

## Van Leeuwen

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Daar kom ik nog op. Ik wil eerst mijn verhaal afronden. Als mevrouw De Rijk nog even wil wachten, zeg ik zo hoe ik daarover denk.

In het debat van 16 december zijn daarover naar mijn overtuiging enkele onheuse interrupties geplaatst. Toen ging het over de novelle. De fractie van het CDA heeft dat nooit op de hof hoop gegooid. In het Hoofdlijnenakkoord staat nadrukkelijk dat de zorgtoeslag er komt in samenhang met de nieuwe zorgverzekeringswet, en wel per 1 januari 2006. Het is nooit anders gezegd. Daar koersen wij op af. De jaren 2004 en 2005 zijn dus ook naar het gevoel van de fractie van het CDA heel moeilijke overgangsjaren, maar daar moeten wij doorheen. De zorgverzekeringswet komt er en wij gaan ervan uit dat het stelsel van de zorgtoeslag in samenhang daarmee wordt geïntroduceerd.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Mijn vraag gaat niet over de jaren 2004 en 2005. Mijn vraag is wat de CDA-fractie onder die zorgtoeslag verstaat. In mijn eerste termijn heb ik de veronderstelling geuit dat het CDA daaronder verstaat dat alle kosten die mensen voor de gezondheidszorg maken, worden gecompenseerd in relatie tot hun inkomen. Is dat juist? Of is het CDA tevreden met wat het kabinet nu lijkt te gaan doen, namelijk alleen een compensatie bieden voor de gemiddelde nominale premie?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik heb het gevoel dat mevrouw De Rijk een aantal zaken door elkaar klutst.

In ons programma heeft de zorgtoeslag betrekking op de standaardpakketpolis, op de nieuwe standaardpolis. Dat betreft dus niet alle zorgkosten. Ik zeg dit even omdat mevrouw De Rijk mij anders straks verwijt dat ik het niet goed geschilderd heb. Daarnaast heb je nog allerlei aanvullende verzekeringen en wat dies meer zij. Natuurlijk moet berekend worden wat de gemiddelde nominale premies zijn. Het CDA-programma ging nog uit van nominale premie over de hele linie, naar analogie van het standpunt van werkgevers en van alle werknemersorganisaties binnen de SER. Ons programma heeft daar op dezelfde wijze op ingestoken. Het kabinet biedt nu een andere oplossing aan. Ik wil eerst graag zien

wat het kabinet straks voorstelt. We kennen de contouren. Daarbij wordt nu toch weer een gedeeltelijke procentuele premie gehandhaafd. Overigens moet deze door de werkgevers worden betaald. De nominale premie zal dus betrekking hebben op de standaardpolis, op de komende standaardverzekering. Naar mijn overtuiging moet je dat wel haast baseren op de gemiddelde normkosten. Een systeem moet ook uitvoerbaar en uitrekbaar zijn. Ik dacht dat mevrouw De Rijk mij zou vragen aan welk percentage aan het CDA denkt. Het CDA heeft in de verschillende rapporten percentages ingevuld als een gedachte, onder andere voor de zorg 10%. Wij moeten natuurlijk nog zien waar het kabinet mee komt. Daarna zullen wij hierover discussie voeren. Ik ben heel blij dat het kabinet dat heeft opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord.

De heer **Leijnse** (PvdA): Ik wil nog even een feitelijke vraag over het plan inzake de inkomensafhankelijke toeslagen stellen. Het zit toch als volgt. De zorgkosten zouden worden genominaliseerd, volledig, over de hele linie. Vervolgens zou er een toeslag komen, zodanig dat het percentage van het netto-inkomen dat aan zorg wordt besteed, niet boven een bepaald niveau komt. Ik noem bijvoorbeeld 10%. Dat is dus ongeveer de maatstaf waar u van uitgaat. Dan kunnen er vervolgens allerlei technische versleutelingen plaatsvinden, maar dit is ongeveer het niveau waarvan u dan uitgaat. Dat betekent dat mensen nooit meer dan 10% van hun bruto-inkomen aan zorg zouden kunnen besteden.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik houd mij even aan het CDA-programma. Dat wordt daarin niet zo duidelijk uitgesproken. U hebt een bepaalde vertaling gemaakt en daar wil ik even de vinger bij leggen. Het maakt natuurlijk een belangrijk verschil of wij over bruto of over netto praten. U hebt natuurlijk een klein beetje naar de bekende weg gevraagd, want u kent alle stukken die bij het hoofdlijnenakkoord waren gevoegd. U hebt ook de doorrekening van het CPB gezien. U weet dus ook waar ongeveer van uitgegaan wordt. Ik ben zo eerlijk om op dit moment te erkennen dat wij in een veel moeilijker tijd met veel sterker oplopende zorgkosten dan eenieder

van ons had verondersteld, moeten proberen dit uit te voeren. Daar zullen nog wel wat rekensommen overheen gaan. Maar daar zie ik niet tegenop. Ik vind de intentie dusdanig goed dat ik zeg: het is een weg waarlangs wij op een meer rechtvaardige wijze de zorgkosten in Nederland kunnen gaan verdelen.

De heer **Leijnse** (PvdA): Voorzitter. Ik waardeer de eerlijkheid van mevrouw Van Leeuwen. Moet ik nu concluderen dat zij, gegeven de stand van het debat, nog steeds staat bij die maatstaf van ongeveer 10% van het bruto-inkomen als maximum van de zorgkosten die iemand kan besteden?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ja, ik zit wel tussen de 8 en de 10%.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Het debat zal morgenochtend om ongeveer 11.00 uur worden hervat nadat de eerste termijn van de Kamer over het wetsvoorstel Wijziging van de Telecommunicatiewet heeft plaatsgevonden.

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200 XII);**  
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200 A).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik heet van harte welkom de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik heb begrepen dat zij beiden, even los van de algemene beschouwingen, het voorrecht hebben om hier voor het eerst in deze Kamer te vertoeven.

Van harte welkom, dames, maar het woord is en blijft toch eerst aan deze Kamer. Daarom geef ik nu het woord aan de heer Eigeman voor zijn maidenspeech.

□

De heer **Eigeman** (PvdA): Voorzitter.

## Eigeman

Het motto dat ik boven deze maidenspeech heb gezet is: Hoop is ergens voor werken, Omdat het goed is, niet alleen Omdat het kans van slagen heeft.

Ik begin met zo'n persoonlijk motto, omdat ik vind dat in de politieke professie van vandaag techniek, procedures en protocol overheersen. Ik denk dat het goed is om bij tijd en wijle aandacht te besteden aan zaken als perspectief, inspiratie en het gevoel geven aan mensen dat het ergens over gaat. Burgers moeten zich kunnen herkennen. Wij moeten iets van herkenning reproduceren in dit huis. Vandaar dat ik heb gekozen voor het motto:

Hoop is ergens voor werken, Omdat het goed is, niet alleen Omdat het kans van slagen heeft.

Dit motto is van Vaclav Havel.

Mevrouw de voorzitter. De bewindslieden van VW zitten op goud. Bedoelen wij dan hun budget? Ruim 6 mld euro, dat is een belangrijk gegeven, maar niet doorslaggevend. Hebben wij het over de organisatie van Verkeer en Waterstaat? Dat helpt ook, de bewindslieden staan in een rijke traditie van ontwerpen, maken en beheren. De Partij van de Arbeid-fractie wil als het gaat om het exploiteren van die goudmijn vooral duiden op de sector: de bedrijven, de medeoverheid en de burgers. De begroting van de VW is doortrokken van woorden die erop duiden dat de minister en de staatssecretaris weet hebben van die rijkdom. Echter, het ontbreekt aan de toverformule. Hoe de mijn te ontsluiten? Om het in economische termen te zeggen: waar vinden wij in de aanpak van deze bewindslieden de multiplier? Waar sluiten zij aan op het innovatief, het ontwikkelend vermogen van de sector?

In de regio Gorinchem is een mooi initiatief van gemeenten en bedrijfsleven: het Dubbeldekker-project, een nieuwe verbinding over de Merwede, een verbinding in twee lagen. Bedrijven en lagere overheid steken hun nek uit. Doen de bewindslieden mee? De VW-organisatie aarzelt, het project past niet in de planning, wijkt af in beheersvorm, maar lost wel een majeur probleem op uit de top 3 van de files. Het sluit bovendien aan op het eigen krachtig appa<sup>l</sup> van de bewindslieden in hun beleidsagenda "om mee te helpen aan de aanpak

van die problemen". Bovendien is er een prachtkans om te schakelen tussen verschillende onderdelen in de begroting van Verkeer en Waterstaat. In het kader van "Ruimte voor de rivier" start binnenkort de planologische kernbeslissing. De staatssecretaris moet een oplossing vinden voor het knelpunt van de "landhoofden" van de bestaande brug over de Merwede, ziedaar. Zij kan nog werk met werk maken ook! Gaat zij mee in maatschappelijke creativiteit en gaat zij voor resultaat of laten zij en de minister het bij de keur aan voornemens, onderzoeken en voorbereiding van proefnemingen waarmee hun begroting zo rijk gevuld is? Hoe maakt het kabinet, hoe maken de bewindslieden op dit beleidsveld hun verantwoordelijkheid waar? Zijn de bewindslieden bereid in de planning van het MIT te schuiven om maatschappelijk initiatief te honoreren met als concreet voorbeeld het Dubbeldekkerproject?

Zoeken de minister en de staatssecretaris Europa op, is een volgende belangrijke vraag voor de Partij van de Arbeidfractie. Onze eerste ervaring met deze Kamer in nieuwe samenstelling is niet bemoedigend. De Kaderrichtlijn Water had op 22 december 2003 een Nederlandse vertaling moeten hebben. De begroting is er nog optimistisch over, maar wij weten inmiddels beter. Wij beschikken over een overzicht van regelgeving uit Brussel, die om vertaling vraagt, maar willen de bewindslieden ook duiden wat de urgentie is? Belangrijker nog: wij willen dat de minister en de staatssecretaris de Kamer inzage geven in regelgeving die nu wordt voorbereid en waarop Nederland invloed kan uitoefenen, zodat specifieke voorwaarden en omstandigheden worden meegewogen. De Kaderrichtlijn Water heeft ons geleerd dat Nederland in de voorbereiding onvoldoende alert geweest is om "eigen" bijzondere omstandigheden in te brengen. Het Alterraraapport toont aan dat nauwelijks acht geslagen is op het gegeven dat onze historie een ander referentiekader biedt dan hoger gelegen gebieden in Europa. Ik wil een kritische vraag stellen over de procesaanpak: kan de staatssecretaris aangeven hoe het mogelijk is dat op de valreep een belangwekkend rapport (het Alterraraapport) verscheen zonder dat daarvan

melding was gemaakt in de aanloop naar 22 december 2003, de datum waarop de richtlijn geïmplementeerd had moeten zijn. Voor ons is het een symptoom van het gebrek aan geïntegreerd beleid. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij dit in de toekomst denkt te voorkomen?

Wij zullen ongetwijfeld nog over de Kaderrichtlijn water en het Alterraraapport spreken en de inhoud ervan laat ik voor dit moment liggen op een punt na. Onlangs zei de staatssecretaris dat zij in de nadere aanpak de landbouw wil ontzien. Mijn fractie vindt het niet verstandig om nu al dit schot voor de boeg te geven. Hoe verhoudt die opvatting van de staatssecretaris zich met bijvoorbeeld het belang van milieukwaliteit? Is het niet zaak dat de sectoren eisen aan elkaar stellen en op die basis tot een werkbare aanpak komen voor de implementatie van de Kaderrichtlijn water.

Welke visie hebben de bewindslieden op het gebruik van internationale contacten bij het ontwikkelen van nieuwe kennis? Het valt mij als voorzitter van de commissie Leefmilieu en energie van de Beneluxraad op dat er interessante initiatieven zijn om samen te werken bijvoorbeeld bij de aanpak van de ring Antwerpen. Die initiatieven krijgen echter weinig aandacht. Is de regering bereid om daar meer werk van te maken, zeg maar benchmarking in Beneluxverband, leren van onderop?

Waarom is het belangrijk dat het sturend vermogen werkt en dat we effectief gebruik maken van Europese samenwerkingsrelaties? Namens de Partij van de Arbeid zal ik aandacht schenken aan een aantal essentiële opgaven. Voor ons staat voor de vraag voorop op welke wijze deze bewindslieden hun krachten zullen inzetten voor duurzame oplossingen. Zij zitten op goud en de wijze waarop zij dat inzetten, zullen wij mede beoordelen op de effecten voor duurzame ontwikkeling, op de vraag of er sprake is van innovatieve bijdragen aan behoud van milieu en aan het sparen ruimte, van grondstoffen en van energie. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de activiteiten van het ministerie hebben invloed op de gezondheid en de veiligheid van mensen en op de fysieke condities van stad en land. Zij leveren een bijdrage aan economische ontwikke-

## Eigeman

ling, maar ook aan de kansen van mensen om mee te doen.

Onze boodschap is dat er dwars door de rijkskokers heen meerwaarde te verkrijgen is. Onderschrijven de bewindslieden het belang van die boodschap en zijn er terreinen waarop dit reeds is gebeurd? Welke bijdrage levert bijvoorbeeld Rijkswaterstaat hieraan? Hoe sturen zij die machtige kennisbank zo aan dat integrale, multidisciplinaire oplossingen tot stand komen?

Misschien is het de bias van een voormalig gemeentebestuurder, maar het is mijns inziens de grootste zwakte van het bestuurlijk bestel op rijksniveau dat integraal rijksbeleid ontbreekt. De natuurlijke reflex van de verschillende rijksorganisaties is om het vooral zelf, binnen de eigen technische kaders, op te pakken, overigens met de beste bedoelingen van het eigen vakgebied. Het is een bestuurlijke uitdaging voor de bewindslieden om dit te doorbreken.

Het voornemen van het kabinet om de nota Ruimte, de nota Mobiliteit en de voornemens voor een vitaal platteland samen op te pakken, heeft de hartelijke steun van mijn fractie. Als wij echter kennis nemen van de begroting en bijvoorbeeld onder de kop "Stil en schoon vervoer" een reeks nuttige  $\pm$  dat wel  $\pm$  onderzoeken tegenkomen en voornemens om te stimuleren en zelfs een pilot, bekruipt ons wel de vraag waar de samenhang kan worden gevonden. Veiligheid, water en mobiliteit zijn belangrijke prestatievelen voor Verkeer en Waterstaat. Zij staan niet op zichzelf. Hoe wordt bijgedragen aan duurzame ontwikkeling, versterking van het innovatief vermogen en verbetering van de integrale aanpak?

Duurzaam is niet alleen een onderwerp voor economische hoogtij, een soort maatschappelijke luxe, maar een investering in de toekomst. Mijn fractie wil hieraan in de komende tijd nadrukkelijk meer aandacht besteden, ook kabinetbreed. Wij willen nu scherper zicht op het rendement van de inzet van de middelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in termen van duurzaamheid. Willen de minister en de staatssecretaris ons inzage geven in dat rendement: waar dringen zij de milieubelasting terug, waar en hoe sparen zij ruimte? Willen zij toezeggen om dit inzicht te bieden?

Op een lijn met duurzaamheid staat het thema veiligheid. Veiligheid

in vervoersmiddelen, veiligheid van vervoersmiddelen en veiligheid in de omgeving (havens, stations en dergelijke). De aanslagen in Madrid hebben opnieuw aangetoond dat onze westerse samenleving kwetsbaar is. Ook hier moet worden gekozen voor een aanpak met een combinatie van "partnership" en sturen. Burgers en bedrijven mogen van de overheid vragen om de grootst mogelijke zekerheid en om garanties.

Dit huis is juist de plek om vragen te stellen hoe ver dit gaat. In de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt op bladzijde 83 gesteld: "De sturingsfilosofie en de managementaandacht ten aanzien van veiligheid in de spoorsector gaat uit van de gedachte dat elke dode er een teveel is." Dat klinkt heel nobel en heel straight, het belooft ook veel, maar maken wij het waar? Er is mijns inziens sprake van een kennissparadox. Hoe meer wij weten, hoe onzekerder wij worden. Wij vinden een discussie over veiligheidsnormen en risicoacceptatie noodzakelijk en willen daarover de discussie aangaan. Dat wordt een lastige politieke discussie, die echter wel noodzakelijk is, omdat er anders geen grenzen worden getrokken. Stimuleer het publieke debat, doe zelf mee en maak je kwetsbaar!

Het politieke bedrijf is niet vrijblijvend, want de publieke zaak vereist mensen die perspectief durven te schetsen en het risico durven nemen dat ze worden tegengesproken. Sterker nog: democratische politiek en democratische bestuurders zijn op zoek naar tegenspraak. Omdat het goed en zinvol is, ga je het gesprek aan en probeer je de toekomst te duiden. Daarbij laat je je bijstaan door de burger in zijn eindeloze verschijningsvormen en sta je de burger bij. Laat je niet bij voortdurende regeren door de macht van het getal, het ritme van het horloge en de terreur van het imago. Wat zijn wij bereid om hierin te investeren en hoe verhoudt zich dat tot andere beslissingen, bijvoorbeeld over bereikbaarheid en toegankelijkheid? Staatssecretaris Van Geel heeft enige maanden geleden een poging gedaan, het debat hierover te openen. Het is echter wonderlijk stil gebleven.

Het is naar het oordeel van de PvdA-fractie noodzakelijk om de

grenzen van het bestuurlijk bereik te verkennen, juist ook om de geloofwaardigheid van het openbare bestuur overeind te houden. Opnieuw noem ik staatssecretaris Van Geel, omdat hij deze week de discussie over de belasting van dieselmotoren in grootstedelijke gebieden heeft aangekaart. Dat is een discussie die alleen effect kan hebben als wij het maatschappelijk debat over grenzen echt durven te voeren. Het is een keuze tussen meer geld voor het terugdringen van het aantal van 5000 doden door diesel en meer geld voor verkeersveiligheid.

De overheid moet zich tot het uiterste inspannen om rampen en zware ongevallen te voorkomen, maar moet ook zo eerlijk zijn om burgers op het uur U aan te geven dat dit "uiterste" ook wordt bepaald door de acceptatie van regels en het geld dat wij daarvoor beschikbaar kunnen en willen stellen. Delen de bewindslieden mijn opvatting dat aan het beheersen van risico's en het voeren van adequaat veiligheidsbeleid grenzen te stellen zijn? Kunnen zij hun eigen grenzen aangeven en meer in het bijzonder hoever zij willen gaan met het geven van veiligheids garanties? Zijn zij verder bereid om burgers bij deze discussie te betrekken? Mijn fractie zou graag zien dat u publiekelijk stelling neemt in het debat over de spanning tussen enerzijds het individu dat steeds meer ruimte voor risico wil  $\pm$  zie de vermaaksindustrie en het gewaagd toerisme  $\pm$  en anderzijds collectief steeds meer zekerheid eist.

Schiphol is in meer dan  $\hat{A}$   $\hat{A}$ n opzicht cruciaal. Het is in feite een meervoudige gordiaanse knoop. Er is de knoop van het deskundigheidsdenken. Hoe gaan wij om met de kenniswapenwedloop en de stoet van deskundigen, die zich heeft verbonden met de verschillende kampen? Maar er is ook de knoop van het leefbaarheidsdenken: jouw werkgelegenheid verpest mijn nachtrust en bezorgt mijn collega haar vakantieplezier. En dan de knoop der knopen, die van het geloofwaardig overheidsoptreden: er zijn normen gesteld, zijn die te handhaven? Hoe combineren wij economische ontwikkeling en behouden wij tegelijkertijd de normen die nodig zijn om de milieubelasting in de hand te houden?

## Eigeman

Wij hebben in het kennismakingsgesprek met de bewindslieden reeds aangekondigd dat wij helderheid willen krijgen over de motie-Baarda. Bewaakt men bijvoorbeeld daadwerkelijk het buitengebied, conform de PKB '95, zoals aangegeven in de Handelingen waarin de behandeling van de motie-Baarda is vastgelegd? Overigens is ook bij de uitvoering van deze motie de geloofwaardigheid van de overheid in het geding.

Belangrijker nog vindt mijn fractie het dat in 2005 bij de evaluatie van de gewijzigde Luchtvaartwet een betere relatie met medeoverheden en groepen van actieve burgers is ontstaan. Die evaluatie krijgt meerwaarde, wanneer u bereid bent te investeren in een steviger draagvlak. Dat kost tijd en aandacht en vergt inspanningen van het ministerie. Zo zal moeten worden nagegaan of oplossingen die van onderop komen, bruikbaar zijn. Misschien is niet elke inbreng bruikbaar, maar wel heeft vrijwel elke inbreng waarde. Als een betrokken burger de idee oppert om de Polderbaan onder een helling aan te leggen en onder het maaiveld te laten eindigen, kun je dat met een ingenieursblik in het laboratorium afdoen, maar je kunt dat meedenken ook honoreren door erop in te gaan.

Schiphol is belangrijk voor onze economische ontwikkeling. Daar sluit ook de PvdA-fractie haar ogen niet voor. Wij verdienen veel geld aan deze luchthaven, die bovendien een onmisbare schakel is in veel van onze internationale contacten. Dat zijn de baten waar alle Nederlanders profijt van hebben. Het zijn ook baten waarbij een breed publiek belang in het geding is, dat door de overheid geborgd moet worden. Wij weten ook dat een luchthaven per definitie overlast geeft. Geluid is een belangrijke factor in het totaal aan lasten, lasten waar een deel van de Nederlanders mee te maken heeft. De PvdA wil dat een deel van de baten ingezet wordt om de geluidsoverlast terug te dringen. De discussie hierover gaat overigens te veel over normen en te weinig over het effect op de omgeving. Het administratieve gelijk lijkt soms de inzet van het debat, maar daar heb je niet veel aan als je weer eens wakker ligt. Geluidsproblematiek heeft een zekere subjectieve inslag en dat is lastig als je de pretentie hebt dat alles te meten is. Net als veiligheidsbeleid is het voor een deel een zaak van

emotie management. Daar kan men op technische en wetenschappelijke gronden badinerend over doen, maar elke wethouder Verkeer en Milieu kan vertellen hoe men daaraan ten gronde kan gaan. De staatssecretaris zal die psychologische component in haar aanpak moeten verdisconteren, want alleen dan kan aan burgers enigszins duidelijk worden gemaakt voor welk dilemma wij staan. Het kabinet zal in de discussie over Schiphol nooit als glorieus winnaar uit de bus komen; dat moet het ook niet willen. Het moet de overheid echter wat waard zijn om aan geloofwaardigheid te winnen. Ook bij de privatisering van Schiphol speelt het borgen van het publiek belang een hoofdrol. Schiphol is een monopolist en die positie vergt extra aandacht voor de positiebepaling van de overheid. De PvdA-fractie bepleit een zorgvuldige afweging en twijfelt aan het doorzetten van de privatisering, juist omwille van de al eerder genoemde geloofwaardigheid.

Water en waterstaat zijn opnieuw in discussie. Na de glorie van de Deltawerken is er twijfel over de veiligheid; over de kwaliteit van het water moet strijd geleverd worden en het bestuurlijk bestel staat onder druk. Ik zeg "opnieuw" omdat Nederland al zo lang met het water in de slag is. Overigens lang niet altijd als probleem. "Creatief met water" zou een aardig motto kunnen zijn voor onze geschiedenis met water. Op die manier kijkt mijn fractie ook nu naar de nieuwe opgaven: klimaatveranderingen, Europese dimensie, ruimtelijk perspectief, bronnen van technologische vernieuwing. Voorwaarde daarvoor is een actieve overheid, in de gehele cyclus, voor vrijwel elk aspect, of het nu gaat om de kwaliteit van de bodem, het beheersen van de kwantiteit, de dijken of de Noordzee. Ook over de toekomst van het bestuurlijk bestel, de waterschappen, is het laatste woord in deze kabinetsperiode nog niet gezegd. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij die discussie wil inrichten? Het is voor mijn fractie de vraag of er gelet op de zware taakstelling voor de overheden, en in het bijzonder voor de waterschappen, veel gemorreld moet worden aan het bestuurlijk systeem.

Het is een beetje van deze tijd om alles maar op zijn kop te zetten met als argument dat de burger behoefte heeft aan die verandering. Ik heb zo

mijn bedenkingen bij dat motief. De burger wil serieus genomen worden, staat open voor een eigen, vaak bescheiden, rol bij veranderingen en verbeteringen en dergelijke. Bij de aanpak van wateropgaven moeten burgers naar mijn mening de kans krijgen om zich te informeren en invloed uit te oefenen op planvorming. Het is echter maar de vraag of burgers zitten te wachten op grootscheepse bestuurlijke ingrepen?

Ik maak graag nog een enkele opmerking over Ruimte voor de rivier. Mijn herkomst uit het Rivierenland wil ik hier niet verloochenen. De staatssecretaris spreekt over een benodigde afvoercapaciteit voor de Rijn van 16.000 m<sup>3</sup> in 2015, maar is dat werkelijk afdoende? Waarop baseert zij dat? Is daarbij rekening gehouden met maatregelen in Duitsland? De stroomgebiedenbenadering uit de Kaderrichtlijn water is even noodzakelijk voor het capaciteitsbeheer. Kan de staatssecretaris aangeven of daarvan sprake is? Als ultieme maatregel worden nog steeds de overloopgebieden genoemd. De staatssecretaris spreekt daarover wat vergoelijkend in de begroting: "Het restrisico kan in principe verkleind worden door de keuze voor een gecontroleerde overstroming." Het zal je land maar wezen. Je zult maar in Kekerdome wonen. Kan de staatssecretaris de betekenis van dat restrisico duiden in relatie tot een afweging voor het betrokken gebied? Ook hier geldt de relatie met de buurlanden, met name met Duitsland. Kan de staatssecretaris de Kamer informeren over de effecten van een aanpak in het stroomgebied van de Rijn? Is een bovenstroomse aanpak van de Rijn mogelijk zodat radicale ingrepen als die van noodoverloopgebieden kunnen worden voorkomen?

Mobiliteit is van invloed op leefbaarheid en kwaliteit en geen op zichzelf staand vraagstuk. Mobiliteit is ook geen zaak van individuele verantwoordelijkheid; het gaat om een complex samenstel van voorzieningen waarin keuzes gemaakt moeten worden. Beprijzing, spreiding van voorzieningen en staat van onderhoud zijn politieke vraagstukken. Keuzes beïnvloeden elkaar en grijpen in op kansen van burgers. De minister kiest in deze periode voor een zwaar onderhoudsprogramma. Mijn fractie steunt haar daarin want het is één van de

## Eigeman

manieren waarop in duurzaamheid geïnvesteed kan worden. Wel rijst de vraag welke criteria gehanteerd worden voor het plannen van en het prioriteit geven aan onderhoudswerkzaamheden. Is dat alleen zaak van technische normen en van levensduur? Speelt de invloed op de omgeving een rol, bijvoorbeeld het sneller terugdringen van geluidsoverlast bij snelwegen? Ook op het punt van onderhoud doet zich weer een kans voor om in te springen op het eigen initiatief van de sector, in dit geval de provincies. Onlangs verscheen in het blad Provincies.nl een artikel over het overnemen van het onderhoud van ongeveer 1000 km weg die niet behoort tot het autosnelwegennet en die toch onderhouden wordt door het Rijk. De provincies hebben gezamenlijk aangegeven, in te zijn voor overname. Hoe staat de minister daar tegenover? Volgens berekeningen van het IPO kan het zuiniger. Kent de minister die berekeningen? Is zij bereid om deze op te vragen en in te gaan op de bereidheid van de provincies om het onderhoud over te nemen?

Mobiliteit heeft ook betrekking op de kansen van mensen; dat geldt zowel voor het voorzieningsniveau als voor de prijsstelling. De benadering van het kabinet geeft ons voor beide invalshoeken redenen tot zorg. De minister legt de nadruk op de individuele verantwoordelijkheid en op het principe dat de gebruiker een kostendekkende vergoeding betaalt. De 207 mln euro ophoging van de gebruikersvergoeding tot 2010 komt dus ten laste van de reiziger. Kan de minister ons inzicht geven in de effecten op de prijzen van het openbaar vervoer?

Wie dagelijks per trein reist, zal zorg hebben over de kwaliteit. De treinen mogen beter op tijd rijden dan één à twee jaar terug ± dat is althans mijn eigen ervaring ± maar de capaciteit staat nog steeds onder druk. Treinen in de spits zijn nog steeds overvol. Is de staatssecretaris bereid met de NS en andere marktpartijen afspraken te maken over de gewenste kwaliteit? In de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is de op stapel staande evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 reeds aan de orde geweest bij gelegenheid van enkele technische wijzigingen van die wet. Wij zouden het op prijs stellen om nader te worden geïnformeerd over de

aard, de opzet, de inhoud en het tijdpad van de op handen zijnde evaluatie van de genoemde wet. Het gaat daarbij om zaken zoals de zogeheten concessieoverschrijdende verbindingen, de overname van het materieel en de overgang van het personeel. Ook de bereikbaarheid baart de PvdA-fractie zorgen en ook hierbij gaat het om samenhang. Welke samenhang zien bewindslieden met Ruimte en met Vitaal platteland? Wat mogen reizigers in regio verwachten? Hoe schakelen bewindslieden medeoverheden in?

Ik noem een voorbeeld. Al zeker tien jaar praten wij in Nederland over Randstadspoor en over de omvang van dat nieuwe net. Mij valt op dat realisatie daarvan in een soort omgekeerde salomitactiek gestalte krijgt. De zuidelijke aftakking naar Geldermalsen en Tiel en naar Dordrecht en Gorkum wordt vrijwel nooit in zijn geheel bekeken. Bovendien wordt zij vaak primair beoordeeld vanuit regionaal belang. Stukje bij beetje komt het nieuwe net er, maar veeleer als een soort concessie aan regio's dan als een bijdrage aan de oplossing van de fileproblemen op de A2 en de A27. Een van de hoofdoorzaken van files in Nederland is de fijnmazige vertakking van afslagen van het rijkswegennet. Met een ruime invulling van Randstadspoor kan daaraan wat worden gedaan. Verbetering en verfijning dragen bij aan het terugdringen van het regionale verkeer. Hoe kijkt de minister tegen zo'n meer integrale benadering aan? Is zij bereid om ook hierbij het MIT aan een kritische beschouwing te onderwerpen en tot nadere prioriteitstelling te komen voor het zuidelijke traject van het Randstadspoor? In elk geval kan een gesprek met medeoverheden hierover meer klaarheid brengen. Is de minister daartoe bereid?

In vogelvlucht zijn wij langs een aantal belangrijke vraagstukken gegaan. De PvdA-fractie heeft met nadruk aandacht gevraagd voor de effecten van duurzame ontwikkeling in de aanpak van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op mobiliteit en water. De fractie vraagt eerlijkheid, openheid en minder nadruk op een technocratische normstelling in de aanpak inzake veiligheid en risicobeleid in algemene zin en de aanpak van Schiphol in het bijzonder. Geïnvesteed moet worden in geloofwaardig-

heid en samenwerking met medeoverheden, met het bedrijfsleven en met burgers die hun creativiteit aan de bewindslieden en aan ons uitlenen. De minister en staatssecretaris moeten in het kabinet strijden voor meer samenhang.

De **voorzitter**: Mijnheer Eigeman, proficiat met uw maidenspeech! Het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat is niet het enige dat u interesseert. Dat blijkt al uit het feit dat u zich na uw studie politicologie gedurende de eerste tien jaar van uw loopbaan heeft gewijd aan het onderwijs. De bredere scoop van het openbaar bestuur blijkt uit uw participatie in het bestuur van het mooie Culemborg. Aanvankelijk was u daar raadslid en later tien jaar lang, tot 1999, wethouder, waarvan de laatste vijf jaar als locoburgemeester. Ik zei al dat u zich niet alleen het beleidsterrein van verkeer en waterstaat eigen heeft gemaakt. In Culemborg waren het ook de terreinen van sociale zaken, cultuur, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu. Niet voor niets bent u recent voorzitter geworden van de commissie Leefmilieu en Energie van het Beneluxparlement.

Uw huidige functie bij de VNG combineert u met een interessante en voor de Kamer relevante hobby: politieke filosofie. U begon uw maidenspeech met een motto ontleend aan het prachtige gedicht van Havel. U heeft dat gedicht vorig jaar eveneens voorgedragen tijdens een lezing op het zogenaamde bewegingscongres, waarop u namens de PvdA aandacht vroeg voor bezinning op wat u noemde "de wezenstaak van het politieke bedrijf". Daarbij ging u in op drie punten: de noodzaak van meer inspiratie en bevoegdheid bij de politiek, de behoefte bij de politiek aan meer respect en de noodzaak van het investeren door politici in vertrouwen als democratisch verschijnsel om het gevaar af te wenden dat de publieke zaak een zaak van vrijblijvendheid wordt. Wat u daar heeft gezegd, heb ik tot mij genomen. Voor iemand zoals u die dit beargumenteerd beoogt, zal het Kamerlidmaatschap geen vrijblijvende aangelegenheid zijn. Ook daarom heten wij u hier van harte welkom. Ik wens u heel veel succes!

## Eigeman

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Lemstra** (CDA): Voorzitter. Het is altijd een plezier om voor de eerste keer met bewindslieden over hun begroting te spreken, zeker nu de minister aanvankelijk een collega van ons zou zijn geweest. Zij had destijds haar voorkeur uitgesproken voor het lidmaatschap van deze Kamer, maar zij heeft zich helaas laten verleiden om lid van het kabinet te worden. Dat zal zij weten! Wij zullen haar als Eerste Kamer bevragen.

Voor de CDA-fractie is het vinden van een evenwicht van grote betekenis als wij spreken over Nederland als kwaliteitsland. Met andere woorden: vanuit het kernbegrip "rentmeesterschap" ± ik haal het nog maar eens van stal ± is het bewaren van de schepping van evenveel waarde als het bewerken ervan. Dat vraagt om voortdurende investeringen in kwaliteit. Kwaliteit van de samenleving, de leef-omgeving, de economie en niet in de laatste plaats de infrastructuur. Investeren in kwaliteit betekent naar onze mening ook het onderhouden van de bestaande infrastructuur. Dit is blijkbaar een nieuw fenomeen op de politieke agenda omdat al een aantal jaren sprake is van achterstallig onderhoud of zelfs verwaarlozing. Het is dan ook verheugend om te constateren dat beide bewindslieden van Verkeer en Waterstaat hier zwaar op inzetten.

Het is nodig dat er structureel geld komt voor onderhoud, mede om te voorkomen dat het onderhoudsbudget bij nieuwe infrastructuurprojecten geen gelijke tred houdt met deze nieuwe infrastructuur, zodat wij over een aantal jaren opnieuw met het onderhoudsprobleem worden geconfronteerd. De CDA-fractie begrijpt dat de kosten van onderhoud en beheer vanaf 2005 reëel worden begroot. Onze vraag hierbij aan de minister is hoe zij dit gaat doen. Komen er bijvoorbeeld levenscycli bij de diverse grote projecten? Graag enig inzicht hierin. Investeren in kwaliteit betekent ook dat veiligheid op de eerste plaats komt, met daarnaast aandacht voor leefbaarheid en het in goede banen leiden van de mobiliteit.

De CDA-fractie wil zich bij deze begrotingsbehandeling richten op

een aantal thema's, te weten: het departement van Verkeer en Waterstaat zelf, de verkeersveiligheid, de binnenvaart, publiek-private samenwerking, het waterbeleid, Schiphol en het meerjarig investeringsplan. Ik begin met het departement.

De minister heeft in de Tweede Kamer meegedeeld dat Rijkswaterstaat momenteel bezig is met een ondernemingsplan dat de organisatie verder "lean and mean" moet gaan maken. Bezuinigingen zullen hier op de achtergrond ook een rol meespelen. Het gaat daarbij niet alleen om efficiency, maar ook om een nieuwe visie op de rolverdeling tussen Rijkswaterstaat en de markt. Mede in het licht van de opmerking van de minister dat het departement zich uitsluitend zal richten op zijn kerntaken, wil mijn fractie hier toch een waarschuwend woord laten horen. Het is uiterst verleidelijk en ook modern conform het markt-denken om kennis en expertise in te huren bij particuliere bureaus. Toch zal de overheid, al was het alleen maar vanuit het oogpunt van de waarborging van het publiek belang, haar eigen expertise en knowhow tenminste op peil moeten houden teneinde de particuliere plannen te kunnen beoordelen. Daar komt nog iets bij wat naar onze mening aandacht verdient.

Het is in een uitvoeringsgerichte organisatie uitermate verleidelijk om je met praktische zaken bezig te houden en de ontwikkelingen op langere termijn op afstand te plaatsen. Bovendien dwingt de hete adem van de politiek je vaak hiertoe. Het is echter bij uitstek dit departement, verantwoordelijk voor de infrastructuur van dit land, dat zich met de ontwikkelingen op langere termijn zal dienen bezig te houden, wil men niet de verkeerde investeringen doen. Immers, de investeringskeuzen van vandaag bepalen de kwaliteit van de samenleving van morgen! Het is met name de rijksoverheid die de grote lijnen moet blijven uitzetten en in haar strategische koers moet bepalen waar wij infrastructuur naar toe gaan of naar toe willen. Het hoeft niet te onttaarden in blauwdrukken, maar zal wel moeten leiden tot richtinggevende uitspraken voor de langere termijn waarmee ook de particuliere investeerder rekening heeft te houden.

Ook en met name op het infrastructuurdepartement van Verkeer en Waterstaat is een langetermijnvisie nodig. Dat kan en mag men niet alleen aan VROM overlaten. Is er in dit verband sprake van een goede afstemming tussen de nota Mobiliteit en de nota Ruimte? In de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat de nota Mobiliteit wordt ontwikkeld als een uitwerking van de nota Ruimte. Wat is dan de eigen inbreng van Verkeer en Waterstaat bij de nota Ruimte, zo vragen wij ons af.

Wij kijken reikhalzend uit naar de nota Mobiliteit. Wij blijven het jammer vinden dat die nota niet geïntegreerd kan worden in de nota Ruimte. In dit kleine land zijn infrastructuur en ruimtelijke ordening immers zeer nauw met elkaar verweven.

Werken onze meerjarenprogramma's met een gemiddelde looptijd van tien jaar niet met een te korte horizon, mede gelet op de lange procedures verbonden met onze wetgeving zowel op nationaal, regionaal als gemeentelijk niveau?

Bij onze oproep tot het ontwikkelen van langetermijnvisies komt tegelijkertijd de waarschuwing om reeds geïntroduceerd beleid niet al te snel te veranderen, omdat consistentie in met name het investeringsbeleid van eminent belang is voor het aantrekken van kapitaal. Investeren met name in de infrastructuur zijn immers meestal gebaseerd op langetermijnplanning en langetermijnafspraken en vereisen daarom een consistentie in beleid, te meer wanneer men daarbij via PPS-constructies private financiers wil betrekken. Onderschrijft de minister deze mening?

Dan kom ik nu bij het thema verkeersveiligheid. De cijfers over de verkeersveiligheid zijn in al hun koelheid onthutsend! Elk jaar komen er 40.000 mensen om in het verkeer van de EU-landen. Dat is ongeveer evenveel als het inwonertal van een middelgrote stad als Middelburg. Vandaar dat de Europese Commissie het ambitieuze plan heeft opgevat om dat aantal drastisch terug te brengen tot de helft in 2010. Om dat te realiseren is het "Road safety action program" van start gegaan.

Overigens is het aantal gewonden in het Europese verkeer helemaal verbijsterend: 1.700.000 slachtoffers tonen aan dat het echt veiliger moet worden. Het Road safety action

## Lemstra

program is gefundeerd op drie belangrijke pijlers: beter verkeersgedrag, betere infrastructuur van wegen en een verbeterde veiligheid van de voertuigen zelf. Daarbij wordt ook gedacht aan doorlopende rijopleidingen, strengere controle op alcoholgebruik en betere waarschuwingen op medicijnen die de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Jonge bestuurders blijven daarbij een bron van extra zorg: 10.000 van het genoemde dodenaantal zijn tussen de 15 en 24 jaar oud.

Ook de wegen zelf kunnen en moeten beter. Zogenaamde black spots ± plaatsen waar in verhouding veel ongelukken gebeuren ± moeten aangepakt worden. In dit verband is het interessant van de minister te mogen vernemen of zij in staat is om vóór 1 juli van dit jaar met een nieuwe indeling van snelwegen naar snelheidslimieten te komen, conform de aangenomen motie-Hofstra/Van Haersma Buma in de Tweede Kamer.

De Europese Commissie schroomt niet om al dit menselijk leed om te zetten in harde getallen. Deze doden en gewonden kosten de gemeenschap elk jaar 160 mld euro. Juist omdat Nederland een van de meest verkeersveilige landen in Europa is, mag de aandacht voor dit thema niet verslappen. Dat is de mening van onze fractie. In ons land vallen jaarlijks ongeveer 1000 dodelijke slachtoffers en een veelvoud daarvan aan gewonden. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid worden door de SER geschat op 5,7 mld euro per jaar. Wanneer wij de kosten van productieverlies alsmede de medische en materiële kosten meetellen, komen wij op 8,7 mld euro. Verbetering van verkeersveiligheid levert dus ook nog eens geld op. Het persoonlijke leed valt overigens nooit in geld uit te drukken. De minister heeft mogelijkheden gevonden om het in 2002 bijgestelde getal van 950 terug te brengen naar 900 voor 2004. Kan de minister aangeven hoe zij denkt haar ambities op dit terrein, dat haar blijkens de discussies in de Tweede Kamer na aan het hart ligt, waar te maken of zelfs te overschrijden? Op welke manier denkt zij met de decentrale overheden en de maatschappelijke partners tot een nationale doelstelling en aanpak te komen? Is bijvoorbeeld het puntenrijbewijs, zoals gebruikt bij onze oosterburen, binnenkort te verwachten of zal dit in bureaucratische

schoonheid sterven? Wat bedoelt de minister met aanscherping van regelgeving voor rijbewijzen en rijvaardigheid bromfietsgebruik en handhaving op dit terrein? Graag krijg ik op dit punt een reactie van de minister.

Dan het thema binnenvaart. Voorzitter. De binnenvaart in stroomversnelling zou het credo van mijn fractie kunnen zijn. Heerste Holland vroeger over de wereldzeeën, tegenwoordig zijn wij marktleider op de Europese binnenwateren. Hoewel het aantal schepen verminderde ± in 1975 waren dat er 7500, thans zijn het er ongeveer 5000 ± groeide het laadvermogen waarbij de nieuwe schepen meer diepgang kregen. Hoewel het bedrijfsleven aan de wal massaal fuseert, blijft de binnenvaart kleinschalig. Van alle schepen is zo'n 90% in het bezit van zelfstandige ondernemers, hetgeen deze staatssecretaris waarschijnlijk zeer zal aanspreken.

Nu de verkeerswegen aan de top van hun capaciteit zitten en steeds meer landen in Europa beperkingen stellen aan de trucks die door hun land razen, is de terechte en simpele constatering dat schepen en treinen die rol dan wel, zij het voor een deel, moeten overnemen. Een verdubbeling van het vervoer over water behoeft volgens deskundigen niet tot noemenswaardige problemen te leiden. Wel zullen enkele technische ingrepen moeten worden gepleegd in het vaderlandse vaarwegennet, waarbij de overheid meer haast zal moeten maken met een verhoging van de bruggen, het maken van bredere sluisen en het zorgen voor diepere vaargeulen. Want, mevrouw de voorzitter, stille wateren hebben in de binnenvaart meestal geen diepe gronden.

Met name om de snel groeiende containervaart, 10% tot 15% per jaar, ruim baan te geven moet een aantal knelpunten snel worden weggewerkt. In Oost-Nederland moeten bijvoorbeeld de vaste bruggen over het Twentekanaal verhoogd worden om schepen met drie lagen containers te kunnen doorlaten. Deelt de staatssecretaris deze analyse en zo ja, hoever is Rijkswaterstaat gevorderd met de plannen voor deze vaarwegverbetering?

Mevrouw de voorzitter. Het is evident dat publiek private samenwerking, PPS, op lokale schaal wel lukt, zoals bij de stedelijke vernieu-

wing, doch bij de grotere en nationale infrastructuurprojecten steeds weer op problemen stuit. Dat heeft naar mijn mening te maken met de multifunctionaliteit van de verschillende projecten. Bij infrastructuur is die multifunctionaliteit veel minder aanwezig en daarmee is eveneens de mix van rendabele en onrendabele functies van het project kleiner. De minister ziet PPS niet als een wondermiddel, heeft zij in de Tweede Kamer gezegd. Ik kan dat begrijpen. Toch is er, gelet op de forse investeringsagenda in dit land, behoefte aan het daadwerkelijk toepassen van PPS. Gelet op de hoeveelheid geld die er is gewoon is bij pensioenfondsen, banken en beleggers, is het merkwaardig dat er zo weinig van de grond komt. Het is evident dat sprake moet zijn van meerwaarde voor beide partijen. Dat begrijpen wij. Wanneer die niet helder is voor alle bij de PPS betrokken partijen, is PPS niet de beste oplossing voor het aanpakken van infrastructurele of ruimtelijke investeringen. Bovendien verlangen de private partijen terecht ± wij zeen daar al eerder op ± lange-termijnafspraken waarmee het kabinet ver over zijn eigen graf heen regeert. Dat vraagt nu eenmaal om politieke moed!

Bij infrastructuur wordt vooral veel aandacht besteed aan de mogelijkheid van het genereren van cashflow. Dit punt sluit duidelijk aan bij de aloude discussie over de tolheffing. Zolang dit niet wenselijk wordt geacht, achten veel private partijen PPS als moeizaam. Dat blijkt uit een recente studie van de Universiteit Twente. Ook zit er een principiële aspect aan PPS. Daarbij is namelijk sprake van belangenafweging tussen publieke en private partijen en is er ± nu komt het ± vooral de borging van het publieke belang aan de orde. Met andere woorden, deze borging mag geen voorwerp worden van onderhandeling tussen deze partijen. Het zal altijd de publieke partij, dus de overheid zijn, die bepaalt waar, wanneer en op welke wijze infrastructuur wordt aangelegd. Is de minister het daarmee eens? Wordt bij Verkeer en Waterstaat PPS nog niet te veel gezien als een inkoopstrategie, als een alternatief voor de publieke voorzieningswijze? Zolang deze gedachte domineert, mevrouw de voorzitter, zal PPS in infrastructuur een illusie blijven. Men zal moeten gaan erkennen dat de

## Lemstra

kansen voor PPS liggen in de vooruitgang op langere termijn en niet in de besparingen op deals en projecten. PPS moet onze inziens niet gezien worden als moneymaker maar benaderd worden als progressmaker. PPS is meer dan professioneel inkopen. Het gaat veel meer om innovatieve oplossingen, om kennisontwikkeling. Het gaat dan niet alleen om de financiële draagkracht van de private sector, maar ook over de mate waarin deze actief de publieke taken dient en helpt de sector te vitaliseren. Dit zijn PPS-gedragingen die VW zou kunnen belonen en stimuleren. Gaarne ontvang ik een reactie van de minister op deze zienswijze.

Valt er al iets meer te zeggen over de uitvoering van de motie-Hofstra/Van Haersma Buma over een gezamenlijk met het bedrijfsleven op te richten investeringsmaatschappij infrastructuur?

Mevrouw de voorzitter. Ik kom bij het waterbeleid. De staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer gezegd dat 2004 internationaal een belangrijk jaar wordt, mede gelet op het Europese voorzitterschap van Nederland. De grote rivieren vragen om internationale samenwerking ten aanzien van waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Zij vragen ook om ruimere beddingen om piekafvoeren te kunnen verwerken en wellicht ook om ruimte voor gecontroleerde overstromingen. De vraag is hierbij in hoeverre de staatssecretaris op Europees niveau de handen op elkaar krijgt om daadwerkelijk deze internationale aanpak voor elkaar te krijgen.

De Europese Commissie is van plan om te komen met een integrale aanpak van de hoogwaterbescherming, waarbij volgens de staatssecretaris afwentelen nooit het principe moet zijn. Er moet worden voorkomen dat Nederland als afvoerputje van Europa alle problemen moet oplossen. De staatssecretaris wil daar tijdens het voorzitterschap flink op inzetten om ervoor te zorgen dat die internationale aanpak ook door anderen gedragen gaat worden. Dit is een "wilsinzet", aldus de staatssecretaris.

Mevrouw de voorzitter. Dit klinkt zeer daadkrachtig, maar ik neem aan dat onze buurlanden ons ook op ons eigen huiswerk zullen attenderen. Mijn collega van de PvdA-fractie wees hier al even op. Zo zal het duidelijk moeten worden dat men

niet meer zo gemakkelijk in de polder of in de rivierbeddingen kan gaan bouwen zonder met het water rekening te houden en dat men ook in de meer verstedelijkte gebieden een andere methodiek ten aanzien van het water moet gaan hanteren, bijvoorbeeld betere riolering en meer openwaterreservoirs. Bovendien is het departement nog steeds bezig met studies en het verkrijgen van inzichten om te proberen hierdoor uiteindelijk te komen tot de best mogelijke bescherming van ons land tegen water en tot de best mogelijke manier om samen te leven met water.

Dat vraagt, mevrouw de voorzitter, nog heel veel tijd. Ik spreek dan nog niet eens over het huiswerk als gevolg van de kaderrichtlijn water. Bovendien weet de staatssecretaris als oud-wethouder dat je als voorzitter altijd tot taak hebt om de vele vaak divergerende standpunten tot een door alle partijen gedragen compromis te smeden. Dus dat je aan een "wilsinzet" vanuit Nederland niet eens meer toekomt! Ik ontvang graag iets meer inzicht in hoe de staatssecretaris deze voorbereiding op het Nederlandse voorzitterschap ten aanzien van het waterdossier ziet.

Mevrouw de voorzitter. Schiphol kan natuurlijk niet ontbreken. De staatssecretaris heeft beloofd dat zij zich aan de milieuraandoorwaarden wil blijven houden. Op vragen in de Tweede Kamer hoe het kabinet aan de buitenwereld de betrouwbaarheid kan garanderen en het vertrouwen in de overheid met betrekking tot het Schipholdossier kan herstellen, antwoordt de staatssecretaris dat zij iedere keer zal proberen om zo helder mogelijk te communiceren over de afspraken en over wat het kabinet heeft gedaan om die afspraken na te komen.

Mevrouw de voorzitter. Juist omdat de discussie over Schiphol vaak per incident of per maatregel wordt gevoerd, is het macro-overzicht van wat er allemaal met Schiphol gebeurt zeker voor de modale staatsburger al lang zoek. De staatssecretaris zal het met mij eens zijn dat er hoe langer hoe meer behoefte bestaat aan een integrale visie over de toekomst van de luchthaven Schiphol en de verdere economische groei binnen de daarvoor gestelde milieuraandoorwaarden. Moet niet voorkomen worden dat we een speelbal worden

van de emoties van de dag? Nu hollen wij vaak van incident naar incident. Mijn inziens is dat een mainport onwaardig. Kan de staatssecretaris toezeggen dat bijvoorbeeld in de nota Ruimte ± of in aansluiting op deze nota ± aandacht wordt besteed aan of, nog beter, een visie wordt gegeven over de mainport Schiphol en dat daarin afspraken worden gedaan over zaken zoals externe veiligheid en groepsrisico? Wordt het bovendien niet langzamerhand tijd om maximaal te investeren in de communicatie naar buiten over dit belangrijke onderwerp? Hoe worden de publieke belangen, waaronder de vraag naar de continuïteit van de luchthaven, gewaarborgd als de Staat der Nederlanden mocht besluiten zijn aandelen te verkopen?

De staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer gezegd dat er een onderscheid zal zijn tussen het wetsvoorstel tot privatiseren van de luchthaven en de daadwerkelijke aandelenverkoop. Dat zijn twee los van elkaar staande trajecten. Tevens zegt zij dat het besluit tot aandelenvervreemding genomen moet worden op basis van ontwikkelingen die om ons heen plaatsvinden. Ik begrijp dat de staatssecretaris ervan uitgaat dat wij bij een privatisering van de luchthaven meer sturingsmogelijkheden krijgen dan wij nu hebben bij de huidige wet- en regelgeving. Dat is interessant. Wellicht kan de staatssecretaris nu reeds een tipje van deze interessante sluier oplichten.

Overigens wil ik wel kwijt dat het voor mijn fractie nog geen uitgemaakte zaak is dat je zonder meer tot die privatisering moet besluiten. De borging van de publieke belangen die gemoeid zijn met deze belangrijke mainport zal voor ons buitengewoon belangrijk zijn in dat debat.

Dan kom ik op het meerjarig investeringsplan. In de Tweede Kamer is nagenoeg per project met de minister gedebatteerd. Er zijn vele moties en amendementen aangenomen die leiden tot enige aanpassingen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De heer Lemstra heeft het onderwerp Schiphol nu verlaten. Ik heb er nog een vraag over. Hij vraagt om een langetermijnvisie en spreekt over de privatisering. In beide gevallen zal de privatisering doorgaan etc. Blijft de heer Lemstra vasthouden aan de



## Lemstra

dubbele doelstelling dat de luchthaven wel mag groeien, maar alleen binnen de grenzen die wij hebben gesteld?

De heer **Lemstra** (CDA): Wij hebben hier een belangrijke motie aangenomen, de motie-Baarda. Naar ik meen staat deze motie, die door alle fracties is onderschreven, nog recht overeind. Als het goed is, wordt de Luchtvaartwet in 2005 geëvalueerd. We zullen dan zien wat van de motie-Baarda overeind is gebleven. Voorshands blijf ik daar dus aan vasthouden.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Is de heer Lemstra het met mij eens dat wij uiterlijk morgen moeten proberen om helderheid te verkrijgen over de uitvoering van de motie-Baarda, zodat wij niet van incident naar incident gaan? Moeten wij niet echt proberen om eruit te komen?

De heer **Lemstra** (CDA): Ik vraag dat aan de staatssecretaris. Ik neem aan dat de heer Pormes dat ook in zijn bijdrage zal doen. We horen dat morgen.

Voorzitter. Ik kom terug op het MIT. De Eerste Kamer past bij dit onderdeel bescheidenheid. Zoals bekend, hebben wij geen recht van amendement, zodat de fractie van het CDA zich moet beperken tot enkele algemene opmerkingen en vragen.

1. Gezien de grote druk op de investeringsmiddelen vragen wij de minister hoe de kwaliteit van de beoogde investeringen wordt bewaakt. 2. Wanneer een regio met creatieve oplossingen aandraagt, zoals voorfinanciering van een project, PPS-varianten al of niet met tolheffing, heeft dit dan tot bijstellingen geleid in het MIT op grond van het bestuurlijk overleg? 3. Er komt een tussenbalans in 2006, een zogenaamde midterm review, waarbij onder andere de volgende vragen aan de orde komen: liggen wij nog op koers, of moeten wij bijstellen; leidt dit dan tot verschuivingen in het MIT en hoe zit het dan met de rechtszekerheid voor de diverse bestuurlijke regio's? De voorganger van deze minister sprak altijd van een in beton gegoten MIT-4. Komen de MIT-afspraken niet meer ter discussie in de nota Ruimte en de nota Mobiliteit? Leveren deze belangrijke kabinetsnota's nog nieuwe infraprojecten op, of slaan

deze alleen op de periode na 2010? 5. In het kader van de evaluatie van de Tracéwet werd onderzocht hoe de besluitvormingsprocedures voor de hoofdinfrastructuur kunnen worden versneld. Vooral de transparantie van het totale besluitvormingskader rond het MIT verdient ons inziens alle aandacht.

In de brief van de minister van 22 december 2003 aan de Tweede Kamer over dit recente evaluatieonderzoek van de universiteit Utrecht naar de werking van de Tracéwet blijkt onder andere dat de onderzoekers in algemene zin concluderen dat deze wet voldoet, maar dat op onderdelen verbeteringen mogelijk zijn en dan wel met name een verbetering van de interne werkwijze bij de overheid! Hoe denkt de minister met deze laatste conclusie om te gaan? Komen er goedkopere en snellere planstudies? Kunnen marktpartijen in PPS-verband eerder worden ingeschakeld, bijvoorbeeld al in de tracéstudiefase?

Mevrouw de voorzitter. Onze fractie ziet met buitengewoon veel belangstelling de antwoorden van beide bewindsvrouwen tegemoet.

□

De heer **Pormes** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. In navolging van uw woorden heet ik beide bewindslieden namens mijn fractie van harte welkom in deze Kamer.

Ik wil beginnen met een korte schets van ons beeld van Verkeer en Waterstaat en zal bezien of wij morgen tot een bijstelling daarvan kunnen komen. Laat ik het dus maar scherp stellen: meer asfalt, meer files, meer geluidsoverlast en luchtvervuiling. In de nota Ruimte claimt het kabinet veel extra ruimte voor Schiphol voor uitbreiding van het banenstelsel. Tegelijk wordt er een slot gelegd op nieuwe woningbouw in de omgeving van Schiphol, omdat die woningbouw Schiphol zou belemmeren om binnen de milieugrenzen te blijven. Beter kan de dubbelzinnigheid van de nu dominante conservatieve agenda eigenlijk niet aangetoond worden. Aan de voorkant heerst de moraal ± waarden en normen, fatsoen, respect, leefbaarheid ± aan de achterkant heerst de kille technocratie die genadeloos opruiming houdt in het stelsel van regels waarmee kwetsbaarheden met betrekking tot milieu en mensen in een moderne

samenleving worden beschermd. Laat Donner en Balkenende maar prevelen, ondertussen doen de andere leden van het kabinet hun kille saneringswerk.

Het belang van leefbaarheid voor burgers wordt ondergeschikt gemaakt aan het economische belang van Schiphol. De kosten van mobiliteit kunnen uiteraard niet allemaal in de begroting worden opgenomen, maar zij zouden wel deel moeten uitmaken van het denken over voorgenomen beleid. Neem nu de maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer! Die bedragen 5 mld euro. Ik noem de gezondheid. Onlangs is bekend gemaakt dat het gaat om 4500 vervroegde sterfgevallen per jaar als gevolg van het autoverkeer.

In vergelijking met de vorige spreker stellen wij ons iets bescheidener op en zullen wij ons beperken tot één beleidsterrein: de mobiliteit, opgedeeld in automobilititeit, Kyoto en Schiphol. De mobiliteit is de laatste jaren fors toegenomen en groeit nog steeds. Steeds meer regio's in Nederland hebben te maken met een groeiende verkeersstroom. In stedelijke gebieden heeft deze verkeersstroom nadelige gevolgen voor leefmilieu, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Ondanks het feit dat auto's gemiddeld genomen schoner zijn geworden, levert het aantal auto's en vrachtauto's problemen op. De bereikbaarheid is afgenomen door een toename van de congestie. Meer en extra investeringen van het Rijk en lagere overheden in het wegennet hebben, mede door de groeiende automobilititeit, onvoldoende geleid tot een betere bereikbaarheid.

Nog meer investeringen in het wegennet zullen niet leiden tot een vermindering van de congestie en zeker niet tot een vergroting van de leefbaarheid. De gevolgen van ons mobiliteitsgedrag houden ook niet op bij onze landsgrenzen. De internationale component wint aan belang en vormt op vrijwel alle terreinen van Verkeer en Waterstaat een integraal onderdeel van het beleid. Dat betekent ondermeer dat Verkeer en Waterstaat in toenemende mate zijn kennis en kunde internationaal zal moeten inzetten. Op welke wijze wordt hieraan vorm en inhoud gegeven?

In de media verschijnen steeds weer alarmerende berichten over "global warming", het broeikaseffect

## Pormes

en de daardoor stijgende zeespiegel. Het is ditmaal geen ijs maar water dat ons bedreigt. Die klimaatverandering is in twee opzichten van groot belang voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zij is ten eerste van belang, omdat het verkeer zo'n 20% bijdraagt aan de uitstoot van broeikasgassen. De verandering is ten tweede van belang, omdat de effecten op het klimaat niet terug te draaien zijn. Daarom is de noodzaak aanwezig om die uitstoot van gasen zo veel mogelijk te beperken. De ministerraad heeft op voorstel van staatssecretaris Van Geel van VROM de maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot per sector vastgesteld: 38 miljoen ton CO<sub>2</sub> voor verkeer en vervoer. Met de voorgestelde maxima gaat het kabinet ervan uit dat de Kyoto doelstelling wordt gehaald en dat de verschillende sectoren een evenwichtige bijdrage leveren. Andere deskundigen spreken dit tegen. Nederland heeft zich verplicht om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met 6% te verminderen ten opzichte van 1990. En dan te bedenken dat dit nog maar een deel van het verhaal is, omdat het andere deel onder de handel in emissies valt.

In dit verband stellen de leden van de fractie van GroenLinks de volgende vragen aan de staatssecretaris. In de brief van 23 januari blijkt dat zowel het ministerie van VROM als het ministerie van VW politiek verantwoordelijk is voor het halen van de vastgestelde streefwaarden. Wat betekent deze gedeelde verantwoordelijkheid nu precies? Waarop is het ministerie van VW precies aanspreekbaar? Waarop mogen wij de staatssecretaris bij wijze van spreken afrekenen? Is de staatssecretaris het ermee eens dat er geen reden is om te veronderstellen dat zonder extra maatregelen de sector verkeer en vervoer zijn streefwaarden in 2010 zal halen? Waarop moeten die extra maatregelen vooral gericht zijn naar het oordeel van de staatssecretaris? Is er reden om aan te nemen dat als de CO<sub>2</sub>-emissie van de sector verkeer en vervoer de komende jaren blijft stijgen, de discussie over de introductie van een kilometerheffing naar voren wordt geschoven met als mogelijk doel de heffing eerder te introduceren dan de regering thans voornemens is? Op welke wijze denkt de staatssecretaris anders een mogelijke doorgaande stijging om te

buigen? Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de geselecteerde reservemaatregelen voor de sector verkeer en vervoer? Ik wijs erop dat het Centraal Planbureau de effecten van de belastingmaatregelen heeft berekend op 0,3 megaton. Dat is niet ingeschat. Dat betekent dat er extra maatregelen tegenover moeten komen te staan om dat te compenseren.

De staatssecretaris zegt, onder meer in een interview in de Staatscourant, grote waarde te hechten aan duurzame mobiliteit. Daarvoor omarm ik haar graag, maar wat verstaat zij daaronder? Is zij het met ons eens dat het principe "de vervuiler betaalt" het meest effectieve instrument is om duurzame mobiliteit dichterbij te brengen? Of heeft zij ook andere instrumenten in haar tas die wellicht veel effectiever zijn?

Bereikbaarheid en mobiliteit eisen een samenhangende aanpak waarbij niet alleen collectieve voorzieningen worden geboden. Ook de auto vraagt per stad of regio goed doordachte alternatieven: naast samenhang ook een intelligente en slimme mobiliteitsaanpak, niet eindeloos infrastructuur blijven aanleggen. Maak gebruik van resultaten die elders in de wereld zijn geboekt. Maak gebruik van technologische ontwikkelingen. Die maken het nu al mogelijk, over te gaan tot beprijzing.

Een goed voorbeeld is de heffing die de stad Londen begin vorig jaar heeft ingevoerd. Door middel van deze heffing op motorvoertuigen die de stad onder werktijd binnen rijden, is het gelukt de files fors te verminderen en middelen te genereren voor investeringen in het openbaar vervoer. Er komen in Londen nu dagelijks 60.000 auto's minder de stad in. Velen carpoolen of gaan met de bus, trein of fiets in plaats van met de auto. Of zij reizen niet, of op een ander moment. De automobilisten die wel blijven komen, hebben 30% minder files en een veel betrouwbaarder reistijd. Ook is het aantal verstoringen door oponthoud voor bussen met 60% afgenomen. De economie wordt er in het geheel niet door beïnvloed. De stad steekt de opbrengsten in beter openbaar vervoer. Overigens heeft ook Singapore al decennia lang goede ervaringen met verkeersregulerende heffingen. Uiteraard heeft het kabinet ook kennisgenomen van deze resultaten en erover nagedacht.

Kan het zijn gedachten met ons delen en ons zeggen welke wijze lessen het heeft getrokken uit het Londense experiment? Is er in de gedachten van het kabinet ruimte voor lagere overheden om met een dergelijk experiment van start te gaan?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik wil graag weten welke lagere overheden u bedoelt in relatie tot het experiment in Londen. Ik wil weten welke stad in Nederland beschikt over zo'n ideaal systeem van openbaar vervoer als Londen. U hebt het niet genoemd, maar ik denk met name aan de Underground. Daarmee wordt iedereen die dat wil een alternatief geboden. Ik zou niet weten waar dat in Nederland kan. Kunt u daarover iets zeggen?

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik heb ook de kranten gelezen en sommige burgemeesters spreken zich hier ook over uit, met name de burgemeester van Den Haag die heeft gezegd dat de stad zo moeilijk bereikbaar is en dichtsluibt. Dit geldt ook voor Rotterdam en Amsterdam. Als je dit model omarmt, is het de moeite waard om te onderzoeken waar dit instrument het beste kan worden ingezet. Het is niet nodig om het bijvoorbeeld in Assen in te voeren, maar wel in de stedelijke regio's waar mensen worden gehinderd door oponthoud en daardoor niet op tijd op hun werk kunnen komen en studenten zelfs niet meer de colleges kunnen volgen doordat zij in hun auto in de file staan.

GroenLinks vindt al jaren dat er ook in Nederland een eerlijk systeem voor het beprijzen van het wegverkeer moet komen. Wie meer rijdt, betaalt meer. Files kunnen worden teruggedrongen en milieuvriendelijk gedrag kan worden beloond. Nu de discussie over de beprijzing niet langer taboe is, want zelfs de ANWB, BOVAG/RAI en de Vereniging Volkspartij voor Vrijheid en Democratie zijn er niet meer tegen, moet het kabinet in actie komen. Het kan dit doen door te kijken naar nieuwe technologische ontwikkelingen als het IC3 kilometerheffingssysteem waarbij wordt uitgegaan van een mobiele oplossing en niet van een statische tolpoort. Het is een vrij eenvoudig systeem met een GPS (satelliet) en GPRS (gsm) module. Het registreert het aantal gereden kilometers, de lokatie en de snelheid.

## Pormes

Daarnaast is de koppeling met de Belastingdienst eenvoudig. Dit is mede het gevolg van het voorwerk van minister Netelenbos. Het aardige van dit systeem is dat hiermee al morgen kan worden geëxperimenteerd. Het biedt bovendien nog andere voordelen als diefstalpreventie, verkeersveiligheid en "flow control" waarbij de verkeersstromen op de Nederlandse wegen in kaart kunnen worden gebracht.

Wat vindt de minister van dit systeem? Is zij met ons van mening dat dit mogelijk een effectieve bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de automobiliteit en de fileproblematiek en ook aan het behalen van de Kyotoaakstelling? Ik begrijp dat dit het nodige voorwerk vraagt en ik zal er graag mee instemmen als de minister dit schriftelijk wil doen. Misschien wil zij ons laten weten of zij bereid is een experiment uit te voeren zodat wij op basis van de resultaten daarvan over een jaar, of mogelijk misschien wel eerder, het systeem kunnen invoeren?

Het dossier over Schiphol is inmiddels metersdik en de inhoud behoort al eigenlijk tot de geschiedenis. Er is sprake van een toenemende spanning tussen de capaciteit, geluidhinder en veiligheid. Wij "hoppen" van het ene naar het andere incident. Het zou mij geen enkele moeite kosten om een reeks van incidenten te noemen. Het Schipholbeleid is op deze manier weinig geloofwaardig voor de modale burger, maar ook mijn fractie staat niet te juichen.

Dit geldt ook voor de leiding van Schiphol die de Wet luchtvaart die wij vorig jaar hebben aangenomen, een krankzinnige wet noemt. Dit bevreemdt mij, want wij zijn eerst allemaal met brieven bestookt waarin werd aangedrongen op een spoedige positieve afhandeling van de Wet luchtvaart. Bovendien werd ons tijdens de hoorzitting bijna smekend gevraagd om de wet zo snel mogelijk aan te nemen. Dit hebben wij gedaan, maar nu, nog geen jaar later, wordt de wet als krankzinnig bestempeld. Hoe geloofwaardig is Schiphol dan nog als gesprekspartner? Wat vindt de minister hiervan? Spreekt zij de leiding van Schiphol hierop aan en zo ja, met welk resultaat?

De onvrede over het Schipholbeleid is groot. Die onvrede is niet beperkt tot de fracties in de Kamer,

want ook burgers, maatschappelijke organisaties, gemeenten, gemeentelijke volksvertegenwoordigers en de provincie Noord-Holland delen in deze onvrede. Om dat te illustreren wijs ik op de brief van de stichting Natuur en Milieu en Platform leefmilieu van 12 april jl. aan de voorzitter van de vaste commissie. De bewindslieden zullen deze brief niet ontvangen hebben, maar ik denk dat het mogelijk moet zijn om ook hen in staat te stellen, kennis te nemen van deze brief. Ik hoop dat zij dat ook daadwerkelijk doen, omdat deze brief ernstige kritiek op het huidige beleid bevat. Deze kritiek is goed onderbouwd, maar dat neemt niet weg dat de regering in staat moet worden gesteld om op deze kritiek te reageren. Zijn de bewindslieden bereid om zo mogelijk uitgebreid op deze brief in te gaan? Ik vraag dat in het besef dat deze brief niet rechtstreeks aan de regering is gericht.

In het plan van aanpak, dat is opgesteld in reactie op de motie-Baarda, beperkt de regering zich tot berekeningen van de 35 en 20 Ke-contouren. Meer doet de regering niet, terwijl in de motie-Baarda toch om veel meer wordt gevraagd. De woorden "gelijkwaardig aan de criteria van het PKB" betekenen dat men voor veel meer zaken aandacht moet hebben dan voor de aantallen woningen en ernstig gehinderden en slaapgestoorden. In de PKB zijn indicatieve contouren vastgelegd, die met een kleine marge van 2 decibel en 2 Ke bepalen wat de maximale geluidsbelasting in een woonwijk mag zijn.

In de PKB wordt verder vrij nauwkeurig het geluidslandschap voorgeschreven en is expliciet de maximum belasting in Aalsmeer, punt K, vastgelegd in Ke. In mijn optiek werd met de motie-Baarda beoogd om de hele set van grenzen uit de PKB tot gelding te laten komen in het nieuwe normenstelsel. Dat werd namelijk bedoeld met de woorden "gelijkwaardig met de PKB". De bewindslieden hebben in het eerste debat met deze Kamer hierover aangegeven dat zij de overgangartikelen beter vinden. De verschillen worden daardoor echter erg groot en wellicht is het dan ook een goede suggestie van mijn kant dat zij ingaan op de materiele verschillen tussen de PKB en de overgangartikelen en de manier waarop zij die willen vertalen in het

plan van aanpak. Ik vraag dat, omdat ik, zoals ik al eerder aangaf, het huidige plan van aanpak te beperkt vind.

De bescherming van het buitengebied mag op de nodige politieke belangstelling rekenen. Zo hebben bijna alle fracties in deze Kamer in een eerder debat aangegeven dat het aantal handhavingspunten in het buitengebied moet worden uitgebreid. Dat is niet vastgelegd in een motie, maar ik kan mij nog levendig herinneren dat nagenoeg alle fracties deze wens hebben uitgesproken. In de motie-Baarda wordt niet expliciet gesproken over het aantal handhavingspunten in het buitengebied, maar wel impliciet. Voor de evaluatie moet je immers over voldoende gegevens beschikken.

De Raad van State heeft zich over deze zaak in soortgelijke bewoordingen uitgelaten en heeft aangegeven dat de Eerste Kamer terecht heeft geconstateerd dat het aantal handhavingspunten moet worden uitgebreid om een goede evaluatie mogelijk te maken. Het is goed om van de Raad van State te horen dat wij het bij het juiste einde hadden, maar nog beter zou het zijn om van de regering te mogen vernemen dat zij dit punt van de Raad overneemt.

De regering heeft aangegeven dat zij de commissie-Eversdijk niet voor de voeten wil lopen. Deze commissie heeft de Kamer echter aangegeven dat zij het geen punt zou vinden als er vijf of zes nieuwe handhavingspunten bij zouden kunnen. Zij kan daarmee leven en vindt het geen enkel beletsel voor haar functioneren. Al met al lijkt het mij voor de hand liggend dat het aantal handhavingspunten nu ook daadwerkelijk wordt uitgebreid. Zijn de bewindslieden bereid om op deze manier uit het diepe dal te klimmen waarin wij nu met z'n allen zijn terechtgekomen?

Mevrouw Netelenbos heeft gezegd te streven naar herstel van het nachtgeregime van 6 naar 7 uur. Er moest nog wat onderzoek worden gedaan naar de economische haalbaarheid. Het is nu bijna twee jaar later. Kan de minister ons op de hoogte stellen van de vorderingen op dit punt?

Ten slotte nog een vraag over de motie-Eversdijk die in mei vorig jaar in deze Kamer is aangenomen. Wij krijgen wederom veel klachten te horen over het niet consistent uitvoeren van deze motie. Het gaat

## Pormes

met name om de onderdelen 2 en 4. Ik roep de minister op om de motie na te lezen en met name die onderdelen te bestuderen. Ik noem als voorbeeld de A27, Utrecht±Eemnes. Waarom worden die twee onderdelen niet uitgevoerd?

□

De heer **Van den Oosten** (VVD): Voorzitter. Lettend op recente berichten, spreek ik met weemoed over waterbeheer in onze mooie vergaderzaal. Het ziet er helaas naar uit dat dit de laatste zittingsperiode van de Eerste Kamer is waarin dat nog kan. Een denktank van knappe koppen heeft immers in opdracht van het Amerikaanse Pentagon een rapport over de gevolgen van klimaatverandering in februari jl. uitgebracht. Daarin wordt glashard de conclusie getrokken dat onze hofstad over drie jaar een spookstad onder water is. Amersfoort komt dus aan zee te liggen. Ik heb in de wandelgangen geluiden gehoord dat de staatssecretaris laarzen aan de Kamerleden ter beschikking stelt als het eerder gebeurt.

Sprekend over waterbeheer moet worden gezegd dat het kabinet met zijn recente standpunt over de toekomst van het waterbeheer belangrijke stappen heeft gezet en nadere stappen aankondigt, zoals modernisering en bundeling van de waterschapsverkiezingen, één tarief voor alle waterdiensten, van drinkwater tot gezuiverd rioolwater, en één heffing voor de zorg van droge voeten. Dit standpunt is in de pers ook wel aangeduid met kiezen voor een kleine revolutie in het waterbeheer. Hoewel wij niet zo voor revolutie zijn, spreekt deze de leden van de VVD-fractie wel aan. Wij verwachten met het kabinet dat de burger er beter mee af is en daar gaat het ons vooral om. Wel zetten wij kanttekeningen bij en hebben wij vragen over enkele onderdelen, in afwachting van de voorstellen die ook onze Kamer zullen bereiken.

Voor de bekostiging van het regionaal waterbeheer zijn de komende jaren forse extra investeringen nodig. Ter voorkoming van wateroverlast en anders omgaan met water is tot 2015 maar liefst een bedrag van ongeveer 9 mld euro nodig. Daar komt nog een bedrag van 5 mld euro bovenop voor vervanging van riolering. Dit bevreemdt ons, want vervanging van

riolering is een gemeentelijke taak die gefinancierd wordt via een heffing. Het kabinet streeft naar een financieringsstructuur voor de gehele waterketen met op termijn, over 3 tot 5 jaar, een geïntegreerd waterketentarief met een vast en een variabel deel. Ontstaat hiermee niet de situatie dat de gemeenten die onvoldoende rioolonderhoud en vervanging hebben gepleegd daarvoor worden beloofd? Ontstaat hiermee ook niet de mogelijkheid dat burgers uit gemeenten die wel tijdig hebben geïnvesteerd en betaald, nu nog eens aangesproken kunnen worden? Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris op dit punt want het gaat om grote bedragen.

De VVD-fractie heeft kennis genomen van een alternatief voorstel van de VNG waarin het gemeentelijk rioolrecht moet worden verbreed met een grond- en regenwaterheffing. Ik ben benieuwd naar de mening van de staatssecretaris hierover. Een ander aspect aan verbreding van een gemeentelijke heffing is immers het nadeel dat gemeentelijke lasten jaar na jaar sterker blijken te stijgen dan het inflatiepercentage. Dat stijgt ook dit jaar met 7,5%, in een tijd waarin matiging buitengewoon belangrijk is voor onze economie en werkgelegenheid. Hoe denkt de staatssecretaris over deze relatie?

Het bestaansrecht van de waterschappen is zelden frequenter aan de orde gesteld dan in de afgelopen twee jaren. In 2001 heeft de Raad voor het openbaar bestuur de positie van het waterbestuur aan de orde gesteld. De ROB beval aan om nog eens apart te studeren op de relatie tussen functioneel bestuur, oftewel het waterschap, en het algemeen bestuur, oftewel de provincie. Een jaar later werd een interdepartementaal beleidsonderzoek inzake water gestart. Het kabinet heeft, kort samengevat, besloten de waterschappen als functioneel bestuur te handhaven. Dat is een juiste keuze. Blijkens een recent NIPO-onderzoek denken de burgers daar ook zo over. De waterschappen en hun organisatie, te weten de Unie, functioneren uitstekend. Daaraan kan een enkele ingezakte dijk, nota bene door droogte, niets veranderen.

Kiezen voor waterschappen betekent niet dat alles bij het oude blijft. Er komen immers drie belangrijke wijzigingen, zo men wil

vernieuwingen. Ze hebben betrekking op de bestuurssamenstelling, het kiesstelsel van de waterschappen en de financieringssystematiek, waarover ik al heb gesproken. In de huidige bestuurssamenstelling en de wijze van verkiezen van de waterschappen is een aantal knelpunten te constateren. Thans wordt uitgegaan van vijf categorieën. Voor de kiezer is het onderscheid tussen die categorieën niet altijd duidelijk. Sommigen ervaren ook de democratische legitimering van waterschapsbestuurders als een probleem door de wijze waarop de zetelverdeling plaatsvindt en door de beperkte opkomst bij waterschapsverkiezingen. Het kabinetsvoorstel om het aantal belangencategorieën terug te brengen, spreekt ons daarom aan. De waterschapsverkiezingen in de toekomst te laten plaatsvinden via een lijstenstelsel in plaats van via een personenstelsel, spreekt ons eveneens aan. Met het kabinet zijn wij van mening dat de opkomst bij de waterschapsverkiezingen moet worden vergroot, teneinde de democratische legitimatie te vergroten. Invoering van het lijstenstelsel maakt de keuze voor de burger eenvoudiger en zal daardoor naar verwachting bijdragen aan een hogere opkomst. Om dit verder te versterken is het volgens de VVD-fractie belangrijk om de waterschapsverkiezingen, zeker als het lijstenstelsel er is, te laten samenvallen met de provinciale-verkiezingen. Van schriftelijk stemmen gezellig terug naar het stemhokje, waar men toch moet zijn voor de andere verkiezingen. Wat is de opvatting van de staatssecretaris hierover?

Onze waterschappen zijn om allerhande redenen, die wij onderschrijven, al jaren onderhevig aan een sterke schaalvergroting. Thans hebben wij er nog 37; per 1 januari 2005 zullen het er nog maar 27 zijn. Dan stopt het uitgezette samenvoegingstraject. Wat ons betreft blijft dat zo. Schaaldiscussies zijn altijd lastig, maar wij horen te vaak geluiden over dreigende bureaucratisering binnen grote organisaties, en een te grote afstand tussen bestuur en bestuurden. Wat is de mening van de staatssecretaris hierover?

Dat de dagelijkse files op onze snelwegen tot veel problemen en ergernis leiden, behoeft geen betoog. Te vaak, te lang en op te veel

## Van den Oosten

plaatsen staat werkend Nederland stil en stopt het goedertransport. Het gevolg is grote schade voor de economie, de werkgelegenheid en het milieu. De files nemen niet af, maar toe. Volgens de Filemonitor 2003 is het aantal files met maar liefst 4% toegenomen. Een geweldige uitschieter was op 26 februari jl., die in de pers inmiddels "zwarte donderdag" wordt genoemd, toen wij met vijf centimeter sneeuw 762 km file scoorden. De grote zorg was dat ook het spoorvervoer zou vastlopen met vijf centimeter sneeuw. Hoe doen ze dat eigenlijk in Zwitserland? Over dat onderwerp hoor je ze daar nooit. Dat geldt ook voor bladeren op de rails. Wat is de mening van de minister in dit verband?

Ik geef nog een voorbeeld. Burgemeester Deetman van Den Haag zei het treffend tijdens de recente Hofstadlezing: "Om de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren, moet snel worden ingegrepen. Als economische regio al afgezaakt van de derde naar ergens rond de tiende plaats in Europa." Hoezo zijn wij klaar om nieuwe kansen binnen het straks grotere Europa maximaal te benutten, als wij er in de huidige situatie zo voorstaan? De VVD-fractie vertrouwt er graag op dat dit voor een belangrijke oud-europarlementaire een belangrijke zorg is.

Het nog altijd sterk achterlopen van de capaciteit op grote delen van ons hoofdwegennet is schrijnend. Vele kilometers snelweg, ook van onze zo belangrijke achterlandverbindingen, zijn nog even breed als bij de aanleg in de jaren vijftig en begin jaren zestig. De belangrijkste oorzaak van het achterblijven van de nodige investeringen is geld, proceduretijd en politieke wil. Het beschikbare geld is vastgelegd en verdeeld in het MIT. Daar willen wij het vandaag niet over hebben, ofschoon er meer geld naar infra zou moeten naar de mening van mijn fractie. Wat de VVD-fractie wél aan de orde wil stellen, is versnelling van procedures en het eerder gereed hebben van plannen, vooral voor wegverbredingen. Gelukkig worden door middel van spits- en plusstroken een aantal knelpunten weggenomen, maar dat mag nimmer het zicht op structurele oplossingen, zoals echte wegverbredingen, wegnemen.

Op het terrein van wetgeving zijn de afgelopen jaren tal van acties ondernomen om procedures te stroomlijnen en te verkorten. In 1994 is de Tracawet in werking getreden. In diezelfde tijd trad een wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake Nimby in werking. Het thema stroomlijning en vereenvoudiging van procedures heeft de laatste jaren dan ook volop aandacht gehad. Ik kan daarvoor nog noemen: de wijziging van de Tracawet die in 2000 in werking is getreden, de Spoedwet wegverbreding en de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de rijksprojectenprocedure. Het thema komt verder aan de orde bij de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De heer **Pormes** (GroenLinks): U vindt eigenlijk dat er te weinig geld gaat naar infrastructuur. Bedoelt u daarmee ook het openbaar vervoer?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Jazeker.

De heer **Pormes** (GroenLinks): In welke verhouding ziet u die investering? Op dit moment gaat er vijf keer zo veel geld naar wegen als naar openbaar vervoer. Vindt u dat dit verschil groter of kleiner moet worden?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Het is in de eerste plaats van belang dat er meer geld gaat naar investeringen in infrastructuur, zowel naar wegen als naar rails. Ik kom later nog terug op bijvoorbeeld het Randstadspoor. Dat heeft ook te maken met uw opmerking over het experiment in Londen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het is goed om te weten hoe u erover denkt. Je kunt een euro maar één keer uitgeven. In welke verhouding ziet u de investeringen in openbaar vervoer en wegen?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik denk niet dat je dat kunt meten. Je kunt niet zeggen: wij besteden zoveel procent aan openbaar vervoer en zoveel procent aan wegen. Dat heeft alles te maken met de plannen die beschikbaar zijn, en wanneer welk geld kan worden weggezet.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het

geeft op zijn minst aan welke prioriteit u stelt.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik zei al dat wij nog snelwegen hebben uit de jaren vijftig en zestig die nog even breed zijn als bij de aanleg. Natuurlijk is ook het spoor buitengewoon belangrijk. Ik kom nog te spreken over Randstadspoor. Het is van belang de automobilist een echt alternatief te bieden. Daar gaat het om.

Met betrekking tot het versnellen en bekorten van procedures heb ik een aantal voorbeelden genoemd. Ik wil graag van de minister weten of zij ons nader kan informeren over de voortgang. Het gaat mijn fractie nog lang niet snel genoeg. De universiteit van Utrecht heeft recent onderzoek gedaan naar de werking van de Tracawet. In algemene zin wordt geconcludeerd dat de Tracawet voldoet, maar dat op onderdelen verbeteringen mogelijk zijn. Belangrijker voor de toepassing van de Tracawet dan wetswijziging, aldus het rapport, is een verbetering van de interne werkwijze bij de overheid. In het kabinetsstandpunt over dit rapport wordt terecht op beide aspecten ingegaan. Het kabinet meent dat de invoering van een verkorte Tracawetprocedure een aanmerkelijke bijdrage kan leveren aan bespoediging van de besluitvorming. De conclusie dat vooral verbetering van de interne werkwijze van de overheid een aanzienlijke winst kan opleveren, wordt onderschreven. Kan de minister aangeven wanneer de implementatie van deze conclusies en aanbevelingen plaatsvindt? Daar is in het inmiddels verschenen Kamerstuk op nr. 29385 van 26 maart jl. nog onvoldoende duidelijkheid over gegeven. Van een eerste plan tot openstelling duurt het vaak tientallen jaren voordat infrastructuur voor rail en weg beschikbaar komt. Ook bij verbetering van bestaande infrastructuur klemt dat zeer. De VVD-fractie pleit ervoor om procedures eerder te starten, ook voor infra waarvoor nu nog geen geld beschikbaar is. Wij pleiten voor panklare plannen op de plank of in een zeer ver gevorderd stadium van procedure. Ook dient daarbij het verwerven van stroken grond mogelijk te worden. In de agrarische sector vinden veel bedrijfsbeëindigingen of schaalvergrotingen plaats. Tijdig meedoen kan jaren tijdswinst opleveren. In

## Van den Oosten

financiële zin vormen grond-aankopen immers een klein deel van de kosten van een project. De tijdswinst maakt dat maar dan goed. Bovendien kan dat ook van belang zijn voor het creëren van zones langs infrastructuur. Men zou het ook kunnen aanduiden als vrijwaring-zones waardoor toekomstige belemmeringen kunnen worden beperkt of tegengegaan.

Voor tussentijdse wijzigingen van plannen die op de plank liggen, hoeft niet te worden gevreesd. Bij nieuwe regelgeving dient met bestaande plannen rekening te worden gehouden. Bovendien is het beter een plan op een onderdeel te moeten wijzigen dan het nog in zijn geheel te moeten ontwikkelen. Opmerkelijk is dat dit probleem zich juist bij een langdurige procedure kan voordoen. De onderzoekers van de universiteit van Utrecht merken namelijk op "dat een langdurige procedure kan leiden tot ernstige vertraging als in de tussenliggende periode nieuwe regelgeving of beleidsregels van toepassing zijn geworden en onderzoeksgegevens verouderen".

Als de economie weer aantrekt en er weer belastingmeevallers zijn die voor infra kunnen worden aangewend, of als er geld overblijft dat niet tijdig kan worden weggezet, of als er überhaupt meer geld beschikbaar komt, moet het geen tien jaar duren voordat de veelgeplaagde en veel betalende automobilist, trein- en metroreiziger (Randstadspoor) er iets van merken.

In het blad Provincies.nl van 3 februari 2004 staat een artikel onder de kop "Onderhoud rijksweg kan goedkoper, sneller en veiliger". Daarin wordt gesteld dat er verspreid over Nederland 1000 km weg ligt dat niet behoort tot het snelwegennet en toch door het Rijk wordt onderhouden. De provincies hebben via het IPO al twee jaar geleden voorgesteld om het onderhoud van deze wegen over te nemen. Het idee is positief ontvangen maar daarna is het stil geworden, aldus het artikel. Gegevens van het IPO laten zien dat provincies het onderhoud goedkoper kunnen doen. Bovendien kunnen na overdracht lokale en regionale knelpunten beter en sneller worden aangepakt. Minder instanties gaan er dan over. Dit zou ook kunnen passen in de bezuinigingen bij Rijkswaterstaat, inclusief de mogelijkheid van personeelsoverdracht etc. Onder-

schrijft de minister deze opvatting en wat is de stand van zaken?

Ik zou willen eindigen met een anekdote waarmee wordt aange-toond dat maar auto's goed zijn voor het milieu. Daarvoor citeer ik uit een redactioneel hoofdartikel in de eerste uitgave in 1893 van een krant die later de grootste van Nederland zou worden.

Het staat onder de kop "Olie trekpaard van de toekomst." "Het vandaag verschenen eerste nummer van dit kersverse dagblad betekent in velerlei opzicht een nieuw begin. Dat geldt zowel voor deze krant als voor het net begonnen jaar 1893 dat nog als een onbeschreven blad voor ons ligt. Inmiddels werpt echter ook de met rasse schreden naderende twintigste eeuw al zijn schaduwen vooruit. Een eeuw waarin zich ongetwijfeld grote en voor ons nu nog vaak onvoorstelbare veranderingen zullen voltrekken. Maar als de voortekenen niet bedriegen, zou daarbij wel eens een rol van betekenis kunnen zijn weggelegd voor de pas 2,5 jaar geleden nog met medewerking van wijlen Zijne Majesteit Koning Willem III opgerichte Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot exploitatie van petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Het ziet er immers naar uit dat de olie die deze jonge onderneming nu sinds enige tijd op Sumatra wint, veelbelovende perspectieven biedt. Daarbij moet dan nog niet eens zozeer worden gedacht aan de lampolie waarin de grondstof momenteel vrijwel uitsluitend wordt omgezet. Die wordt weliswaar met toenemend succes aan de man gebracht, maar er zijn aanwijzingen dat het bijproduct dat daarbij vrijkomt en 'benzine' wordt genoemd, zo mogelijk nog interessantere mogelijkheden in zich bergt.

Er is de laatste tijd al veel geschreven over de zogeheten 'automobielen', ook wel kortweg 'auto's' genoemd, die dezer dagen overal ter wereld in ontwikkeling zijn. Als het waar is wat deskundigen beweren, dat deze benzine, die nu nog als waardeloos afval wordt vernietigd, de ideale brandstof zou zijn voor zulke 'wagens zonder paard', gaat de jonge oliemaatschappij ongetwijfeld een gouden toekomst tegemoet. Het lijdt immers geen twijfel dat deze machines ooit het straatbeeld zullen gaan beheersen. Alleen al uit milieuoverwegingen lijkt dat onvermijdelijk. We

kunnen immers niet maar gewoon doorgaan met het laten verstoppert van ons wegnen door steeds meer paard en wagens. Al een goede 40 jaar geleden, om precies te zijn in 1851, werd berekend dat de straten van Parijs binnen een eeuw, dus in 1951, schuil zullen gaan onder een laag tot kniehoogte reikende paardenmest, als het roer op het gebied van de verkeersproblematiek niet drastisch zal worden omgegooid. Wat voor stankoverlast daar het gevolg van zal zijn, laat zich gemakkelijk raden.

Zover mag het dan ook niet komen. Het is ook niet nodig, want de automobiel, die de openbare weg nu eenmaal niet met uitwerpselen pleegt te bevuilen, biedt daarvoor zowel een milieuvriendelijke als moderne oplossing."

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik ben het helemaal eens met wat met deze anekdote wordt gezegd. Hieruit kun je een les trekken. Er is 200 jaar geleden niet geïnvesteerd in de bouw van nieuwe wegen of de verbreding ervan. Die investering zou nodig geweest zijn voor al het vervoer met paard en wagens. Er is daarentegen geïnvesteerd in nieuwe technologieën. Daarvoor heb ik nu ook gepleit. Ik heb dus de VVD helemaal aan mijn zijde. Bovendien is het ook wel eens handig dit soort verhalen in Jakarta te houden.

De **voorzitter**: Ik constateer dat u geen vragen hebt gesteld. Het woord is aan de heer Van Raak.

□

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Niet alleen nu bij het betoog van de heer Van Oosten, maar wel vaker merk ik bij woordvoerders van de VVD dat zij een eigenaardige heimwee hebben naar de negentiende eeuw. Misschien moeten wij daar elkaar nog eens over bijpraten.

Mevrouw de voorzitter. De woordvoerder voor Verkeer en Waterstaat van mijn fractie kan hier vandaag helaas niet het woord voeren. Hij is onderweg naar huis uit Irak. Wel heeft hij laten weten dat er in Irak nog geen vrede is, dat daar nog geen democratie is en dat ook de kwaliteit van het vervoer er het afgelopen jaar niet erg op vooruit is gegaan.

In mijn korte bijdrage wil mijn fractie de bewindspersonen ± beiden

## Van Raak

van harte welkom! ± enkele vragen van algemene aard stellen. Vooral wil ik spreken over de toekomst van de Nederlandse Spoorwegen, de voorgenomen aanbestedingen in het stads- en streekvervoer en de uitvoering van enkele grote infrastructurele werken.

De staatssecretaris heeft het moeilijk met het onderhandelen met de Nederlandse Spoorwegen. Zij stelt strenge eisen aan het bedrijf en wil bijvoorbeeld dat de treinen meer op tijd rijden, meer mensen een zitplaats krijgen en dat de prijsverhogingen worden gekoppeld aan betere prestaties. De Tweede Kamer vond haar eisen begrijpelijkerwijs nog niet voldoende en wil nog punctuelere treinen, nog betere service en zelfs een prijsverlaging als niet aan de gestelde eisen wordt voldaan. Niet alleen de Kamer, maar ook de vakbonden en consumentenorganisaties bemoeiden zich met de gang van zaken bij de Nederlandse Spoorwegen.

Bij de liberalisering van de NS vanaf 1995 stonden het kabinet enkele doelen voor ogen, zoals lagere prijzen en een betere service. De staatssecretaris weet dat de prijzen zijn gestegen en dat de service is verslechterd. Een andere doelstelling was vermindering van de overheidsbemoeienis. Is de staatssecretaris het met mij eens dat bij liberalisering van de NS niet alleen de doelstelling van lagere prijzen en betere service, maar ook die van minder overheidsbemoeienis een illusie zijn gebleken? Voor de relatieve buitenstaander die ik ben is er rondom de Nederlandse Spoorwegen een vreemde bestuurlijke situatie ontstaan. De staatssecretaris is de enige aandeelhouder van de NS, maar toch heeft zij grote moeite om met zichzelf tot een goed resultaat te komen. Als bestuurder ziet zij zich geplaatst in een moeilijke situatie. Deelt de staatssecretaris onze mening dat bij de NS een vreemde situatie is ontstaan: de overheid wordt wel verantwoordelijk gesteld, maar zij mag niet het beleid bepalen? Is het dan niet zinvol om de aandeelhouder een grotere stem te geven?

In de begroting spreekt de minister van een onverwachte achteruitgang van de infrastructuur bij het spoor. Dan heeft de minister in de afgelopen jaren toch niet zo erg goed opgelet. Deskundigen hebben er al vanaf het begin van de

liberalisering op gewezen dat een publieke dienst als het spoorvervoer alleen winst kan maken als bezuinigd wordt op service, personeel, materieel en onderhoud. Twijnstra Gudde sprak al in 2001 van een achterstand van 227 mln euro. De minister stelt nu 853 mln euro nodig te hebben, alleen al om een verder afglijden van het spoornet te voorkomen. Hoe verklaart de minister dat de grote achterstand in investeringen in de infrastructuur is ontstaan?

Ondanks de forse bedragen die worden uitgetrokken voor de aanleg en verbreding van wegen, is het zeer de vraag of de minister de toenemende congestie op de Nederlandse wegen het hoofd kan bieden. Ziet de minister, zo vraagt mijn fractie, het spoorvervoer als een alternatief voor het wegvervoer? Zo ja, getuigt het voorkomen van verder afglijden van de bestaande spoorinfrastructuur dan wel van voldoende ambitie?

Dat brengt mij bij die andere poot van het openbaar vervoer, het stads- en streekvervoer. De begroting spreekt van eigen verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten en bepleit een decentralisatie van geld en bevoegdheden. De minister wil dat per 2006 al het regionaal openbaar vervoer is aanbesteed en per 2007 al het gemeentelijk openbaar vervoer. Dit is immers vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000. Naar de opvatting van mijn fractie heeft dit ministerie de neiging om de eigen verantwoordelijkheid wat al te licht op te nemen. Het ministerie heeft in het verleden achterblijvende investeringen in het spoorvervoer door liberalisering getracht van zich af te schuiven. Problemen in het stads- en streekvervoer worden nu afgeschoven op de provincies en de gemeenten.

De vier grote steden evenals de stadsregio's hebben de minister in een open brief laten weten weinig te zien in de huidige plannen voor verplichte aanbesteding. Ervaringen in het streekvervoer leren dat aanbestedingen niet leiden tot meer en beter busvervoer en tot meer reizigers, maar wel tot het snijden in lijnen en frequentie en tot slechtere arbeidsomstandigheden voor werknemers. Bij de huidige aanbestedingen zal vooral worden geconcurrerd op prijs. De minister wil immers dat de reizigersbijdrage stijgt. Lokale en regionale overheden hebben weinig mogelijkheden om in

een aanbesteding aandacht te besteden aan bijvoorbeeld toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Regionale spoorlijnen als de Hofpleinlijn, de Zoetermeerlijn, de lijn Dordrecht-Geldermalsen en de lijn Arnhem-Tiel liggen slecht in de markt. De bereikbaarheid van plattelandsgebieden wordt door aanbestedingen van het busvervoer bedreigd en ook middelgrote steden als Uden en Veghel dreigen te worden geïsoleerd. De eigen verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies voor het openbaar vervoer betekent in de praktijk niet dat zij ook keuzevrijheid hebben. Kan de minister instemmen met de bezwaren van de grote steden en de stadsregio's tegen de huidige vorm van verplicht aanbesteden? Hoe ver gaat in dit verband de eigen verantwoordelijkheid van lagere overheden? Hoeveel vrijheid wil de minister de lagere overheden geven?

Dat brengt me bij enkele infrastructurele werken waarvoor de minister mede verantwoordelijk is. Om te beginnen de Betuwelijn. Volgens de begroting zoekt de minister voor de Betuweroute, ik citeer: "het meest gunstige exploitatiemodel." Dat lijkt mijn fractie hard nodig. De Betuwelijn is ondanks voortdurende waarschuwingen niet alleen een lelijk litteken in het hart van het Nederlandse landschap geworden, maar dreigt ook een economisch uiterst onrendabel project te worden. Voor de periode 2004-2007 wordt een exploitatietekort verwacht van 100 mln euro. Hoe, zo vragen wij de minister, ziet haar meest gunstige exploitatiemodel eruit? En hoe zit het in dit verband met de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijvenlobby's die zo sterk op de aanleg van deze spoorlijn hebben aangedrongen?

Een ander infrastructureel megaproject dat gepaard gaat met grote bestuurlijke en financiële problemen is de HSL. Evenals de Betuwelijn wordt ook dit project gekenmerkt door ondoorzichtige besluitvormingsprocessen en blijft onduidelijk hoe hoog uiteindelijk de kosten zullen zijn. In NRC-Handelsblad van 1 april zei Maurits van Witsen, emeritushoogleraar en oud-hoofd ontwikkeling en planning bij de NS, dat vanaf het begin duidelijk was dat het contract van de te leveren hogesnelheidsverbindingen ver onder de maat was. Van

## Van Raak

Witsen bepleit een andere aanpak van de HSL-Zuid en verwijst naar het oorspronkelijke plan van de NS waarin de HSL-Zuid rendabel wordt door het traject beter in te passen in de binnenlandse treindiensten. Is de minister bereid het huidige contract met HSA open te breken om een meer rendabele exploitatie van de HSL mogelijk te maken? Zo nee, welke mogelijkheden ziet de minister dan om het rendement van deze lijn te verzekeren?

Mijn partij is altijd de eerste om vraagtekens te plaatsen bij de financiële dekking van megaprojecten. Dit komt ons wel eens te staan op het verwijt van infrastructureel conservatisme. Achteraf moeten wij meestal constateren dat ook wij ongelijk hebben gehad. De overschrijdingen van de kosten zijn meestal veel hoger dan ook wij hadden kunnen bedenken. Dat veel kostenoverschrijdingen als onvoorzien worden beschouwd, is voor mijn fractie en teken van hardleersheid. Kostenoverschrijdingen zijn zo structureel dat zij voor bestuurders nauwelijks een verrassing kunnen zijn.

Veel erger is het als in het proces van besluitvorming financiële gaten bewust worden verzwegen, zoals bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam het geval lijkt te zijn. Scheidend PvdA-wethouder Halbertsma maakte onlangs duidelijk dat ten tijde van het besluit in oktober 2002 "volstrekt duidelijk was dat het met zulke budgetten niet kon". Ook de reeds vertrokken VVD-wethouder Dales zou dit hebben toegegeven. De minister is veruit de grootste betaler van dit project. Was het ministerie er in oktober 2002 van op de hoogte dat de voorstellen financieel ondeugdelijk waren? Is de minister net als mijn fractie van mening dat een bewust verzwijgen van extra kosten een democratisch en transparant besluitvormingsproces in de weg staat?

Mede in het licht van deze vragen heeft mijn fractie nog een vraag over het mogelijke zweeftreinproject. Een snelle verbinding tussen Groningen en Schiphol is naar het oordeel van mijn fractie hard nodig. Lering trekkende uit eerder genoemde projecten, moet mijn fractie echter opnieuw een infrastructureel conservatisme aan de dag leggen. Mijn fractie kan niet anders dan waardering opbrengen voor de manier waarop de zweeftreinlobby

van Transrapid en de Stuurgroep Zuiderzeelijn miljoenen euro's hebben toegezegd gekregen voor een vervoersvorm die vernietigende kritiek heeft gekregen in de adviezen van bijvoorbeeld de Raad voor verkeer en waterstaat, de VROM-raad, het Nederlands economisch instituut en zelfs het Rijksinstituut voor volksgezondheid. Gemeenten blijken terughoudender te zijn met het toezeggen van geld. Hoe ziet de minister de mogelijkheden voor een toegankelijke en rendabele zweeftreinverbinding tussen Groningen en Schiphol en wat zijn eventueel de alternatieven?

Ten slotte moet mijn fractie nog wijzen op twee kleine punten. Milieubeleid blijkt voor deze bewindspersonen erg weinig prioriteit te hebben. In hun begroting stellen zij dat de uitvoering van het Nationaal milieubeleidsplan 4 naar hun mening afhangt van "het vermogen om structurele oplossingen te vinden en toe te passen zonder beslag op de rijksbegroting". Terecht merken zij op dat wat dit betreft weinig kan worden gegarandeerd. Dit gebrek aan ambitie op milieugebied staat in schril contrast met het beroep op rentmeesterschap, dat de bewindspersonen elders in de begroting doen. De heer Lemstra noemde deze term ook al. Ik vraag op dit gebied toch wat meer ambitie van de bewindspersonen.

Veel bedragen die de bewindspersonen toezeggen, staan pas ingepland voor na 2008, zoals de 60 mln euro extra voor het bevorderen van het fietsgebruik. Met permissie, maar mijn fractie hoopt niet dat dit kabinet er nog zo lang zal zitten. Evenals de opmerking over het milieubeleid is dit fietsbeleid slechts window-dressing. Graag hoor ik de reactie van beide bewindslieden.

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik spreek ook namens de OSF. De woordvoerder van deze fractie is al naar bed.

Ik wil vijf onderwerpen aan de orde stellen: de bereikbaarheid van de Randstad, waterbeheer, verkeersveiligheid, de ambtelijke organisatie en Schiphol. Ik ga er eens even lekker voor staan. Wij zijn er nu toch.

De Randstad staat 's ochtends, 's avonds en tegenwoordig ook vaak overdag op slot. Wie bijvoorbeeld vanuit Vleuten of zoals ik uit

Dordrecht de Randstad binnenkomt, weet dat het verkeer dagelijks hopeloos vastloopt. Elke dag weer.

Het aanvullend vervoer per spoor of andere vormen van openbaar vervoer zijn nog steeds een onvoldoende aantrekkelijk alternatief voor de automobilist. Het is te vol, de vertrek- en aankomsttijden zijn onbetrouwbaar en het is kwalitatief onder de maat. Veel aansluitingen tussen bus en trein zijn niet logisch. Op een bepaald moment is dat dan ook niet meer uit te leggen aan de reiziger die terecht een hoge kwaliteit eist voor zijn dure kaartje.

Het openbaar vervoer in de Randstad is niet op orde, waardoor mensen eerder geneigd zijn om de auto te nemen. Dat komt omdat dit openbaar vervoer in de Randstad niet vanuit een Randstadvisie is bedacht. Er zou sprake moeten zijn van een consistente lange termijn Randstadvisie openbaar vervoer. Nee, het zijn eerder losse stukje, kortetermijnoplossingen, praktisch aan elkaar geplakt, hooguit met de bedoeling om die samenhang te suggereren. Nu zal dit kabinet vooral investeren in het aanleggen van nieuwe en het verbeteren van bestaande wegen, maar er zal ook een samenhangend openbaar vervoersplan voor de Randstad moeten komen. Ik denk aan een Deltaplan openbaar vervoer Randstad. De bestuurders in de Randstad schreeuwen om zo'n plan. Dat zegt iets over de noodzaak en dat zegt overigens ook iets over het draagvlak voor zo'n plan.

Waarom moet zo'n plan er komen? De Randstad is het kloppende hart van ons land. Op dit moment is de Randstad verantwoordelijk voor 42% van het aantal banen in Nederland. Het is de economische motor van dit land en die motor moet natuurlijk blijven draaien. Met de aanstaande uitbreiding van de EU zal de belangrijke rol van stedelijke regio's alleen nog maar toenemen. De Nederlandse troef in de internationale concurrentieslag om de economische regio's is natuurlijk onze Randstad. Ik zeg het de heer Van den Oosten na: de positie van de Randstad is verschoven van de derde plaats internationaal naar de tiende plaats. Zo zakken wij dus met elkaar voor een belangrijk deel af.

Naar verwachting zal er in 2020 40% meer autoverkeer zijn dan nu. Naar onze inschatting kan de huidige Randstad dat natuurlijk niet aan als



## Schouw

wij alleen maar investeren in de bereikbaarheid via de auto. In de visie van D66 en de OSF ligt in de Randstad van 2020 het zwaartepunt bij het openbaar vervoer ± net zoals overigens in andere dichtbevolkte stedelijke regio's ± en niet meer bij de auto. Hoe kijkt de minister tegen deze visie aan? Hoe kijkt zij aan tegen het ontwikkelen van een consistente visie op het openbaar vervoer in de Randstad? Het moet gaan om een plan voor de lange termijn, het moet een geheel zijn, waaruit wij dan een aantal investeringen kunnen doen voor de toekomst. Wij weten bijvoorbeeld dat er in de Amsterdamse regio en in de zuidvleugel initiatieven zijn om de mobiliteit te vergroten. Kunnen deze initiatieven van onderop, waarvoor veel draagvlak bestaat, op een warme ontvangst van de minister rekenen?

Wij weten natuurlijk nog niet wat er in de nota Mobiliteit staat. Maar om de Randstad enigszins bereikbaar te houden, is veel nodig: meer, beter, kwalitatief hoogwaardig en slimmer openbaar vervoer. In de spits komt 50% van het woon-werkverkeer in de Randstad met de trein. En dit percentage zal natuurlijk ook verder groeien. Er ligt een gouden kans voor de minister om zich op dit punt heel helder en heel duidelijk te profileren. Dat is goed voor de economie van de Randstad, goed voor de bereikbaarheid en goed voor de internationale concurrentiepositie van dit land.

Wij zijn ook blij met de draai die dit kabinet heeft gemaakt om nu wel te komen met een vorm van kilometerheffing. Wanneer denkt de minister met een plan te komen? Kan zij iets vertellen over de principes die daarbij gehanteerd gaan worden, bijvoorbeeld over de vervanging van de huidige verbruiksbelasting en de motorrijtuigenbelasting door een belasting per kilometer?

Ook de vier grote steden in de Randstad zitten met de handen in het haar om hun stedelijke economie nog enigszins bereikbaar te houden. Zij hebben inmiddels het idee ontwikkeld om doorstroomgaranties en reistijdnormering te ontwikkelen. Dat lijkt zo gek nog niet: binnen een garandeerde tijd van A naar B. Ook het bevorderen dat lokaal verkeer zo veel mogelijk wordt weggehouden van de snelwegen, is een goed idee. Hoe kijkt de minister hiertegenaan?

Wij zijn ook benieuwd welke lessen de minister trekt uit het succes van de tolheffing in Londen. Er is veel ambtelijke en bestuurlijke belangstelling voor dit succesvolle project. Ook mijn fractie ziet wel iets in een Nederlandse toepassing. Nu is Amsterdam natuurlijk geen Londen. Welke lessen trekken de minister en het ministerie uit dit voorbeeld voor de Nederlandse situatie.

Wie de Randstad als een geheel ziet, snapt ook beter dat een spoortunnel bij Delft hartstikke nodig is. En op dit punt ben ik even het spoor bijster. Als ik het wel heb, ligt er een Kamerbrede motie van de overkant die erop neerkomt, dat voorrang moet worden verleend aan deze investering. Kan de minister uitsluitel geven over hoe hiermee wordt omgegaan?

In de grote steden speelt nog een probleem dat ik hier kort aan de orde wil stellen. Het aanbod van stadsvervoer in de steden is natuurlijk verarmd als gevolg van de bezuinigingen. Het bedrijfsleven, maar bijvoorbeeld ook ziekenhuizen lijden hieronder. Alternatieve vormen van vervoer, bijvoorbeeld taxi's, zijn niet echt goedkoper geworden als gevolg van de liberalisering. In de ogen van mijn fractie vraagt ook hier het openbaar vervoer weer om een investering en om creatieve oplossingen.

Wat dat betreft, hebben onze fracties begrip voor de verkeerswet-houders van de grote steden die niet staan te springen om aanbesteding van het stadsvervoer, vooral de metro en de tram. Het haalt gigantisch veel overhoop, kost veel tijd en geld en wat schieten wij er per saldo mee op? Openbare aanbesteding lijkt een sympathiek idee. In theorie leidt het tot een hogere kwaliteit voor een betere prijs, maar of dit ook in de werkelijkheid zo is, is nog maar de vraag. Wij kunnen ons dan ook heel goed voorstellen dat de marktwerking voor metro en tram in de grote steden op een andere manier wordt gestimuleerd dan door openbare aanbesteding. Ook via methoden van benchmarking is dit mogelijk. Graag willen wij een reactie van de minister op dit punt.

In het verlengde van de bereikbaarheidsvraagstukken vraag ik aandacht voor de succesvolle proeven met gratis of goedkoper openbaar vervoer. De proef die de provincie Zuid-Holland heeft

genomen met gratis openbaar vervoer tussen Leiden en Den Haag is een doorslaand succes. Mijn fractie denkt dat op veel meer plaatsen in de Randstad gratis of goedkoper openbaar vervoer een uitkomst is om de leefbaarheid, de luchtkwaliteit en de doorstroming te vergroten.

In de wereld van de luchtvaart is de afgelopen dagen veel gesproken over een synergiebonus. Dat is zojets als: je krijgt extra geld als je van A naar B plus A naar C drie weet te maken. Ik zou zo'n synergiebonus willen invoeren voor het openbaar vervoer: succesvolle experimenten om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, verdienen een bonus. Zo was de gemeente Dordrecht succesvol met gratis openbaar vervoer tijdens de feestdagen en doet de gemeente Delft goede ervaringen op met een busretourtje voor € 1. Het zijn kleine initiatieven, maar volgens mij met geweldig grote gevolgen. Ik wil graag dat de minister dit soort initiatieven stimuleert, aanjaagt en als best practices het land in zendt.

Beter en voordelig openbaar vervoer is een succesvolle manier om mensen uit de auto te krijgen. Immers, de calculerende burger weet gemakkelijk zijn eigen financiële voordeel uit te rekenen.

Van de weg naar het water is een kleine sprong of kleine duik. Ik complimenteer de staatssecretaris met haar aanpak om het waterbeheer in ons land te verbeteren. Het op A naar B rekening krijgen van de kosten van gebruik en beheer van het water juichen wij toe: A naar B waterrekening voor drinkwater, riolering en afvalwaterzuivering. Immers, het huidige waterbeleid kenmerkt zich nog te veel door een woud van regels, plannen en organisaties. Er zijn te veel partijen die zich bezighouden met het water en het behoud van hun eigen rol daarbij.

Een en ander kan echter onzes inziens niet zonder institutionele doorbraken. Wat dat betreft, vult de staatssecretaris haar beleid wel heel voorzichtig in. Je zou kunnen zeggen dat het slechts een rimpeling in het water betekent. Dat is gek, want zij ziet zelfs mogelijkheden voor institutionele vernieuwing tussen politieke partijen. Maar waarom pakt u dan niet die hopeloos ouderwetse waterschappen aan, mevrouw de staatssecretaris? Dit kabinet maakt, gelukkig, veel werk van het

## Schouw

terugdringen van de administratieve lasten en van het realiseren van een andere overheid. Vindt de staatssecretaris dan ook niet samen met mijn fractie dat de bestuurlijke dichtheid in waterschapsland eigenlijk een beetje te groot is? Wat wij nu hebben, is in onze optiek een wat middeleeuws systeem. Waarom die waterschapsverkiezingen, die echt helemaal niemand iets doen en eigenlijk alleen maar geld kosten? Waarom die niet aanpakken en vernieuwen? Jong, ambitieus, institutionele vernieuwing; aanpakken zou ik zeggen. Wij verwachten dan ook meer lef op dit punt. In de gekozen koers zouden wij graag wat meer moed en doortastendheid willen. Kan de staatssecretaris iets meer vertellen over haar onzekerheid over het aanpakken van de waterschappen? Ik krijg ook graag iets meer informatie over de einddoelen en de termijn waarop zij die wil bereiken? Kan het beheer van het water niet gewoon aan de provincies worden overgedragen?

Ik wil dit debat ook aangrijpen om aandacht te vragen voor de verkeersveiligheid. Dit is een belangrijk thema waarvoor de Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties onlangs aandacht vroeg. In de meeste Europese landen daalt het aantal verkeersdoden al jaren, maar uitgerekend in Nederland stijgt het. Hoe kan dit worden verklaard? Het "streefcijfer" voor verkeersdoden werd onder LPF-minister De Boer opgehoogd van 750 naar 950 per jaar. Inmiddels komen wij in de richting van drie verkeersdoden per dag. Is de minister het met ons eens dat het tij nu echt gekeerd moet worden? Wil zij spoedig een analyse verstrekken van de feiten en ons een samenhangend pakket van maatregelen in het vooruitzicht stellen? Wil de minister ook overwegen om een totaal verbod op alcohol in het verkeer in te stellen? Wil zij verder nagaan in welke mate het gebruik van hard- of softdrugs in het verkeer een rol speelt in de toename van het aantal slachtoffers? Ik vind het opvallend dat er geen enkele campagne wordt gericht op het terugdringen van hard- en softdrugs in het verkeer, terwijl dit toch een belangrijk probleem is.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Wij hebben vorig jaar ook een debat gevoerd over het terugdringen van

het aantal slachtoffers. Wij hebben aangedrongen op maatregelen om dit te bereiken, maar dit kost geld en wel 150 mln euro. Als de heer Schouw dergelijke maatregelen wil invoeren en de minister ook, is hij dan bereid om binnen de begroting een dekking te vinden voor dit bedrag?

De heer **Schouw** (D66): Het is een probleem dat deze Kamer geen budgetrecht heeft. Ik heb gezegd dat dit een ernstig probleem is en ik heb behoefte aan een analyse van de oorzaken. Als er maatregelen mogelijk zijn, moeten wij die nemen en dan moeten wij de kosten ook voor lief nemen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De heer Schouw is een slimme volksvertegenwoordiger. Ik ga er daarom vanuit dat hij morgen met een slimme motie komt die wij zullen ondersteunen.

De **voorzitter**: Misschien mag ik erop wijzen dat deze Kamer wel budgetrecht heeft; zij heeft geen recht van amendement.

De heer **Schouw** (D66): Ik kan dan misschien een dekking aangeven.

Wie in de politiek zit, houdt ook vooral van politieke verhalen, wensen en mogelijkheden. Over de ambtelijke organisatie die daarover moet adviseren en de politieke besluiten mag uitvoeren, wordt vaak minder gesproken. Desondanks zijn er redenen om hierbij in deze Kamer expliciet stil te staan. Zo moeten er binnen vier jaar zo'n tweeduizend banen verdwijnen bij Rijkswaterstaat. Deze "oudste" rijksdienst moet afslanken, beter presteren en efficiënter gaan werken. Dit is nogal wat en dit gaat meestal niet vanzelf. Voor je het weet stranden goede voornemens in het moeras van de bureaucratie en moeten wij soms jaren achteraf constateren dat de ambities te hoog gegrepen waren. Wil de minister iets meer vertellen over haar voornemens op dit punt? Wat zijn bijvoorbeeld haar plannen voor de andere vier directoratengeneraal? Welke omslag wil zij met het ministerie bereiken? Welke veranderingen staan haar voor ogen en welke doelen stelt zij daarbij?

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de voorgenomen privatisering van Schiphol. Mijn fractie heeft de grootst mogelijke bedenkingen bij de

privatisering van Schiphol. Wij zien Schiphol niet als een normaal bedrijf, omdat het een cruciale publieke taak heeft, namelijk om als een veilige en binnen de milieunormen opererende internationale luchthaven in Nederland te functioneren. Inmiddels beperkt Schiphol zich niet alleen tot het vervullen van die publieke taak, maar ontwikkelt zij zich ook commercieel als projectontwikkelaar. Zo heeft zij haar eigen formule "creating airport cities" in de markt gezet. Deze commerciële ontwikkelingen mogen naar de mening van onze fracties echter nooit het zicht ontnemen op het zorgvuldig vervullen van de publieke taak van de luchthaven. Ik zeg het maar, zoals het is: de voortdurende discussie over het al dan niet handhaven van de milieunormen levert geen bijdrage aan het imago van Schiphol als betrouwbare uitvoerder van publieke taken.

Er is veel gedoe en deels wordt dat veroorzaakt, doordat de belangen uiteenlopen. Het staat op gespannen voet met elkaar om publieke en commerciële belangen gelijktijdig te willen behartigen, wat voor regels je daar ook voor probeert te bedenken. Schiphol is in onze optiek ook geen normaal bedrijf, omdat het niet failliet kan gaan. Het is een monopolist, waarbij de overheid altijd als achtervang blijft bestaan. Bij een normaal bedrijf vervult de overheid die rol nu eenmaal niet. Is de staatssecretaris het hiermee eens? Is zij het daarom ook met ons eens dat het niet verstandig is om de aandelen van Schiphol aan beursgevoeligheid bloot te stellen?

De heer **Van Raak** (SP): Ik ben het van harte met u eens dat publieke en commerciële belangen op gespannen voet met elkaar staan. Ik had verder geen betere analyse over Schiphol kunnen maken. Ik ben echter wel benieuwd om van u te horen of u deze analyse ook van toepassing acht op de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Schouw** (D66): Op die vraag heb ik mij niet geprepareerd. Ik proef nu even de nieren van de bewindslieden in het dossier Schiphol.

De heer **Van Raak** (SP): U moet toch wel kunnen zeggen of u uw analyse dat de commerciële en de publieke taak van Schiphol niet met elkaar in overeenstemming kunnen worden

## Schouw

gebracht, in principe ook geldt voor de Nederlandse Spoorwegen?

De heer **Schouw** (D66): Ik betoog dat het in de praktijk hartstikke moeilijk is om publieke en commerciële belangen op een goede manier bij elkaar te brengen. Wij proberen dat te realiseren door wet- en regelgeving en dergelijke, maar in de praktijk blijkt dat ze op gespannen voet met elkaar staan. Ik zou de woorden "in principe" dan ook niet willen gebruiken. Ik vind niets meer en niets minder dan dat wij uit het gedoe om Schiphol de les moeten trekken dat wij Schiphol niet aan beursgevoeligheid moeten blootstellen.

Overigens ben ik ook benieuwd hoe de staatssecretaris dit dossier beoordeelt, nu een meerderheid in de Tweede Kamer privatisering van Schiphol lijkt af te wijzen.

Voorzitter. De fracties van D66 en OSF zien dat er veel moet gebeuren op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Er is veel achterstallig onderhoud aan weg, spoor en water. Beide bewindslieden werken gelukkig voortvarend aan het wegwerken van deze achterstand, maar dat laat onverlet dat het de echte uitdaging is om de huidige achterstand om te zetten in een voorsprong. Als het voornaamste strategische anker zien onze fracties de investeringen in een volledig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Er moet een deltaplan komen voor het openbaar vervoer in de Randstad. Dat is een goede en zinvolle investering om de economische concurrentiepositie van de Randstad te waarborgen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer mede namens de fractie van de ChristenUnie het woord. Het is mij verder een groot genoegen om beide bewindslieden aan het begin van deze nieuwe dag welkom te mogen heten.

Wie water deert, die water keert. Zo hebben wij lang naar de waterproblematiek gekeken. Wij weten nu wel beter. Het waterbeheer zal ons land de komende jaren veel financiële hoofdbreken opleveren. De maatregelen tegen wateroverlast, de vervanging van de riolering, het grondwater en het regenwater in stedelijke gebieden zullen grote investeringen met zich brengen.

Daarnaast zal veel inzet gevergd worden, met name van de waterschappen, om op een deskundige wijze hieraan uitvoering te geven. Om die reden is het van belang dat het kabinet heeft besloten, de waterschappen te handhaven.

Regelmatig wordt het bestaansrecht van de waterschappen ter discussie gesteld. Juist op het vlak van de waterstaatszorg vinden wij functioneel bestuur belangrijk. Hierdoor onderscheidt het waterschap zich ten principale van lichamen van algemeen bestuur. Bovendien bepaalt het provinciebestuur de reglementaire taak van het waterschap, oefent het toezicht uit op de wijze van taakuitoefening en draagt het zorg voor de afstemming van de waterschapsactiviteiten op de behartiging van belangen die behoren tot de beleidsterreinen van de provincie zelf of van de gemeenten in het betreffende gebied.

Voor de waterschappen is de uitvoering van het Nationaal bestuursakkoord water een uiterst belangrijk beleidspunt. Zijn alle waterschappen al actief aan de slag met de uitvoering en zijn hun ambities en plannen bestuurlijk al vastgelegd? Er is 100 mln euro door het ministerie beschikbaar gesteld voor concrete projecten. Ook waterschappen zullen hun financiële verantwoordelijkheid nemen: ongeveer 60% van de totale kosten van het maatregelenprogramma 2003-2007. Kan al worden medege-deeld of de meekoppelgelden van LNV, VROM en de provincies, in totaal 40% voor de EHS en de uitvoering van reconstructieplannen, al beschikbaar zijn gesteld? Is de staatssecretaris bereid om met haar ambtgenoten van LNV en VROM deze koppeling van beleidsdoelstellingen en beschikbare gelden tot stand te brengen? Wij missen in de begroting ambities; er is sprake van een korting op externe inhuur ten behoeve van verdere invulling van het NBW. Kan de staatssecretaris aangeven op welke onderdelen van het NBW zij wil korten?

Filosofierend over de Europese regelgeving spelen twee zaken een rol. In de eerste plaats de implementatie van de kaderrichtlijn Water. Onze fracties pleiten ervoor om, waar mogelijk, maatregelen samen te laten lopen met de maatregelen die gericht zijn op voorkoming van wateroverlast. Wij pleiten ook voor een realistisch ambitieniveau, dat

aansluit bij de doelstellingen die verwoord zijn in de Vierde nota waterhuishouding. Is de staatssecretaris bereid om dit uitgangspunt te hanteren in de Brusselse onderhandelingen over chemische normstelling en ecologische doelstellingen? In de tweede plaats de nieuwe conceptzwezwemwaterrichtlijn. Deze richtlijn leidt tot extra beleidsmatige monitoring- en verantwoordingsverplichtingen. Bovendien zullen als gevolg van strengere eisen, minder lokaties de functie van zwezwemwater krijgen. Wij zijn voorstander van een vernieuwde richtlijn die, ten opzichte van het thans voorliggende concept, realistisch en haalbaar moet zijn. Kan de staatssecretaris toezeggen dat het de inzet van het kabinet is om in de Milieuraad te komen tot een realistische en uitvoerbare nieuwe zwezwemwaterrichtlijn?

Bij het onderwerp van wetgeving vragen wij voor drie zaken aandacht. In de eerste plaats vragen wij om een toezegging dat het kabinet in 2004 werkt aan vereenvoudiging van de bestuurssamenstelling en de financiering van de waterschappen. Met de voorstellen vanuit het veld is in verband met het IBO bekostiging regionaal waterbeheer tot nu toe niets gebeurd. Ook met het oog op een succesvolle uitvoering van het Nationaal bestuursakkoord water, waarin de financiering van maatregelen ter beperking van de overlast dus is geregeld, is het noodzakelijk dat de vereenvoudiging van de bestuurlijke en financiële structuur van het waterschap nu snel wordt opgepakt. Onlangs is het lang verwachte kabinetsstandpunt verschenen. Daarin neemt het kabinet niet alleen een standpunt in inzake het IBO-rapport, maar ook een standpunt inzake de eerdere Unievoorstellen. Dat is een goede zaak. Het is van belang dat ± na de discussie met het parlement ± de benodigde wetswijzigingen snel tot stand komen. Kan de staatssecretaris dit onderschrijven? Welke planning staat haar voor ogen?

In de tweede plaats heeft het kabinet laten weten tot integratie van de waterwetgeving te willen overgaan. Dit streven sluit goed aan bij eerdere wensen, onder meer uit de Tweede Kamer. Kan de staatssecretaris over dit onderwerp een meer uitgewerkte notitie toezeggen, bijvoorbeeld inzake de opzet en de tijdsplanning? In de derde plaats betreft het grondwater. Het ministe-

## Van den Berg

rie heeft gemeld dat een eerste conceptversie van het voorstel voor een wijziging van de Wet op de waterhuishouding inzake het grondwaterbeleid in de stedelijke leefomgeving in september 2003 gereed zou zijn. Wij hebben die conceptversie nog niet gezien. Hij is ons mogelijk ontgaan. Kan hierover iets worden medegedeeld?

Onder het onderwerp veiligheid valt een aantal projecten die naar onze mening onvoldoende prioriteit hebben en/of voortgang boeken. Genoemd kunnen worden:

- Veiligheid Nederland in kaart. Dit is een voor de waterschappen belangrijk studieproject waarbinnen onder andere het ministerie heeft geprioriteerd; slechts 29 van de 53 dijkkringen worden meegenomen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat een volledig beeld zal worden gegeven van de gevolgen van de nieuwe veiligheidsfilosofie, voordat hieraan beleidsmatige en politieke consequenties worden verbonden?
- de zwakke schakels in de kustverdediging. Uit nadere informatie van het ministerie valt af te leiden dat de komende jaren onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de door alle partijen erkende zwakke schakels adequaat en tijdig te versterken. Gedacht wordt aan een vorm van voorfinanciering vanuit waterschap of provincie, of een combinatie daarvan. Wij vinden dat veiligheid tegen overstrooming de hoogste prioriteit moet houden en niet afhankelijk mag worden gemaakt van beschikbare financiële middelen. Kan de staatssecretaris toezeggen om, zonodig binnen de VW-begroting, zelf extra middelen vrij te maken voor de aanpak van de zwakke schakels?
- Ruimte voor de rivier. De concrete uitvoering van dit plan is sterk afhankelijk van onderzoek, studie, overleg en procedures; ondertussen is de veiligheid in dit gebied, conform de normstelling in de Wet op de waterkering formeel niet op orde. Onze fracties pleiten ervoor onder meer in financiële zin prioriteit toe te kennen aan structurele ruimtelijke maatregelen. Bovendien pleiten wij ervoor om concreet aan de slag te gaan met projecten die uitvoeringsgereed zijn en draagvlak in het gebied hebben. Is de staatssecretaris bereid om naast het formele BKP-spoor alvast aan de slag te gaan met maatregelen ter verbetering van de veiligheid?

- Wijziging Wet op de waterkeringen. Reeds in 2001 bereikten Rijk, IPO en Unie van Waterschappen een akkoord over de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen. Tot nu toe heeft dit geen beslag gehad in een betrekkelijk eenvoudige wijziging van de Wet op de waterkeringen. Is de staatssecretaris bereid een voorstel hierover met spoed af te ronden?

Het tienjarensценario waterbodems heeft een grote versnelling gebracht in de uitvoering van baggerprojecten, met name in het stedelijk gebied, en het opheffen van onnodige juridische belemmeringen. De subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied is in het leven geroepen onder voorwaarde van een gelijk aandeel per project van gemeente en waterschap. De impuls die daarmee is gegeven, is zodanig groot dat binnen korte tijd het beschikbare rijksbudget is volgeboekt. Althans, voor zover wij nu kunnen voorzien. Wij pleiten ervoor om andere rijksgeldstromen in dit verband, bijvoorbeeld de subsidieregeling grootschalige verwerking, depot Koegorspolder, die naar verwachting niet volledig worden benut, om te buigen in een extra financiële impuls in de Subbidregeling. Kan de staatssecretaris toezeggen dat, indien andere baggerregelingen en -projecten niet volledig financieel worden uitgeput, de resterende gelden worden overgeheveld naar de Subbidregeling?

Waterschappen in het westen van Nederland beheren zo'n 7.000 kilometer dijk- en plattelandswegen. In het kader van het Startprogramma duurzaam veilig is door waterschappen in de periode 1997-2002 ongeveer 4.000 kilometer weg duurzaam veilig ingericht. Hiermee was een investeringsbedrag van ruim 27 mln euro gemoeid, grotendeels gefinancierd door de waterschappen maar deels ook door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Waterschappen, zo hebben wij vernomen, willen graag zo spoedig mogelijk hun gehele wegennet duurzaam veilig inrichten. Met slechts zo'n 20 mln euro op de begroting in de jaren 2004 tot en met 2006 voor Duurzaam veilig kunnen de ambities van waterschappen, maar ook de ambities die andere decentrale overheden op dat gebied hebben, niet worden waargemaakt. Ook niet als dit bedrag door de

decentrale overheden meer dan verdubbeld wordt.

Uit de begroting blijkt dat zeer veel extra geld voor infrastructuur beschikbaar is gekomen. Hiervan komt helaas niets ten goede aan Duurzaam veilig. Dit bevreemdt onze fracties, omdat vorig jaar de ook in het concept NVVP opgenomen doelstelling uit 1989 van maximaal 750 verkeersdoden per jaar in 2010 is verlaten vanwege het niet honoreren van de ICES-claim van 3200 mln euro. Ook in het kader van de beleidsdoelstelling van de Europese Commissie om het aantal verkeersdoden in 2010 met 50% te verminderen, hadden wij juist extra gelden voor Duurzaam veilig verwacht. In het verlengde hiervan gaat het over duurzaamheid, veiligheid en geluidsoverlast. Namens onze fracties wil ik daarom aansluiten bij de indringende vragen die gesteld zijn over de motie-Baarda.

Wij hebben een aantal suggesties om de verkeersveiligheid te versterken. Is de minister bereid een deel van het, mede uit verkeersveiligheidsoverwegingen, met 600 mln euro verhoogde onderhoudsbudget voor het hoofdwegennet te gebruiken voor Duurzaam veilig indien blijkt dat dit kosteneffectiever is? Is de minister bereid om bij het besteden van 360 mln euro jaarlijks tussen 2005 en 2010 voor regionale bereikbaarheid te bezien of deze gelden mede aan Duurzaam veilig ten goede kunnen komen? Op dit moment is in de begroting en in het MIT voor de jaren 2004 tot en met 2006 veel minder geld voor Duurzaam veilig opgenomen dan voor de jaren 2007 tot en met 2010. Is de minister bereid om gelden voor de periode 2007 tot en met 2010 naar voren te halen? Is de minister bereid om ook de uitvoering van het Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid speerpunt te maken tijdens het komende Nederlandse voorzitterschap van de EU?

Wij hebben waardering voor de inzet van de minister om extra geld uit te trekken voor het achterstallig onderhoud van onder meer de vaarwegen. Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer is er door een Kamer motie van collega van de Staaier 35 mln extra toegevoegd aan het onderhoudsbudget van 2004 en 2005. Het is nu in ieder geval mogelijk om een minipakket voor onderhoud te kunnen financie-

## Van den Berg

ren. Helaas zijn er ook, naar onze mening, noodzakelijke projecten uitgesteld. Wij wijzen de minister op de keersluis te Zwartsluis en het onderhoud aan de Zuid-Willemsvaart. Het komt nogal eens voor dat de scheepvaart van en naar Meppel gestremd raakt. Soms door hoog water op het Zwarte Meer en soms door laag water. De huidige, zo belangrijke binnenvaart met de noodzakelijke hoge omloopsnelheden om economisch te kunnen blijven draaien, laat niet meer toe dat er zomaar vaardagen tussenuit vallen. Is het nu zo, dat het normaal uitvoeren van onderhoud aan de Zuid-Willemsvaart en het oplossen van het knelpunt te Zwartsluis nog een groot aantal jaren op zich laat wachten? Is de minister met ons van mening dat dit een goede ontwikkeling van de binnenvaart in de weg staat? Zijn er wel eens PPS-constructies onderzocht om dit soort vaarwegprojecten op een andere wijze te realiseren?

Voor de vitaliteit van de economie is het van belang dat de goederenstromen onbelemmerd hun weg vinden. Goede kwaliteit en voldoende capaciteit van de transportinfrastructuur zijn daarvoor noodzakelijk. Door het kabinetsbeleid uit het verleden heeft Nederland een forse achterstand opgelopen in de kwaliteit en beschikbaarheid van infrastructuur.

Wij waarderen het dat in de rijksbegroting 2004 meer geld beschikbaar wordt gesteld voor onder meer onderhoud van wegen en spoor. Nu vereist de inhaalslag bij onderhoud extra aandacht voor de beschikbare capaciteit tijdens het onderhoud. Daarom is het aanbieden van alternatieve routes en een goede communicatie essentieel voor voldoende doorstroming tijdens de onderhoudsperiode. Is hiervoor de nodige aandacht? Ook willen wij graag van de minister vernemen of de haalbaarheid van de doelstelling om de doorstroming op de aangepakte knelpunten met 30% te verbeteren, reëel is. Is daarbij de autonome groei van het wegverkeer in ogenschouw genomen? Ook zijn wij van mening dat er structureel onvoldoende gebeurt om de ernstige problematiek van de doorstroming bij knelpunten, met name rondom de grote steden, die onze economie zo nadelig beïnvloedt, op te lossen.

Een samenleving zonder mobiliteit is niet meer denkbaar. Mobiliteit is

een wezenlijk onderdeel van het leven. Mobiliteit verschaft de mens toegang tot werk, familie, tot zakelijke partners etc. Daarnaast zijn mensen door mobiliteit bereikbaar voor anderen. Mobiliteit is dus van grote betekenis voor mensen. Dat blijkt ook uit de cijfers. In Nederland besteden mensen gemiddeld maar dan 70 minuten per dag aan mobiliteit. Mobiliteit is dus onlosmakelijk verbonden met het maatschappelijk bestaan. Daarom vinden wij het van belang dat er zo snel mogelijk zicht komt op de totaalvisie van het kabinet. Wanneer kunnen wij de nota Mobiliteit verwachten?

In onze visie is mobiliteit bestlist geen thema vrij van waarden. Wij zullen een nieuw mobiliteitsbeleid dan ook toetsen aan de Bijbelse notie van rentmeesterschap, waarbij duurzaamheid voor ons een belangrijk uitgangspunt zal zijn.

Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de bewindslieden af, maar ik ga nu wel eerst naar bed.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik schors de behandeling tot morgenmiddag na afhandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Telecommunicatiewet. Naar verwachting wordt dat ongeveer half vier.

Sluiting 00.25 uur

### Lijst van besluiten en ingekomen stukken

#### Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 26/27 april 2004:

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2004 (29200-XI (deel VRO));

Regels ter vergroting van de kenbaarheid van publiekrechtelijke beperkingen ten aanzien van onroerende zaken (Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken) (28218);

Brief van de minister van Justitie van 31 december 2003 over consumentenbeschermende regels

inzake koop en bouw van woningen (23095, ek-A);

Implementatie van het kaderbesluit van de Raad van de Europese Unie betreffende het Europees aanhoudingsbevel en de procedures van overlevering tussen de lidstaten van de Europese Unie (Overleveringswet) (29042);

11 mei 2004:

Goedkeuring van het op 4 november 2000 te Rome totstandgekomen Protocol nr. 12 bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (Trb. 2001, 18 en 173) (28200, R1705);

Wijziging van de Mediawet met het oog op verbetering van de openheid en continuïteit van de landelijke publieke omroep (29030);

Wijziging van de Mediawet (het vervallen van de verspreidingsbeperking voor de programma's van lokale en regionale omroepinstellingen, wijziging van de doorgifteplicht via omroepnetwerken van de programma's van lokale omroepinstellingen, alsmede wijziging van bepalingen inzake programmaraden) (28639); 25 mei 2004:

Wijziging van de Provinciewet en de Gemeentewet in verband met aanpassing van de procedure tot benoeming van de commissaris van de Koning en de burgemeester en in verband met het tijdelijk verruimen van de periode gedurende welke ontheffing van het woonplaatsvereiste van de burgemeester mogelijk is (29012); 8 juni 2004:

Wijziging van de Reconstructiewet concentratiegebieden (opdragen van de rechtsbescherming bij de lijst der geldelijke regelingen aan de burgerlijke rechter) (28688).

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. het volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstel:

Wijziging van de Wet sociale werkvoorziening en de Wet structuur uitvoeringsorganisatie werk en inkomen met name in verband met de overgang van de indicatiestelling voor de sociale werkvoorziening van de gemeenten naar de Centrale organisatie werk en inkomen en verruiming van de mogelijkheden tot begeleid werken in het kader van de Wet sociale werkvoorziening,