gaat niet voor niets dicht, maar omdat er geluidsnormen worden overschreden en mensen 's nachts niet meer kunnen slapen. Hoe wilt u dat dan oplossen?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben te maken met regels en afspraken die gemaakt zijn. Als u mij persoonlijk vraagt hoe de afweging moet zijn, als er 's nachts een kist

binnenkomt, bij een verkeerde wind, waardoor er wat meer geluidshinder komt, dan zou ik persoonlijk de afweging anders maken dan in de wettelijke regelingen. Maar er liggen wetten en regels.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zei al dat u het weer niet in de hand hebt, maar dan bent u ervoor dat de geluidsnormen 's nachts structureel worden overschreden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan draait u om wat ik zeg. Ik vind wel dat een luchthaven, zeker een mainport, 24 uur per dag bereikbaar moet zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Met als consequentie dat de geluidsnormen 's nachts structureel worden overschreden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan kom je op de discussie wat normen zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Te Veldhuis heeft in reactie op het besluit van de minister gezegd dat het onafwendbaar was en ook terecht. De heer Hofstra komt nu tot een andere conclusie, maar als wij ons volgend jaar niet aan de milieugrenzen houden, zal de rechter ons daar wel toe dwingen. Dat lijkt mij een buitengewoon ongunstige ontwikkeling. Dan is de ingreep van de minister dus ook terecht geweest.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, op grond van de regels was deze onontkoombaar, maar desalniettemin vinden wij dit een groot probleem, waar wij zo snel mogelijk een eind aan willen maken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar die regels liggen er volgend jaar nog.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan op zo kort mogelijke termijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben met elkaar een planologische kernbeslissing en vervolgens een aanwijzingsbesluit gemaakt. Daar zat u bij en daar hebt u mee ingestemd. Dat zijn geen dingen die je zomaar even verandert. Het gaat om rechtszekerheid van mensen. Je kunt wel gemakkelijk roepen dat wij het volgend jaar anders doen, maar volgend jaar doen wij het niet anders.

## Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb eerder in mijn betoog ook al gezegd dat het langzamerhand vreselijk is met de procedures in dit land. Ik denk dat wij ons onbedoeld volstrekt klem zetten met regels en procedures. Als wij daar op deze wijze mee doorgaan, kunnen wij straks helemaal niets meer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zou u ook zo tevreden zijn met verslaglegging van een minister uit een eerste onderling overleg tussen ministers, als die uitspraken u niet zo aanstonden?

De heer **Hofstra** (VVD): In deze zaal is er altijd wel een relatie tussen wat er wordt gezegd en wat we er zelf van vinden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bent u ervoor dat er iedere keer alvast iets naar buiten wordt gebracht, als er een overleg over iets is, zelfs zonder besluitvorming?

De **voorzitter**: Wij zouden wachten op de mededelingen van de minister over dit punt. De heer Hofstra vervolgt zijn betoog. Ik deel u mede dat er geen interrupties meer worden toegestaan op de rest van het betoog van de heer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Wat Schiphol betreft moet er dus snel worden gekomen tot een vijfde baan en moet er eventueel nog iets veranderen aan het banenstelsel. Mede gelet op datgene wat binnen de Partij van de Arbeid door de groep-De Wit is gerapporteerd, zouden wij nog weer eens onze motie ten aanzien van de lex specialis onder de aandacht willen brengen. Dat is immers echt een oplossing om zo snel mogelijk tot die nieuwe configuratie te komen. Gelet op de uitspraken die de minister eerder deze week heeft gedaan, wil ik tegen haar zeggen: houd die lijn vast, ook al blijkt er binnen uw partij nog enige onduidelijkheid te zijn. En bedenk daarbij vooral dat er maar één minister van Verkeer en Waterstaat is!

Er is ook nog leed bij de kleine luchtvaart. Ik heb het over de beperking die, althans volgens minister Pronk, zou moeten worden aangebracht ten aanzien van de binnenlandse vluchten. Zelf zou hij die binnenlandse vluchten niet nemen. Hij wilde het niet meteen

verbieden, maar hij wilde toch wel een heel forse ingreep plegen. Inmiddels ligt er ook een motie in de Kamer die deze kant opgaat. De VVD-fractie wil niet alleen een verbod maar ook een resolute beperking als ridicul bestempelen. In de richting van minister Pronk zeg ik: toen in het midden van de 19de eeuw de trein kwam, waren er ook tegenstanders die dachten dat de koeien dan geen melk meer zouden geven. De vooruitgang is niet tegen te houden. Of het nu gaat om vakantievluchten, om zakelijk vliegverkeer of om economisch of bijzonder vervoer zoals medische vluchten, als wij die paar regionale vliegveldjes beperkingen opleggen en het regionale vliegverkeer aan banden leggen, dan discrimineren wij grote delen van onze bevolking. Mensen die rondom Schiphol wonen, kunnen van de voordelen van de luchtvaart profiteren. Waarom mogen mensen die in de noordelijke en zuidelijke provincies wonen, dat niet?

Voorzitter! Ik heb eerder al vragen gesteld over het gebruik van vliegveld Eelde. Het ging om die dag waarop Heerenveen moest voetballen. Die club heeft toen heel wat beleefd, maar gelukkig wel gewonnen. Dat was op zichzelf nog wel een prettige bijkomstigheid. Men moest toen vanuit Friesland met de auto naar Eelde, maar men moest terug via Rotterdam. Amsterdam was immers al helemaal vol. Vervolgens moest men weer met een bus naar Eelde om tot slot met de eigen auto naar huis te gaan. Ik ben niet voor structurele nachtvluchten op Eelde. Ik ben daar overigens geen tegenstander van, omdat ik in de buurt van het vliegveld woon. Mijn fractie is daar ook niet voor, maar daar gaat het ook helemaal niet om. Dat vliegen moet grosso modo overdag kunnen gebeuren. Maar er kunnen vertragingen zijn, bijvoorbeeld bij charters. Het kan een bijzondere vlucht zijn, zoals bij de wedstrijd van Heerenveen het geval was. Wij vinden het toch wel heel erg gek dat dan precies om 23.00 uur het zaakje dichtgaat en dat er dan niets meer mag. De minister zegt dat medische vluchten wel toegestaan zijn. Dat vind ik ook heel logisch, want daar zijn mensenlevens mee gemoeid. Maar volgens het reglement mag dat eigenlijk ook niet. Ik wil de volgende concrete vragen aan de minister stellen. Klopt het dat Rotterdam geen

nachtregime heeft? Zijn de medische vluchten inderdaad op grond van dit reglement formeel verboden?

Ik wil nog even een vergelijking maken met het gebruik van de trein. De laatste trein in dit land vertrekt om 23.06 uur uit Den Haag en arriveert om 1.56 uur in Groningen. Ik gebruik die trein vaak. Hoe zou ik reageren als de conducteur in Zwolle zegt: wij hebben vertraging, mijnheer Hofstra, en wij mogen niet verder? Dat is dus het probleem. Ik pleit er dus niet voor om structureel nachtvluchten op Eelde toe te staan, maar ik vind dat er een zekere rek moet zijn en dat er in uitzonderingsgevallen een keer 's nachts mag worden gevlogen.

Voorzitter! En toen kwam vanochtend nog de verrassing uit Limburg. Ik dacht: is het al carnaval? Maar dat is nog niet het geval. Wij begrijpen eigenlijk niet goed hoe die zaak daar nu loopt. De provincie Limburg en de mensen die erbij betrokken zijn, lobbyen immers al jarenlang in de Kamer om het voor elkaar te krijgen. Zijn zij nu geschrokken van de lange tijd die wij hier nodig hebben om het formeel allemaal mogelijk te maken? Heeft dat de mensen kopschuw gemaakt? Of zit er iets anders achter? Wij willen graag van de minister horen hoe het precies zit. Wij hechten zwaar aan het standpunt van de lokale en regionale autoriteiten. Het gaat natuurlijk ook niet aan om hier te roepen dat het per se moet, maar het heeft nadelige gevolgen voor de werkgelegenheid. Wij horen dus heel graag nadere informatie van de minister hierover.

Voorzitter! Ik sluit af met de verkeersveiligheid. Wij hebben daar vorige week een debat over gehad. Tijdens dat debat sprong een punt eruit: het alcoholpromillage. De VVD-fractie wil de combinatie van alcohol en verkeer en het daaruit resulterende aantal doden en gewonden terugdringen, maar dan wel via het vergroten van de pakkans. Wij waren er dus helemaal niet voor om van een promillage van 0,5 naar 0,0 te gaan, zoals de heer Peper had voorgesteld en zoals dat in het overleg in verband met een aantal medische verschijnselen is geamendeerd tot een promillage van 0,2. Welnu, de stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid en veel andere deskundigen geven ons helemaal gelijk. Als wij dat zouden doen, maken wij de pakkans

## Hofstra

kleiner in plaats van groter. Dan moet de helft van de politie-inzet immers worden gebruikt om mensen met een alcoholpromillage van 0,2 en 0,5 in te rekenen, terwijl de SWOV juist zegt dat die mensen helemaal niet riskant zijn omdat dat eigenlijk pas begint bij een promillage 0,8. Ik vind het verstandig om met het promillage van 0,5 een marge te hebben en ik roep mijn collega's ertoe op om niet achter de heer Peper aan te hollen, om het bij 0,5 te houden en om samen te proberen om de pakkans te vergroten. De minister wens ik op dit punt wijsheid en terughoudendheid toe.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De SP-fractie heeft het nieuws in de afgelopen dagen met verbazing gevolgd. De minister van Verkeer en Waterstaat is erin geslaagd om de treinreiziger de gordijnen in te jagen en de milieubeweging van zich te vervreemden. Schiphol mag fors groeien en op de oost-westas moeten mogelijk stoptreinen worden geschrapt. De minister erkent in een landelijk dagblad dat de laatstgenoemde maatregel haaks staat op het beleid om meer mensen van het openbaar vervoer gebruik te laten maken. "Heel vervelend, maar ik kan er ook niets aan doen", zegt zij in dat interview. Dat is geen beste start voor een minister die ervoor is ingehuurd om de problemen in het verkeer en het vervoer op te lossen. Ik steun alle fracties die hebben gevraagd om een brief met uitleg, zodat wij hierover kunnen debatteren en eventueel voorstellen kunnen doen om die maatregel te verhinderen.

De voorstelling van zaken is naar mijn mening bovendien niet geheel zuiver. De keuze voor de Betuwelijn en een aantal andere voorstellen uit het MIT maken dat er geen of pas later geld beschikbaar komt om knelpunten in de oost-westas op te lossen. Bij de behandeling van het MIT zullen wij hier uitgebreid op terugkomen, maar in algemene zin zal ik er ook nu iets over zeggen. De oplossing voor de drukte op de oost-westas moet niet worden gezocht in de Betuwelijn, maar in het versneld volledig viersporig maken van de oost-westas. Knelpunten, zoals het traject Vleuten-Utrecht en Gouda-Woerden, zijn eerder op te

lossen dan een Betuwelijn is aangelegd. Het is dus gewoon een kwestie van kiezen. Op 10 en 14 december zullen wij hier gedetailleerd op terugkomen, maar ik voeg hieraan toe dat de minister het openbaar vervoer met haar uitspraken geen dienst heeft bewezen. Het vertrouwen van reizigers in het openbaar vervoer zal hierdoor zeker afnemen. Ik kan mij dan ook niet aan de indruk onttrekken dat die uitspraken vooral bedoeld zijn als beïnvloeding van het debat over de Betuwelijn.

De verschijning van het MIT heeft tot veel tumult geleid. Het beeld is ontstaan dat de rijksoverheid onbetrouwbaar is. Afspraken met provinciale besturen over de aanleg van wegen zouden niet worden nagekomen. Krijgt de Kamer nog voor de behandeling van het MIT de duidelijkheid die nodig is voor het maken van een goede afweging? Hoe staat het met de inventarisatie van de convenanten, de contracten en de inspanningsverplichtingen?

Overigens vormt niet alleen het MIT een bedreiging voor de reputatie van de overheid. Ook rekenkamer-rapporten, zoals het rapport over de Schipholfijfers, en het CPB-rapport over de ruimtebehoefte op de Maasvlakte dragen daar sterk aan bij. Sommige onderdelen van de overheid zijn kennelijk minder betrouwbaar dan andere; het ministerie van Verkeer en Waterstaat scoort op dat punt niet hoog. De situatie op het departement wordt door de een "een janboel" genoemd en door de ander "een rommeltje". Wat gaat de minister doen om schoon schip te maken en het beeld van de betrouwbare overheid te herstellen?

Ook met betrekking tot Schiphol heeft de minister zich de volkswaarde op de hals gehaald. Het aantal vliegbewegingen zou mogen groeien tot 600.000 en de grens van 44 miljoen passagiers wordt losgelaten. Het kabinet laat daarmee op een beschamende wijze de oren hangen naar de luchtvaartlobby. De discussie gaat nauwelijks nog over geluid of milieu, maar vooral over groei en economie. De luchtvaart blijft een uitzonderingspositie behouden. Voor het wegverkeer en de industrie zijn er allerlei reductiedoelstellingen ten aanzien van de emissie van milieuvervuilende stoffen. Voor de luchtvaart geldt slechts het standstill-principe. Als het aan de SP-fractie

ligt, worden de milieueisen voor luchtvaart en industrie zoveel mogelijk gelijkgetrokken. Ook op andere fronten moet de luchtvaart als een gewone bedrijfssector worden behandeld. Dat betekent accijns op kerosine en BTW op vliegtickets. Wanneer kunnen wij met het kabinet over dit soort maatregelen in discussie treden? Wij hoeven toch niet te wachten op andere landen in de Europese Unie voordat dergelijke maatregelen kunnen worden ingevoerd.

De SP maakt zich zorgen over de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Bevordering van het openbaar vervoer is een belangrijk middel, waarmee het autogebruik kan worden teruggedrongen. Het openbaar vervoer heeft een nutsfunctie, waarbij onrendabele delen deels gedekt worden door de meer rendabele delen. De overige tekorten worden gedekt uit de algemene middelen. Dat moet zo blijven bestaan. De huidige windrichting stelt echter dat marktwerking beter is voor het openbaar vervoer. De ratio achter die gedachte is mij nog steeds niet duidelijk. In het rapport "Werk marktwerking" concludeert de Adviesdienst verkeer en vervoer dat er geen significant verschil is tussen steden met en steden zonder marktwerking wanneer het de groei van het aantal reizigers betreft. Dat zou toch het uitgangspunt van beleid moeten zijn: de groei van het openbaar vervoer bevorderen. Kan de minister uitleggen waarom zij toch voort wil gaan met de marktwerking in het openbaar vervoer?

De gebruiker van het openbaar vervoer zit volgens de SP niet op marktwerking te wachten, maar die wil gewoon een fijnmazig, frequent en betaalbaar openbaar vervoer. Is dat in de toekomst te garanderen? Ik denk het niet. De dienstverlening is door de bezuinigingen van de laatste jaren sterk teruggelopen. Onrendabele lijnen op het platteland worden opgeheven of de frequentie wordt fors verlaagd. Er komen steeds meer belbusjes op plaatsen waar eerst lijndiensten reden en niet alleen op het platteland. Ook op het vervoer in veel steden gaat de dienstverlening achteruit. Welke uitwerking denkt de minister dat verminderde dienstverlening heeft op het reisgedrag van mensen? Van concurrentie op het spoor verwacht mijn fractie al evenmin veel zegen. Als ons land het



## Van Bommel

Britse voorbeeld volgt, kunnen wij er maar beter helemaal vanaf zien. De reizigers daar klagen steen en been over bomvolle, smerige treinen die niet of niet op tijd lopen, over onbeschoft of ontbrekend personeel, slechte reisinformatie, hoge prijzen en gevaarlijke stations. Het trieste van alles is dat de Britse regering de komende jaren veel meer aan subsidies aan de spoorwegen kwijt is dan vroeger. De minister zal het toch met mij eens zijn dat wij die kant niet op moeten.

Tot slot kom ik bij de binnenvaart. De binnenvaart zit in de lift, maar de groei is wel geconcentreerd op de grootste hoofdvaarwegen, met name de Rijn. Op kleinere vaarwegen is de situatie minder rooskleurig. De vloot voor de kleinere kanalen loopt door de sloopregeling snel terug. Daarbij komt nog het feit dat veel bedrijven die een wateraansluiting hebben deze in geringere mate gebruiken, bijvoorbeeld de suikerfabrieken. Tegenover de kostenbesparing voor het bedrijf bij een keuze voor het wegtransport staat een toename aan maatschappelijke kosten: meer onderhoud van de binnenwegen, toenemende onveiligheid en grotere belasting van het milieu. Wordt het subsidievoorstel dat het ministerie nu uitwerkt en dat medio 1999 ingaat, ook gebruikt om bijvoorbeeld de ontstane situatie bij de suikerfabrieken te stoppen en te keren? Zou het niet beter zijn om bij wijze van experiment één kleinere vaarweg in zijn geheel te verbeteren en tegelijkertijd de logistiek over water van en naar de bedrijfsterrinen te optimaliseren? Ik wacht het antwoord af van de staatssecretaris, maar overweeg om een motie op dit punt in te dienen. En dan mijn laatste vraag. Is de staatssecretaris bereid om in overleg met de schippersorganisatie een verlengingsvoorstel voor de oud-voor-nieuwregeling uit te werken dat beter is dan het magere voorstel van de Europese Unie?

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Het is de laatste tijd "bon ton" om te spreken over de moeizame start van het tweede Paarse kabinet. Toch overleggen wij vandaag met een minister die niet te klagen heeft. Zij is verantwoordelijk voor een ingewikkelde problematiek, waar in de samenleving heel veel aandacht

voor is en zij is voorzien van een portemonnee die flink is bijgevuld. Het kan slechter voor wie dit ambt ambieert. Daar staat wel tegenover dat deze minister en haar staatssecretaris aantreden op een moment dat heel breed het besef begint door te dringen dat verkeer en waterstaat niet langer onderwerpen zijn die geheel autonoom kunnen worden behandeld. Ik kom daar nog wel op terug.

De opwinding in de laatste dagen en maanden doet vermoeden dat V en W synoniem is aan Schiphol. Toch wil ook ik deze begrotingsbehandeling benutten voor een bredere optiek. Ik vertel niets nieuws als ik zeg dat Nederland een intensief en soms heel intensief, gebruikt land is. De strijd tegen het water heeft ons al vroeg geleerd dat samenwerken en plannen maken helpt om problemen beheersbaar te maken. Dat heeft geresulteerd in een ruimtelijkeordeningssysteem dat er mag zijn, maar er lijkt sprake van een remmende voorsprong. Wij zijn er al zo lang mee bezig dat wij dreigen te verstikken in stapels nota's en ingesleten begrippen die niet meer zijn toegesneden op de werkelijkheid van vandaag. Wij spreken over "compacte stad" en willen niet weten dat de bijbehorende nieuwbouw weinig met compact en weinig met de stad van doen heeft. We roepen "modal shift", "lightrail", "combivervoer" en denken dat wij de verkeersproblematiek daarmee kunnen bezweren. Wij spreken over "corridors" en de een blijkt daar iets heel anders onder te verstaan dan de ander.

Denkend over het ruimtegebruik hanteren wij al tientallen jaren het uitgangspunt dat er vier ruimtevrage activiteiten zijn: wonen, werken, recreëren en de verplaatsingen daartussen. Het is de vraag of dat nog wel van deze tijd is. Zowel ruimtelijk als in de tijd zijn onze bezigheden steeds minder te scheiden. De activiteiten en contacten van mensen strekken zich bovendien over steeds grotere afstanden uit. De ene keer verplaatsen wij ons zonder uit de luie stoel te komen, om de andere keer naar de andere kant van de wereld te vliegen voor een beetje zon en recreatie.

Mobiliteit is een groot goed, een verworvenheid van deze tijd die wij moeten koesteren. Het heeft ook niet veel zin om te willen dat wij minder mobiel worden. Dat is vechten tegen

de bierkaai en heeft tot gevolg dat wij achter de feiten aan blijven lopen. De opgave waar wij al jaren voor staan, is te zorgen dat wij onszelf en onze spullen kunnen blijven verplaatsen zonder heel Nederland te hoeven asfalteren en zonder onherstelbare schade aan te richten aan de kwaliteit van onze leefomgeving, binnen en buiten het eigen land. Daar hoort bij dat voorafgaand aan iedere verplaatsing de vraag gesteld wordt: is het nodig, moet het nu en, zo ja, hoe? Transportpreventie, niet vanuit fundamentalistisch antidenken, maar vanuit het idee dat iedereen er wijzer van wordt, is voor D66 een belangrijke schakel in het denken over verkeer en vervoer. Het rapport dat daarover onlangs in opdracht van Natuur en milieu is uitgebracht, biedt interessante invalshoeken als het gaat om ont koppeling van economische groei en toename van transport, al was het maar door minder water en lucht in verpakkingen te verplaatsen.

De dagelijkse fileberichten, hoe modern en afwisselend gepresenteerd ook, maar ook zo'n recent bericht over de concurrentie tussen personen en goederen op het spoor, het gebrek aan voldoende openbaarvervoersalternatieven, de onderwaardering van de fiets en de voorzieningen die daarbij horen: het zijn allemaal indicaties dat er nog een lange weg te gaan is.

Het begin van een nieuwe eeuw wordt vaak en graag aangegrepen als reden om te vinden dat er iets nieuws moet gebeuren. Dat slaat natuurlijk niet echt ergens op, maar het geeft kennelijk een extra impuls. Deze minister heeft de niet geringe taak om de mobiliteit van de 21ste eeuw in goede banen te leiden, door nu met baanbrekende voorstellen en maatregelen te komen. Daar is creativiteit, durf en zelfverloochening voor nodig. Ik zal proberen toe te lichten wat D66 daarmee bedoelt.

Het lijkt verleidelijk het moede hoofd in de schoot te leggen en maar te pleiten voor steeds meer wegen voor steeds meer auto's. Wij denken dat er creatievere oplossingen zijn.

1. Een deel van het fysieke transport kan worden overgenomen door verkeer op de elektronische snelweg. Telewerken wordt graag genoemd als de oplossing van het fileprobleem. Zo eenvoudig ligt dat, vrees ik, niet, maar het biedt wellicht

## Giskes

wel mogelijkheden om werktijd op de werkplek te bekorten, te spreiden e.d. De grootste winst zit waarschijnlijk wat dit betreft in de sfeer van het goederentransport. Dat geldt zeker voor zaken die nu nog per post gaan en waarvoor KPN inmiddels weer vele vrachtwagens moet laten rondrijden, maar ook voor het fysieke transport van andere zaken dat soms best vervangen blijkt te kunnen worden door niet-fysiek transport. Een goed voorbeeld zijn de bloemen en planten voor de veiling van Aalsmeer. Die kunnen ook op scherm getoond worden.

2. Er dienen zich steeds meer alternatieven aan voor transport dat tot nu toe over land gaat, zeker als het gaat om goederenvervoer. Geavanceerd transport over het water, ondergrondse systemen, zeppelins: wij zullen serieus energie en geld moeten steken in onderzoek en experimenten op deze terreinen. Wat doet de minister bijvoorbeeld om te bevorderen dat een prototype van de zeppelin wordt ontwikkeld?

3. Wij zullen de moed moeten hebben om regelingen die bepaalde vormen van transport onontkoombaar maken, ter discussie te stellen. Ik denk dan met name aan het verschijnsel "auto van de zaak". Wie zo'n auto heeft, hoe verdiend en gegund ook, zal wel gek zijn om enig ander vervoermiddel dan die auto te gebruiken, ook als die, behalve voor woon-werkverkeer, eigenlijk de rest van de dag helemaal niet nodig is. Juist dat woon-werkverkeer is echter de grote probleemveroorzaker. Het lijkt tijd voor de ontdekking van een nieuwe aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarde, in plaats van de auto van de zaak.

4. Zoeken naar betere benutting van de bestaande infrastructuur blijft natuurlijk geboden. Dat kan via prijsmaatregelen, waar ik straks op kom. Dat kan ook door doelgroepstroken of door het uitbreiden van het inhaalverbod voor vrachtwagens, waar D66 al jaren een punt van maakt. Is de minister van plan dit uit te breiden? Wat ons betreft gebeurt dat.

5. Stimuleren van het gebruik van milieu- en ruimtevriendelijke transportmiddelen blijft gewenst. Dat geldt zeker de fiets. De reservering voor stallingen in het MIT houdt bepaald niet over. Wij komen daar bij de behandeling van het MIT op terug.

6. Misschien wel het allerbelangrijkste op dit moment is de organisatie van het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit, in al haar aspecten, laat zich niet meer los behandelen van alle andere onderdelen van het functioneren van een samenleving als de onze. En zij laat zich niet meer uitsluitend "bedisselen" vanuit de rijksoverheid en al helemaal niet vanuit één departement binnen die rijksoverheid. Terecht stelde het kabinet dan ook bij het aanbieden van de Miljoenennota dat de rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als "dominante probleemeigenaar" van het mobiliteitsvraagstuk tegen het licht moet worden gehouden. We zullen de tijd van de sectorale nota's en plannen en van zwartepieten tussen bestuurslagen achter ons moeten laten. We hebben een nog niet vastgestelde actualisering van de Vinex, een nog lang niet uitgevoerd tweede structuurschema Verkeer en vervoer, een structuurschema Groene ruimte dat ernstig is vertraagd in de realisatie. En het kabinet spreekt alweer over een vijfde nota ruimtelijke ordening, over een nieuw nationaal verkeers- en vervoersplan, over een nota wonen in de 21ste eeuw. Dat is allemaal mooi en daar hebben we ook zelf mee ingestemd, maar het is niet genoeg. Het echte knelpunt is dat het onvoldoende lukt om van plan naar uitvoering te komen en om die uitvoering daar te leggen waar de kans op succes, integratie en meerwaarde het grootst is. De geluiden die ons tot op heden bereiken over de voorbereiding van de perspectievennota, die weer de voorbereiding moet zijn van de opvolger van het SVV-2, stemmen niet onverdeeld pessimistisch, maar geven nog onvoldoende zekerheid dat het ingezette proces de goede kant opgaat. Graag krijg ik van de minister bevestigd dat in dat hele proces het hoofddoel niet is om te komen tot een nieuwe PKB, compleet met kaarten en geel gekleurde beslissingen van wezenlijk belang. Zelfs vragen wij ons af of een PKB nog wel de meest geëigende vorm is waarin een NVVP zijn beslag moet krijgen. Wil de minister eens toelichten hoe zij daar tegenaan kijkt, gegeven de wens om tot integraal ruimtelijk beleid te komen, zoals ook blijkt uit de grote verwachtingen rondom de aanstaande houtskool-schets? Waar het ons om gaat, is los

te komen van hoe we het altijd hebben gedaan, om zelfs de wildste ideeën te toetsen op bruikbare elementen. Kortom: verbeelding aan de macht!

Het gaat erom een nieuw mobiliteitsbeleid te ontwikkelen dat moet worden geïntegreerd in het ruimtelijkeorderingsbeleid als het gaat om fysieke infrastructurele behoeften, in het denken over de organisatie van ons binnenlands bestuur als het gaat om het niveau waarop de verantwoordelijkheid voor maatregelen moet worden gelegd, in het fiscale stelsel als het gaat om het gebruiken van prijsprikkels in het mobiliteitsgedrag, in het denken over de rol van politie en justitie versus het bestuur als het gaat om de handhaving van verkeerswetten etc. Dat is waar ik op doelde toen ik sprak over de zelfverloochening die van deze minister wat ons betreft wordt gevraagd: er is er maar één verantwoordelijk voor een integraal mobiliteitsbeleid en dat is het kabinet als geheel.

Bij een aantal geheide onderdelen van dat nieuwe beleid wil ik hier alvast stilstaan. Zoals reeds lang door D66 naar voren gebracht, zullen we er niet aan ontkomen mobiliteit nog meer van een prijs te voorzien. Niet zozeer om de kas te spekken, maar om de variabilisatiegedachte verder vorm te geven: het bezit van een mogelijkheid tot vervoer is relatief goedkoop en het gebruiken ervan duur, opdat verplaatsen alleen gebeurt als het moet en dan op de meest geëigende manier. Of rekeningrijden wat dat betreft altijd de beste oplossing is, zal onder andere moeten blijken uit de proef die nu gaande is. Alle alternatieven – of het nu gaat om tolheffing, betaalstroken, toeritdosering, betalen per kilometer of wat er verder ook aan creatieve ideeën is – zijn voor D66 het bestuderen waard, mits het oorspronkelijke doel gediend wordt en het geen verkapte manier is om de ene groep zich ten koste van een andere te laten verplaatsen. Het meest waarschijnlijk achten wij het dat het prijsdenken in vele varianten en wellicht ook in vele combinaties toegepast zal blijken te kunnen en moeten worden. Ik hoor graag hoe de minister dit ziet.

Minstens even belangrijk als de vorm van betalen is wat ons betreft de vraag of en, zo ja, hoe de opbrengst wordt teruggeluid naar de burger. Voor het rekeningrijden

## Giskes

ligt er nu een wetsvoorstel dat ervan uitgaat dat over de hele linie de inkomstenbelasting omlaaggaat dankzij de opbrengst. Het is al even aan de orde geweest en die discussie is al een keer gevoerd, maar ik denk dat die misschien nog een keer gevoerd moet worden. Wat ons betreft is het nog de vraag of dat ideaal is. Hoe hard is dit aspect van rekeningrijden in de ogen van de minister? Hoe denkt zij over alternatieven zoals het aanwenden van op z'n minst een deel van de opbrengst voor infrastructurele voorzieningen, met name voor openbaar vervoer, in het heffingsgebied in kwestie of het deels gericht terugsluizen naar de rekeningrijders in de vorm van recht op bepaald gebruik van openbaarvervoersvoorzieningen, al was het maar om mensen eens daarmee kennis te laten maken?

D66 is zich er zeer van bewust dat prijsmaatregelen moeilijk te verkopen zijn als mensen geen reëel alternatief hebben. Wij zijn dan ook blij met de impuls die nu eindelijk echt gegeven lijkt te kunnen worden aan de diverse openbaarvervoersnetwerken in en rond de grote steden, samengevat met dat lelijke woord lightrail. Alleen al om deze extra impuls blijkt het zinvol dat D66 aan de formatietafel zat.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nog een vraag over de opbrengst van rekeningrijden. D66 geeft toch een aardige opening om nog eens een nadere discussie te voeren of wij die opbrengst, al dan niet terugsluizend of deels voor een bepaald doel, niet beter kunnen inzetten, zodat de bereikbaarheid meer het doel gaat worden. Bent u bereid op dat onderdeel de discussie die bij het regeerakkoord een beetje vastgetimmerd is, te heroverwegen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Zo expliciet vastgetimmerd is dat eigenlijk niet. Het is heel belangrijk om onszelf nog eens heel goed die vraag te stellen. Wij zijn namelijk uit op het doel, beperking van de congestie in bepaalde gebieden. In dit geval zou ik zeggen dat het doel de middelen heiligt, mits je niet mensen benadeelt ten opzichte van anderen.

De heer **Reitsma** (CDA): In die zin is het voor u meer een open discussie, die gericht moet zijn op het doel in plaats van dat wij op voorhand

vastzitten aan bepaald afgesproken beleid. Dat stemt mij tot vreugde.

Mevrouw **Giskes** (D66): Heel goed. Ik dacht dat u zou beginnen over betaalstroken, maar dat valt tegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik had tussen de regels door al gehoord dat u daar redelijk lovend over was. Dank voor die signalen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zij het dat ik niet zo nadrukkelijk het één tegenover het ander wil stellen. Ik ben zeer verbaasd dat dit door u wel wordt gedaan. En nu kon ik dat toch even kwijt.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dan graag nog één opmerking daarover. Laten wij dan de discussie zuiver houden. Ik wil dat zelf ook graag doen. Laten wij in het vervolgtraject van rekeningrijden op basis van inhoud daarover discussiëren en ten aanzien van betaalstroken ook maar op basis van inhoud. Dan houden wij de discussie ook zuiver. Dat lijkt mij ook beter voor de mobiliteitsdiscussie. Daarbij blijft vooropstaan dat je een bepaalde mening kunt hebben die je later, al dan niet bevestigd, kunt uitdragen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat klinkt al heel wat beter, mijnheer Reitsma.

Prijsmaatregelen zijn natuurlijk wel behoorlijk dwingend van karakter. In plaats van dwingen zou je natuurlijk liever verleiden. Daarom is de ketenbenadering een tweede onderwerp dat naar wij hopen centraal zal staan in het denken over transport in de 21ste eeuw en dan vooral transport van mensen. Met zomin mogelijk tijdverlies en ongemak overstappen van het ene vervoermiddel op het andere, al naar gelang tijdstip, bestemming, verdere doelen op die dag, bagage en noem maar op. D66 wil dat daar veel aan gebeurt, vooral vanuit particulier initiatief. Graag hoor ik wat de minister op dit moment weet van de ontwikkelingen op dit front en hoe zij helpt ideeën om te zetten in daden, al dan niet in de vorm van experimenten.

Een derde onderwerp dat de komende tijd de gemoederen in vervoersland bezig zal houden – en terecht – is de verdeling van taken en geld tussen verschillende bestuurslagen en tussen overheid en niet-overheid. De druk vanuit de

lagere overheden om mobiliteitsbeleid meer dan nu te laten bepalen en uitvoeren op het meest betrokken niveau neemt toe. Daar is in onze ogen ook alle aanleiding toe. Ik vraag de minister nadrukkelijk de Kamer uiteen te zetten hoe zij over dit onderwerp denkt, inclusief de financiële kant van die zaak.

Voor wat betreft de verdeling van taken tussen overheid en niet-overheid: in het lopende PPS-debat heb ik al aangegeven dat we niet de illusie moeten hebben met PPS de panacee voor alle infrastructurele kwalen te hebben gevonden, maar dat we wel maximaal moeten proberen samenwerkingsmogelijkheden te benutten en uit te buiten, meer dan tot op heden lijkt te lukken. Dat is overigens iets anders dan pleiten voor een groen poldermodel. Overleg en samenwerking: ja; maar institutionaliseren van overlegvormen naast hetgeen de overheid moet doen: nee!

Voorzitter! Graag hoor ik van de minister dat ook zij vindt dat dit alles het soort vragen en invalshoeken betreft waar een NVVP zich op richt. Graag hoor ik hoe zij denkt te werk te gaan om passende antwoorden en beleidsvoorstellen te destilleren uit de veelheid van ideeën en suggesties die uit de samenleving worden aangedragen of die er in ieder geval uit kunnen worden opgeroepen.

Voorzitter! Ten slotte een enkel woord over een flink aantal andere onderwerpen die ook de komende jaren niet mogen ondersneeuwen. Ik noem de verzelfstandiging van het openbaar vervoer. In afzonderlijke nota's en overleggen zal nader worden ingegaan op de vergroting van de marktwerking in het openbaar vervoer. Dat het kabinet in principe heeft gekozen voor concurrentie óm het spoor en niet óp het spoor, kan op begrip van de D66-fractie rekenen. Immers, het Nederlandse spoorwagennet is zo beperkt en overvol, dat het eigenlijk ondoenlijk is concurrentie op het spoor toe te laten. Overigens lijkt integratie van de HSL met "gewone" intercitytreinen behoorlijke voordelen te hebben, maar dit heeft natuurlijk wel repercussies voor de mogelijkheid om HSL-projecten aan anderen dan de NS uit te besteden. Ik vraag de minister – het is overigens al eerder gezegd – op deze kwestie in te gaan.

Wat betreft het uitbesteden van het streekvervoer, waar D66 als principe mee akkoord is, waarschu-

## Giskes

wen wij voor een dreigende te grote versnippering door een te groot aantal concessies. Dit bedreigt de effectiviteit en de integraliteit.

Overigens, mijnheer de voorzitter, is van het GVB van de heer Testa, dat net door de heer Hofstra zo is geroemd – het leek wel een functioneringsgesprek – ook bekend dat zo'n 200 werknemers er wel worden betaald maar nog nooit zijn getraceerd of gelokaliseerd. Nu, dat lijkt me een heel efficiënte manier van bedrijfsvoering. Ik kan me voorstellen dat de minister, als sponsor van dit soort bedrijven, misschien eens gaat kijken wat daaraan te doen valt.

Ik kom bij het waterbeheer, als volgend onderwerp. De gevolgen van de wateroverlast van de laatste maanden en de verdrogingsverschijnselen die het RIVM in de Natuurbalans meldt, zijn, helaas, te danken aan een en hetzelfde probleem, namelijk onvoldoende waterbergend vermogen, een te snelle waterafvoer, te veel verhard oppervlak en te veel bebouwing in kwetsbare gebieden. Daarom is het nodig om nu al, naast de rivierdijkversterking, plannen te ontwikkelen voor de periode daarna, gericht op duurzaam waterbeheer. D66 staat wat dat betreft een tweeslag voor: meer waterbergend vermogen en tegelijk meer ontwikkeling van natte natuur. Wat dat betreft kunnen we inderdaad veel leren van het project Veters los, waarbij door de heer Evers en de zijnen al veel lobbywerk verricht is.

Ons kwam ter ore, voorzitter, dat er op dit moment plannen worden voorbereid voor het op grote schaal uitdiepen van de uiterwaarden. Kunnen de bewindslieden aangeven of dit het geval is?

Onze fractie heeft zorgen over de voortgang van de sanering van de waterbodems. D66 heeft steeds aangedrongen op een koppeling met nuttige toepassing van baggerspecie. Wij vragen opnieuw van het kabinet de initiatieven die in deze sector bestaan, zoals bouwkorrels uit baggerspecie – zelfs uit zwaar vervuilde baggerspecie –, krachtig te ondersteunen. Wij horen dit graag bevestigd.

Dan de luchtvaart, voorzitter. Ik ga hier niet in op wat er allemaal rond Schiphol speelt, want dat komt nog genoeg aan de orde. Wel wijs ik op de motie-Augusteyn-Esser/Feenstra, ingediend door D66 en PvdA bij de

begroting van VROM, die de regering verzoekt een plan te presenteren voor de ontmoediging van het vliegverkeer op de korte afstand: binnenlandse vluchten en Europese vluchten van minder dan 500 km. Voor het eerste kan dit een plan voor de kortere termijn zijn; voor het tweede geldt dit voor de langere termijn. Het plan moet echter wel gemaakt worden. Wie het goed met het milieu voor heeft, kan hier onzes inziens niet tegen zijn. Het hoeft immers niemand te beperken in de mobiliteit, omdat goede alternatieven voorhanden zijn of zullen komen. Bij de VROM-begroting is deze motie aangehouden, teneinde hier te worden geactiveerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Misschien mag ik mevrouw Giskes vragen wat een plan van de minister nog toevoegt aan de maatregelen die nu allemaal aangekondigd zijn: HSL, Europees prijsbeleid – kerosine, BTW –, selectieve en beheerste groei van de luchtvaart, conform de nota inzake selectiviteit. Wat kan er nog aan toegevoegd worden naast de maatregelen die al bij het parlement zijn aangekondigd?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat in dit geval natuurlijk ook om maatregelen die wij alleen al in de Nederlandse sfeer zouden kunnen treffen. De motie vraagt om binnen zes maanden met een beleidspakket te komen waardoor er eindelijk iets gebeurt op dat front, in plaats van erover te blijven spreken en het voor ons uit te schuiven.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik en het lijkt mij ook zinvol om het snel te formuleren. Maar wat kan het op nationaal niveau toevoegen aan alle ingrediënten die tot nu toe aan beleid zijn geformuleerd, behalve dan uw verzoek om het ietsje sneller te laten gebeuren?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat om de omzetting van beleid in daden, in iets doen.

De heer **Reitsma** (CDA): In de motie wordt dus niet gevraagd om iets toe te voegen aan de concrete voorstellen die al aan het parlement zijn gedaan en die ik zojuist heb genoemd? Het gaat dus alleen om het omzetten in daden en het liefst een beetje sneller?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, maar het gaat er ook om nog één keer te bekijken of alles wat mogelijk is, ook bedacht is en of het niet alleen afhankelijk wordt gemaakt van wat er op Europees niveau gebeurt. Het gaat hier immers ook over de binnenlandse vluchten. Dat kun je vrij effectief en snel doen en daar pleit deze motie voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben benieuwd naar het stemgedrag van de CDA-fractie bij deze motie, omdat de woordvoerder van het CDA bij de behandeling van de begroting van VROM in vrij forse termen pleitte voor terugdringing van het binnenlandse luchtverkeer. Maar mijn vraag gaat over iets anders. Er is een jaar geleden een concreet voorstel gedaan om te komen tot een heffing op binnenlandse vluchten. Minister Jorritsma heeft daarover een uitvoerig verhaal geschreven dat afgelopen zomer bij de Kamer is gekomen. Daarin wordt gezegd dat zo'n heffing niet mogelijk is omdat het concurrentievervalsend is. Je zou bijvoorbeeld een generieke heffing op vliegtuigstoelen kunnen doen zodat je alle vliegtuigen, of zij nu binnenlandse of buitenlandse vluchten maken, daarmee belast. Daarnaast is er een kerosineheffing en een BTW-heffing. Het zijn allemaal bekende maatregelen. Ik zou de D66-fractie de volgende vraag willen stellen. Is het netto resultaat van deze motie niet dat er een halfjaar uitstel wordt bereikt, terwijl wij nu al feitelijk een aantal dingen kunnen doen? Het risico zit er toch in dat de dingen die nu al voorhanden zijn, niet worden geïmplementeerd, maar dat er nog een halfjaar wordt gestudeerd om vervolgens op hetzelfde uit te komen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het doel is in ieder geval geen uitstel. Je moet ook niet verwachten dat een motie als deze uitstel zal opleveren. Het gaat er nu juist om gewoon eens concreet te worden en het te gaan toepassen. Die slag moet kennelijk nog steeds gemaakt worden, want wij hebben het nog niet en er gebeurt niets op dat front. Het zoeken is naar een manier om dat te versnellen en daar is deze motie op gericht. Mij lijkt die niet voor tweeërlei uitleg vatbaar en ik denk dat dit ook zal blijken uit de discussie die hierover in VROM-sfeer is geweest. En zoals u weet, hoort de

## Giskes

toelichting bij de motie altijd bij de motie.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb zo-even vrij duidelijk geprobeerd uit te leggen wat wij vinden van het binnenlandse vliegverkeer. Ik heb dat discriminatie genoemd van belangrijke bevolkingsgroepen in ons land. Wat wil mevrouw Giskes nu precies, want ik vind de vragen van de heer Reitsma ook niet erg concreet beantwoord. Zegt zij bijvoorbeeld voor Amsterdam-Eelde dat één keer per dag heen en één keer per dag terug voldoende is en dat meer vluchten verboden moeten worden? Wat moet ik mij hierbij voorstellen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, deze motie gaat voornamelijk over prijsmaatregelen die ervoor zorgen dat de afweging voor mensen die overwegen om binnenlands te vliegen, anders uitvalt. U gebruikt graag zware termen, maar het gaat er niet om mensen te discrimineren en het voor hen onmogelijk te maken zich te verplaatsen. Het gaat erom dat men een goede afweging maakt over de wijze waarop zij dat doen. Volgens mij bent u daar ook voor; u bent zelfs zo begonnen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voor zakelijk vervoer gaat het om vrij kleine toestelletjes, waar al gauw tien tot twintig mensen in gaan. U weet toch wel hoe die mensen anders vanuit de stad Groningen naar Schiphol gaan? Heeft u die afweging voor het milieu wel gemaakt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mensen zouden dat misschien ook wel van u denken, maar ik weet dat u met de trein gaat. Wie weet, wordt het wel heel modern en interessant om met de trein te gaan in plaats van met de eeuwige auto.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar ik stel dat als het erom gaat dat tien leasebolides van Groningen naar Schiphol moeten, het voor het milieu slechter is dan wanneer tien personen genoeglijk in een klein vliegtuigje, dat heel zuinig is, naar Schiphol vliegen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als we tegelijkertijd rekeningrijden en gebruik maken van betaalstroken, nog eens goed kijken naar de auto van de zaak en ook nog eens weten

te bewerkstelligen dat het niet van deze tijd is dat je je voor dat soort doeleinden met de auto verplaatst, dan zijn we een heel eind!

De heer **Hofstra** (VVD): Over dat prijsmechanisme heb ik ook een aantal opmerkingen gemaakt. Daarbij gaat het om de directe kosten en de indirecte kosten. Dat moet op een faire manier gebeuren. Daar zijn wij ook voor, want wij zijn van mening dat dit een heel belangrijk middel wordt. Maar dan waag ik nog te betwijfelen of de afweging tussen het zakelijk vliegen in een vliegtuig aansluitend op Schiphol en de trein of de auto in het voordeel van de laatste twee mogelijkheden zal uitvallen.

Mevrouw **Giskes** (D66): U kunt dat betwijfelen, maar ik denk dat die afweging heel vaak wel anders zal uitvallen. Als je bovendien de ketenbenadering goed vorm weet te geven, bijvoorbeeld door de mogelijkheid om in de trein in te checken voor het vliegtuig, wordt het een stuk interessanter en misschien ook nog wel aantrekkelijker om gezellig keuvelend in die trein te zitten.

Voorzitter! Wij zijn verheugd over de verlenging van de TBBV, de tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen. Verladers krijgen op grond van die regeling geld voor voorzieningen om overslag van en naar de binnenvaart te realiseren. Dat past volledig in onze ideeën over het belang van de binnenvaart voor het goederenvervoer en over de discussie in de Betuwelijn sfeer.

Het zeescheepvaartbeleid is een succes te noemen door de gunstige vestigings- en vlagvoorwaarden van Nederland. Een probleem dreigt nu te worden dat er veel te weinig Nederlandse officieren beschikbaar komen. Een campagne voor het nautisch onderwijs lijkt ons hard nodig. Is de minister dat met ons eens en, zo ja, wat gaat zij daaraan doen?

Hoe staat het met de voortgang van de herijking van het actieplan elektronische snelweg? Wij wachten met smart op een totale, integrale beleidsvisie, zoals die vorm moet krijgen in het tweede nationaal actieplan.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Op het eerste gezicht wordt in de nieuwe begroting van Verkeer en Waterstaat de lijn van het vorige kabinet consistent doorgetrokken. De toelichting op de begroting zet in met de veelzeggende zin: "Het moet dynamisch blijven in onze delta". Dat lijkt toch verdacht veel op het jargon van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat. Uiteraard moet volgens dezelfde toelichting ook aandacht worden gegeven aan een gevarieerde en aantrekkelijke leefomgeving. Ten principale wordt voortgegaan op de weg van toenemende mobiliteit. Het is wat ons betreft noodzakelijk dat de steeds groeiende mobiliteit als zodanig fundamenteel ter discussie wordt gesteld. De RPF-fractie heeft een aanzet in die richting in de voorliggende begroting node gemist. Wij gaan ervan uit dat de minister haar visie op dit punt in de perspectievennota en het NVVP aan ons zal voorleggen. Een visie waaruit durf zal spreken. Heeft de minister dat voornemen? Komt de perspectievennota overigens dit jaar nog uit en zit er een beetje perspectief in?

De minister zal het met ons eens zijn dat de mobiliteitsdiscussie nu een ad-hoc karakter heeft. Heeft zij zich, als relatieve buitenstaander, aan het begin van haar termijn de vraag gesteld wat Nederland eigenlijk wil met de transportsector, met het vervoer van personen en goederen, kortom met mobiliteit? In eerdere debatten heeft de RPF-fractie daarover al duidelijk haar opvattingen kenbaar gemaakt. Deze opvattingen zijn neergelegd in de vorig jaar gepubliceerde notitie "Selectief Mobiel. Naar een duurzaam en rechtvaardig mobiliteitsbeleid". Mobiliteit is niet een soort natuurverschijnsel, een noodlot, waarvan we hooguit de gevolgen kunnen inperken. De overheid kan en moet, als behartiger van het algemeen belang, actief bezig zijn met de sturing van de mobiliteit, en dan met name met het reduceren van auto- en vliegverkeer en stimuleren van fietsverkeer, openbaar vervoer en scheepvaart.

Wat ons betreft wordt het concept Nederland distributieland daadwerkelijk ter discussie gesteld. Ik hoop dat dit ook in de komende nota's zal gebeuren. De toegevoegde waarde

## Stellingwerf

van steeds grotere vervoersstromen is aantoonbaar bijzonder laag en de schade des te groter.

De afgelopen jaren is de nadruk eenzijdig gelegd op bereikbaarheid. Mobiliteitsreductie bleef buiten beeld. Het inperken van een onbegrensde mobiliteit bleek tot nog toe een taboe. Nu kan het probleem van dichtslubbende wegen op korte termijn natuurlijk snel worden opgelost door extra beton te storten of asfalt te draaien. Afgezien van het feit dat daarmee de problemen vaak letterlijk worden verplaatst, staat echter ook vast dat hiermee geen structurele oplossing wordt geboden. Ook een nobel streven zoals het verschuiven van weg naar spoor en water is aanvechtbaar, als het niet gepaard gaat met een streven naar mobiliteitsreductie. Zelfs het concept van transportpreventie, hoe goed op zichzelf ook, gaat deze fundamentele keuze voor een deel uit de weg. Het wordt tijd dat wij ons realiseren dat de prijs van mobiliteit relatief nog altijd bijzonder laag is. De reële brandstofkosten zijn sinds de jaren zestig zelfs gedaald. Mobiliteit moet een prijs hebben waarin ook maatschappelijke kosten zijn verwerkt.

Om dat te bereiken is een cultuuromslag nodig. De regering wil deze bereiken via het zogenaamde rekeningrijden. Ik denk dat dit niet tot die gewenste cultuuromslag zal leiden, net zomin als het alternatief van de betaalstroken. De RPF opteert voor een systeem waarbinnen een mobiliteitsheffing centraal staat, die is gerelateerd aan het aantal gereden kilometers. De voordelen daarvan zijn groot. Het is een optimale variabilisatie van de autokosten. Wie veel rijdt betaalt veel, wie weinig rijdt betaalt weinig en wie zijn auto laat staan betaalt nagenoeg niets. Niet het autobezit wordt in rekening gebracht, maar het autogebruik. De problemen voor pomphouders in de grensstreek worden daarmee verleden tijd, omdat niet langer de accijnzen op de brandstof maar de heffingen sturingsinstrument zijn. Bovendien wordt sluipverkeer, waarvan bij rekeningrijden massaal sprake zal zijn, voorkomen. Via een belastingvrije basishoeveelheid kilometers blijft autogebruik ook voor de smalle beurs mogelijk en in regio's met slechte OV-voorzieningen kan een lager tarief worden gehanteerd.

Tegelijkertijd betekent het systeem een enorme stimulans voor carpoolen. Ik was aangenaam verrast door het antwoord op schriftelijke vraag 30, waaruit blijkt dat de minister een motie van de fracties van de RPF en de SGP van vorig jaar op dit punt wil uitvoeren. Ik ga ervan uit dat in de perspectievennota en het NVVP een nadere uitwerking van het door ons bepleite systeem zal plaatsvinden. In dat kader zou behalve de proef met het rekeningrijden in de komende jaren een grootschalige proef met dit systeem moeten worden opgezet. Ziet de minister hiertoe mogelijkheden?

Voorzitter! Het is duidelijk dat stimulering van het openbaar vervoer hoge prioriteit van de regering heeft. Dit blijkt met name uit de prioritering van de investeringen in de infrastructuur. Wij juichen dat uiteraard toe. De minister heeft met haar prioritering wel de regionale en lokale besturen op de kast gejaagd, omdat de aanleg van weginfrastructuur ondanks toezeggingen en afspraken wordt opgeschort. Ik heb begrepen dat de minister moeilijk of onmogelijk onder enkele concrete projecten uit kan. Wij krijgen er nog informatie over. Het voorlopig niet zes- of achtbaans maken van een aantal autosnelwegen heeft onze instemming, maar dat kan er toch niet toe leiden dat daarmee ook de aanpak van een aantal regionale knelpunten van aansluitingen op de bestaande snelwegen tien jaar wordt uitgesteld. Ik noem niet helemaal toevallig de aansluiting van een rondweg bij Veendaal en de verdubbeling van de aansluiting bij Ede, beide op de A12. Met kleine bedragen kunnen op korte termijn dergelijke grote regionale knelpunten worden opgelost. Beamt de minister dat? Wil zij daaraan werken? Bij de behandeling van het MIT zullen we verder spreken over dergelijke concrete projecten. Nu reeds kan de vraag worden gesteld of wij niet moeten streven naar uniformering van afspraken met de decentrale overheden.

Het plan om vanaf volgend jaar stoptreinen op de oost-westas te schrappen is rampzalig. Het vloeit voort uit het kabinetsbesluit over de Betuweroute in 1995. Hier gebeurt waarvoor wij beducht waren: het goederenvervoer krijgt steeds meer voorrang op het personenvervoer. De effecten daarvan strekken zich

uiteraard niet alleen uit tot de stoptreinen. Ook de sneltreinen en de intercity's zullen te zijner tijd te maken krijgen met problemen. De RPF-fractie vindt dit onaanvaardbaar, omdat wij op deze manier honderdduizenden mensen in de vertraging zetten en aansluitingen laten missen. Daardoor zullen wij massaal mensen uit de trein uit en in de auto jagen. Minister Jorritsma probeerde in februari dit jaar nog de onrust weg te nemen door te verwijzen naar het komende beleidskader. Dat was bij de behandeling van de wijziging van de Spoorwegwet, waarbij onze motie aan de orde was om prioriteit te geven aan het personenvervoer boven het goederenvervoer. Helaas heeft de VVD toen een kans voorbij laten gaan door tegen deze motie te stemmen. Als wij het beleidskader hier bespreken, zal de nieuwe dienstregeling echter helaas al in werking zijn getreden. Uit de Volkskrant van afgelopen maandag bleek dat de minister het ook allemaal heel vervelend vindt, maar dat zij het wel onvermijdelijk acht. Het is echter niet onvermijdelijk. Als je de politieke wil hebt om dit te veranderen, dan is er natuurlijk een uitspraak van de Kamer te bewerkstelligen, opdat tot heroverweging op dit punt kan worden gekomen. Het maatschappelijke rendement en het maatschappelijke belang van het personenvervoer zijn, wat ons betreft, groter dan die van het goederenvervoer. Wij overwegen dan ook om een uitspraak op dit punt aan de Kamer voor te leggen. Wat ons betreft zou veel meer moeten worden ingezet op het viersporig maken van het kernnet.

Voorzitter! Het luchtvaartdossier staat ondertussen wekelijks op de agenda. De houding van de minister maakt op ons een wat ambivalente indruk. Enerzijds trekt zij de teugels aan. Zo komt er een verbod op nachtvluchten op de Buitenveldertbaan bij harde westenwind en zijn de 12.000 geluidgehinderdezone-woningen voor haar een hard gegeven. Anderzijds worden de in de PKB Schiphol vastgelegde aantallen passagiers en vluchten van nog maar drie jaar terug aan de dijk gezet. Na al het gegochel met cijfers zullen er nog maar weinig mensen zijn die geloof hechten aan de politieke wil om de ontwikkeling van de luchtvaart beheersbaar te houden. De varkenssector durven wij wel met 25% te reduceren, maar Schiphol en

## Stellingwerf

de KLM lijken een onaantastbare positie te hebben verworven.

Het draagvlak voor een beperking van het vliegverkeer over korte afstanden lijkt gelukkig wel toe te nemen. Ik verwijs naar de motie die D66 en PvdA bij de begrotingsbehandeling van VROM indienden. Daar is zo-even al over gesproken. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat op deze motie. Het is opvallend dat in de begroting zelf geen aandacht wordt besteed aan de kleine luchtvaart. Hierover heeft de Kamer nogal eens gedebatteerd met de vorige minister. Verschillende moties die een beperking van de kleine luchtvaart beoogden, werden weliswaar aangenomen, maar zij werden helaas niet uitgevoerd. Ik noem de moties over het vliegen boven stiltegebieden, de zonering van het vliegveld Seppe en de heropening van het bestuurlijk overleg inzake het vliegveld Midden-Zeeland. Wat wil deze minister nu met de kleine luchtvaart? Prioriteiten zouden wat ons betreft zijn: een versneld verbod op lawaaibakken van klasse 2 en 4, een verbod op het vliegen boven stiltegebieden en grootschalige natuurgebieden en een inperking van het vliegen op bepaalde dagen en/of dagdelen. Ik hoor graag een concrete reactie op deze suggesties. In de Kamer is al een- en andermaal gebleken dat daar een meerderheid voor bestaat.

Voorzitter! De stimulering van het fietsgebruik wordt zeer breed gesteund. Helaas is die steun niet terug te vinden in de begroting. Ik beperk me tot de stallingen bij de stations. Op de kwantiteit wordt tot 2006 per jaar 5 mln. bezuinigd. Volgens de ENFB kan hierdoor slechts een kwart van het huidige tekort worden opgelost. Pas na deze regeerperiode wordt er substantieel geïnvesteerd in deze belangrijke voorzieningen. Dat valt mij na het constructieve overleg van september nogal tegen, omdat de minister toen een positieve intentie heeft weergegeven.

Ten slotte maak ik een opmerking over het waterbeheer. Met het oog op de recente wateroverlast is dit een zeer actueel probleem. Jan en alleman pleit ondertussen voor een nieuwe visie op het waterbeheer. Het gaat er daarbij vooral om wateroverlast beheersbaar te kunnen maken. Wij, de mensheid, dachten met onze

techniek alles in de hand te hebben, maar wij werden door de natuur weer eens op onze beperkte macht gewezen. Wellicht moeten wij terug naar het oude en beproefde concept van het toelaten van overtollig water in overlaten. Ook kan de directe opvang van regenwater ten behoeve van huishoudelijke doeleinden de omvang van de problemen terugbrengen. Te denken valt aan ondergrondse wateropslag als standaardvoorziening in nieuwe en bestaande woningen. Misschien moeten de bouwvoorschriften op dit punt wel worden aangepast. Dit zou een kleine bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van wateroverlast, maar vooral aan het beschikbaar houden van grondwater als drinkwater. Wil de staatssecretaris ingaan op deze suggestie?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De nieuwe bewindslieden zullen al wel ontdekt hebben dat Verkeer en Waterstaat nu niet direct als een rustig departement mag worden beschouwd. Als ergens de hectiek van onze moderne samenleving zichtbaar wordt, met alle problemen van dien, is het wel daar. Misschien denken zij nog wel eens met heimwee terug aan het onderwijsveld!

Verkeer en Waterstaat is niet alleen een hectisch, maar ook een voor onze samenleving essentieel beleidsterrein. Zeker de laatste tijd is dat weer gebleken. De woonbaarheid en leefbaarheid van ons land als primaire overheidstaak krijgt hier handen en voeten. Daar is voor onze fractie ook een andere dimensie aan verbonden, namelijk het rentmeesterschap: de zo verantwoordelijke taak van het bouwen en bewaren van Gods schepping. En daarbij blijven wij ondanks al ons kennen en kunnen toch van de Schepper van hemel en aarde afhankelijk. De overvloedige regen van de afgelopen tijd heeft ons daarbij weer duidelijk bepaald. Wij wensen de bewindslieden dan ook toe om hun verantwoordelijke taak onder Zijn onmisbare zegen te mogen verrichten.

Mede in het licht van de actualiteit en het belang wil ik ditmaal beginnen met de "natte kant" van de begroting. De gebeurtenissen van de laatste tijd tonen twee dingen. Ten eerste dat de zorg voor de veiligheid nooit kan verslappen en ten tweede

dat wij met onze waterhuishouding nooit klaar zullen zijn. De regering heeft inmiddels terecht aangegeven dat ons waterhuishoudkundig beleid in het licht van de recente gebeurtenissen nadere analyse behoeft. De vierde nota waterhuishouding is mijns inziens het strategisch aangewezen kader voor de discussie hierover. Gelet op het feit dat deze over enkele weken al aan de Kamer zal worden aangeboden, wil ik hier nu niet te diep op ingaan. Wel vraag ik mij af of dan al een samenhangend beleid kan worden gepresenteerd. Kan de aangekondigde notitie dan inderdaad gereed zijn? En hoe zit het met de eventuele financiële consequenties van aanvullend beleid? De les zal in ieder geval moeten zijn dat water centraal dient te staan. Water moet ook als ordenend principe fungeren in het ruimtelijk beleid. Zal deze gedachte ook doorwerken in de houtskool-schets?

Het beleid ten aanzien van ruimte voor de rivier zal nationaal en internationaal nu krachtig moeten worden aangepakt. Dat vereist ook een goed instrumentarium, financieel maar ook qua wetgeving. Wordt ook aan dit laatste gewerkt? Is er ten departemente overigens voldoende wetgevingscapaciteit aanwezig, gelet op de vele zaken die op de rol staan? Ik noem de evaluatie van de Waterschapswet en de Wet op de waterkering, de integrale waterwetgeving, de aanpassing van de Tracéwet etc.

De komende vierde nota waterhuishouding zal sterk het accent dragen van de veiligheidsproblematiek, ook financieel. Maar laat dit voldoende ruimte om ook op andere onderdelen voortgang te maken met noodzakelijk beleid? Hier heb ik grote zorgen over. Ik denk bijvoorbeeld aan herstel en inrichting van watersystemen. Hier lijkt zich een grote vertraging af te tekenen. Wat gebeurt er precies op dit punt in het komende begrotingsjaar en wat is het meerjarenperspectief?

Een verwant punt betreft de sanering van de waterbodems. De SGP-fractie is toch zeer teleurgesteld over de wijze waarop de breed gedragen motie inzake deze materie is uitgevoerd. Natuurlijk is 115 mln. in deze regeerperiode niet niets, maar het is slechts een druppel op een gloeiende plaat! Ik denk aan de grote belangen die hierbij betrokken zijn: scheepvaart, ecologie en

## Van den Berg

waterafvoer. Waarom zijn hiervoor niet meer middelen, bijvoorbeeld in ICES-verband, uitgetrokken? Is verdere intensivering alsnog mogelijk? Als dit zo doorgaat, zijn wij niet voor, Deo volente, 2040 van dit probleem af!

Daarmee in verband staat ook het onderhoud van de vaarwegen. Waar blijft de ons reeds toegezegde evaluatie van "Beheer op peil"? Wij vrezen ook hier grote problemen. Ik besef dat niet alles tegelijk kan, maar als wij de bestaande infrastructuur niet adequaat onderhouden, raken wij steeds verder van huis.

Om de overgang van nat naar droog duidelijk te maken, vraag ik nogmaals aandacht voor de kwestie van de veren. De Kamer ontving helaas nog geen antwoord op het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat om een oplossing te vinden voor de problemen rond de vervallen investeringssubsidiëring bij de veren, in overleg met IPO en VNG. Hoe staat het daarmee? Is de minister bereid een stimulerende rol te spelen?

Nederland loopt vast. Een samenhangende beleidsvisie op dit terrein hebben wij hard nodig. Daar heeft het te veel aan ontbroken. Wij zien dan ook zeer uit naar het nationaal verkeers- en vervoersplan. Wat is in dit verband de status en de betekenis van de perspectievennota die daarop vooruit moet lopen? Hoe moet ik die precies zien en wanneer komt deze?

In de noodzakelijke aanpak van het mobiliteitsbeleid zijn drie punten voor mijn fractie van groot belang. Ik noem allereerst de omslag van het particulier vervoer naar het openbaar vervoer. Ik hoop van harte dat ook minister Netelenbos dat onderschrijft. Gelet op de onlangs gedane uitlatingen inzake het schrappen van stoptreinen op de oost-westas zou je er bijna aan gaan twijfelen. In de tweede plaats dienen de autokosten verder te worden gevariabiliseerd en in de derde plaats noem ik de benutting van de bestaande infrastructuur. Dat laatste punt wil ik nu maar kort aanduiden, omdat dit in de komende nota's nadrukkelijk verder aan de orde komt. Wat betreft de variabilisatie vindt mijn fractie een heffing per gereden kilometer de meest geëigende oplossing. Dat wordt meegenomen in studies. Rekeningrijden is voor ons hoogstens in dat verband next best en

zou misschien als een tussenstap naar zo'n systeem moeten worden gezien als dat onverhoopt nog lang zou duren. Dan is het de vraag of het nog wel verantwoord is om in dat licht dure investeringen in rekeningrijden te overwegen, zeker gezien het feit dat er weinig draagvlak voor is en dat er al aanwijzingen zijn dat rekeningrijden weinig effect sorteert. Dus zoveel mogelijk inzetten op de heffing per gereden kilometer. Daarnaast hebben wij vorig jaar de gedachte van het CDA van de invoering van de betaalstrook ondersteund. Dit is voor ons een bespreekbare en misschien heel nuttige tussenstap naar het door ons gewenste doel.

Over het openbaar vervoer wil ik korthedshalve alleen de vraag herhalen die ik bij interruptie heb gesteld in de discussie met de heer Van Gijssel. Staat de bezuiniging op het openbaar vervoer niet haaks op de conclusies van de dialoog die hierover vorig jaar heeft plaatsgevonden? Daarbij is aangegeven dat forse vervoersgroei de hoogste prioriteit moet hebben. Wij willen die bezuiniging graag ter discussie stellen.

Wat betreft de marktwerking beperk ik mij korthedshalve tot de vraag waar de aangekondigde stukken blijven, niet alleen beleidsnota's, maar vooral wetgeving. Ik herinner aan de motie van mijn fractie over de verzelfstandiging van de NS, maar hetzelfde geldt voor de wijziging van de Wet personenvervoer. Wij hebben een duidelijk wettelijk kader nodig voor deze problematiek. Daar dring ik op aan.

Ik wijs erop dat wij wel veel geld in nieuwe spoorinfrastructuur kunnen steken, dat is nodig en komt ook bij het MIT aan de orde, maar wij willen ook een lans breken voor een kwaliteitsimpuls. Ik merk de laatste tijd dat heel veel treinen door technische storingen, bliksemingslag en allerlei andere oorzaken niet op tijd rijden. De punctualiteit is verslechterd. Dat heeft ook te maken met de kwaliteit van het bestaande net en de onderhoudsinvesteringen die worden gepleegd.

In tegenstelling tot het regeerakkoord is in de begroting van V en W is helaas niets opgenomen over het bevorderen van de toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten. Dat vinden wij een omissie. Wat doet de regering daaraan?

Mijn fractie is blij met de bescheiden tariefsverhoging die de NS voor het komende jaar wil doorvoeren, maar ik betreur het dat de regering nog geen inzicht kan geven in de uitkomsten van de gesprekken tussen de NS en een aantal grote scholengemeenschappen inzake het medegebruik van NS-OV-jaarkaarten door scholieren, waarover vorig jaar de motie-Van den Berg/Schutte is aangenomen. Kan de minister aangeven op welke wijze zij de vinger aan de pols wil houden?

Omwille van de tijd laat ik de MIT-discussie liggen, maar de betrouwbaarheid van de overheid is voor ons in het geding als bestaande afspraken niet worden nagekomen. Wanneer krijgen wij inzicht in de bestaande afspraken? Wij moeten de discussie van 14 december degelijk kunnen voorbereiden en niet bij wijze van spreken een dag van tevoren een pakket stukken krijgen. Wanneer komt dat?

Er is al veel gezegd over Schiphol, dus dat laat ik maar liggen. Ik beperk mij tot één opmerking. Tot mijn verrassing en verbazing kregen wij zojuist in de zaal uitgereikt een brief van minister Pronk. Ik vind dat buitengewoon pikant. Eerst vernamen wij dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet wilde antwoorden op het verzoek van de Kamer om ons voor de begrotingsbehandeling een brief toe te zenden, maar nu bereikt mij tot mijn opperste verbazing een brief van minister Pronk, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, zoals hij meedeelt. Wat moeten wij hieruit concluderen als Kamer? Hoe zit het met de samenhang in het kabinetsbeleid?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dacht niet dat ik vandaag enige opmerking heb gemaakt over het feit dat ik geen antwoord heb willen geven op het verzoek dat mij gistermiddag heeft bereikt. Omdat de minister-president zo helder in de Eerste Kamer heeft gezegd wat wij met elkaar hebben afgesproken, leek het ons heel verstandig om deze brief te sturen. Als op dinsdagmiddag aan mij wordt gevraagd om een interdepartementaal stuk te maken, heb ik dat niet 's morgens meteen paraat. Ik heb niets gezegd. Er ligt nu een stuk, mede namens mij, uitgesproken door de minister-president, dus mooier kan het niet.



## Van den Berg

De heer **Van den Berg** (SGP): Dank voor deze toelichting. Er is gisteren gevraagd om twee brieven aan te bieden voor de begrotingsbehandeling: over dit punt en over de stoptreinen. Mij heeft officieel het bericht bereikt, langs de voor ons geëigende kanalen, dat er geen brief komt. Vandaar onze verrassing dat er nu wel een brief ligt, niet van de minister van wie wij deze gevraagd hebben, maar van de minister van VROM. Misschien is het wel een aangename verrassing, ik heb het stuk nog niet kunnen lezen.

De **voorzitter**: Voor degenen die de brief nog niet hebben gelezen, moet ik zeggen dat het gaat om een aanbiedingsbrief van minister Pronk, met daaraan gevoegd het stenogram uit de Eerste Kamer met de woorden van de minister-president over het desbetreffende onderwerp. Het is een beetje buiten de orde, maar het is ook wel weer ordelijk als de heer Reitsma hierover een vraag stelt, want de minister heeft er ook wat over gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wacht uiteraard de reactie van de minister op die brief af. Mij had echter de informatie bereikt dat het verzoek dat de Kamer gisteren heeft ingediend, niet ingewilligd zou worden. Wat nu grote verbazing wekt, is dat het verzoek van de Kamer naar aanleiding van wat ik gisteren verwoord heb, als motivering is gegeven. Ik verwijs hierbij naar de begeleidende brief. Dat is dus zo pikant: dat een andere minister – niet voor maar tijdens dit debat – naar aanleiding van ons verzoek wel iets neerlegt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik maak toch bezwaar. Als het gaat over Schiphol, dan wordt er iedere keer zo ongeveer een open zenuw van het debat geraakt. Ik heb nu al een aantal keren gemerkt dat er insinuaties worden gedaan ten aanzien van bedoelingen. Er heeft mij dinsdagmiddag een verzoek bereikt over iets wat ook nog moet worden afgestemd. De minister-president heeft vanmorgen in de Eerste Kamer om 10.00 uur namens het hele kabinet uitleg gegeven. Ik heb vervolgens in goed overleg met Jan Pronk besloten dat het praktisch is, ook in het licht van de manier waarop hier gesproken wordt, om de Kamer een afschrift te geven van

hetgeen in de Eerste Kamer gezegd is. Dan moet de heer Reitsma niet doorgaan met suggereren dat hier nu weer van alles aan de hand is. Ik vind dat zo kinderachtig!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik ga niet op die kwalificatie in. Als het kabinet in staat is om vanmorgen om 10.00 uur in de Eerste Kamer verslag te doen van de stand van zaken, dan begrijp ik volstrekt niet waarom diezelfde mededeling niet voor de aanvang van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat aan deze Kamer kan worden gedaan. Wij hadden daar toch om gevraagd. Er staat immers wel iets op papier en er is een eenduidig kabinetsstandpunt in de Eerste Kamer verwoord. Dat is heel raar en dat kan dus ook niet. Zo mag een kabinet niet omgaan met de Tweede Kamer. Bepaalde vragen vanuit de Eerste Kamer worden immers wel gehonoreerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb gehoord dat er in de Eerste Kamer ook over de stoptreinen is gesproken. Kunnen wij dat verslag ook even krijgen?

De **voorzitter**: Ik denk dat het ieder lid in deze Kamer vrijstaat om bij de Stenografische dienst een stenogram uit de Eerste Kamer op te vragen. De heer Van den Berg vervolgt zijn betoog.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Voor de goede orde, ik neem aan dat het woord "insinuatie" niet in mijn richting was gezegd. Dat heb ik namelijk ook zeker niet bedoeld. De minister sprak over gevoelige zenuwen. Ik vraag mij overigens af waar de gevoeligste zenuw ligt. Het kon wel eens zijn dat die eerder bij het kabinet ligt dan bij de Kamer. Maar dat laat ik nu ook maar buiten beschouwing.

Ik rond af en kom terug op mijn vertrekpunt: het essentiële belang van een goede waterbeheersing voor ons land. Onze kroonprins Willem-Alexander heeft in dat licht een uitstekende keus gedaan door zich bezig te gaan houden met het watermanagement. Een meer typisch Nederlands thema is nauwelijks denkbaar. Het is bovendien een thema dat allerlei politiek krakeel ontstijgt. Het is derhalve een goed gekozen thema ter voorbereiding op

de toekomstige rol van onze kroonprins. Mijn fractie complimenteert hem met deze keus en wenst hem een goede tijd toe binnen dit boeiende terrein.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Een minister zal zelden een erfenis krijgen die zoveel publiciteit trekt. Schiphol, regionale wegen, de Bijlmerramp en het ontbreken van openbaar vervoer op Vinex-locaties, het zijn thema's waar journalisten hun handen vol aan hebben. Ook de minister heeft er de handen vol aan.

Het MIT kwam pas kortgeleden uit en bevat zelfs een voorzichtige trendbreuk ten gunste van het openbaar vervoer. De regio's hebben nog wel het nakijken en, wat dat betreft, is het wachten op de werkelijke afronding van het MIT in de komende weken. De toelichting bij de begroting is nog wat abstract. Termen als duurzaamheid en bereikbaarheid staan keurig naast elkaar. Slaan wij in 1999 nieuwe wegen in of gaan we voort op dezelfde weg?

Evenals enkele collega's ga ik even terug in de tijd. In 1989 richtte het verkeersbeleid zich op het aanpakken van de auto als vervuiler. Na 1994, met de komst van een liberale verkeersminister, verschoof de aandacht naar de economische kant van het verhaal. Congestie, bereikbaarheid en groeiaccommodatie stonden bovenaan de agenda. In dat licht staat ook het rekeningrijden: het moet de verkeersdoorstroming in de spits bevorderen. En als je kijkt naar het compromis over de maximumsnelheid op snelwegen, lijkt de bijdrage aan de doorstroming groter dan de bijdrage aan het milieubeleid. De collectieve lasten die de onbeperkte individuele bewegingsvrijheid met zich brengt, zijn onterecht op de achtergrond geraakt. Waar ligt nu voor de nieuwe minister de spits?

Voorzitter! In dit licht maak ik nog een enkele opmerking over het vliegverkeer voor de korte afstand. De al eerder genoemde motie van de leden Augusteijn en Feenstra, die bij de behandeling van de VROM-begroting werd aangehouden, is ons zeer welkom. Tegelijk heeft het mij wel wat bevreemd dat coalitiepartijen het kennelijk noodzakelijk vinden om via een motie om een

## Schutte

apart beleidspakket te vragen. Wij mogen er toch van uitgaan dat de ontmoediging van het vliegverkeer voor de korte afstand deel uitmaakt van de besluitvorming in het kabinet over de toekomst van de luchtvaart? Is de minister het met mij eens dat een kabinetsstandpunt zonder concrete plannen voor de beperking van dat vliegverkeer zwaar beneden de maat zou zijn?

Met de interventie van de minister-president in de discussie over de toekomst van Schiphol – ik heb het dan niet over vanmorgen, maar over maandagavond – is in korte tijd al heel wat bereikt. Schiphol haalt opgelucht adem, het groene poldermodel lijkt verder weg dan ooit en de twee naastbetrokken ministers spreken elkaar, althans tot vanmorgen, publiek tegen. Maar aan dat laatste waren wij al gewend. Eén vraag wil ik hier nu over stellen. Wat moeten wij ons voorstellen bij Flevoland als tijdelijke oplossing? Krijgt Flevoland met zo'n oplossing wel de lasten van het vliegverkeer, maar door de tijdelijkheid van die oplossing niet de lusten, namelijk een gunstige regionaal-economische ontwikkeling?

Voorzitter! Over de prioriteitenstelling in het MIT heerst duidelijk onrust. Het feit dat het probleem van de onderuitputting is aangepakt, valt toe te juichen, maar eerder in het beleidstraject is er sprake van een te lange lijst van eventuele projecten. Het MIT heeft daardoor in de praktijk geen pijnlijneffect, maar een "verstoptepijneffect": er worden veel projecten ingestopt, maar uiteindelijk komen veel minder projecten tot uitvoering. De meeste projecten hebben een stroomsnelheid van een bevroren vijver. Ik denk dat wij ter verbetering van de planning in ieder geval op twee punten de nadruk moeten leggen. Het eerste is een betere, politiek gemotiveerde overgang van de projecten van de verkenningsfase naar de planstudiefase in het MIT. Daarbij hoort ook een duidelijke afweging met betrekking tot de verdeling over de regio's. Lokale en regionale infrastructuur is nog te veel een sluitpost. Het gaat daarbij net als bij de daklozenkrant: die koopt men meestal niet vóór het boodschappen doen, maar erna, als er nog geld over is. Het tweede is een meer reële inschatting van de projectkosten. Een verantwoorde inpassing wordt nu nog te vaak negatief bestempeld als

"extraatje" van de politiek, terwijl je in het Nederland van vandaag toch bij voorbaat moet uitgaan van een goede inpassing. Hoe denkt de minister over deze opties?

Voorzitter! Binnenkort gaat het voorstel over marktwerking in het personenvervoer per spoor naar de Kamer. In het regeerakkoord wordt de markt niet meer met een hoofdletter geschreven, en dat is winst. De plannen bevatten in ieder geval een onderscheid tussen regionale sporen en het kernnet. Veel hangt af van de uitwerking. Is het kernnet bijvoorbeeld groot genoeg? Wat ons betreft is dat niet snel het geval. Ook is integratie van dienstregelingen en kaartsystemen van het grootste belang. Is met een onderscheid in kernnet en regionaal spoor de concurrentie op het spoor definitief van de baan? En wat stelt de minister zich precies voor bij het contract met de NS? Gaat het bij het voorzieningenniveau alleen om het vervoeren van zoveel mogelijk mensen op verschillende tijdstippen, of zet de minister ook in op meer gerichte afspraken met het oog op maatschappelijk gewenst openbaar vervoer? Ik denk daarbij aan speciale doelgroepen, zoals ouderen, gehandicapten en scholieren.

Wat de scholieren betreft horen wij niet bepaald positieve berichten over de opstelling van de NS na de wijziging van de spitstarieven. De gesprekken met scholen over de gevolgen van de tariefsverhoging leverden volgens mijn informatie niets op. Zelfs via de grootverbruikerscontracten met de scholen werd geen opening geboden om tot een oplossing te komen. Wil de minister dit opnieuw bij de spoorwegen aankaarten? Ik vrees dat er zonder een krachtige inspanning van de minister aan het begin van het nieuwe schooljaar in 1999 harde klappen zullen vallen.

De komende jaren dreigt een aantal stoptreinen uit het spoorboekje te verdwijnen. Goederentreinen gaan dan voor. Tellen wij hierbij op de wijziging in de spitstarieven van de NS en de komende invoering van het rekeningrijden, dan krijgen wij met een vervoersparadox te maken: terwijl de wegen vollopen en de overheid het openbaar vervoer stimuleert, verdwijnen de stoptreinen en worden forensen de auto in gestuurd. De minister sprak in de Volkskrant mooie woorden over werktijden en shuttlebusjes, maar

wat mogen wij concreet van haar verwachten? Kunnen wij binnenkort kennismaken van een aantal concrete afspraken met het bedrijfsleven? Aan dit verhaal wil ik de begintijden van scholen en universiteiten toevoegen. Met de overvolle treinen en de komst van het rekeningrijden wordt dit punt weer urgent. Is de minister bereid zich ervoor in te zetten om hierover afspraken te maken met onderwijsinstellingen? Dan is zij toch nog een beetje minister van Onderwijs en levert zij een belangrijke bijdrage aan de beperking van de spitsdrukke.

Het beleid voor marktwerking in het regionaal openbaar vervoer wordt momenteel uitgewerkt. Ik lees dat het wetsvoorstel begin 1999 naar de Kamer gaat. Kan de minister een meer concrete toezegging doen? Uit de vervoerswereld hoor ik dat de wet in maart definitief zal moeten zijn, wil de invoering en het traject van aanbesteding nog goed kunnen verlopen.

De komende tijd zal ook laten zien wat de voortgaande decentralisatie van het verkeersbeleid oplevert. Hoe dan ook, decentralisatie mag geen verlegenheidsoplossing van het Rijk blijken, waarbij de hete aardappel van het vervoersbeleid angstvallig van overheid naar overheid wordt geschoven. Daarom zijn duidelijke, bovenlokale afspraken over zaken als parkeerbeleid nodig. Ik denk ook aan afspraken tussen overheden en lokale organisaties. Waarom zou je de bereikbaarheid per openbaar vervoer van kleine kernen niet garanderen door een convenant van overheid, vervoersbedrijf en bewoners? De minister zou hiertoe een aantal pilotprojecten kunnen starten.

Binnenkort komen wij te spreken over het wetsvoorstel rekeningrijden. Met het oog op de voorbereidingen voor de invoering maak ik nog enkele opmerkingen.

1. De invoering van het rekeningrijden laat al te lang op zich wachten. De onzekerheid groeit en gemeenten wachten de ontwikkelingen af. Is de minister voorbereid op snelle uitvoering van de wet, wanneer die in het Staatsblad verschijnt? Hoe verlopen overigens de contacten met de betrokken gemeenten?

2. Het plan voor rekeningrijden staat in het licht van de congestiebestrijding. Ook wordt steeds benadrukt dat het de burger per saldo niets mag kosten. Dit is een

## Schutte

wellicht historisch verklaarbare, maar toch beperkte en nogal krampachtige benadering. Waarom zou je niet een nieuwe poging wagen en een deel van het geld inzetten om gericht het alternatief voor woon-werkverkeer, namelijk het openbaar vervoer, te stimuleren?

3. Wordt rekeningrijden alleen beleid van de "stok", van straffen dus, of ook van de "worst", dus van belonen? Het gebruik van de chipkaart voor rekeningrijden biedt goede mogelijkheden om forensen ook alternatieven te bieden, bijvoorbeeld door kortingen op openbaar vervoer, parkeren of fietsenstallingen. Uit het recent vastgestelde eisenpakket voor een OV-module op een chipkaart blijkt ook dat die mogelijkheden worden opgehouden. Is dat niet wat passief? Wil de minister de mogelijkheden in kaart brengen en de Kamer met een concreet voorstel dienen?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Zoals is aangekondigd, zullen de minister en de staatssecretaris morgenmiddag na de lunchpauze, ongeveer 13.00 uur, antwoorden. Dan zal ook de rest van de begrotingsbehandeling plaatsvinden.

Dan heb ik nog een mededeling. Er heeft geen regeling van werkzaamheden plaatsgevonden na vanmiddag, maar de Kamer heeft op het inmiddels rondgedeelde herziene schema kunnen zien dat de door de heer Rabbae aangevraagde interpellatie over de Dublinclaim-anten hedenavond zal plaatsvinden, na afloop van het antwoord van de regering over de begroting van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Dat zal om ongeveer 23.00 uur zijn.

De vergadering wordt van 19.05 uur tot 20.30 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

**- het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 1999 (26200-VIII).**

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen

van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen op vragen, gesteld in eerste termijn. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De algemene beraadslaging wordt hervat.



**Minister Hermans:** Voorzitter! Ik wil graag eerst mijn dank uitspreken in de richting van de Kamer voor de goede welkomstwoorden die zij aan ons adres heeft gericht. Het geeft een goed gevoel om op die manier te kunnen beginnen, vooral omdat op deze manier beginnen heel wat aardiger is dan komen met een begroting waarbij al direct zeer veel bezuinigingen spelen. Ik hoop dat de relatie tussen Kamer en bewindslieden de komende tijd zo zal blijven. Misschien zullen wij het niet altijd zo met elkaar eens zijn als wij nu wel zijn op vele terreinen, maar het lijkt mij goed om daar de komende tijd van gedachten over te wisselen.

Bij het begin van mijn beantwoording wil ik ook een woord van dank richten tot mijn ambtsvoorganger en de staatssecretarissen van het ministerie van OCW. Natuurlijk treft geen enkele nieuwe minister een gespreid bedje aan, maar ik wil toch een compliment uiten voor de enorme hoeveelheid werk die zij hebben verzet en de vele zaken die zij in gang hebben gezet en die nu vragen om een concrete invoering.

Onderwijs, kennis en cultuur staan weer bovenaan op de agenda. Het gaat om een uitermate belangrijk beleidsterrein en bij de kabinetsformatie is hier een fors bedrag extra voor uitgetrokken. In het regeerakkoord is ruim 2,2 mld. aan extra impuls voor het onderwijs- en cultuurveld neergelegd. Daar kunnen wij zeer veel mooie dingen mee doen en zeer veel zaken mee in gang zetten. Desondanks blijven er nog steeds on vervulde wensen, maar wat is een leven, laat staan een politiek leven, zonder on vervulde wensen?

Vanaf de eerste dag zijn er discussies geweest over de vraag of het misschien nog veel méér had moeten zijn. Sommigen stellen dat het 5 à 6 mld. had moeten zijn. Wij kunnen natuurlijk de komende tijd

blijven discussiëren over het geld dat wij niet hebben gekregen, maar wij hebben de insteek gekozen – en de Kamer heeft dat in grote meerderheid eveneens gedaan – dat met de 2,2 mld. in de komende een fors aantal grote intensiveringen in het onderwijs van start kunnen gaan. Door deze opstelling van de coalitiepartijen is duidelijk geworden dat het ministerie van OCW niet als een uitgavendepartement wordt gezien, maar als een departement van investeringen, namelijk investeringen in een uitermate belangrijk onderdeel, de kennis-kwaliteit, van onze samenleving. In de discussie de afgelopen maand over de verdeling van de ICES-middelen heeft de kennisinfrastructuur eveneens een zeer belangrijke rol gespeeld en loopt in de verdeling van de budgetten zeer vooraan.

Inderdaad halen wij de OESO-norm van 6% niet. Het zou gek zijn als ik dat zou ontkennen, want de cijfers liegen niet. Ik wil er echter wel een relativerende opmerking bij maken, nu het heel wel mogelijk is dat wij de komende tijd nog iets verder terugzakken op de OESO-schaal. Betekent dit dan dat wij niet genoeg aan het onderwijs doen? Ons is verweten dat wij "zuinig" zouden opereren, à la het Zeeuws meisje; ik heb overigens begrepen dat je dit tegenwoordig niet meer van de Zeeuwen mag zeggen. Ons onderwijs is kwalitatief goed. Het is sober opgezet, maar wel uitermate effectief. Van belang is dat Nederland relatief wat verder terugzakt als de Nederlandse economie ongeveer 4% groeit en er een extra impuls wordt gegeven van 1 à 1,5%. Wij moeten er dus goed op letten dat wij niet alleen naar dat ene getal kijken. Ik heb geen wiskunde gestudeerd, maar ik weet wel dat voor een vergelijking altijd ten minste twee variabelen nodig zijn. Het is dan ook naar mijn mening een wat eenzijdige benadering als uitsluitend een relatie wordt gelegd met het nationaal inkomen. Dat laat onverlet dat wij zullen blijven trachten extra middelen binnen te krijgen en het onderwijs steeds hoger op de politieke agenda te krijgen.

De heer **Van Bommel** (SP): Met die laatste opmerking ben ik blij omdat er meer variabelen zijn dan de twee die de minister nu noemt. Ik denk aan de onderwijslast. Uw voorganger