

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **de aankondiging van de Stichtse Milieufederatie dat zij een rechtszaak overweegt om de bouw van de Vinex-locatie Leidsche Rijn stil te leggen in verband met het niet aanwezig zijn van voldoende hoogwaardig openbaar vervoer om de locatie voldoende te kunnen ontsluiten.**

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Leidsche Rijn is de grootste bouwlocatie van Nederland. Er wordt een stad gebouwd zo groot als Leeuwarden. Op dit moment wonen daar al 8000 mensen. En die stappen elke morgen in de auto. Het is een enorme puinhoop in de wijk, want er zijn minder parkeerplaatsen aangelegd dan er nu auto's zijn, omdat er hoogwaardig openbaar vervoer zou komen. Dat hoogwaardige openbaar vervoer is er echter niet. Wat er ook niet is, is Randstadspoor. Dat is een systeem met een aantal nieuwe stations met snelle treinen die mensen vanuit de Vinex-locaties naar Utrecht of andere bestemmingen kunnen brengen. Dat is dan ook de reden waarom de milieufederatie een rechtszaak aanhangig wil maken om een bouwstop af te dwingen. Het kan niet langer zo.

De minister en de staatssecretaris zijn verantwoordelijk voor de ontstane situatie. Hun voorgangers hebben in 1994 – dat is inderdaad zeven jaar geleden – een contract gesloten met Utrecht waarin is afgesproken om HOV en Randstadspoor gelijktijdig met de huizenbouw te ontwikkelen. Hoe kunnen de minister en de staatssecretaris op dit moment voorkomen dat die rechtszaak wordt doorgezet en de gemeente Utrecht en het rijk dus een miljoenen schade lijden? Zij moeten zo snel mogelijk stappen zetten om HOV en Randstadspoor aan te leggen. Is de minister bereid om dit jaar te starten met de aanleg van het station Leidsche Rijn-west, zoals in het Vinex-contract is afgesproken? Is zij ook bereid om met de aanleg van de fietsbrug tussen Utrecht en Leidsche Rijn te starten? Als die brug er is, kunnen de mensen in ieder

geval met de fiets heen en weer tussen woon- en werklocaties. Kan de staatssecretaris aangeven wat er gaat gebeuren, als de aangekondigde rechtszaak onverhoopt net als in Vathorst zal leiden tot het stilleggen van de bouw? Accepteert hij hier ook de verantwoordelijkheid voor? Wat zal het stilleggen van de bouw financieel betekenen voor de overheid? Hoe kan de staatssecretaris er vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de Vinex-locaties voor zorgen dat die situatie niet ontstaat en dat het openbaar vervoer inderdaad voortvarend wordt aangelegd?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het voorkomen van een rechtszaak hangt van partijen af. Misschien is het goed om het verschil duidelijk te maken tussen Vathorst en Leidsche Rijn. In Vathorst was een aantal burgers van mening dat er in het bestemmingsplan te weinig ontsluitingen voor auto's waren opgenomen. In het bestemmingsplan van Leidsche Rijn zijn er evenwel afspraken vastgelegd met betrekking tot de ontwikkeling van openbaar vervoer. De twee kwesties zijn daarom niet te vergelijken, want in het ene geval is er sprake van een gebrek in het bestemmingsplan, in het andere biedt het bestemmingsplan voldoende basis tot aanleg. Het is daarom belangrijk om te bezien waarom een en ander niet gaat op de manier die de heer Van der Steenhoven voorstaat.

Allereerst het punt van het hoogwaardig openbaar vervoer. Het is algemeen bekend dat er in de stad Utrecht een nieuw college is aangetreden. De wethouder van Leefbaar Utrecht, de heer Lenting, heeft ons laten weten dat men een aantal HOV-afspraken opnieuw wil bekijken. Dit is ook vastgelegd in het collegeprogramma. De ontwikkeling van de busbaan, een belangrijk thema bij de verkiezingen, is hiervan een belangrijk voorbeeld. Verder zijn er over de fietsbrug afspraken gemaakt. Ik moet dus eerst afwachten wat Utrecht zelf hiervan vindt.

Verder hebben wij niet stilgezeten. Er zijn 3000 woningen gebouwd. Dat is weliswaar een respectabel aantal, maar in het licht van het totaal nog niet zoveel. Met de vorige GroenLinks-wethouder van Verkeer heb ik afspraken gemaakt over de

zogenaamde "pionierspas". Op basis van die pas krijgen mensen recht op korting bij het reizen met een taxi, op gratis fietsenstalling bij het reizen met een fiets enz. Alle inwoners boven vier jaar oud hebben recht op zo'n kaart, waar f 2000 op staat. Gezinnen kunnen dus meerdere kaarten aanvragen. Men zou denken dat iedereen zo'n kaart zou willen hebben. Wat schetst echter onze verbazing? Slechts 20% van de inwoners heeft een kaart aangevraagd. Je zou er uit kunnen concluderen dat de OV-aanbiedingen niet door burgers worden opgepakt, omdat zij kennelijk de auto verkiezen. Het is een algemeen probleem. Sommigen denken dat mensen de auto niet nemen als er een ander aanbod wordt gedaan, maar het probleem is helaas ingewikkelder.

Voorzitter! Op dit moment wordt Randstadspoor gebouwd. Ik heb de Tweede Kamer begin februari een brief gestuurd over de voortgang van lightrail, waarin ik heb geschetst hoe een en ander wordt aangepakt en uitgewerkt. Verder vindt er een discussie plaats over de spoorverbinding tussen Woerden en Geldermalsen. De inpassingseisen hebben geleid tot een discussie, waarbij ook de gemeente Utrecht betrokken is. Er zijn op financieel gebied een aantal vragen die niet zomaar te beantwoorden zijn. In ieder geval dient Utrecht snel mee te doen met het bereikbaarheidsoffensief Randstad, want dan heeft de gemeente weer reuze veel geld.

Staatssecretaris **Remkes**: Mevrouw de voorzitter! Het is de heer Van der Steenhoven kennelijk ontgaan dat wij bij de realisering van Vinex spreken over een gedecentraliseerde operatie, waarvoor de verantwoordelijkheid allereerst bij gemeentebesturen en regiobesturen berust. Vanuit die insteek is destijds het contract met het BRU afgesloten. De eerste verantwoordelijkheid ligt dus niet bij ons.

In aansluiting op hetgeen de minister heeft gezegd, maak ik bezwaar tegen de suggestie dat er sprake is van een één-op-één-relatie wat betreft het toenemende auto-gebruik, het toenemende probleem van de parkeervoorzieningen in Leidsche Rijn en de openbaarvervoervoorzieningen. De werkelijkheid ziet er op meerdere Vinex-

Remkes

locaties totaal anders uit. De zaak zit gecompliceerder in elkaar, omdat die ook te maken heeft met de ontwikkeling van woon-werkpatronen. Verder zijn er veel meer tweeverdieners in onze samenleving en is er dus meer autobezit. Het zou nuttig zijn om vanuit dergelijke uitgangspunten die destijds gehanteerd zijn, nog eens te kijken naar de werkelijkheid van vandaag op Vinex-locaties. Dat is de discussie waar deze staatssecretaris op dit ogenblik mee bezig is. Wij praten immers over de kwaliteit van de Vinex.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U weet ook dat in elk koopcontract op een Vinex-locatie verwezen wordt naar de toezeggingen in verband met de aanleg van het openbaar vervoer. In alle plannen wordt uitgegaan van de toezeggingen van het rijk om tijdig de ontsluiting van de wijk te realiseren. Het rijk komt zijn beloften die in het Vinex-contract opgenomen zijn, niet na. De uitvoering is inderdaad gedecentraliseerd, maar wel inclusief de toezeggingen van het rijk.

Staatssecretaris **Remkes**: Voor de exploitatie gelden zeer simpele regels.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U heeft heel veel subsidie gegeven om woningbouw mogelijk te maken. Als die bouw stopt, heeft u een nadeel.

Staatssecretaris **Remkes**: De verantwoordelijkheden moeten goed gescheiden worden. Het rijk en de gemeente hebben ieder hun verantwoordelijkheid voor de ontsluiting en voor het openbaar vervoer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij zijn nu al een stap verder, want u erkent dat het rijk hiervoor verantwoordelijk is.

Staatssecretaris **Remkes**: Destijds zijn er spelregels overeengekomen. De minister heeft er terecht op gewezen dat die spelregels nog steeds gelden. Ik maak mij echter in algemene zin zorgen over de voortgang van Leidsche Rijn. Per 2000 hadden er 10.000 woningen gebouwd moeten zijn. De voortvarende aanpak van Utrecht heeft ertoe geleid dat er op dit ogenblik slechts 3000 gerealiseerd zijn. Los van de

procedure van de Milieufederatie, loopt nog een bezwaarprocedure bij de Raad van State tegen het bestemmingsplan, die tot verdere vertraging aanleiding kan geven. De heer Van der Steenhoven weet dat er nog enkele grondverwervingskwesties aan de orde zijn. De minister heeft aangetoond dat de vergelijking met Vathorst op essentiële punten mank gaat.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het bestemmingsplan Leidsche Rijn is even vatbaar voor juridische bezwaren als de kwestie-Vathorst. In het bestemmingsplan is opgenomen in welk tempo het openbaar vervoer wordt aangelegd. Als dat niet gebeurt, komt het bestemmingsplan als zodanig ter discussie.

De pionierskaart is een doekje voor het bloeden. Wat heb je aan zo'n kaart als er geen openbaar vervoer is en je niet met de fiets naar Utrecht kan omdat de brug er nog niet is? Het is heel goed te begrijpen dat mensen geen gebruik van die kaart maken.

De minister wijst erop dat Utrecht na wil gaan of het HOV op een andere manier moet worden aangelegd. Dit geldt echter alleen voor de binnenstad en niet voor de verbindingen met Leidsche Rijn.

De minister is van plan Randstadspoor opnieuw te bezien. Zeven jaar geleden is echter afgesproken dat het spoor verdubbeld zou worden en dat er extra stations op de Vinex-locatie aangelegd zouden worden. Wie is er nu verantwoordelijk voor de vertragingen bij Leidsche Rijn en voor het feit dat er geen openbaar vervoer is? In Almere en Nieuwegein zijn precies dezelfde fouten gemaakt. Die zouden nu vermeden worden, maar ik moet constateren dat de bewoners van Leidsche Rijn massaal in de auto stappen. De minister heeft een probleem, want Oude Rijn is over jaar volledig dichtgeslibd door alle mensen die per auto uit de Vinex-locatie vertrekken.

Minister **Netelenbos**: Het is prima als iemand zich opwerpt als de behartiger van de belangen van degenen die gebruik willen maken van het openbaar vervoer, maar wij moeten wel de werkelijkheid in het oog te houden. In de vorige kabinetsperiode is afgesproken dat OV-voorzieningen op de Vinex-locaties klaar moesten zijn als

tweederde van het aantal woningen was gerealiseerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In het contract staat dat u heeft toegezegd dat u een fietsbrug en station Leidsche Rijn West zal realiseren.

Minister **Netelenbos**: Ik realiseer helemaal geen fietsbrug, dat moet de gemeente Utrecht zelf doen.

In de gemeente Utrecht worden emotionele discussies over het openbaar vervoer gevoerd. Over dit onderwerp zijn zelfs verkiezingscampagnes gevoerd. Men heeft echter met mij nog een lastig dispuut over de vraag of men zich wel aan de subsidieafspraken houdt, want al te goed is buurmans gek. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om auto's over busbanen te laten rijden. Het starten van juridische procedures of het op tafel leggen van andere wensen met betrekking tot de inpassing, leiden tot vertraging van de aanleg van infrastructuur. Dat is het verhaal van Verkeer en Waterstaat. Er is met de vorige wethouder afgesproken dat de mensen een pionierskaart krijgen ter waarde van f 2000. U noemt dat een doekje voor het bloeden. Ik vind dat ontzettend veel geld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Uw voorgangers hebben zeven jaar geleden contractueel vastgelegd dat er een aantal dingen gedaan zouden worden om het openbaar vervoer te realiseren in de Vinex-locatie. We zouden die fout niet meer maken en tegelijk op werken. U legt zeven jaar later een brief aan de Kamer voor dat u opnieuw gaat bekijken of Randstad Spoor op deze wijze moet worden aangelegd. U bent dan toch medeverantwoordelijk voor het feit dat er zeven jaar lang niets is gebeurd?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Als de heer Van der Steenhoven met mij over de plannen voor de Lightrail in den brede wil praten, heeft hij mij aan zijn kant. Ik wil dan echter een integrale discussie voeren. Als wij rondjes Randstad gaan plannen – wat een nieuwe ontwikkeling is – dan is het verstandig om nog goed te kijken naar de totale plannen. Anders zegt de heer Van der Steenhoven dat ik kannibaliseer wat we al hebben en dan mag er iets weer niet. Laten we

Remkes

daarom afspreken dat we een goed algemeen overleg houden over Lightrail in Nederland. Dat lijkt me een uitstekend idee.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het verkeersplein Oude Rijn staat over een jaar volledig vast met alle mensen die vanuit de Vinex-locatie in de auto stappen omdat er geen openbaar vervoer is. Dat is de consequentie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De afspraken en het geld staan, maar dat betekent niet dat het denken gestopt is.

Vragen van het lid Harrewijn aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over **inkomensontwikkeling bij de minima als gevolg van het nieuwe belastingplan**.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Voorzitter! Minima in de min, kopte De Telegraaf. De kop was misschien wat sterker dan de inhoud van het artikel, maar ook de inhoud mag er zijn. Vooral lage inkomens zien hun belastingvoordeel per 1 januari 2001 verdampen in prijsverhogingen. De Federatie van belastingadviseurs rekent forse belastingverhogingen voor op het gebied van belastingen en taksen. In 1997 betaalde een huishouden *f* 7377 en dit jaar al *f* 9820. Dat is een forse verhoging. Er staan meer van dit soort cijfers in het artikel.

Voorzitter! Dit artikel staat niet op zich. Er zijn de afgelopen dagen alarmverhalen over hoge inflatie, bedrijven die de euroafrondingen – lees: verhogingen – alvast doorberekenen. De FNV trekt aan de bel met de opmerking dat er, als het zo doorgaat, niet meer te praten valt over loonmatiging. Aan de andere kant krijgen leden van de raad van bestuur van Philips 13,5% loonsverhoging, terwijl Cor Boonstra een bonus krijgt van 100%. De inkomens groeien uit elkaar. Veel mensen vragen zich af waarom ze de loonmatiging vol moeten houden. Wat houden minima eraan over?

Voorzitter! Ik wil daarom een aantal vragen stellen aan minister Vermeend. De minister stak tijdens de begrotingsbehandeling hoog op over de forse koopkrachtontwikkeling

van de minima. De minister telde 2001 er vast bij. Wordt het langzamerhand geen tijd om dat beeld bij te stellen? Valt het niet wat tegen? Wat is het commentaar van de minister op de cijfers die De Telegraaf brengt? Kan hij deze bevestigen of eventueel weerleggen? Kan hij een overzicht presenteren van de werkelijke koopkrachteffecten van de belastingplannen per 1 januari 2001 voor de minima, de groep erboven en modaal? Ik ben verder benieuwd naar koopkrachtplaatjes boven tweemaal modaal, want de koopkrachtplaatjes gaan nooit verder dan tweemaal modaal. Wat doet het belastingplan voor de tweetonners, zoals de minister? Ik ben benieuwd naar het loonstrookje en de koopkrachtvoordelen die de minister heeft. Hoe denkt de minister loonmatiging te bewerkstelligen tegen de achtergrond van deze cijfers? Wat heeft de regering gedaan met de afspraak om met ondernemers om de tafel te gaan zitten tegen de verrijking, zoals minister-president Kok bij de algemene beschouwingen heeft gezegd?

Minister **Vermeend**: Voorzitter! Ik heb het artikel vanochtend ook gelezen. Ik kan er geen chocola van maken. De cijfers worden door elkaar heen gehaald. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen een gemiddeld huishouden in 1997 en in 2001, maar in de kop staat: minima in de min. De bekendste cijfers zijn de officiële cijfers die wij bij de begroting hebben gepubliceerd. De heer Harrewijn refereert daar ook aan. Die cijfers staan los van het gemeentelijk inkomensbeleid en de bijzondere bijstand, maar die geven aan dat het koopkrachteffect voor de minima zonder kinderen 3,5% is en voor de minima met kinderen 4,5%. Ik beschik nog niet over nieuwe cijfers.

In dat artikel wordt een aantal zaken door elkaar gehaald. In het koopkrachtbeeld dat het Centraal planbureau en wij presenteren is wel degelijk rekening gehouden met de indirecte belastingen. Wat mij ook opviel, is dat er in het artikel gesproken wordt over onzichtbare belastingen. Ik heb nogal wat met belastingen te maken gehad, maar onzichtbaar heb ik ze persoonlijk nooit gevonden. Ik heb dus nog wel

wat aan te merken op het beeld dat in dit artikel geschetst wordt.

Bij de publicatie van het Centraal economisch plan zullen wij over nieuwe cijfers beschikken. Dat zal ongeveer begin april zijn. Dan heb ik daar een beter beeld van dan op dit moment. Vooralnog ga ik dus uit van het beeld dat wij geschetst hebben bij de begroting. Ik ben nog niet zover dat ik vind dat het beeld moet worden bijgesteld. Op het ogenblik ligt de inflatie wat hoog. Dat was althans de eerste maand het geval. Uiteindelijk bepaalt de inflatie over het hele jaar wat het inkomensbeeld is voor alle betrokkenen. Dat geldt niet alleen voor de minima, maar voor iedereen. Vooralnog heb ik dus nog geen reden om het beeld bij te stellen. Als wij over nieuwe cijfers beschikken, ben ik natuurlijk best bereid om die de Kamer te geven.

Dan vroeg de heer Harrewijn naar de cijfers voor de verschillende inkomensgroepen: minima, minimaplus, modaal en twee keer modaal. Ik kan hem verwijzen naar de stukken, ook van mijn collega Bos, die bij het Belastingplan aan de orde zijn geweest. Ze staan ook in de stukken over de Belastingherziening 2001. Dat zijn de officiële cijfers van het kabinet en ik heb daar op dit moment niets aan toe te voegen.

De laatste vraag ging over de ondernemers. Het kabinet heeft in het najaarsoverleg van gedachten gewisseld met werkgevers en werknemers om te komen tot een vorm van loonkostenmatiging. Ik heb de Kamer geschreven dat er een akkoord is gesloten tussen werkgevers en werknemers om te komen tot zogenaamde investerende CAO's, waarbij de nadruk moet liggen op scholing, scholing en nog eens scholing. Wij moeten het komende halfjaar afwachten wat dat voor beeld oplevert bij de loonontwikkeling en de loonkostenontwikkeling.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De minister verwijst een- en andermaal naar cijfers die er al lagen voor 1 januari. Bij de begroting zijn cijfers gepresenteerd en staatssecretaris Bos heeft cijfers gepresenteerd, maar dat zijn de prognoses. Je kunt inderdaad vraagtekens zetten bij sommige cijfers in het artikel in De Telegraaf. Daar staat tegenover dat de inflatie tegen zit en dat er prijsverhogingen doorgevoerd worden. Ik ben toch benieuwd of de