

Hoogervorst

behoefte bestaat aan nader beraad. Ik weet niet of er ook nog in een enkele fractie behoefte bestaat aan nader beraad; ik vermoed het wel. Ik vraag daarom in ieder geval om een schorsing.

De **voorzitter**: Ik schors de beraadslaging over dit wetsvoorstel tot een nader aan te geven tijdstip. Ik stel voor, dat wij in verband met de agenda zo spoedig mogelijk een begin maken met de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 15.02 uur tot 15.17 uur geschorst.

De beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Gezien de gerezen vragen en kritiek stel ik voor dat wij de beraadslaging over twee weken heropenen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de regering schors ik de beraadslaging voor een termijn van vermoedelijk twee weken.

De heer **De Boer** (GroenLinks): Voorzitter! Een vraag over de orde. Betekent dit dat de beraadslaging over twee weken wordt voortgezet van de zijde van de regering? Wij waren namelijk toe aan de tweede termijn van de Kamer.

De **voorzitter**: Het hangt ervan af of de regering vraagt vóór de tweede termijn het woord te mogen voeren. Als de regering dat niet doet, dan hebben wij de tweede termijn. Volgens het Reglement van orde voert de regering het woord telkens wanneer zij dat wenst.

De heer **De Boer** (GroenLinks): Als dat het geval zou zijn, dan kunnen wij constateren dat de schorsing geen zin heeft gehad.

De **voorzitter**: Dat weet ik niet. Misschien gaat de regering deze 14 dagen een zekere rijpheid in denkbeelden ontwikkelen.

De heer **De Boer** (GroenLinks): Dan vraagt de regering het woord.

De **voorzitter**: Dat zullen wij dan na de tweede termijn van de Kamer horen. Ik weet dat niet. Ik weet niet wat de regering gaat zeggen. Ik zit er niet meer in.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat bij brief van 19 februari jongstleden door de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een ontwerp voor een gemeenschappelijk standpunt betreffende een voorstel voor een overeenkomst in het kader van de Verenigde Naties inzake georganiseerde criminaliteit aan de Kamer is toegezonden. Hoewel dit ontwerpbesluit niet het karakter heeft van een het Koninkrijk bindend besluit, hebben de betrokken ministers de Kamer toch om een oordeel gevraagd alvorens hier op 9 maart aanstaande in de Raad van de Europese Unie over te besluiten. De desbetreffende vaste commissies van de Kamer hebben hedenmiddag over dit verzoek beraadslaagd en adviseren, de instemming aan het voorgenomen besluit niet te onthouden.

Ik stel aan de Kamer voor, dit advies te volgen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999 (26200-XII);**

- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999 (26200-A).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Wij bespreken vandaag de eerste begroting van minister Netelenbos en staatssecretaris De Vries van Verkeer en Waterstaat in de regeerperiode van het tweede paarse kabinet. Het spreekt voor zich dat ook wij als oppositiepartij beide bewindslieden succes toewensen op

het boeiende departement van Verkeer en Waterstaat. De voorganger van de huidige minister, mevrouw Jorritsma-Lebbink, verklaarde bij haar aantreden dat zij de geschiedenis wilde ingaan als de minister die de files zou hebben ingedamd. Dat is haar niet gelukt, zoals wij intussen allen weten. Erger nog, aan het eind van haar periode als minister van Verkeer en Waterstaat werd zij – ik citeer NRC Handelsblad – "de minister van stilstaan" genoemd. De huidige minister pakt het bij haar start voorzichtiger aan. In Profiel Magazine van september jongstleden schrijft zij: "De file dat ben je zelf." Daarmee wilde zij aangeven dat mensen moeten beseffen dat zij zelf ook de hand hebben in een mogelijke oplossing. Maar, zeg ik dan, het is wel de taak van de overheid om oplossingen mogelijk te maken en aan te geven.

In het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999-2003 wordt daartoe een aanzet gegeven. Vlak voor de verschijning van het MIT is er bij regionale overheden grote onrust ontstaan: afspraken zouden niet worden nagekomen, de betrouwbaarheid van de rijksoverheid was in het geding en er werd zelfs met de rechter bedreigd. Dat was bepaald geen goede start.

Bij iedere begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat wordt – zowel in de Tweede als in de Eerste Kamer – gesproken over de bestaande en zelfs toenemende files. Op werkdagen is het iedere ochtend en avond weer meer dan raak. Ondanks alle discussies en goede bedoelingen is daar tot op heden geen verandering in gekomen. Ook alternatieven zijn tot nu toe niet voorhanden. De CDA-fractie heeft tijdens de schriftelijke voorbereiding de minister gevraagd, haar een helder inzicht te verschaffen in de financiering van de projecten die in het MIT zijn opgenomen en in de wijze van financiering van de projecten met een langere looptijd dan tot 2010. In antwoord daarop schrijft de minister dat het programma tot en met 2010 inmiddels een omvang heeft van circa 71 mld. Volgens de memorie van antwoord zal voor het investeringsprogramma van 71 mld. naar huidig inzicht voor circa 29 mld. in de jaren 1999 tot 2003 worden uitgevoerd en voor circa 42 mld. in de periode 2004 tot 2010. Hoe hard is dit allemaal en hoe

Baarda

zal de financiering plaatsvinden? Is bijvoorbeeld voldoende rekening gehouden met prijsstijgingen en inflatie? En wat gebeurt er bij financiële tegenvallers op de rijksbegroting? Is hier sprake van reserveringen tot 2010? Kan de minister toezeggen dat de in de memorie van antwoord genoemde projecten in de aangegeven perioden ook daadwerkelijk zullen zijn uitgevoerd en gefinancierd?

Voorzitter! Er is een lange weg te gaan voordat het komt tot uitvoering van infrastructurele projecten. Ik hoef maar te noemen de A73 in Limburg, de noodzakelijke verbeteringen van de aansluiting op de Duitse snelwegen bij Venlo, de A4 Delft-Schiedam en de verschillende projecten in de regio's. Er zijn inmiddels veel pleidooien gehouden om de procedures te bekorten, maar dat is tot nu toe niet gelukt. Als voorbeeld noem ik de A7, de rondweg Sneek. Op 4 maart 1994 werd tussen een delegatie van het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de aanleg van een nieuwe rijksrondweg overeengekomen, omdat het doorgaand verkeer op rijksweg 7 in Sneek nog door de stad geleid wordt over een binnenstedelijke rondweg. Tevens werd overeengekomen dat het project zou worden gerealiseerd in het tijdvak 1994 tot 2000. Deze omleiding, met een lengte van ongeveer 8 km, is opgenomen in vigerende bestemmingsplannen en de benodigde grond is reeds voor 90% in bezit van de gemeente. Inmiddels was echter de Tracéwet van kracht en moesten voor dit project, met toch een geringe lengte, verschillende varianten worden onderzocht, zelfs varianten waarvan op voorhand reeds kon worden gezegd dat zij om milieutechnische, financiële en economische redenen niet uitvoerbaar zouden zijn.

Bij brief van 24 april 1998 schrijft de vorige minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer – stuk 25982, nr. 2 – dat een keuze is gemaakt en dat een standpunt dient te worden uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit dat zij in september 1998 hoopte vast te stellen. Op 10 november 1998 schrijft de huidige minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Eerste Kamer dat de termijn niet wordt gehaald en dat het streven is om in de loop van 1999 het

ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen.

Ik noem dit voorbeeld om aan te geven hoe zaken worden vooruitgeschoven en vertraagd. Wie het MIT ieder jaar vergelijkt met de vorige uitgave ziet die vertragingen ook. Inmiddels is een wijzigingsvoorstel van de Tracéwet bij de Tweede Kamer ingediend. De CDA-fractie wil niet op de discussie daarover vooruitlopen, maar vraagt wel van de minister de toezegging dat zij zich zal inzetten voor vereenvoudiging van de procedures, zodat belanghebbenden tijdig weten waar zij aan toe zijn en een versnelling van de uitvoering van projecten wordt bereikt. De minister mag zeker niet terugkomen op reeds gemaakte afspraken, want dan immers komt werkelijk de betrouwbaarheid van de overheid in het geding.

Voorzitter! Door de Tweede Kamer is de motie van de leden Van Heemst en Giskes aanvaard, waarin de regering wordt verzocht, de A4 Midden Delfland – Delft-Schiedam – af te voeren van het MIT en een deel van de vrijgekomen gelden in te zetten voor gedeeltelijk publieke financiering van een spoortunnel in Delft, uit te voeren voor 2010. Hierover is nogal wat commotie ontstaan en de vraag is gerezen of het kabinet bereid is, deze motie uit te voeren. Blijkens het Algemeen Dagblad van 18 februari jongstleden is minister Jorritsma van Economische Zaken daarover in ieder geval duidelijk. Zij voelt niet voor het schrappen van deze 6,5 km snelweg, omdat nut en noodzaak van de A4 zijn bewezen. Volgens minister Jorritsma is voor een tunnel in Delft 1,6 mld. nodig. Ik citeer haar: "Laten we met beide benen op aarde blijven en het probleem aanpakken dat nu urgent en betaalbaar is." Nu spreekt een minister natuurlijk altijd namens het kabinet. Ook uit de lijst met projecten, opgenomen in de memorie van antwoord, blijkt dat de A4 Delft-Schiedam is gehandhaafd. Of geldt dit tot de kabinetsvergadering op vrijdag 19 februari jongstleden? Uit persberichten van 20 februari jongstleden blijkt dat de A4 Midden Delfland tussen Delft en Schiedam alleen wordt aangelegd als daarvoor particulier geld beschikbaar komt. Volgens deze berichten gaat de 430 mln. die het kabinet voor deze weg had uitgetrokken, naar de aanleg van een spoortunnel in Delft en gedeeltelijke verdubbeling van de

spoorlijn bij Abcoude. Wil de minister duidelijk aangeven wat er nu met de A4 Midden-Delfland gaat gebeuren, en bevestigen dat de uitvoering zal plaatsvinden in de aangegeven periode van 2005 tot 2010? Deze rijksweg past immers ook goed in de corridorbenadering, zoals aangegeven in de Startnota ruimtelijke ordening 1999 van minister Pronk. Wat zijn de kosten van de aanleg van een spoortunnel in Delft en gedeeltelijke verdubbeling van de spoorlijn bij Abcoude en hoe zullen deze projecten worden gefinancierd?

Tijdens de behandeling van het MIT in de Tweede Kamer is de motie-Verbugt c.s. aangenomen, waarin de regering wordt verzocht de tunnel bij Sluiskil op te nemen in categorie 3a van het MIT. Zoals bekend lost de aanleg van een tunnel bij Sluiskil een ernstig knelpunt op in de Zeeuwse infrastructuur en is deze van groot economisch belang voor de provincie Zeeland, mede in verband met de Westerscheldetunnel die 2 mld. kost. Wat doet de minister met de motie-Verbugt c.s. en wanneer zal hieraan uitvoering worden gegeven?

Voorzitter! Bij de schriftelijke voorbereiding heeft de CDA-fractie een aantal vragen gesteld. Wij danken de bewindslieden voor de antwoorden. Dit geldt ook voor de antwoorden op onze vragen over publiek-private samenwerking. Met belangstelling wachten wij concrete voorstellen over private exploitatie en financiering af. Overigens behouden wij onze twijfels over gedeeltelijk private financiering van de Betuweroute.

Het rekeningrijden is volop in discussie. Een wetsvoorstel daartoe is in behandeling bij de Tweede Kamer. Toch een paar algemene opmerkingen. In antwoord op onze vraag zegt de minister dat de opbrengst van het rekeningrijden wordt ingezet voor algemene lastenverlichting. Dat staat haaks op de filebrief van minister Jorritsma uit 1996. Daarin beloofde de minister van Verkeer en Waterstaat gerichte compensatie voor de betalende autorijder. Dat lijkt de CDA-fractie een juiste benadering, want waarom zouden autorijders buiten de Randstad een lastenverlichting moeten krijgen uit de opbrengst van rekeningrijden, waaraan zij financieel niet hebben bijgedragen?

Baarda

Tegen rekeningrijden is veel maatschappelijk verzet gerezen. De VVD-fractie in de Tweede Kamer zegt niet eerder akkoord te willen gaan dan nadat de minister vooraf heeft aangegeven dat de files met 30% zullen worden verminderd. Kan de minister dat? Waarom zet de minister niet eerst een proef op in de vorm van een pilotproject met betaling in de spits, nu er zoveel verzet is? Natuurlijk moeten de files worden aangepakt, maar dan moeten er ook werkbare alternatieven zijn, zoals een adequaat openbaar vervoer. In de Vinex-locaties moet dat tijdig aanwezig zijn. Ik noem als aansprekend voorbeeld de situatie in en rond Almere, waar per jaar een zeer groot aantal woningen wordt bijgebouwd. Zowel per spoor als met de auto loopt het hier steeds meer vast.

Vlak voor het kerstreces is door de Tweede Kamer een hernieuwde motie-Reitsma aanvaard, waarin wordt gevraagd om een wettelijk kader en om het ontwikkelen van een aantal concrete projecten op het gebied van betaalstroken. Daarmee heeft de Tweede Kamer zich opnieuw uitgesproken voor een systeem van betaald en onbetaald rijden. Wij dringen er bij de minister op aan deze motie voortvarend uit te voeren en spoedig met voorstellen te komen. Er zullen duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

Wij vragen ons daarbij af of beide systemen – het rekeningrijden, zoals voorgesteld door het kabinet, en de aanleg van betaalstroken – wel naast elkaar kunnen bestaan en functioneren. Wij sluiten ons aan bij de kritiek en de voorstellen van onze collega's van de fractie van het CDA in de Tweede Kamer en verwijzen hierbij naar de CDA-nota "Betaalstroken: de andere weg naar bereikbaarheid" en het reeds in 1996 uitgebrachte plan van de CDA-fractie in de Tweede Kamer: "Van twee maal twee naar twee maal drie".

Voorzitter! Terecht wordt in de begroting aandacht besteed aan de fiets. De fiets is een prima vervoermiddel voor de kortere afstand. De overheid dient dan ook een beleid te voeren waardoor het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Naast voldoende stallingsruimten dient ook te worden bevorderd dat de fiets kan worden meegenomen in het openbaar vervoer.

Graag onderschrijft ook de CDA-fractie het belang van het

project Duurzaam veilig. Van groot belang daarbij is een voldoende bestuurlijk en publiek draagvlak. Ik verwijs naar de terecht kritiek in West-Zeeuws-Vlaanderen. Ook in het onderwijs dient voldoende aandacht te worden gegeven aan verkeerseducatie. In het basisonderwijs is verkeerseducatie een verplicht vak waaraan wekelijks ongeveer een lesuur wordt besteed. Maar na de basisschool wordt geen verkeersles meer gegeven, omdat in het middelbaar onderwijs geen prioriteit wordt gegeven aan verkeerseducatie. Wij dringen er bij de minister op aan, hiervoor aandacht te vragen bij haar collega, de minister van Onderwijs.

In de begroting wordt aangegeven dat er op het terrein van het wegverkeer sprake is van een handhavingstekort. Dat zou niet zo mogen zijn. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid en milieu dienen snelheden te worden gecontroleerd, zeker ook wanneer de maximumsnelheid op de snelwegen in de Randstad naar 100 km per uur wordt teruggebracht tussen 07.00 en 19.00 uur. Zo'n maatregel heeft geen zin wanneer niet voldoende wordt gecontroleerd. Nog onlangs bleek tijdens een grootscheepse landelijke controle dat vier van de vijf vrachtwagenchauffeurs te hard rijden. Wij dringen er bij de minister op aan, voorrang te geven aan een goed en werkbaar handhavingbeleid. Het project Fryske Diken in de provincie Fryslân kan daarbij een goed voorbeeld zijn.

Voorzitter! Over de Zuiderzeespoorlijn is de minister in de memorie van antwoord terughoudend. Dat stelt de CDA-fractie teleur. Wij willen de minister er opnieuw op wijzen dat over de Zuiderzeespoorlijn met het Noorden afspraken zijn gemaakt. Op 16 april 1998 werd door het eerste kabinet-Kok met het samenwerkingsverband Noord-Nederland afgesproken dat het streven erop gericht is om met de uitvoering van de Zuiderzeespoorlijn voor 2010 te beginnen. En op vragen van onze fractievoorzitter heeft de minister-president dat nog eens bevestigd tijdens de algemene politieke beschouwingen in deze Kamer op 18 november jongstleden. Het belang van de Zuiderzeespoorlijn is algemeen bekend. Vele maatschappelijke organisaties pleiten daarvoor. Ook het Centraal planbureau heeft de voordelen van deze spoorlijn aangegeven. Een kosten-

batenanalyse in opdracht van Railforum Nederland heeft aangetoond dat de hoogste snelheid van 400 km per uur ook de hoogste kostendekkingsgraad heeft. Gezien de hoge snelheid lijkt in dat verband de magneetweeftrein een interessante optie. Zoals bekend, wordt ook in het Noorden het meest gevoeld voor de magneetweeftrein.

De CDA-fractie doet een dringend beroep op de minister om ten aanzien van de Zuiderzeespoorlijn de gemaakte afspraken na te komen. Wij vragen op dit punt een bevestiging van de minister. Ik vraag haar speciale aandacht voor het volgende. Bij onze schriftelijke vragen heb ik de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-Lebbink, geciteerd uit het Friesch Dagblad van 2 mei 1998. Dat was inderdaad vlak voor de Tweede-Kamerverkiezingen. Zij zei daarin: "Voor Friesland ga ik meer infrastructuur werken binnenhalen, zoals de Hanzelijn, de ringweg om Groningen, de haak om Leeuwarden en de Zuiderzeespoorlijn." Ik heb ontwijkende antwoorden gekregen toen ik vroeg hoe het staat met het inlossen van deze belofte.

En weer staan verkiezingen voor de deur en ondersteunen wij de kandidaten voor provinciale staten. Dat geldt ook voor de minister van Verkeer en Waterstaat die vorige week Friesland bezocht. En dan zeg ik als Fries: dat is natuurlijk altijd goed, dat waarden wij. De minister heeft tijdens dat bezoek ook gesproken over de Zuiderzeespoorlijn en over de noodzakelijke haak om Leeuwarden. Het is altijd een genoegen om 's morgens te ontwaken met Omroep Fryslân, de Friese radio. Dat was zeker gisterochtend het geval, toen ik de minister hoorde zeggen dat die Zuiderzeespoorlijn er spoedig zal komen en dat ook de haak om Leeuwarden spoedig zal worden gerealiseerd. 's Avonds las ik in de Leeuwarder Courant dat de minister heeft gezegd dat alleen de start van de aanleg voor 2010 vaststaat. En dan rijdt er voor 2015 iets wat snel gaat. Maar zij weet ook nog niet of dat een hogesnelheidstrein of een magneetweeftrein is. De minister zou graag zien dat zo'n snelle trein niet alleen een stop in Groningen maakt, maar ook in Leeuwarden. Ook in de week daarvoor, op 23 februari, heeft zowel minister Netelenbos als minister Pronk beloften gedaan over

Baarda

de Zuiderzeespoorlijn. Over de haak om Leeuwarden heeft de minister zaterdag in Friesland gezegd dat Leeuwarden voor het jaar 2010 de felbegeerde haak krijgt. In de Leeuwarder Courant van 1 maart zegt zij dat de haak er met vereende krachten gaat komen. In het kabinet zijn daarover afspraken gemaakt. Ik vraag de minister welke afspraken dat zijn.

Bovendien wil ik graag van de minister in deze Kamer bevestigd krijgen wat zij in Friesland heeft gezegd. Dat betekent het volgende. Ten eerste zal met de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn voor 2010 worden begonnen. Deze rijdt in het jaar 2015. Ten tweede zal Leeuwarden voor 2010 de felbegeerde haak om Leeuwarden krijgen. Ten derde vraag ik de minister of zij wil aangeven hoe zij een halte van de Zuiderzeespoorlijn in Leeuwarden wil realiseren.

Voorzitter! De CDA-fractie heeft met belangstelling kennisgenomen van de antwoorden op haar vragen over de toekomst van de luchtvaart. Wij wachten met belangstelling spoedige nadere voorstellen af. Wel willen wij hier aandacht vragen voor de positie van de Nederlandse luchthavens. Wat is de toekomstige positie van deze vliegvelden? Wij vragen dit ook nu inmiddels bekend is geworden dat de KLM binnenkort haar diensten op enkele regionale luchthavens gaat staken, waaronder die op het vliegveld Eelde. De Zuiderzeespoorlijn zou hier een goed alternatief kunnen zijn, maar helaas, die ligt er nog niet!

In de memorie van antwoord geeft de minister aan dat binnenkort de nota Derde eeuw spoor wordt uitgebracht aan de Tweede Kamer en dat op korte termijn het wetsvoorstel Personenvervoer 2000 wordt aangeboden. Dat is allemaal wel erg laat. Op 1 januari 2000 loopt het huidige overgangscontract met de NS af en per 1 januari 2000 wil de minister het wettelijk kader voor de aanbestedingen van het regionaal vervoer hebben geëffectueerd. Lukt dat allemaal wel op korte termijn? Als het niet lukt, welke situatie zal dan per 1 januari 2000 ontstaan? Welk tijdspad heeft de minister voor ogen?

Voorzitter! Ik kom bij mijn laatste punt. Inmiddels is de regeringsbeslissing Vierde nota waterhuishouding alsmede de notitie Aanpak wateroverlast verschenen. In

persberichten heeft de staatssecretaris erop gewezen dat Nederlanders onvoldoende beseffen hoezeer het water nog altijd een bedreiging vormt. Er wordt nieuw beleid ontwikkeld. In plaats van een snelle afvoer wordt nu ook gezocht naar mogelijkheden om het water juist langer vast te houden. Maar dat laat onverlet de zorg voor onze dijken en kustverdediging. Hoe ziet de staatssecretaris de samenhang tussen zorg voor en het op hoogte houden van onze waterkeringen en het nieuwe beleid in de Vierde nota waterhuishouding? Hoe denkt de staatssecretaris uitvoering te geven, met voldoende maatschappelijk draagvlak, aan de plannen voor gecontroleerde overstrooming, waarbij gedacht wordt aan landbouwgronden en recreatiegebieden, maar waarbij ook bebouwde gebieden niet worden uitgesloten? De zogenaamde ontpoldering is voor de CDA-fractie onbespreekbaar, sterker nog, onaanvaardbaar.

Op termijn verschijnen ook het Nationale verkeers- en vervoersplan en de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Hoe ziet de staatssecretaris de relatie met deze nota's wat betreft het waterbeleid? Uit perspublicaties hebben wij begrepen dat een aantal noodzakelijke gemalen wordt gebouwd. De financiering zou ten koste gaan van natte natuurgebieden. Daar hebben milieuorganisaties op gereageerd. Wil de staatssecretaris aangeven hoe de financiering van de gemalen zal plaatsvinden en wat er gaat gebeuren met de aanleg van natte natuurgebieden?

Wil de staatssecretaris ook aangeven hoe zij de strijd tegen de muskus- en beverrat denkt te intensiveren?

Met belangstelling wacht de CDA-fractie een reactie van de bewindslieden af.

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Zowel bij de algemene beschouwingen in dit huis als bij de financiële beschouwingen heeft mijn fractie haar zorg uitgesproken over de geringe bedragen die waren uitgetrokken voor de infrastructurele vernieuwingen. Ik wil daar bij dit begrotingshoofdstuk wat nader op ingaan door een aantal punten wat verder uit te werken.

Ik heb al eens eerder bij een begrotingsbehandeling in dit huis

gepleit voor een soort masterplan, een algeheel plan waarin even los van de financiële haalbaarheid, de toekomstige vereiste investeringen over een bepaalde periode zijn opgenomen. Aan die wens is nu tegemoetgekomen doordat in het MIT niet slechts aandacht is voor de komende vier jaar, maar voor een periode van twaalf jaar, van 1999 tot en met 2010. Dat is iets wat mijn fractie van harte toejuicht en wat in de geest is van wat ik de vorige keer heb bedoeld. Er ontbrak nog een cijfermatige en projectmatige invulling voor de laatste acht jaar, maar in reactie op onze nadere schriftelijke vragen heeft de minister die ook verstrekt, waarvoor mijn erkentelijkheid. Ik wil nog eens onderstrepen dat het juist voor het verkrijgen van een draagvlak in allerlei groepen in de samenleving zo nuttig is om details te weten en niet alleen een totaalbedrag van, zoals toen is genoemd, 67 mln. Want wanneer men details kent, kan men veel beter over de inhoud meedenken. Nogmaals mijn grote dank daarvoor.

Er blijkt wel uit – en dat wordt ook vermeld – dat er na 2010 projecten zijn die nog niet zijn opgenomen in de eerste periode, omdat er, zo wordt ronduit erkend, geen geld voor te vinden was.

Wij moeten ervan uitgaan dat op het gebied van wegen en spoorwegen een aanmerkelijke achterstand bestaat, een achterstand van ongeveer twintig jaar. Over de precieze omvang kan men natuurlijk twisten. In een plan dat zich uitstrekt over de komende twaalf jaar moet het uitgangspunt zijn dat die achterstand dan ook aan het eind ervan zal zijn weggewerkt; niet dat die is opgeschoven, maar weggevoerd. Dat is absoluut mogelijk, zowel qua voorbereiding als qua technische uitvoering. Het is natuurlijk wel een kwestie van geld. Ik geloof dat het goed is dat de punten die ik zal gaan noemen, ook worden gezien als behorend tot de te halen achterstand en dus behorend tot die eerste periode van twaalf jaar.

Ik ga er daarbij van uit dat volgens prognoses uit allerlei bronnen onze bevolkingsgroei langzaam maar zeker minder wordt en ergens bij een aantal van 20 miljoen inwoners zal eindigen. Het is maar een orde van grootte. Op dat moment zal er ook een eind moeten komen aan een

Talsma

voortdurende verdere uitbreiding van wegen en spoorwegen en verkeer en vervoer in het algemeen, maar dan moeten we wél de bestaande achterstand hebben ingehaald. Vandaar dat ik er ook zo voor pleit om dat in twaalf jaar te doen. Daarna zal volgens de visie die ik net ontwikkelde op de bevolkingsgroei, een periode van tien à twintig jaar aanbreken, waarin er geen achterstanden in dezen meer zijn, zodat dan dus belangrijk minder investeringen in wegen en spoorwegen moeten worden gedaan dan wij nu bepleiten. Wij zitten nu echt op een kruispunt van modernisering die in ons land nog niet voldoende zijn aangebracht en die bij doorvoering na twaalf jaar veel verbeterd zullen hebben.

Ik kom eerst bij de wegen en spreek dan speciaal over onze autosnelwegen. Er zijn natuurlijk meer wegen, maar daar kan ik het nu niet over hebben, ook vanwege de tijd. Gemeentelijke en provinciale wegen zijn van een andere orde. Het gaat mij nu dus vooral om de autosnelwegen. Ik heb meermalen bepleit als einddoel te stellen dat in de Randstad elke autosnelweg tweemaal vier rijstroken moet tellen en daarbuiten tweemaal drie. Dat hoeft niet te betekenen dat het allemaal in de eerste twaalf jaar moet gebeuren, maar het moet wel als einddoel worden gezien in dat masterplan dat ik al vaker heb genoemd.

Ik geloof dat het uitbreiden met rijstroken op de langere duur een betere oplossing is dan de ook wel nuttige, maar meer als noodmaatregelen aan te duiden maatregelen als rekeningrijden, betaalstroken en gedoseerde toestroom bij op- en afritten. Die geven op lange termijn geen echte verbetering.

Dit is overduidelijk gebleken, voorzitter, toen nog niet zo lang geleden in de A4 een stuk bij Leiden en Leidschendam werd opengesteld, waar de tweemaal twee stroken zijn verbreed tot tweemaal drie. Tot mijn grote genoegen kan ik erbij zeggen: zelfs zijn de kunstwerken nu al voorbereid op twee keer vier stroken. Zo moet het ook! Gebleken is dat door de komst van de derde rijstrook de elke dag optredende files op dat hele stuk zijn verdwenen. Daar moeten wij naartoe. Wij hoeven niet zoals in Amerika van vier naar zes en zelfs acht rijstroken te gaan. Als wij in ons land met drie, respectievelijk

vier rijstroken werken, ben ik ervan overtuigd dat de files bijna helemaal zullen zijn verdwenen. Wel zullen wij moeten accepteren dat er af en toe een tijdelijke opstopping is, speciaal als er ernstige ongelukken gebeuren. Vanmorgen was dat weer het geval en stond er op de autosnelweg tussen Den Haag en Utrecht een file van 17 km, naar ik als tegenligger uitvoerig kon zien.

In het MIT is voor de uitbreiding van de wegen een bedrag voorzien van bijna 1 mld. per jaar. In die twaalf jaar gaat het om een bedrag van 9 à 10 mld. Dat is in het kader van wat ik net zei – ik geloof dat de minister dit eigenlijk wel met mij eens is – bij lange na niet voldoende. Over hoeveel verder nog nodig is zullen de deskundigen van mening verschillen. Het gaat er onder meer om waar je je urgentiegrens legt. Men spreekt meestal over 1 mld. à 2 mld. per jaar extra. Ik ga daar tussenin zitten en kom dus op 1,5 mld. per jaar extra, dat wil zeggen 18 mld. tot 2010.

De vraag rijst dan meteen: hoe wordt dat gefinancierd? Mijn fractie lijkt het dat de publiek-private samenwerking, wel PPS genoemd, een belangrijke rol kan gaan spelen. De minister heeft zich ook enige malen in die richting uitgelaten. Wij steunen haar daarbij van harte.

Vaak zal daarbij ook sprake moeten zijn tolheffing. Dat kost geld, maar daar krijg je dan ook wat voor. Van VVD-zijde is dit altijd gaarne aanbevolen als daarmee een voorziening kan worden aangelegd of verbeterd. Ik denk aan de tweede Coentunnel die blijkens de plannen van de minister wat in de tijd is opgeschoven. Die tunnel zou er wel snel moeten komen. Ik zou dan tol willen heffen bij alle tunnels onder het Noordzeekanaal, omdat die alle profiteren van de nieuwe tunnel.

Wat de A4 tussen Delft en Schiedam betreft, heeft de heer Baarda vragen gesteld, waarbij ik mij graag aansluit. Ik heb begrepen dat een aantal bedrijven en andere betrokkenen al bezien of via de PPS een oplossing kan worden geboden.

Het belangrijkste hierbij is dat wij bij dit soort infrastructurele investeringen zo gauw mogelijk moeten zien over te gaan naar een echte kapitaaldienst, iets wat al heel lang is bepleit en wat door alle partijen in enige vorm als een heel nuttige zaak wordt gezien. Elk jaar is er echter wel een reden waarom

zoiets nog niet kan worden ingevoerd. Ik wil er met nadruk voor pleiten, daarmee nu althans een begin te maken. Op deze opmerkingen over de PPS en de kapitaaldienst verneem ik graag een uitvoerige visie van de minister. Verder wil ik graag weten of zij al bepaalde nieuwe gegevens kan melden over ingang gezette PPS-plannen.

Ik kom tot de vaarwegen, voorzitter. In het MIT lijken alle nieuwe en nodige ontwikkelingen de nodige aandacht te hebben gekregen. Wel zijn er nog wensen om tot een spoediger uitvoering te komen. Mijn collega Lodewijks zal daarover straks het een en ander zeggen.

Over de luchtvaartterreinen hoef ik nauwelijks iets te zeggen. Zoals wij laatst al constateerden bij de behandeling in deze Kamer van de aanleg van de vijfde baan voor Schiphol wordt een en ander voornamelijk door de luchtvaartterreinen zelf, voornamelijk Schiphol, gefinancierd. Er liggen nog veel problemen, maar dan in de sfeer van het milieu en niet in de sfeer van de financiën.

Het laatste is wel het geval als het gaat om de spoorwegen. Ons uitdrukkelijke uitgangspunt daarbij is – dit wordt door niemand betwist; ik meen dat ook de heer Baarda dit net heeft gezegd – dat er, als wij iets willen doen aan althans enige beperking van de toename van het autovervoer, en nog liever een vermindering daarvan, sprake moet zijn van een goed en snel openbaar vervoer. Dat is er nog niet.

De snelle verbindingen op het hoofdnets werden uitvoerig behandeld in een plan van de Nederlandse Spoorwegen, ik meen uit 1988, geheten "Rail 21". Daarin werd met voorstellen gekomen zoals het in West-Europa eigenlijk overal al vergaand aanvaard is en ook veel meer dan hier in praktijk gebracht, te weten een snelheid voor de intercitytreinen van 200 km per uur, opheffing van gelijkvloerse kruisingen, afsnijding van enkele scherpe bochten en een betere stroomvoorziening dan ons volstrekt verouderde systeem. Ik hoor met genoegen dat nu voor 25 kV wisselstroom als systeem is gekozen.

De kosten van dat Rail 21 waren destijds begroot – geraamd, moet ik eigenlijk zeggen – op 22 mld. De toenmalige minister vond dat te veel en beperkte het tot een eerder

genoemd bedrag van 16 mld. Dat is inmiddels in uitvoering of groten-deels zelfs al uitgevoerd, allemaal met mijn volle instemming. Het gaat allemaal in de goede richting, maar er blijft een verschil, en dat betreft de punten die ik nog miste, te weten die grotere snelheden en de stroomvoorziening, van 6 mld. dat nog niet is besteed en ook niet in de plannen opgenomen. Gezien allerlei kostenstijgingen en inmiddels aan die plannen toegevoegde onderdelen, zou ik ervan willen uitgaan dat er geen 6 mld., maar dat er nog 10 mld. moet worden besteed om dat echte Rail 21-plan in te voeren.

De kosten van de nieuwe stroomvoorziening heb ik ontleend aan een rapport van Railned, dat ik onlangs op ons verzoek van de minister mocht ontvangen, een zeer duidelijk rapport. Ik neem de hoogste variant, omdat ik niet die tussenvarianten van de helft lage stroom en de helft hoog als een einddoel kan zien. Dan zit ik op 5 mld. Voorts moet het beveiligingssysteem nog worden verbeterd door de vaste blokken met seinpalen te veranderen in glijdende blokken met alleen een signalering voor de bestuurder in zijn cabine, het z.g. BB21-systeem. Dat kost dan nog eens een keer 2 mld. Verder is ook nog niet in de plannen van het MIT opgenomen de noordtak van de Betuwelijn: nogmaals 5 mld. Dan zou er dus, naar mijn mening, op dit gebied nog voor 22 mld. extra moeten worden besteed.

Het lijkt mij mogelijk om voor die stroomvoorziening, elektrificatie naar een hoger voltage en voor dat beheers- en beveiligingsplan dat in plaats van het ouderwetse seinstelsel komt, een aanleg- en onderhoudscontract met één of meer bedrijven uit het bedrijfsleven te sluiten. Ik begrijp – de minister heeft ons dit medegedeeld – dat ook voor de hogesnelheidslijn al bepaalde gedachten van aanleg plus onderhoud voor een langere tijd, tegen een vergoeding uiteraard, in bespreking zijn.

Wat betreft de noordtak is er nog maar een begin, maar die moet er toch komen, hoe dan ook. Ik geloof niet dat we half werk kunnen doen met de Betuwelijn. De noordtak zou volgens de plannen van deze en vorige ministers uit de aardgasbaten, uit het infrastructuurfonds, moeten komen. Dat onttrekt zich een beetje aan onze waarneming, laat staan controle, omdat die hele aardgasba-

ten een buitengewoon onzekere zaak zijn. Dat kan reuze meevallen; het valt ook nog wel eens wat tegen. Daar zou dan toch een mogelijkheid zijn.

Voor het Noorden van Nederland – ik kom daar straks nog even op terug – is door de commissie-Langman, die op allerlei terreinen plannen voor het Noorden heeft bekeken en ontwikkeld, een totaalbedrag van 10 mld. genoemd. Natuurlijk niet alleen voor infrastructurele voorzieningen, bepaald niet. Ik kan mij wel heel goed voorstellen dat bijvoorbeeld 2 mld. aan die 10 mld. van de commissie-Langman wordt ontleend.

Er is ook wel eens sprake van geweest – dat is volgens mij nog niet helemaal uitgeput – dat de Europese Investeringsbank enige mogelijkheid zou hebben – dan denk ik toch al gauw aan enkele miljarden – om dergelijke financiering voor haar rekening te nemen, zonder dat daarbij het Europese begrotings-evenwicht en dergelijke een rol spelen. Maar ook hier is het duidelijk dat er uiteindelijk een kapitaaldienst zal moeten komen; die had er al lang moeten zijn.

Voorzitter! Het resultaat van die toegevoegde posten, zoals ik die graag aan de plannen voor de komende twaalf jaar zou willen toevoegen, is de 67 mld. die de minister heeft genoemd voor dit alles bij elkaar. Dat is inmiddels bij de memorie van antwoord opgehoogd naar 71 mld.; verhoogd met 4 mld. voor de na het verschijnen van het MIT extra toegezegde bedragen. Daar wil ik dus dan nog de genoemde 18 mld. en 22 mld., samen 40 mld., aan toevoegen voor die periode van twaalf jaar; dan komen we dus op 111 mld. in totaal.

Voorzitter! Ik weet dat dat geld er niet zo maar is. Maar wij moeten wel de moed hebben om de bedragen te noemen. In de laatste jaren is gebleken dat wij altijd maar deelgesprekken voeren en een aantal zaken uit het oog verliezen. Ik verneem graag over dit alles de mening van de minister.

Dan kom ik te spreken over de Zuiderzeelijn, niet zozeer omdat de heer Baarda daarover sprak – hoewel ik daarop graag zou ingaan – maar omdat recentelijk in de Leeuwarder Courant allerlei plannen en conclusies werden genoemd met een operette-achtig karakter. Ik zeg het wat onaardig, maar zo kwam het op mij over. Men zal zich afvragen wat

ik daarmee bedoel. De heer Baarda noemde de magneetspoorweg die in drie kwartier in Amsterdam zou zijn. Dat kan theoretisch: als de trein in Groningen start en helemaal in Amsterdam binnen kan komen, dus ook de 6 km langs Amsterdam-Oost over de betonnen baan op palen. Maar dan kun je alleen instappen in Groningen en in Amsterdam. En dat is niet wat het Noorden wil. Prompt werd in de Leeuwarder Courant gesteld: Leeuwarden staat er niet bij. Dat is geen oplossing. Er gaat alleen een operette-achtige charme van uit, al die fraaie figuren met mooie uniformen. Het lijkt allemaal prachtig, maar het is klatergoud. Het Noorden is niet gered met die betonnen magneetbaan. Er is alleen nog maar een proefbaan van Siemens in de buurt van Bremen. Er is al jaren een plan in bespreking over een lijn tussen Berlijn en Hamburg. Met permissie; dat is toch wat anders dan een lijn tussen Groningen en Amsterdam. Berlijn heeft met de omringende randgemeenten 7 miljoen inwoners en Hamburg heeft 5 miljoen inwoners. Zelfs daar is het plan nog steeds niet tot uitvoering gekomen. Omdat de Deutsche Bahn het rendement niet zag zitten, heeft de vorige Duitse regering ertoe besloten om het plan zelf over te nemen. Als ik goed ben ingelicht, heeft de nieuwe regering – met een andere, groenere structuur – het hele plan weer in de ijskast gezet. Met alle respect, Groningen heeft geen 7 miljoen inwoners. Groningen heeft 170.000 inwoners. Met omringende gemeenten gaat het om 200.000 inwoners. Amsterdam heeft met omringende gemeenten 1 miljoen inwoners. Dat is dus totaal wat anders. Afgezien van het feit dat de andere plaatsen in het Noorden niet worden bediend, zeg ik: dit zal nooit renderen. Ik schat de aanlegkosten op ten minste 5 mld. De deskundigen aan wie ik dit heb voorgelegd, praten allen over 7 à 8 mld. of meer. Maar het rendement is er niet. Er zijn niet zoveel Groningers die elk uur in drie kwartier naar Amsterdam willen reizen en die daarvoor extra treinen willen bezetten.

Hetzelfde geldt voor een nieuwe hogesnelheidstrein. Die kan ook niet overal stoppen. De investeringen voor de hogesnelheidslijn zijn waarschijnlijk minstens zo hoog, zo niet nog hoger. De lijn moet dan voorts van Lelystad naar Amsterdam

Talsma

worden aangepast. Het is nu een slingerlijntje. En dat kan niet. Dat kan wel, maar niet voor een hogesnelheidstrein. Wat blijft daar eigenlijk allemaal van over?

Dit klinkt allemaal wat negatief, voorzitter. Naar aanleiding van de berichten in de Leeuwarder Courant en hetgeen de heer Baarda naar voren heeft gebracht, merk ik op dat een écht plan voor het Noorden is dat de bestaande lijnen helemaal worden gemoderniseerd. Dat is zeer goed mogelijk. Zowel vanaf Groningen als vanaf Leeuwarden gaat het om kaarsrechte stukken. Daar zou met 200 km per uur gereden moeten worden. Dat kan met 25 kV zonder veel moeite. Er was in het plan Rail 21 al voorzien in een bochtafsnijding bij Hoogeveen en een grotere bochtafsnijding bij Meppel. De reistijd naar Amsterdam bedraagt dan ongeveer anderhalf uur in plaats van nu twee uur en een kwartier. Anderen hebben gezegd dat het via de hogesnelheidslijn, zonder stoppen, in een uur en een kwartier kan. Maar er moet natuurlijk op een paar plaatsen worden gestopt. En dan bedraagt de reistijd voor de hogesnelheidslijn anderhalf uur. Ik kom dus al aardig in de buurt met een uur en drie kwartier langs de sterk verbeterde bestaande lijn.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Behoort een aansluiting van Drachten ook tot de modernisering van de huidige lijn die de heer Talsma voorziet?

De heer **Talsma** (VVD): Nee. Dat heb ik al eerder gezegd, met excuses aan de heer Hilarides. Je kunt niet alles doen. Drachten is een buitengewoon fraaie plaats met 30.000 inwoners. Die wordt niet bediend. De stad van de heer Baarda, Sneek, wordt niet bediend. De stad Harlingen wordt niet bediend. Je kunt niet alles doen.

Mijn alternatief bedient met een hoogwaardige snelle verbinding met Amsterdam en het westen en het zuiden van het land en met drie kwartier winst, indien de bochtafsnijdingen worden meegenomen, Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk, Groningen en Assen, een provinciehoofdstad die in de andere plannen niet wordt meegenomen.

Wat kost dit nu? Uiteraard ben ik geen calculatiebureau, maar ik ontleen mijn schatting aan veel gegevens. Zonder bochtafsnijding, dus met een reistijd van een uur en drie kwartier, kost het ongeveer 1,5

mld. Met bochtafsnijdingen bij Hoogeveen en Meppel uit het plan Rail 21 kost het 2 mld. Met een verbinding tussen Nijkerk en Baarn – dat is iets wat verder gaat, maar zeer effectief zou zijn – kost het 2,5 mld.

Iedereen en zeker de minister moet voortdurend in geld denken. Als wij deze 2,5 mld. besteden aan het plan ten noorden van Zwolle, komt het bedrag uit de 22 mld. die ik net noemde. Het zit al in de plannen. Als wij zouden kiezen voor een rechtstreekse Zuiderzeelijn, worden de lijnen over Zwolle natuurlijk niet gesloten. Assen blijft op het treinnet aangesloten. Ook daar zal een keer een modernisering moeten plaatsvinden. Kortom, dit kan op betrekkelijk eenvoudige manier gebeuren en het kan bovendien heel snel. Zonder bochtafsnijding kost het twee jaar voorbereiding en drie jaar uitvoering. Dan kan de snelle trein dus in 2003 al rijden. Volgens de minister, door de heer Baarda geciteerd, gaat de schop voor de Zuiderzeelijn in 2010 in de grond. Het is merkwaardig dat onze minister-president zeer nadrukkelijk in een NRC-artikel zei dat de lijn er in dat jaar al zal zijn. Ik denk dat hij zich vergiste. Wij moeten niet zo uit de losse pols over dit soort dingen praten.

Nogmaals, die 2,5 mld. van de variant inclusief bochtafsnijding zitten in het bedrag en die 5, 6 of 7 mld. van de extra treinen van de heer Baarda moeten alle nog extra worden gefinancierd en zijn dan niet rendabel, mede omdat twee lijnen naast elkaar zwaar beconcurreren. Als je alles over Zwolle leidt, wordt de nu al rendabele lijn alleen maar rendabeler.

De heer **Baarda** (CDA): Ik moet vaststellen dat de losse pols van de heer Talsma reeds achterhaald is. Hij heeft de minister-president al geciteerd. Hij zou hem ook kunnen citeren uit de algemene politieke beschouwingen. Hij zou eveneens de huidige en vorige minister van Verkeer en Waterstaat kunnen citeren. Het kabinet heeft al een besluit genomen. Vóór 2010 komt de Zuiderzeespoorlijn in uitvoering. Alle alternatieven zijn achterhaald.

De heer **Talsma** (VVD): Dit is inderdaad een voorbeeld van de losse pols. Ik heb net de heer Baarda de minister horen citeren. Het woord "Zuiderzeelijn" viel niet. Het gaat om een snelle verbinding met het

Noorden. Wat ik iedereen, inclusief de heer Baarda, verwijt, is dat over de Zuiderzeelijn wordt gepraat als een vaststaande zaak, terwijl daar nog geen sprake van is. Het tracé staat niet vast. De stopplaatsen staan niet vast. De financiering zal volstrekt een blokkade zijn, vanwege het gebrek aan rentabiliteit. Men moet niet praten over dé Zuiderzeelijn, maar over een snelle verbinding met het Noorden. Ik heb aangegeven dat het een kwartier uitmaakt, plus een betere rentabiliteit, als mijn voorstel wordt gevolgd.

De heer **Baarda** (CDA): De minister-president, minister Pronk, minister Netelenbos en minister Jorritsma hebben het woord "Zuiderzeespoorlijn" gebruikt. Daarover kan geen misverstand bestaan.

De heer **Talsma** (VVD): Maar er is geen eenheid van opvatting over wat een Zuiderzeelijn is. De minister heeft dat drommels goed door. Zij is bovendien bezig met het nakomen van een toezegging van haar voorganger, die overigens wel erg snel was toen zij zei dat het er nog vóór de verkiezingen van 1998 zou zijn. Er is een beredeneerd rapport over alle varianten, inclusief mijn variant voor de bestaande lijn in de maak, zo heeft de minister in de memorie van antwoord toegezegd.

De heer **Baarda** (CDA): Nog één keer: er kan geen misverstand over bestaan: op verzoek van het kabinet zijn reeds reserveringen in bestemmingsplannen opgenomen. Het is duidelijk, over welke lijn wij spreken. Er zijn al tracéstudies uitgevoerd in het Noorden; ook daarvan weet het kabinet.

De heer **Talsma** (VVD): Ik betwist niet dat er gestudeerd is, maar ik betwist totaal dat het al een vastliggend plan is. Laten wij er een fles wijn onder verdedden. Wij zien het wel!

De heer **Baarda** (CDA): Daar doe ik graag aan mee, zeker met de heer Talsma. Dat zeg ik uit overtuiging. Maar ik heb het niet gehad over studeren, maar over reserveringen in bestemmingsplannen, op verzoek van het kabinet.

De heer **Talsma** (VVD): Dat is heel verstandig. Als je vijf opties hebt en je bent bezig planologisch te denken,

Talsma

is het zeer gebruikelijk dat aan alle betrokken gemeenten wordt gevraagd, de zaken even niet verder in uitvoering te nemen. Dat is heel verstandig. Zolang je denkt over een lijn langs Drachten, is het alleen maar verstandig als je met de gemeente afspreekt, dat daar niet nu al huizen worden gebouwd. Maar er is nog geen sprake van, dat serieuze plannen zijn ontwikkeld over de kosten van die lijn en over de vraag, of er rendementen of verliezen zullen optreden. Daarover heeft de heer Baarda nog geen woord gezegd, maar dat is een heel belangrijk punt. Verder heeft hij geen aandacht besteed aan het feit dat dan de oude lijn over Zwolle in plaats van rendabel ook verliesgevend wordt. De heer Baarda weet even goed als ik, dat de Nederlandse spoorwegen het vaste devies hebben "wij moeten winst maken, wat niet rendeert wordt gesloten of moet het Rijk bijpassen". Als wij het rekensommetje maken over wat met de betonnen magneetlijn moet worden bijgepast, schrikken wij allemaal.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Voorzitter! Ook ik wil beginnen met de bewindslieden met deze eerste begroting te feliciteren. Ik hoop dat de vragen van de collega's zeer positief beantwoord worden, want dan zijn wij een stuk verder. Over mijn eigen antwoorden wacht ik nog af.

Voorzitter! Ik begin met de Vierde nota waterhuishouding. Met belangstelling heeft mijn fractie kennisgenomen van de nadere memorie van antwoord op de door de VVD gestelde vragen. Wat de sanering van waterbodems betreft, constateren wij dat in de Vierde nota waterhuishouding een pragmatische aanpak wordt beoogd. Tot 2010 wordt voor een bedrag van 600 mln. aan sanering van waterbodems uitgetrokken. In de nota wordt verder gezegd, dat er daarna, dus na 2010, nog een periode van 25 tot 40 jaar nodig zal zijn om alle waterbodems te saneren. Dat nu begrijpen wij niet goed. Hierbij komt toch immers de vraag op, hoe deze categorie vervuilingen zolang ongesaneerd kan blijven. Is er bij deze verontreinigingen geen enkele invloed op het milieu of op omringende watersystemen? En als dat zo is, hoeven dan niet een groot aantal van deze

bodems niet meer gesaneerd te worden?

Voorzitter! De hoofdoorzaak van de verontreiniging is naar veler opvatting voor een groot deel de aanvoer van vervuild slib via de grote grensoverschrijdende rivieren, zoals de Maas, de Rijn en de Schelde, maar ook via de kleinere grensoverschrijdende rivieren en beken. Is uit het daartoe ingestelde internationaal overleg – die contracten hebben wij een paar jaar geleden hier behandeld – zicht op dat deze verontreinigde aanvoer binnen afzienbare tijd gaat verminderen of verdwijnt? Anders heeft sanering weinig zin en is het meer "dweilen met de kraan open". Kan de minister al nadere mededelingen doen over de resultaten van deze internationale overlegsituaties?

Over de pragmatische aanpak van de sanering van waterbodems – de VVD ondersteunt die van harte – staat in de nadere memorie van antwoord: "In alle stadia kan onderzoek leiden tot de conclusie dat er geen sprake is van ernstige waterbodemverontreiniging en of het ontbreken van de noodzaak tot sanering en op grond van dergelijk onderzoek zijn de afgelopen jaren reeds een aantal locaties van de saneringslijst afgevoerd." Daar vragen wij juist om. Zou het in dit verband niet dienstig zijn vele of praktisch alle locaties die op zo'n lange termijn zouden moeten worden gesaneerd, te onderzoeken op de aard en omvang van de verontreiniging en vervolgens die locaties al naar gelang de uitslag te schrappen, zodat de realiteitswaarde van de saneringslijst wordt verhoogd en de kosten worden verlaagd? Gaarne de visie van de staatssecretaris die dit tot haar beleidsveld rekent.

Dan kom ik op de bestuurlijke organisatie. In de Vierde nota wordt gesteld dat de vertegenwoordigingsstructuur van de waterschapsbesturen zal worden vereenvoudigd en dat het financieringsstelsel zal worden gemoderniseerd. Dat is inderdaad hard nodig, want het oude adagium "belang, betaling, zeggenschap" gaat met het herziene waterschap niet meer op. Wanneer is de nieuwe wetgeving te verwachten?

Ik kom op het waterspoor. Ook daarover hebben wij vragen gesteld in het kader van de nadere memorie van antwoord. Die zijn beantwoord. In het milieuprogramma 1999-2002 van het ministerie van VROM wordt

gewag gemaakt van de ontwikkelingen rondom het waterspoor. Die hebben betrekking op een water-tariefsysteem, waarbij huishoudens één nota ontvangen. Daarop worden alle kosten in de waterketen – ik heb het over productie, distributie, gebruik, afvoer en zuivering – aan de hand van het waterverbruik in rekening gebracht. Het waterspoor komt daarmee tegemoet aan de wens van veel consumenten invloed te kunnen uitoefenen op de kosten die met het waterverbruik samenhangen. In diverse regio's worden proefprojecten opgezet om het waterspoor in te voeren. In de praktijk hebben diverse belanghebbers, zoals waterschappen en met name waterleidingbedrijven, echter grote bezwaren tegen het waterspoor. Zij zien immers geen enkel verband tussen de hoeveelheid watergebruik en de mate van verontreiniging. Ook zijn de rioolstelsels op regenafvoer ontworpen en hebben zuiveringsinstallaties geen relatie met het waterverbruik. Er zijn derhalve diverse theoretische, maar vooral praktische bezwaren tegen het waterspoor.

Bij de behandeling van de begroting van VROM heb ik de minister van VROM gevraagd naar de stand van zaken. Deze was hier onduidelijk over, maar hij verwees wel naar het lopende overleg hierover met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Kunnen deze minister en de staatssecretaris ons inzicht verschaffen over het waterspoor en over de initiatieven in de diverse regio's? Komt er te zijner tijd een standpunt van het kabinet? De rioolstelsels zijn van oudsher in beheer bij de gemeenten. De grote verzamelriolen, die de verbinding vormen tussen de gemeentelijke stelsels en de zuiveringsinstallaties, zijn in beheer bij de waterschappen of zuiveringschappen.

Al vele jaren is er een discussie gaande over de vraag of de gemeentelijke rioolstelsels niet beter in beheer kunnen worden gebracht bij de waterschappen. Zijn er ontwikkelingen gaande in de richting van het overbrengen naar de waterschappen, met het oog op een optimaal integraal beheer? Ik krijg terzake graag nadere informatie van de minister c.q. de staatssecretaris.

Voorzitter! Ik kom nu te spreken over de marktwerking van het regionale openbaar vervoer. Bij de

Lodewijks

behandeling van wetsvoorstel 25088, "Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer", aan de overzijde van het Binnenhof is wel duidelijk geworden dat daarvan nog nauwelijks sprake is. Ook in de nadere memorie van antwoord wordt dit met zoveel woorden geschreven. De Tweede Kamer was zeer kritisch over de voortgang van de marktwerking. De minister verwacht dat de voorgestelde bonus-malusregeling de marktwerking zal bevorderen. Inmiddels hebben veertien gebieden zich al aangemeld voor deze regeling. Hiervoor is extra geld – 55 mln. – ter beschikking gesteld om de eerste stappen te zetten op het gebied van de marktwerking. Zit er voortgang in het gehele proces?

De Wet Personenvervoer zou oorspronkelijk op 1 juli 1999 in werking treden. Wordt die termijn wel gehaald? Ik heb begrepen dat er, als deze datum niet wordt gehaald, een uitloopmogelijkheid is tot 1 november 1999. De daadwerkelijke aanbesteding kan pas plaatsvinden na inwerkingtreding van de WPV. Vertraging betekent dus minder gelegenheid om ervaring op te doen. Het is immers de bedoeling dat er in 2003 een evaluatie plaatsvindt. Omdat er nog zoveel onduidelijk is, heeft de minister aan de Tweede Kamer een voortgangsnotitie met betrekking tot de introductie van marktwerking in het streekvervoer toegezegd. Wanneer kan deze tegemoet worden gezien?

Ten slotte nog het volgende. In de nadere memorie van antwoord schrijft de minister over de marktwerking: "Alleen in Zuid-Limburg en Zeeland is reeds ervaring opgedaan met aanbesteding van streekvervoer. In deze gebieden is na aanbesteding meer openbaar vervoer aangeboden voor het beschikbare geld dan in de periode daarvoor."

Voorzitter! Dat is juist. Uit onderzoek blijkt dat er 30% meer aanbod is geweest, maar dat de bezettingsgraad van de bussen in diezelfde periode is gedaald van 22 naar 17%. Ik betwijfel of hieruit de conclusie kan worden getrokken dat – ik citeer – "deze ervaringen positief zijn".

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks):
Voorzitter! Onze fractie moet vandaag haar inbreng beperken tot de Perspectievennota verkeer en

vervoer. In deze nota wordt ook van alles en nog wat behandeld, zodat je automatisch toch over Schiphol, de Betuwelijn, de mainports, Nederland distributieland en de HSL door het Groene Hart – en dan heb ik meteen de grootste stenen des aanstoots van GroenLinks genoemd – komt te spreken. Gezien de spreektijd zal ik mij beperken.

Alweer enige weken geleden was ik bij de eerste jaarlijkse contactdag van Verkeer en Waterstaat, hier in de Nieuwe Kerk in Den Haag. Ik werd daar aangenaam verrast door de sfeer. De vertoonde diabeelden van natuur en landschap in Nederland leken wel een promospot voor GroenLinks. En zelfs het verhaal van de minister sloot erop aan. Zelfs Ton Lemaire, die jarenlang de vernietiging van het Nederlandse landschap vooral ook door het verkeer heeft gekritiseerd, werd instemmend geciteerd. Ik voelde me als Alice in Wonderland.

Met de nodige nieuwsgierigheid begon ik dan ook de Perspectievennota te lezen. Toen ik haar gelezen had, kwamen bij mij de volgende twee hoofdconclusies naar boven. De eerste viel mee: ze weten eigenlijk wel wat er allemaal fout is en hoe het anders moet, maar ze denken dat een trendbreuk niet mogelijk is vanwege het gebrek aan wat genoemd wordt "maatschappelijke acceptatie". De tweede viel tegen: er wordt toch weer voortgehobbeld op ideologische stokpaardjes van "Nederland distributieland", de mainports en concurrentie en marktwerking in het openbaar vervoer. Het achterhoedegevecht van de ANWB tegen het rekeningrijden, dat helaas op nogal massale steun kan rekenen – zelfs de SP haakte aan, zag ik tot mijn verbijstering – zal het gevoel van gebrek aan maatschappelijke acceptatie bepaald niet verzwakt hebben, om het eufemistisch uit te drukken.

Eigenlijk is dat rekeningrijden in onze visie helemaal niet zo belangrijk. Het is vooral een instrument om files aan te pakken. Ik maak altijd gebruik van het openbaar vervoer en dan hoor je wel eens wat. Er wordt vreselijk gekankerd op het openbaar vervoer en ik moet zeggen, soms terecht. Ik kan het ook niet verkopen als mensen in de spits structureel in de trein moeten staan, terwijl dit met een langere dubbeldekker simpel opgelost kan worden. Maar, hoor je dan, ik sta toch liever in de rijdende

trein dan in die file. Ik bedoel maar: zonder die files lijkt het openbaar vervoer behoorlijk wat aantrekkingskracht te verliezen.

Maar GroenLinks steunt dat rekeningrijden wel, vooral omdat het een eerste stap op weg is naar de variabilisatie van de autokosten en het inzetten van het prijsinstrument – niet alleen op de brandstof – zodat de gebruiker betaalt. Net als bij de gasrekening: als je meer verbruikt, betaal je meer. In de nota ontstaat het beeld van de gebruiker van de supermarkt, die nu per jaar een vast bedrag betaalt om naar binnen te mogen en dan natuurlijk weinig remmingen heeft om per keer het boodschappenwagentje volledig te vullen.

Maar dat gedoe met rekeningrijden en files geeft wel aan dat de discussie wat ons betreft volledig op het verkeerde been staat; het gaat niet over de hoofdproblemen. Het is allemaal uit de nota te halen: van files hebben dagelijks 350.000 tot 500.000 van de 6 à 7 miljoen automobilisten last en ze kosten 1,7 mld. per jaar. Maar de kosten van de verkeersonveiligheid zijn 11,5 mld. per jaar, terwijl het hier niet gaat om een last, maar om 1245 doden en 50.000 zwaargewonden per jaar. Het is al zo vaak gezegd, ook door mij: na oorlogvoeren is het particuliere gaspedaal de meest mens-onvriendelijke activiteit. Terwijl, heel begrijpelijk, Nederland op zijn kop staat vanwege het zinloze geweld met enkele tientallen slachtoffers per jaar, worden deze verkeersslachtoffers als een fact of life gezien. Ik vraag mij sterk af of er echt zo'n gebrek aan maatschappelijke acceptatie tegen ingrijpende maatregelen zou zijn, als politici de waanzin hiervan systematisch aan de orde stellen. Iedereen kent in zijn familie of kennissenkring – of men leest dat dagelijks in de krant – wel slachtoffers en het verdriet is groot. Naast allerlei andere fundamentele bezwaren tegen het particuliere personenvervoer, zoals milieuvervuiling, landschapsvernietiging en ruimtebeslag, zodat kinderen nauwelijks meer op straat kunnen spelen, moet dit menselijk drama in plaats van het fileleed als nummer één op de agenda gezet worden. Is de minister dit met mij eens en, zo ja, wat gaat zij er dan aan doen?

In de nota is ook sprake van alternatieven, maar terecht wordt opgemerkt dat alleen een goed

Pitstra

openbaar vervoer er niet toe leidt dat mensen uit de auto stappen. Het alternatief voor de korte afstand – 40 tot 60% van alle autoritjes! – is er immers ook allang. De fiets is in bijna alle huishoudens aanwezig, terwijl de auto bij 25% van de huishoudens niet aanwezig is. Tussen haakjes: is er wel eens een goed onderzoek gedaan naar deze groep? Is bekend waarom men geen auto heeft? Misschien biedt dat wel heel verrassende aangrijpingspunten.

Ik kom nog even terug op de fiets. Eindelijk erkent nu een regering weer eens dat de fiets een belangrijk alternatief voor de auto is. Er wordt zelfs een hele bladzijde in een nota aan gewijd. Op die bladzijde staan op zichzelf wel de belangrijke punten waar in de senaat door onze fractie, maar ik herinner mij ook een heel goed verhaal van de D66-fractie, op is geweest. Ook de heer Baarda sprak – naast zijn roep om wegen – over de fiets. Maar tot nu toe bleek elke voorganger van deze minister immuun voor deze pleidooien. Het Masterplan fiets werd afgebouwd en het fietsbeleid werd dogmatisch naar lagere overheden verwezen. Betekent opname van de fiets in de Perspectievennota dat deze decentralisatie-dogmatiek overboord wordt gezet en dat na een CDA- en VVD-minister eindelijk een PvdA-minister een speerpunt van beleid maakt van een van de belangrijkste en goedkoopste alternatieven voor die levensgevaarlijke en milieuverpestende auto?

De samenvatting van de nota stelt me nog niet helemaal gerust. In punt 5, bij de kwaliteit van de leef-omgeving, moeten wij het doen met het zinnetje "overigens moet het gebruik van de fiets als meest milieuvriendelijke vervoermiddel gestimuleerd worden". Wat een vrijblijvendheid! Er moeten natuurlijk harde doelstellingen, concrete taakstellingen en investeringsplannen in het volgende MIT bijgeleverd worden, zodat we in pakweg vijf jaar een prachtige infrastructuur hebben. Zovend over glad asfalt met prachtige korte en nieuwe verbindingen, met voorrang op auto's en voor de fiets goed afgestelde stoplichten, nog sneller dan de automobilisten ter plekke zijn, zodat milieuvriendelijk gedrag eindelijk eens wordt beloond in plaats van bestraft met het inhaleren van uitlaatgassen en het moeten nemen van te grote verkeersrisico's, doordat auto's de dienst uitmaken.

Met een fractie van die miljarden uit het MIT is in korte tijd in Nederland zo'n infrastructuur aan te leggen. Wat let de minister?

Ik las dat er een werkgroep van Verkeer en Waterstaat en VROM is gevormd over de korte ritten. Dat is mooi en potentieel heel nuttig en het zal ongetwijfeld aan het licht brengen wat de ENFB en onze fractie al jarenlang roepen. Neem de fiets, dan vervuil je niets. Het is gezonder en goedkoper. Al die dure hometrainers worden dan ook meteen overbodig!

Maar net als bij de overstap naar het openbaar vervoer lukt het niet om bij het huidige beleid de automobilist van zijn overbodige en onnodige gebruik – zeg maar gerust van zijn verslaving – af te krijgen. Het probleem is duidelijk: de auto heeft grote individuele voordelen en men hoeft niet betalen voor nog veel grotere maatschappelijke nadelen, ook wel externe kosten genoemd. Deze externe kosten zijn in mijn visie niet altijd in geld uit te drukken. Ik sprak net al over die verkeersslachtoffers, maar denk ook eens aan de 7 miljoen dieren, waarvan 2 miljoen vogels, die jaarlijks gedood worden op autowegen.

Toch blijkt de burger een ander antwoord te geven op enquêtes dan de automobilist. Ik heb in de Eerste Kamer al herhaaldelijk gewezen op uitslagen van onderzoeken. De meerderheid van de burgers wil helemaal geen nieuwe autowegen, omdat ze donders goed weten dat meer asfalt alleen maar meer mobiliteit en meer auto's oplevert. Het standpunt van GroenLinks om geen stuiver uit te trekken voor nieuwe wegen en alles te steken in investeringen voor openbaar vervoer en fiets kan volgens dat soort onderzoeken op grote steun rekenen. Ik merkte in de campagne voor de provinciale staten in Groningen dat ons standpunt tegen de peperdure zuidelijke ringweg, de tangent, die dwars door schaars groen gaat, op een grote aanhang kan rekenen.

Nu hoor ik de minister en misschien ook anderen al denken: maar hoe zit dat dan, ze kiezen er toch voor om steeds maar in die auto te blijven rijden? Volgens mij zit het zo. Elke individuele automobilist weet als burger dat het eigenlijk niet goed is wat hij doet. Maar omdat de overheid geen dwingende maatregelen neemt die ervoor zorgen dat iedereen uit die auto moet – daar

hebben we toch de politiek voor uitgevonden, hoor ik ze wel eens zeggen – levert het een sociaal dilemma op dat niemand individueel als eerste of als enige wil stoppen.

De hamvraag is welke collectieve maatregelen de politiek moet en kan nemen. Ik werd trouwens niet vrolijk van de passages in de nota waarin de sturingsmogelijkheden van de overheid fundamenteel werden betwijfeld en de maakbaarheid van de samenleving modieus ter discussie werd gesteld. En dat in het meest maakbare land ter wereld, zoals Francine Houben op diezelfde contactdag terecht stelde. Haar benadering, die door de heer Bierman het capitulisme wordt genoemd, waarmee zij de corridorbenadering met mooie routes aantrekkelijk zat te maken, sprak mij trouwens niet zo aan.

In de Perspectievennota wordt "beprijzing" sterk aanbevolen en accijnsverhoging wat minder. GroenLinks bepleit naast variabilisatie wel degelijk ook accijnsverhogingen. Het tegenargument dat wij op België moeten wachten, nu de Duitsers een beetje om zijn, spreekt ons niet aan, maar ervaringen en discussies in Duitsland hebben ons wel tot verder nadenken gebracht.

In onze recente publicatie Mobiliteit op Maat, waarvan ik de minister net een exemplaar heb gegeven, wordt terecht meer begrip voor de auto op het platteland opgebracht. Er staan voor de minister interessante pioniersprojecten in, zoals de ketenkaart, het wijktransferium, het masterplan voet, het masterplan fiets-plus, een integraal en klantgericht licht-railnetwerk en een platform experimenten mobiliteit. Mag ik in de discussie over de Perspectievennota op een serieuze reactie van de minister op deze voorstellen rekenen?

Voor GroenLinks is naast de groene poot ook de linkse, de sociale rechtvaardigheid, van groot belang. Wij kunnen het moeilijk uitleggen dat alleen de rijken nog de hoge benzineprijs kunnen betalen. Ook in de Perspectievennota wordt uitgebreid met dit probleem geworsteld. Voor dit dilemma is een oplossing: verhandelbare quota van het aantal autokilometers. Bij melk, suikerbieten en vis werkt het ook, waarom niet met benzine? Het emissieplafond dat natuurlijk via politieke discussies bepaald moet

Pitstra

worden, bepaalt de hoeveelheid die verdeeld kan worden. Als wij zouden kiezen voor een halvering van het autoverkeer – dat is de eis van de milieubeweging op korte termijn – dan zou iedereen recht hebben op pakweg 8000 of 10.000 km of een bepaalde hoeveelheid benzine. De minister van VROM zegde mij een paar weken geleden toe om de onderzoeken die op sommige universiteiten al naar de modaliteiten hiervan zijn gedaan, aan ons te verstrekken. Kent deze minister deze onderzoeken ook en wat vindt zij van deze denkrichting? Zou die niet meer aandacht verdienen in de Perspectievennota?

Het lijkt mij eigenlijk een heel mooi systeem. Mensen krijgen recht op een bepaald quotum en mensen zonder auto kunnen dat verhandelen. Je kunt blijven autorijden, maar je bent wel zuinig met je quotum. Voor korte ritjes en bij ritten met een goede treinverbinding kijk je wel link uit om de auto te nemen, want dan is het quotum voor de "noodzakelijke" ritten te snel op. Het is rechtvaardig en behoudt een individuele keuzevrijheid. Ik snap eigenlijk nog steeds niet waarom niet meer politici het bepleiten.

In de nota wordt gekozen voor een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Dat is natuurlijk een goede lijn. Wij hopen dan ook dat die consequent wordt uitgevoerd. Een goed voorbeeld hiervan is natuurlijk de snelheid. In de nota staat heel duidelijk dat een verlaging van de maximumsnelheid zeer positieve effecten heeft. Ik noem in dit kader het broeikas-effect, de verzuring, de leefkwaliteit, de veiligheid en de doorstroming. Het kan zelfs een tweesnijdend zwaard zijn als hiermee een betere benutting van de wegen door meer rijstroken via rijbaanversmalling mogelijk wordt.

In het Algemeen Dagblad van 25 februari jongstleden schreef Margreet de Boer een open brief aan Paul Nouwen hierover. Ze beschrijft de voordelen van een verlaging van de maximumsnelheid naar de door GroenLinks gewenste 90 km of vooruit, zoals zij zegt, 100 km. Zij noemt een betere doorstroming op autowegen, minder dodelijke slachtoffers, een besparing van 10% op brandstof en een forse milieuwinst. Zij wijst op haar eigen ervaring dat het van Assen naar Den Haag slechts 10 minuten scheelt als

zij in plaats van 120 km per uur 100 km per uur rijdt en dat zij meer ontspannen en uitgerust arriveert. Ik vraag mij overigens wel eens af waarom die ministers altijd per auto reizen. Het is natuurlijk heel verbazingwekkend dat een partij als de VVD hier zo tegen tekeergaat, terwijl zij toch zo'n voorstander is van veel beleid uit hun voorbeeldland Amerika. In dat land wordt de limiet van 60 of 65 mijl immers massaal geaccepteerd. Dat is ongetwijfeld ook het geval omdat de boetes en de pakkans hoog zijn.

Het is een typisch voorbeeld dat Paars, en dus een regering met de VVD, niet in staat is om maatschappelijke problemen op te lossen. Durft de minister op dit punt de strijd aan te gaan?

Voorzitter! In de Perspectievennota wordt natuurlijk ook weer gesproken over marktwerking en concurrentie in het openbaar vervoer. Ik word daar niet gelukkig van. Dat was het ideologische stokpaardje van de vorige VVD-minister, die zoals ik dat noemde, leed aan marktfundamentalisme. Voor elk probleem is de markt en de concurrentie de oplossing. Neem het geval Lovers. In de nota wordt gezegd dat concurrentie er niet toe mag leiden dat er geen "geïntegreerd kaartje" is. Maar wat is dat voor onzin! Iemand met een OV-kaart kan natuurlijk helemaal niet in dat treintje van Lovers, want dan verdient Lovers er niets op. En dat was nu juist de bedoeling. Particuliere ondernemers moeten winst maken en dus moeten zij de opbrengsten van hun eigen kaartjes in eigen zak steken. Dat is zeer logisch binnen dat concurrentiedenken. En de reiziger is daar dus niet bij gebaat, zoals ook in Engeland allang is uitgewezen. Nu stelt dat Lovers nog niet zoveel voor. Maar al dat gedoe over concurrentie maken de Nederlandse Spoorwegen, die hun investeringen over vele jaren moeten terugverdienen, onzeker. Bovendien kunnen wij toch leren van vroeger, toen die nu begeerde concurrentie veel coördinatieverlies opleverde en gewoon werd afgeschaft. Zij willen gewoon weer terug naar de negentiende eeuw.

Belangrijk is nu de exploitatie van de HSL. In de Staatscourant van 24 februari jongstleden staat een goed artikelje over de betekenis van de HSL voor het binnenlandse NS-vervoer. Er wordt gerekend op een toename van 40%. Voorwaarde

is natuurlijk dat het dan volledig wordt ingepast in het lijnennet van de NS. Zou het niet veel beter zijn om verbetering van het openbaar vervoer als hoofddoelstelling te nemen? Zal deze sociaal-democratische minister ons eindelijk verlossen van deze liberale preoccupatie, zo vraag ik haar.

Eens werd er geschreven over OV keer twee: OV keer drie zei toen de PvdA. OV keer vier zei GroenLinks, die het trendbreukscenario Wijs op weg van de milieuorganisaties tot uitgangspunt nam. Maar het werd helemaal geen OV keer twee. Het stads- en streekvervoer vervoert steeds minder reizigers en het spoor ietsje meer. Slechts 10% van de reiskilometers wordt met het openbaar vervoer afgelegd voor 4 mld. per jaar, schrijft de Perspectievennota. Terwijl het openbaar vervoer wegwijkende in plaats van verdubbelde of verdriedubbelde, floreerde de discussie over de marktwerking en de concurrentie.

Een verbetering is zeker dat eindelijk gekozen wordt voor het 25 kV-systeem en daardoor hogere snelheden mogelijk worden en een betere benutting van de bestaande spoorcapaciteit. Zou het gedram van de senaat daarbij een rol hebben gespeeld? Daarbij moet ik ook de heer Talsma credit geven. Met de VVD-fractie ben ik van mening dat dit erg traag gaat en dus versneld kan worden. Het buitenland ging ons allang voor en wij hoeven het wiel niet opnieuw uit vinden.

Minder eens ben ik het met deze fractie over de Zuiderzeespoorlijn. Terwijl menig noordelijke VVD'er, destijds met de heer Vonhoff voorop, zich inzet voor deze lijn, blijft de fractie in de Eerste Kamer van de VVD, toch ook met enkele noordelijke Kamerleden, dwarsliggen. Verbetering van de bestaande lijn is ook wel goed genoeg. Maar het lijkt mij een achterhoedegevecht. Die Zuiderzeespoorlijn komt er wel. Ook deze minister ziet het belang ervan voor het Noorden, niet alleen vervoers-technisch, maar ook voor de economie.

De vraag is alleen waarom het zo lang moet duren. Lijsttrekker Kok belooft toch dat deze er voor 2010 zou liggen in plaats van dat er dan pas aan begonnen zou worden? Is dat tijdpad van deze verkiezingsbelofte nog mogelijk, zo vraag ik de minister. In die zin ben ik nog iets scherper dan de heer Baarda, met

Pitstra

wie ik trouwens al jarenlang een ijzeren coalitie vorm op het gebied van de Zuiderzeespoorlijn. Wij zijn trouwens geen voorstander van de magneetlijn. Dat ding op pootjes ziet er niet uit. Het is veel duurder. Belangrijker nog is dat het een heel ander systeem is, waardoor verknoping met de rest van het lijnennet niet mogelijk is. Wat ons betreft wordt het dus een HSL-trein.

De cruciale kwestie bij dit departement is natuurlijk de hoge ambities en de te geringe middelen. De heer Talsma wees daar net al op. Voor GroenLinks is de keuze helder. Er gaat geen stuiver meer naar nieuwe autowegen. Hoogstens wat rondwegen rond dorpen en steden zijn acceptabel. De Perspectievennota zegt het zelf: het leidt slechts tot meer mobiliteit, meer asfalt en meer auto's.

Voor onze prioriteiten is dan geld genoeg. Die tientallen miljarden voor het hoofdwegennet vallen vrij. Dit standpunt vertellen wij ook tegen al die regionale bestuurders, die zo tekeer gaan omdat de overheid niet betrouwbaar zou zijn. Dat zeggen wij in het Noorden bij de Langmangelden en dat zeggen wij in het Zuiden. Wij verliezen er niet de verkiezingen op, zo moet ik vaststellen en dat zal deze minister misschien ook sterken in haar opvatting dat er keuzes gemaakt moeten worden.

Ook omdat het openbaar vervoer veel beter wordt benut, zijn de exploitatielasten lager en ontstaat er ruimte voor prijsverlaging. Gratis openbaar vervoer is geen verstandige optie meer, omdat schaarse middelen wel een prijs moeten hebben.

Ten slotte is een voor GroenLinks, de heer Bierman en de fractie van D66 veelbelovende innovatie de zeppelin. Wat is precies de stand van zaken? Krijgt dit project de volledige steun van Verkeer en Waterstaat? Als die zeppelin met dezelfde daadkracht als de Betuwelijn wordt aangepakt, is het "Alice in Wonderland"-gevoel toch nog een beetje werkelijkheid geworden.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Bij de behandeling van deze begroting in de Tweede Kamer is een aantal malen opgemerkt, dat de problematiek op het terrein van Verkeer en Waterstaat in de laatste

decennia niet veel is veranderd. De minister heeft aangehaald dat al in 1965 werd gewezen op de overlast van het vliegverkeer en dat werd geconstateerd dat het verkeer op de weg vastliep. En naast de bijdrage van collega Zijlstra over het waterbeheer zal de bijdrage van mijn fractie zich ook bij deze begrotingsbehandeling toespitsen op deze twee aspecten.

Al eerder is door onze fractie opgemerkt, dat er waarschijnlijk geen departement is dat zozeer met tegenstrijdige belangen geconfronteerd wordt als het departement van Verkeer en Waterstaat:

- groei van bedrijvigheid is goed voor de economie, maar belastend voor het milieu;
- veiligheid rond de rivierdijken staat op gespannen voet met het streven naar landschapsbehoud;
- grote investeringen in de infrastructuur zijn niet zonder meer verenigbaar met behoud van de weinige natuur die daar nog rest.

Op dit punt zijn wij aangenaam getroffen door de uitspraak van de minister in de Tweede Kamer dat er geen onbelemmerd recht op mobiliteit bestaat. Het recht op mobiliteit wordt beperkt door het recht op ruimte en rust en door de waarde van het behoud van landschap en natuurgebieden. Deze conflicterende belangen spelen niet alleen tussen verschillende groepen burgers, maar doen zich ook op verschillende momenten bij één persoon voor. Wat dat betreft, ben ik het oneens met de heer Pitstra die stelde dat de burger iets anders wil dan de automobilist. Als automobilist wil de burger dat de files worden opgelost, maar in zijn vrije tijd wil dezelfde burger niet geconfronteerd worden met een slechter milieu en minder vrije ruimte, die weer een gevolg zijn van de wensen die hij als automobilist heeft. Ik denk dat het nog veel dubbeler is. De heer Pitstra haalde het leed aan van verkeersslachtoffers, maar je moet constateren dat verwanten van verkeersslachtoffers toch zelf wederom in een auto gaan rijden. Zo dubbel is een mens.

Verkeer en Waterstaat bestrijkt dus bij uitstek een terrein waarop de overheid moet sturen. Individuen en organisaties kan niet verweten worden, dat zij hun eigen belang nastreven. De overheid moet dan zorgen dat aan de verschillende belangen recht wordt gedaan, zodat

het geheel nog een beetje leefbaar blijft, er nog enigszins sprake is van rechtsgelijkheid en de burgers – mede door de rechtsgelijkheid – het overheidsbeleid ook aanvaarden. We zullen de voorliggende begroting dan ook beoordelen aan de hand van deze criteria.

Voorzitter! Bij de mobiliteit op de weg is een cruciale vraag hoe erg files zijn. In de Perspectievennota verkeer en vervoer, die ten tijde van de begrotingsbehandeling aan de overzijde nog niet beschikbaar was, wordt aangegeven dat ongeveer 2,5% van alle verplaatsingen per dag in een file terechtkomt. Misschien, mijnheer de voorzitter, is een dergelijk percentage in een "dicht" gebruikt land als het onze wel onvermijdelijk. Dat neemt niet weg, dat ook mijn fractie voorstander is van stimulansen om iedereen die de spits kan mijden ertoe te verlokken dit ook daadwerkelijk te doen. Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer meldde de minister dat, als 10% tot 15% van de automobilisten de spits mijdt, er al een vermindering van het aantal congestie-uren optreedt met 30% tot 40%. Maar het is de vraag hoe lang dit effect zal optreden. In de eerdergenoemde Perspectievennota staat dat – ik vind het een vreselijk woord, maar zo staat het er – de voertuigverliesuren in Nederland in 2010 met rekeningrijden 15,1 miljoen bedragen en zonder rekeningrijden 17,4 miljoen. In 2020 zullen deze voertuigverliesuren met rekeningrijden 17,3 miljoen bedragen en zonder rekeningrijden 19,0 miljoen. Met andere woorden, het effect van rekeningrijden vermindert naar verwachting ook in absolute zin van 2,3 miljoen uren in 2010 tot 1,7 miljoen uren in 2020.

Mijn fractie is het met de minister eens, dat iedere bijdrage aan het afvlakken van de spits de moeite waard is om uit te proberen. Maar we hebben wel wat zorgen over een aantal maatschappelijke effecten van het rekeningrijden. Wij weten dat het in de bedoeling ligt, dat de kosten van het rekeningrijden worden teruggesluisd naar de burger. Maar dat neemt niet weg, dat sommige groepen zwaarder getroffen worden door de maatregel dan andere. De minister heeft in de Tweede Kamer aangegeven, dat er niet altijd een alternatief is in de vorm van adequaat openbaar vervoer. Hoe denkt de minister om te gaan met de

Linthorst

situatie van lagere inkomensgroepen, waarvoor dit alternatief ontbreekt en die niet in staat zijn hun werktijden aan te passen? Als voorbeeld – en dat is niet toevallig, gezien de achtergrond van deze minister – noem ik de leerkrachten in het basisonderwijs. Een beroepsgroep die gebonden is aan “spits-”werktijden. Het ligt niet echt voor de hand dat hun werkgever de spitsheffing voor zijn rekening neemt. Dat gaat, ook bij een spitsheffing van f 5, om grote bedragen. Zeker als de spitsheffing ook in de avondspits wordt ingevoerd. In het licht van de recente onrust over de onderwijs-CAO zou dit aanleiding tot zorg moeten zijn. Deze zorg wordt nog versterkt door het gegeven, dat het in sommige wijken in de grote steden nu al moeilijk is om voldoende onderwijs-personeel te werven. Wij kunnen ons voorstellen dat aanmerkelijk hogere reiskosten dit probleem nog zullen verergeren. Wij zouden het op prijs stellen als de minister op dit probleem wilde ingaan. En meer in het algemeen zou mijn fractie graag een reactie van de minister krijgen op het risico van een tweedeling in de mobiliteit.

Voorzitter! In de ogen van mijn fractie is het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij uitstek een ministerie dat moet sturen, omdat er sprake is van botsende belangen en omdat de persoonlijke keuzen van mensen vergaande collectieve gevolgen hebben. In zo'n situatie is het de taak van de overheid om belangen af te wegen en keuzen te faciliteren.

Tot nu toe is het openbaar vervoer er niet in geslaagd, de concurrentieslag met de nog altijd hoogst aantrekkelijke auto te winnen. Wij zijn het met de minister eens dat het weinig zin heeft om hier moralistisch over te zijn. Maar wellicht is het een overweging om mensen te belonen die bereid zijn, het mindere comfort van het openbaar vervoer voor lief te nemen, bijvoorbeeld door het verlagen van de tarieven. De maatschappelijke voordelen van een groter gebruik van het openbaar vervoer zijn evident: meer veiligheid, minder wegen, minder vervuiling. Die opbrengsten zouden wat mijn fractie betreft best ten goede mogen komen aan degenen die in de ogen van de automobilist kennelijk een offer brengen. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? En hoe verhoudt een

dergelijke sturing zich in haar ogen tot de beoogde marktwerking in het openbaar vervoer?

Het laatste punt dat mijn fractie aan de orde wil stellen, is de groei van het vliegverkeer. Wij zijn het met de minister eens dat de aantallen passagiers en vliegbewegingen niet heilig zijn. Als er betere criteria zijn om de milieugrenzen te handhaven, dan zijn wij graag bereid om deze criteria in de plaats van de aantallen te stellen. Maar dan moeten die criteria er wel zijn.

Wij zijn daar niet helemaal gerust op. De discussie beperkt zich wat ons betreft te veel tot geluidshinder. Bij de behandeling van het wetsvoorstel inzake de vijfde baan heeft de minister erkend dat de beoogde vermindering van uitstoot van stoffen en stank nog niet gerealiseerd is. Kan de minister aangeven of ook deze milieuaspecten integraal onderdeel zullen uitmaken van de nieuw vast te stellen milieugrenzen?

De zorg van mijn fractie op dit punt wordt nog versterkt door het voornemen om Schiphol meer te gaan beschouwen als een normaal bedrijf, dat binnen de vast te stellen milieugrenzen zijn eigen beleid kan voeren. Het klinkt aantrekkelijk. Bij andere bedrijven werkt deze aanpak immers ook. Toch is het de vraag of de luchtvaartsector niet in een specifieke situatie verkeert. Bij verschillende gelegenheden is er gewezen op de zware internationale concurrentie in deze sector, waar de posities nog niet zijn uitgekristalliseerd. Ook wordt het grote economische belang van een sterke positie voor Schiphol benadrukt. Wij vragen ons af of als de concurrentiepositie van Schiphol bedreigd lijkt te worden, de maatschappelijke doelstelling van een beperkte, selectieve groei van het vliegverkeer nog stand zal houden en welke instrumenten de minister dan nog zal kunnen inzetten.

Voorzitter! Wij wachten de reactie van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ook wij wensen de bewindslieden in de komende periode veel succes. Zoals mijn collega Linthorst al heeft aangekondigd, zal ik mij beperken tot een beschouwing over de Nederlandse

waterhuishouding, net als de heer Lodewijks.

Enkele maanden geleden hield prof. Saeys, directeur van Rijkswaterstaat in Zeeland en “water-hoogleraar” aan de Erasmus-universiteit, een opmerkelijke lezing. Die was vooral opmerkelijk toen hij over de Nederlandse waterhuishouding sprak. Ik haal aan uit het verslag: “In Nederland is men – om historisch begrijpelijke redenen, maar spijtig genoeg – voornamelijk gericht op preventie van wateroverlast en handhaving van goede sanitaire omstandigheden. Bij waterschappen en de rijksoverheid staan peilbeheer en verziltingbestrijding bovenaan de agenda. Als het in Walcheren flink regent, wordt het tijdelijk overtollige water haastig in de Westerschelde gepompt. Maar 's zomers moet water via pijpleidingen uit de Biesbosch worden aangevoerd om tekorten te dekken.” En, zo voeg ik eraan toe, komt het openzetten van de sluisen van de Haringvlietdam en van de terugkeer van het getij in het Haringvliet, het Hollands Diep en de Biesbosch weer in gevaar omdat kostbare aanpassingen nodig zijn om diezelfde aanvoer van zoet water uit de Biesbosch naar onder meer Zeeland voort te kunnen zetten. Drie waterbedrijven hebben al verzet aangetekend. Dat zal niet verbazen.

Ik vervolg met het verslag van de heer Saeys: “Bovenstrooms houden ongecoördineerde kunstwerken” – kennelijk zijn daarmee dijken en andere waterkeringen bedoeld – “het water massaal tegen en worden bij veel neerslag de deuren tegelijkertijd opengezet. Zo kon het gebeuren, dat wij begin 1995 bijna verdrongen en eind 1995 na een droge zomer bijna niet meer konden varen. Verbeteringen zijn mogelijk als overheden en waterbeheerders een gemeenschappelijk waterbeleid voor met name stad en omgeving ontwikkelen. Saeys sprak van de nu slechts beperkt benutte ecologische potenties van het stedelijk watersysteem. Men zou de ecologische verbinding tussen stad en ommeland niet alleen moeten bezien vanuit een groen perspectief – het netwerk van natuurterreinen – maar ook met oog voor het blauwe hart: het netwerk van watersystemen dat, idealiter, sluiting van zoetwaterkringlopen mogelijk maakt. En daar gaat het om. Dreigende verdroging van gebieden kan dan worden afgewend en de

Zijlstra

stedelijke omgeving zou er in landschappelijk en recreatief opzicht op vooruitgaan."

Voorzitter: Van den Broek-Laman Trip

De heer **Zijlstra** (PvdA): Dit alles steekt wel af tegen de gepolijste taal van de Vierde nota waterhuishouding. En het steekt nog meer af tegen de behoudende toon van de recente notitie Regionale hoogwaters van de Unie van waterschappen. Een enkele dijkgraaf zit gelukkig op één lijn met de heer Saeys. Van der Vlist uit Noord-Holland wijst erop, dat het beheer van het Markermeer en het IJsselmeer nu is afgestemd op het belang van de landbouw en dat betekent een tegendraads laag winterpeil en een hoog zomerpeil. Ik citeer de heer Van der Vlist uit het Financieele Dagblad van 27 januari: "Door het grilliger neerslagpatroon, de verandering van de Rijn van een smeltrivier in een regenrivier en de zeespiegelstijging zullen beide binnenwateren" – dat zijn dus het IJsselmeer en het Markermeer – "steeds belangrijker worden als voorraadbekken voor zoet water. Het winterpeil zal hierbij juist hoog en het zomerpeil juist laag komen te liggen, iets dat ook om ecologische redenen te prefereren is."

In de Vierde nota wordt toegegeven dat het peilbeheer van wat daar het natte hart heet, onnatuurlijk is, maar verder blijft men met verwijzing naar een studie erover zorgvuldig van dit hete hangijzer af. De verleiding is groot dit soort onderwerpen uit de Vierde nota hier uitgebreid aan de orde te stellen, maar ik laat dat nu maar omdat de Tweede Kamer naar mijn indruk eerst aan de beurt hoort te zijn.

Ik wil wel zeggen dat het nieuwe beleid van meer ruimte voor de rivieren en langer regionaal vasthouden van water ons aanspreekt, tot en met eventuele onteigening bij onwilligheid van landeigenaren. Landbouwgronden, recreatiegebieden en desnoods zelfs bebouwde gebieden als overlaten gebruiken totdat het rivierpeil weer is gezakt, lijkt ons terecht. Met dit deel van het beleid hebben wij zeker geen moeite. Wel was het aardig geweest als ook de waterzak-waterkering was aanbevolen. Ik neem aan dat de staatssecretaris weet waar ik op doel.

Wij hebben wel moeite met de naar ons oordeel onvoldoende visie

op wat Saeys de "sluiting van zoetwaterkringlopen" noemt. Wij hebben op het gebied van de waterkwaliteit ook moeite met het "op een groot aantal punten tekortschietende Nederlandse nitraatbeleid", zoals de Europese Commissie het recentelijk in een brief aan de Nederlandse regering verwoordde.

Ik zeg nu eerst iets over dat nitraatbeleid. De heer Cals van de VEWIN noemt Nederland het meest met nitraat vervuilde land van Europa. Vooral op de zandgebieden tikt een tijdbom en binnen tien jaar zal op bepaalde plaatsen het voor drinkwater opgepompte grondwater al danig met nitraten vervuild zijn. Wij doen met MINAS onze best, maar de emissie gaat door, wellicht zelfs sneller dan gepland door het recente vonnis over de varkenshouderij. Dat is een van de aspecten van de recente ontwikkelingen en rechterlijke uitspraken op dit gebied, die nog niet veel aandacht hebben gehad. Het zou goed zijn als de staatssecretaris met name op dit aspect nader zou ingaan. En ook op het eigenlijk niet aanvaardbare gevolg dat de drinkwaterverbruiker en niet de veroorzaker van de vervuiling opdraait voor de zuiveringskosten van het vervuilde grondwater. Is dit niet in tegenspraak met het beginsel van "de vervuiler betaalt"? Slaat de balans niet te veel uit in het voordeel van de landbouw? Dat is overigens ook het geval bij de zogenoemde vernattingschade, wanneer bij de bestrijding van de verdroging het water in de polder weer op het oude peil wordt teruggebracht en waarvoor de boer dan schadevergoeding verlangt. Is dat wel terecht? Graag ook daarop een reactie.

Zoals gezegd bespeuren wij in de regeringsplannen te weinig visie op integraal waterbeheer en het sluiten van zoetwaterkringlopen. Als integraal waterbeheer verstaan kan worden als duurzaam en adequaat beheer van watersystemen, moet dat beheer gericht zijn op het sluiten van de kringloop. Dat betekent dat waterwinning, waterdistributie, transport van afvalwater en waterzuivering naadloos op elkaar aansluiten. In laatste aanleg vloeien waterzuivering en waterwinning in een gesloten kringloop in elkaar over. Met de bereiding van drinkwater en grijs water uit afvalwater zijn de technieken al beschikbaar. Wij

hebben de indruk dat membraanfiltratie daarbij in de toekomst een essentiële rol zal vervullen. De wijzers staan in die richting. Een zetmeelfabriek in Sas van Gent gaat haar afvalwater, dat nu nog wordt geloosd, middels membraanfilters omzetten in zeer schoon water – demi-water geheten – dat nodig is voor stoomproductie. Een proef in Almere toonde de technische haalbaarheid van omzetting van afvalwater in zogenaamd huishoudwater op dezelfde manier, maar toepassing op grotere schaal lijkt vooralsnog nodig om dit ook economisch haalbaar te maken; het is nog te duur. In een nieuwbouwwijk bij Utrecht worden 500 woningen voorzien van twee waterleidingnetten: één voor drinkwater en één voor huishoudwater; het huishoudwater is dan gezuiverd oppervlaktewater. Een groot gedeelte van Parijs krijgt zelfs drinkwater dat door middel van membraanfiltratie uit het water van de Seine wordt bereid. De nieuwste variant is de productie van drinkwater uit regenwater, ook met membraanfiltratie. Het regenwater wordt in een nieuwbouwwijk van Leeuwarden binnenkort via een eigen buizenstelsel en via goten langs de straten naar een centrale vijver afgevoerd om met behulp van de nieuwste zuiveringstechniek in drinkwater van hoge kwaliteit te worden omgezet. Gisteren stond in de krant dat enkele bedrijven in Maastricht samenwerken om het afvalwater van de één in proceswater voor de ander om te zetten en zo de waterkringloop te sluiten.

Elk voor zich brengen deze toepassingen, al naar gelang de plaatselijke mogelijkheden, de kringloopgedachte nader tot verwezenlijking. Samen met andere maatregelen kunnen zij het integraal waterbeheer inhoud geven. Bij die andere maatregelen valt te denken aan het afkoppelen van het verharde oppervlak van daken en straten van de riolering, zodat een afvalwaterzuiveringsinstallatie in principe alleen afvalwater en geen regenwater meer te verwerken krijgt. Ook valt te denken aan tussenopslag van het regenwater in putten, bezinkingsvijvers of wetlands rond de steden. In Enschede worden zelfs wadi's gebruikt om het regenwater op een milieuvriendelijke manier af te voeren. Zo kan de sponswerking van het land weer worden vergroot en

Zijlstra

zullen de overstorten, als ze al nodig zijn, verschoond blijven van afvalwater.

Een argeloze buitenstaander, die geen weet heeft van onze organisatorische praktijk, zal, gezien deze omstandigheden, waarschijnlijk veronderstellen, dat ons waterbeheer in één hand is of op zijn minst in zeer nauwe afstemming tot stand komt. Dat is dus niet zo. De actoren van de waterketen – de waterschappen, de waterleidingbedrijven en de gemeenten – zijn maar al te vaak kleine koninkrijkes, die deelbelang verwarren met algemeen belang. Verkokering vinden we niet alleen tussen de departementen. De voorzitter van de Unie van waterschappen, de heer Segers, zei het in zijn jaarrede heel duidelijk. Iedereen moet over zijn eigen hek heen durven kijken, samenwerking is nodig. Dat wel. Maar "dat laatste zal overigens pas lukken als de posities vooraf helder vastliggen, dat wil zeggen: rioleringsbeheer bij de gemeenten, drinkwatervoorziening bij de waterleidingbedrijven en zuiveringsbeheer bij de waterschappen". Meteen dus weer in de egestelling terug. Stel je voor dat een waterleidingbedrijf het rioleringsbeheer van een gemeente overneemt, zoals in Leeuwarden of Gaasterland, omdat het waterleidingbedrijf verstand heeft van goedkoop buizenleggen. Stel je voor, dat een waterzuiveringsbedrijf zich met riolering gaat bemoeien, omdat een optimale dimensionering van beide systemen, ook qua kosten, dan verzekerd is. Stel je voor, dat een waterzuiveringsbedrijf drinkwater gaat maken of een waterleidingbedrijf dat samen met zo'n zuiveringsbedrijf wil gaan doen. Stel je voor, dat de nu nog afzonderlijke bekostiging van de activiteiten van de drie genoemde actoren omslaat in één rekening voor de burger, dus zowel voor het drinkwaterverbruik als voor de rioolkosten als voor de waterverontreiniging. Waarom is de weerstand tegen het financiële waterspoor, met afrekening van alle waterkosten op grond van het aantal afgenomen kubieke meters drinkwater en dus waterbesparend, zo groot? De heer Lodewijks heeft zo-even die weerstand nog eens verwoord, maar één aspect noemt hij niet: het waterspoor als instrument voor waterbesparing. Dat weegt voor ons zwaarder dan het feit dat nog voor enige tijd het regenwater ook in het

riool en in de zuiveringsinstallatie vloeit. Waarom dit alles niet in experimenten beproeven en te komen tot het waterspoor als bestanddeel van een zuinige kringloopwaterhuishouding? Zou de staatssecretaris niet toch op zijn minst experimenten met het waterspoor, die ook de WVO-heffing omvatten, wettelijk mogelijk moeten maken?

Wij zijn het er graag mee eens, dat het regionale waterkwantiteitsbeheer en de zorg voor de waterkering onder de waterschappen blijven vallen. Met grotere invloed van de waterschappen bij wijziging van streek- en bestemmingsplannen stemmen wij graag in. Maar wij zetten, gezien het voorgaande, vraagtekens bij een ongeclausuleerde wettelijke verankering van het zuiveringsbeheer als kerntaak van de waterschappen. De zorgplicht voor de afvalwaterzuivering van huishoudens en kleine bedrijven moet zeker wettelijk vastgelegd worden, maar de mogelijkheid moet opengehouden worden, dat die plicht wordt opgelegd aan een ander nutsbedrijf, bijvoorbeeld een gezamenlijke autoriteit van waterschap, drinkwaterbedrijf en gemeente. Verreweg de beste oplossing lijkt ons deze taak samen met andere opgaven van integraal waterbeheer onder te brengen in een eigensoortig waterketenbedrijf onder overheidstoezicht. Uitbesteden van de afvalwaterzuivering via een tijdelijke concessie brengt enige flexibiliteit in het starre waterschapssysteem. Dat is in principe overigens het franse model, maar in Frankrijk maakt de concessionaris in met Nederland vergelijkbare gebieden van dat afvalwater ook weer drinkwater. En zo'n stukje integraal waterbeheer ontbreekt nu juist als alleen de waterzuivering wordt uitbesteed.

In "waterland" beseft men steeds meer dat technische, economische en financiële ontwikkelingen veel verdergaande samenwerking tussen de drie actoren hoog nodig maken. Hier en daar doet men een voorzichtige poging, zoals in het Waterpact van Twente, maar men moet niet denken, dat men er met zijn "interorganisatorische netwerken" is. De regering zal zich moeten afvragen of de huidige organisatorische structuur een toekomstgericht integraal waterbeheer met sluiten van waterkringlopen als leidende doelstelling, wel echt bevordert. Wij

hebben de indruk dat de historisch gegroeide afbakening van taken een sta-in-de-weg zou kunnen worden, als die dat al niet is. De regering gaat voortvarend te werk bij het ruimte geven aan de rivieren en het langer vasthouden van regionaal water. Wij juichen dat toe. Dit is echter veel minder het geval bij het integrale waterbeheer in de zin van kringloopbevordering. Wij sporen de staatssecretaris dan ook graag aan juist ook op dat gebied visie te tonen en doortastend op te treden. Ook als daarbij overgeleverde structuren grondig moeten worden aangepast.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mevrouw de voorzitter! Ik voer het woord mede namens de fracties van de RPF en het GPV.

Wij hebben onze bijdrage verdeeld over de van ouds klassieke thema's, namelijk de natte en de droge waterstaat. Omdat er overal water is buiten dit gebouw, begin ik met de natte waterstaat.

Al een aantal jaren zijn wij in ons land geconfronteerd met wateroverlastsituaties en het lijkt erop dat de snelle opeenvolging van hoogwater iets te zeggen heeft over veranderingen die in ons klimaat plaatsvinden. Hoewel deskundigen daar verschillend op reageren en het wetenschappelijk niet zonder meer aantoonbaar lijkt te zijn. Hoe dan ook, wij hebben nogal eens te maken met onder andere extreme neerslag. En wellicht hebben wij ons te weinig gerealiseerd dat zich in ons dichtbevolkte land nogal wat veranderingen hebben voorgedaan op het gebied van de ruimtelijke inrichting en de waterhuishoudkunde.

Bij het lezen van de Vierde nota waterhuishouding constateerden wij dan ook met instemming dat veiligheid en het voorkomen van wateroverlast de hoogste prioriteit hebben. Sinds op 30 september 1997 het regeringsvoornemen Vierde nota waterhuishouding werd aangekondigd, is er heel wat werk verzet. Met instemming hebben wij geconstateerd dat het beleid met betrekking tot de waterkeringszorg integraal in de nota is verwerkt. Wij vinden dit een verbetering omdat dit beleidsterrein voorheen in een aparte nota werd behandeld. De totstandkoming van de nota via een openplanproces is een goede keuze geweest. Betrokkenen bij het waterbeheer zijn

Van den Berg

in de gelegenheid gesteld hun visie op de voortgang en de richting van het waterbeleid in te brengen. Dit heeft tot resultaat gehad dat de nota een breed draagvlak heeft.

Zoals gezegd, één van de belangrijkste thema's is de beveiliging van ons land tegen overstromingen. Dit is natuurlijk geen nieuw beleid, maar het is nu wel vernieuwend dat het als thema in de context is geplaatst van de watersysteembenadering. Onze fracties vinden het positief dat er in de nota wordt uitgegaan van meer samenhang op de diverse beleidsterreinen. Dit is nodig om watersystemen flexibel en veerkrachtig te maken. Op deze wijze blijft naar de mening van onze fracties een duurzaam gebruik het meest gegarandeerd. Het is al een aantal jaren duidelijk dat er meer samenhang noodzakelijk is tussen beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, dit alles gericht op de verschillende belangen waaronder de veiligheid, landbouw en drinkwatervoorziening. Alleen op deze wijze komt er ruimte voor gebiedsgericht maatwerk. Wel blijft het van belang dat de problematiek en de verantwoordelijkheid zowel bestuurlijk als technisch/ inhoudelijk bij het juiste niveau worden neergelegd. Kortom, de ordenende functie van water heeft nu een duidelijke plaats in het beleid gekregen. Prima.

Met betrekking tot het operationele grondwaterbeheer maakt de Vierde nota geen duidelijke keus. Evenals bij het oppervlaktewater stellen de provincies de kaders vast. Is het dan niet vanzelfsprekend, zo vragen wij de staatssecretaris dat de waterschappen, evenals bij het oppervlaktewater het geval is, ook hiervoor verantwoordelijk worden? Wij hebben zorgen over de problematiek van de waterbodems. De heer Lodewijks is daarop indringend ingegaan. Uit onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de meer recent gevormde waterbodems weliswaar is verbeterd maar op veel plaatsen is de verontreiniging nog verontrustend met alle gevolgen voor de omgeving. Het gevolg is dat er veel noodzakelijk baggerwerk moet worden verricht. Maar het probleem is dat er onvoldoende stortmogelijkheden beschikbaar zijn. En dit heeft nadelige gevolgen voor de scheepvaart. Ook brengt dit natuurlijk nogal wat kosten met zich mee. Er wordt nu uitgegaan van een sanerings-

periode die lang zal duren. Ook de research om baggerspecie bruikbaar te maken als grondstof voor andere toepassingen, levert op de korte termijn kennelijk niet voldoende mogelijkheden op. Daarom pleiten onze fracties ervoor om als het mogelijk is uit ICES-middelen een extra bedrag beschikbaar te stellen om niet tot ver in de volgende eeuw met deze problematiek te blijven doorworstelen. Wat is de visie van de staatssecretaris?

Een ander belangrijk punt is het stedelijk waterbeheer. Jarenlang was het naar onze mening een verwaarloosd onderdeel van het regionale waterbeheer. Het is belangrijk om te constateren dat er in de toekomst sprake zal zijn van integraal stedelijk waterbeheer waarvoor de gemeenten en waterschappen gezamenlijk verantwoordelijk zijn. Er is op dit beleidsgebied nog veel werk te verrichten. Duurzaam bouwen, terugdringen van overstorten, waterbesparing, afstemmen van ruimtelijke en waterhuishoudkundige doelstellingen zijn belangrijke thema's die nu op een goede wijze aan de orde zullen komen. Wij hebben goede verwachtingen van deze opzet. Graag vernemen wij van de staatssecretaris of de waterschappen voor het stedelijk waterbeheer ook eindverantwoordelijk zijn.

Wat ons in de eerste plaats opvalt is dat op het terrein van verkeer en waterstaat gekozen is voor continuïteit in het beleid. Eerder ingezet beleid ten aanzien van waterbeheer, mobiliteit te land, op het water en in de lucht blijft voor een groot deel van kracht. Wel blijven vele relatief kleine acties zoals stimuleringsregelingen, in de begroting staan. Zo op het oog lijken het allemaal zinvolle zaken en toch blijft er bij ons een wat onbehaaglijk gevoel bestaan, omdat de resultaten van al deze kleine acties in de begroting onduidelijk blijven, bijvoorbeeld ten aanzien van de mobiliteit. Als we de grote lijn van de evaluatie van structuurschema Verkeer en vervoer 2 zien, dan blijkt dat de doelen voor zowel personenvervoer, maar ook voor met name het goederenvervoer niet gehaald worden.

De vraag die wij aan de minister willen stellen is of er niet een veel radicaler beleid gevoerd moet worden. Radicaler in de zin van bijvoorbeeld: voorlopig alleen nog maar investeren in het collectief vervoer, of vrachtautoritten boven de

250 km een extra heffing geven zodat multimodaal vervoer de meest aantrekkelijke optie wordt. Wij weten dat hiertegen wellicht veel bezwaren in te brengen zijn. Maar wij vragen de minister of zij wil aangeven wat voor consequenties het heeft indien de doelstellingen van het structuurschema Verkeer en vervoer 2 niet worden gehaald.

Wat ons opvalt is dat in de Perspectievennota gesproken wordt over een toename van het personenvervoer met circa 30% tot 2020 (op basis van het hoogste CPB-scenario) en voor het goederenvervoer van ruim 100% tot 2020 (ook op basis van hoogste CPB-scenario). Uiteraard zijn het prognoses met onzekerheid, maar ze geven wel een grove indicatie van wat ons in de komende jaren te wachten staat. Als we dan vervolgens kijken naar de begroting, dan staat daar voor personenvervoer een totaal bedrag aan uitgaven van 3,2 mld. en voor goederenvervoer slechts 270 mln. Nu weten we wel dat de absolute omvang van het personenverkeer groter is. Dit blijkt ook uit de post "bijdragen Openbaar Vervoer" van 2,6 mld. Toch rijst bij ons de vraag of de minister hier wel goed bezig is. Zulke groeicijfers in het goederenvervoer vragen een enorme capaciteit aan goederenspooren, overslagfaciliteiten voor binnenvaart etc., om de huidige modal-splitverhoudingen in het goederenvervoer zelfs maar te handhaven. Onze vraag is of er dan wel de juiste prioriteiten gesteld zijn in het kader van beleidsinspanningen en investeringen. Wij vragen de minister of er niet een enorme beleidsimpuls nodig is om de groei van het goederenvervoer te beheersen en te faciliteren.

Over de relatie personenvervoer en goederenvervoer hebben we nog een vraag. Het is ons opgevallen dat er extra reizigerstreinen zullen gaan rijden op een aantal filegevoelige corridors, maar ook dat er nogal wat verwacht wordt van het goederenvervoer per spoor. Nu hebben we altijd begrepen dat de capaciteit van het spoorwegnet beperkt is. Er zal dan ook veel afkomen op de capaciteitstoedeler van het spoor, Railned. In de begroting wordt gesproken over een eerlijke verdeling van de capaciteit.

Kan de minister ons meedelen wat die eerlijkheid inhoudt: zijn er regels? Heeft het goederenvervoer net zoveel

Van den Berg

rechten als het personenvervoer? Graag een helder antwoord hierop.

Het onderwerp transport is een interessant onderwerp van studie, maar het bevindt zich nog in de verkennende fase. Wij moeten ons wel realiseren dat het toevoegen van een compleet nieuwe vervoerwijze aan het bestaande scala aan vervoerwijzen nogal ingrijpend is. Het staat naar onze mening op gespannen voet met het nu steeds meer aandacht krijgende principe van "betere benutting van het bestaande".

Is het niet veel zinvoller, zo vragen wij de minister, om na te denken over het ondergronds transporteren met bestaande vervoerwijzen? Bijvoorbeeld ondergronds transporteren daar waar het ruimtelijk gezien zinvol is en een wezenlijke bijdrage aan de duurzaamheid levert en bovengronds transporteren over bestaande infrastructuur waarbij het volledige netwerk van de betreffende vervoerwijze gebruikt kan worden. Waarom, zo is onze vraag wordt er niet veel meer gestudeerd op ondergronds wegverkeer en treinverkeer in de stedelijke gebieden?

In de begroting wordt aangekondigd dat er een voorstel komt over de introductie van marktwerking in het personenvervoer per spoor. Daar wachten wij al enige tijd op. De vraag is wel of het verantwoord is om een complete bedrijfstak zo lang in onzekerheid te laten verkeren over de institutionele omgeving voor de toekomst. Is dit geen hinderpaal voor de noodzakelijke investeringen van die bedrijfstak in treinmaterieel, productinnovaties en technologische innovatie?

En nu ik het toch over innovaties heb, in het collectief vervoer is het van het grootste belang dat er veel meer gedacht wordt in ketens van huis tot huis in plaats van in termen van bus-, trein- of taxiriten. Dat is een mooie kreet, maar het vereist een zeer intensieve samenwerking tussen aanbieders van verschillende collectieve vervoerswijzen. Wat doet het ministerie eraan om deze samenwerking tot stand te brengen? Wordt deze nodige samenwerking niet tegengewerkt door de eis dat er geen sprake zal zijn van markt-dominantie van één vervoerspartij? Is het boegbeeld "ketenmobiliteit" toereikend om hierin een doorbraak te realiseren?

Voorzitter! Dan nog een aantal vragen naar aanleiding van het MIT. Er is met de provincies en kaderwet-gebieden, na veel protest, toch nog een extra hoeveelheid investeringen in weginfrastructuur afgesproken. Daarmee is naar onze mening per saldo afbreuk gedaan aan de investeringsprioriteiten die het ministerie zich oorspronkelijk gesteld had. Gedane zaken nemen geen keer, maar wij kunnen er hopelijk wel iets van leren voor de toekomst. Het gaat ons dan met name om de verhouding tussen het Rijk en de provincies. Hoe kan het dat beleidsprioriteiten op rijksniveau blijkbaar zo slecht gedragen worden op provinciaal niveau? Werken Rijk en provincie aan verschillende doelen? En hoe denkt de minister dergelijke exercities voortaan te kunnen voorkomen?

In de begroting zijn we het woord "parkeren" éénmaal tegengekomen. Wij kunnen ons vergissen, maar het lijkt erop dat parkeren er beleidsmatig toch wat karig van afkomt, terwijl parkeerbeleid één van de meest effectieve instrumenten is voor het beheersen van de automobiliteit. De moeilijkheid van het parkeerbeleid is dat het vooral lokaal beleid is. Vanwege lokale concurrentie tussen bijvoorbeeld winkelgebieden is parkeerbeleid moeizaam te introduceren. Is het geen gemiste kans om juist dit instrument maar te laten voor wat het is? En is het mogelijk om het op rijksniveau gewenste parkeerbeleid beter op het beleid van de lagere overheden af te stemmen? Zo ja, waarom gebeurt het dan niet? En zo nee, waarom niet?

Ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid hebben veel wederzijdse relaties. Een goede afstemming is dus van belang. Wij zien daarover weinig in de begroting terug. Wij vragen dan ook of er voldoende afstemming is tussen het ministerie van VROM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wij vragen dit omdat in de Startnota ruimtelijke ordening 1999 het begrip corridor wordt geïntroduceerd als een principe van ruimtelijke ordening. Het is een principe dat nogal wat extra vervoer kan genereren en dat wellicht nieuwe infrastructuur vraagt. Is of wordt daarin voorzien door het ministerie?

Rekeningrijden is een verhaal apart. Wij maken ons nogal wat zorgen over de uitwerking. In hoeverre zal door rekeningrijden de mobiliteit worden afgewenteld op

het regionale netwerk en hoe gewenst is dat in verband met veiligheids- en milieuproblemen? Regionale wegen zijn immers meestal aanzienlijk minder veilig. En doordat de regionale wegen zich dichter bij de bebouwing bevinden, wordt de milieuproblematiek, veroorzaakt door emissies en geluid, ook groter. Wordt hier ook rekening mee gehouden? We hebben begrepen dat de minister positief heeft gereageerd op de inbreng van onze fracties aan de overzijde om het aantal kilometers te belasten. Kan zij hierover al iets concreets mededelen?

Het beleid voor de luchtvaart is vooral gefocust op Schiphol. Dat is ook begrijpelijk. Daarnaast is veel aandacht voor de potentiële substitutie van vliegtuig naar de HSL. Als daarbij sprake wil zijn van eerlijke concurrentie zal voor de luchtvaart bijvoorbeeld ook accijns op kerosine geheven moeten worden. Wij vragen de minister, of deze prijsmaatregelen in de luchtvaart bespreekbaar zijn en of er internationaal draagvlak voor te verwerven is. Onze fracties willen erop aandringen om in ieder geval luchtvaartverkeer met recreatieve bestemmingen in steeds meer exotische oorden, hierbij als eerste te betrekken. Wellicht dat dan ook weer de Europese vakantiebestemmingen in beeld komen, waarin het Europese HSL-net dan een belangrijke rol zou kunnen vervullen. Natuurlijk gaat dit ook op voor het luchtverkeer binnen Europa over relatief korte afstanden.

Mevrouw de voorzitter! De VVD-fractie heeft gevraagd weer haast te maken met het invoeren en de voortgang van 25 kV als stroomvoorziening voor het spoor. Wij sluiten ons daarbij graag aan. Hierbij willen we ook de aandacht vestigen op het beheer beveiligings-systeem 21ste eeuw. Het betekent dat een vernieuwing van het beheerssysteem van de spoorwegen, zeker in combinatie met plaatselijke viersporigheid, de capaciteit van de spoorweginfrastructuur flink kan vergroten. Dat is zeer noodzakelijk. Kan de minister ons hierover iets mededelen?

Voorzitter! Het is ons opgevallen dat één van de belangrijkste beleidswijzigingen wordt verwoord in de volgende regel: "Prijsbeleid als middel om schaarste in prijzen te vertalen, zal steeds meer de basis vormen van het te voeren beleids-pakket." In deze tijd van economise-

Van den Berg

ring van de samenleving is dit uiteraard geen vreemd idee. In grote lijnen kunnen we het hiermee eens zijn. Echter, we missen een zeer belangrijke notie hierbij. Schaarste is een economisch begrip en betekent in feite relatieve schaarste: het gaat om de verhouding tussen middelen en doelen. De omvang van de middelen, financiën, de activa in de vorm van infrastructuur etc., liggen de komende jaren vrij vast. De doelen echter geenszins, naar onze mening. En een prijsbeleid zonder doelen is naar onze overtuiging bezwaarlijk. Prijsbeleid zonder doel is voor de burger onbegrijpelijk. Een belastingheffende overheid die verder niet aanspreekbaar is op een eindresultaat, zal geen goed gevoel geven in de samenleving. Het draagvlak voor bijvoorbeeld de belasting van kilometers zal sterk vergroot kunnen worden door veel meer over de te bereiken doelen te communiceren en te debatteren. Prijsbeleid zonder doel lijkt een alibi om ongelimiteerd te groeien, misschien op een economisch verantwoorde wijze, maar niet in overeenstemming met de grenzen van Gods Schepping. Ik wil de minister vragen om een visie te geven op de grenzen van economische groei, ruimtegebruik en mobiliteit. Deze visie missen wij, ook bij het kabinet. Dit is een visie die niet alleen met economische argumenten gevoerd zal kunnen worden, daarbij is een andere normativiteit aan de orde. Voor onze fracties is die normativiteit gebaseerd op de Bijbel, het Woord van God. Hierin lezen wij, dat God aan de mensen rentmeesterschap heeft gegeven over Zijn Schepping. Het is een wens die volgens mij ook in overeenstemming is met de wens van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Daarom kan er ook een bredere discussie over gevoerd worden. In zijn advies getiteld "SVV-III: nee, tenzij" lezen wij onder andere dat een SVV-III (= nieuw beleid) alleen zin heeft als aan de volgende basisvoorwaarden wordt voldaan: "Aan het SVV-III (inmiddels NVVP genoemd door het ministerie) moet een brede, eenduidige en integrale visie ten grondslag liggen. Hieraan moeten heldere doelstellingen en randvoorwaarden worden gekoppeld."

Wij hebben er steeds moeite mee als het kabinet en de verantwoordelijke bewindslieden afzonderlijk zich

verschuilen achter beleidsinstrumenten of achter woorden zoals evenwicht tussen economie en milieu. Wij vragen dan: welk evenwicht? Nogmaals, wij nodigen de minister uit om haar visie hierop te geven.

Voorzitter! Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de bewindslieden af. Het is boeiend te discussiëren met bewindslieden die voor het eerst dit departement leiden.

□

Mevrouw Vriesekoop (D66): Mevrouw de voorzitter! Ik was in een land daar waren geen wegen daar was elk bewegen voortdurend gevecht

Dit is geen poëtische oprisping van een Kamerlid, maar een dichtregel van D. Hillenius waarmee de begroting Verkeer en Waterstaat 1999 opent, dus waarschijnlijk het Leitmotiv van de minister. In die begroting en in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport, het MIT, wordt het integrale verkeers- en vervoersbeleid van het tweede kabinet Kok voor het eerst uiteengezet. Uit het MIT blijkt, dat 60% van de investeringen gericht is op openbaar vervoer! D66 juicht die ontwikkeling toe.

Voor het eerst mogen we in deze Kamer ook de nieuwe minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verwelkomen. Zij verdedigen hun eerste begroting. De portefeuille van deze minister en deze staatssecretaris kan zich verheugen in een grote belangstelling. De minister beschikt over een fatsoenlijk budget dat ook nog flink is aangevuld.

Een van de belangrijkste aandachtspunten van dit ministerie is de mobiliteit en het is meteen ook het dilemma waar wij al jaren voor staan, te weten dat we ons willen blijven verplaatsen op een betrekkelijk klein gebied zonder heel Nederland te asfalteren en onherstelbare schade aan te richten aan de kwaliteit van de leefomgeving.

In de voorbereiding van dit debat heb ik verschillende rapporten bestudeerd. Ik noem: het Marktprofiel van de filerijder, een rapport dat in februari 1997 door het bureau Goudappel Coffeng is uitgebracht, de Beleidseffectrapportage, de Beleidseffectmeting verkeer en vervoer, het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999-

2003, de Perspectievennota verkeer en vervoer en een aantal rapporten over het rekeningrijden, te weten die over de gedrags- en marketing-effecten, de economische effecten, de inventarisatie van de studies inzake de verwachte of feitelijke effecten en ten slotte ook de Second opinion van het Centraal planbureau.

Voorzitter: Korthals Altes

Mevrouw **Vriesekoop (D66):** Daarbij moest ik denken aan het college van prof. Glastra van Loon, mijn fractiegenoot, dat wij vorige week mochten aanhoren in het kader van de behandeling van de begroting van Justitie. Hij hield ons daarbij voor, dat wanneer wij iets te weten willen komen over feiten, gebeurtenissen, mensen en situaties die wij niet zelf kunnen waarnemen, ons twee wegen openstaan om die wens te vervullen. We kunnen luisteren naar de verhalen en de beschrijving van anderen die het voor ons niet-waarneembare zelf hebben waargenomen of die daarover van andere waarnemers hebben gehoord. De tweede manier is die van het opslaan van door anderen geregistreerde gegevens in statistieken en hun verwerking door berekeningen die zijn gebaseerd op veronderstellingen over de samenhang tussen die gegevens. De eerste methode noemde Glastra van Loon de narratieve methode en de tweede de wetenschappelijke.

De eerste methode maakt gebruik van woorden die samen een verhaal opleveren en de tweede bedient zich vooral van cijfers die worden verkregen door tellingen van zo eenvoudig mogelijke waarnemingen. Het optimum van eenvoud wordt bereikt door waarnemingen te laten doen door apparaten die onder wisselende omstandigheden onveranderlijk functioneren en door de waarden van telkens een en niet meer dan een variabele te laten meten. De rol van het menselijk subject wordt in dat geval gereduceerd tot het noteren van de in cijfers uitgedrukte uitkomsten van die metingen van die apparaten. Het valt op dat bij de beoordeling van belangrijke zaken in de begroting van Verkeer en Waterstaat vooral gebruik wordt gemaakt van de wetenschappelijke methode. De volgens die methode verkregen inzichten en gegevens zijn steeds meer de politieke besluitvorming gaan

Vrijskoop

beheersen. Dat daaraan bezwaren kleven, is onlangs nog weer onderwerp van discussie geweest toen een medewerker van het RIVM openlijk in Trouw kritiek op die methode uitte.

In dit debat wil ik mij, zoals ik dat gebruikelijk doe, beperken tot een hoofdonderwerp. Dat is dit keer de fileproblematiek, een dagelijks terugkerend probleem. Daarbij probeer ik een mix van de zo-even aangeduide methoden toe te passen.

De fractie van D66 heeft al bij verschillende gelegenheden gepleit voor een creatieve aanpak van de fileproblematiek. Dat kan in de visie van D66 niet leiden tot een oplossing daarvan. Het streven dient erop gericht te zijn dat het een beroepsbaar probleem wordt en dat een verdere stijging wordt voorkomen door het aanbieden van een reëel alternatief. Naar de mening van D66 is zo'n doelstelling alleen in samenhang met een aantal tegelijk opgestarte maatregelen realiseerbaar.

Zo zou in de eerste plaats kunnen worden gekeken naar de mogelijkheid om het fysieke transport deels over te nemen op de elektronische snelweg. Ook telewerken wordt daarbij als mogelijkheid genoemd. Daarnaast dienen steeds meer alternatieven zich aan voor het transport dat tot nu toe over de weg gaat. Transport over het water kan met gebruikmaking van nieuwe inventieve methoden, waarover in deze Kamer door mij vroegere fractiegenoot Edo Spier al eens is gesproken in het kader van de behandeling van de Betuwelijn. Hij heeft toen beeldend over de "slang" gesproken die in onze rivieren als transportmiddel kan worden gebruikt. Over de zeppelin heeft onze collega Bierman al verschillende malen gesproken. Zowel GroenLinks als D66 ondersteunt van harte alle experimenten die in dat verband worden uitgevoerd. De mogelijkheden om tijdens de spits waterverbindingen tussen de IJsselmeerpolders en Amsterdam te ontwikkelen, worden met enthousiasme ontvangen. Dan is er ook nog de mogelijkheid van buizentransport tussen Aalsmeer en Schiphol van met name planten. Kan de minister ons laten weten hoe het met dat onderzoek gesteld is?

Tegelijkertijd zouden wij het verschijnsel "auto van de zaak" nog eens onder de loep moeten nemen.

Uit het rapport "Marktprofiel van de filerijder" blijkt dat 74% van de filerijders voor hun werk in de file staan. De filerijders krijgen dan in overgrote meerderheid een vergoeding daarvoor van hun werkgever. Vaak is dat een financiële vergoeding, maar men rijdt ook vaak in een auto van de zaak. In die gevallen waarin die auto uitsluitend wordt gebruikt voor woon-werkverkeer, zou men vraagtekens kunnen plaatsen bij deze wijze van financiering. Het bedrag dat de werkgever bereid is aan de werknemer te betalen in de vorm van die auto van de zaak, zou ook kunnen worden gevoegd bij het inkomen van die werknemer. Daardoor komt de keuze tussen het gebruikmaken van die auto van de zaak dan wel van het openbaar vervoer meer pregnant bij die werknemer te liggen. Tenslotte lijdt het bedrijfsleven naar eigen zeggen enorme schade door de dagelijkse files. In het kader van het nieuwe belastingplan zal deze variant worden meegenomen.

Ook zal moeten worden gekeken naar een betere benutting van de bestaande infrastructuur: de snelwegen waar de congestie zich vooral manifesteert. In de eerste plaats denk ik daarbij aan het opheffen van knelpunten waar te weinig bruggen of tunnels zijn en waar drie of vier banen met één baan worden verminderd, waardoor altijd op die plekken congestie optreedt. Daarnaast denk ik aan maatregelen, zoals doelgroepstroken, het uitbreiden van het inhaalverbod voor vrachtwagens, waar D66 al jarenlang een lans voor breekt, toeritdosering of wat voor een creatief idee dan ook. Ik denk ook aan prijsmaatregelen, zoals tolheffing, rekeningrijden of betalen per kilometer. D66 stelt zich op het standpunt dat meer variabilisering met betrekking tot de kosten van de auto op haar plaats is. Het bezit kan goedkoop zijn, het gebruik moet duurder worden. Dat gebruik kan ook in variabelen door het stimuleren van carpooling, vanpooling, etc.

Vervolgens dient voor het gebruik van milieu- en ruimtevriendelijke transportmiddelen een financiële stimulering te komen. In de eerste plaats natuurlijk voor de fiets. De fractie van D66 verheugt zich dan ook in de stellingname van de minister bij brief van 15 februari jongstleden met betrekking tot het ter beschikking stellen van extra

middelen ter financiering van de stallingsvoorzieningen, die nu ook bij voorrang worden uitgevoerd bij stations. Toch is dat maar een deel van de denkbare stimulering van de fiets.

Alle alternatieven voor het autogebruik staan en vallen met het goed functioneren en uitbreiden van het openbaarvervoersnet. Alleen wanneer het openbaar vervoer een reëel alternatief is, zullen mensen bereid zijn de overstap te doen. Uit het onderzoek van Ligtemoed en Louwerse van mei 1998 blijkt dat 35% van de automobilisten in het woon-werkverkeer een redelijk alternatief heeft in de vorm van een andere wijze van vervoer: car- of vanpoolen, openbaar vervoer, fietsen of een combinatie daarvan. Verder is gebleken dat 10% in staat is de spits te vermijden door een andere reistijd te kiezen. Dat geldt zelfs voor zakelijke rijders. Nog steeds bevinden zich in de spits 10% tot 15% reizigers die een sociaal of recreatief motief hebben. Daarbij moet echter wel bedacht worden dat zaken als begrafenissen, bezoeken aan ziekenhuizen en andere op zichzelf niet per se vrolijke gebeurtenissen onder het hoofdstuk "recreatief" geschaard zijn. In de toelichting op de begroting stelt de minister "reistijden moeten voorspelbaar worden". Dat lijkt een gewaagde uitspraak.

Mijnheer de voorzitter! De fractie van D66 ziet ook veel in experimenten op een geheel ander gebied. Zo is er onlangs een onderzoek gedaan door Rijkswaterstaat naar het geleid rijden, een methode waarbij auto's op een vaste afstand van elkaar een vaste snelheid kunnen behalen. De resultaten van dat onderzoek zijn bemoedigend. Er is ook al een Mercedes uitgebracht met een chip die de besturing van een in een dergelijk geleid traject rijdende auto zou kunnen regelen.

Is de trein eigenlijk wel een alternatief? Vast staat dat op het huidige infrastructuurnet en met de huidige middelen onvoldoende treinen kunnen worden ingezet. De treinen in de spits zijn nu al vol. Dat heeft verschillende oorzaken. Het net is nog niet gemoderniseerd, de stations zijn nog niet geschikt voor een aanmerkelijke vergroting van de capaciteit en het treinmateriaal is domweg niet aanwezig, zij het dat in de komende jaren nieuw materiaal dat al is besteld kan worden ingezet.

Vriesekoop

Bij de behandeling van de begroting van VROM heeft mijn fractiegenoot Hessing melding gemaakt van het feit dat een woonwijk in Gouda, gebouwd omdat een treinstation een snelle verbinding met de grote steden mogelijk maakte, onlangs werd geconfronteerd met de opheffing van die stoptrein en dat er elders woonwijken worden gebouwd zonder enige mogelijkheid van aansluiting op een openbaarvervoersnet, zodat noodgedwongen taxibonnen worden verstrekt aan nieuwe bewoners. Voorts wordt serieus gedacht aan de bouw van nieuwe stations op plaatsen waar de dienstregeling van de NS voorlopig geen sneltreinen laat stoppen. Dergelijke ontwikkelingen zijn beschamend.

Het uitbreiden van het gebruik van de trein dient juist met voorrang gestimuleerd te worden. Wat de verbetering van het traxi-energievoorzieningsstelsel betreft is al in het rapport van Railned van 27 maart 1996 aangegeven dat het stelsel van 25 kV het best denkbare en beschikbare stelsel is. Na brede afweging van kosten, baten, strategische keuzaspecten, financierbaarheid, prijs/prestatieverhouding en overige keuzaspecten lijkt de beste keuze de minimale 25 kV-oplossing. Deze variant is relatief goedkoop en verenigt in zich de sterke punten van de 1500 Volt/5 kA-oplossing en de 25 kV-oplossing.

Ervan uitgaande dat in de periode 2002-2015 de HSL-Zuid, HST-Oost, de Hanzelijn, de Betuweroute, NOV en enkele light-railprojecten gereed zullen komen en daarnaast in diezelfde periode nog eens 5 tot 7 mld. beschikbaar is voor een aanvullende investering in het railsysteem en uitgaande van het feit dat buiten de nieuwe hogesnelheidslijnen in Nederland nergens harder dan 160 km per uur wordt gereden omdat iets harder rijden slechts een paar seconden winst oplevert, kan het realiseren van minimaal 30% extra capaciteit op het bestaande spoorwegnet worden gerealiseerd met een extra impuls van ten minste ongeveer 8 mld. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van de essentiële onderdelen van Railplan 2015, met onder andere het "upgraden" van het voedingsstelsel, het aanpassen van de belangrijkste knopen en het verwijderen of sterk aanpassen van

overwegen. NS Railinfrabeheer zou als beheerder kunnen aangeven op welke wijze deze investering optimaal kan worden gedaan en waarmee maximale resultaten kunnen worden bereikt die ertoe leiden dat de capaciteit op het bestaande spoorwegnet op redelijk korte termijn kan worden vergroot. Daarbij denkt mijn fractie niet zozeer aan het vertalen van het overheidsbeleid in nog meer gedetailleerde regelgeving, maar aan het beter gebruiken van de spoorinfra-capaciteit en -kennis, waarbij minder proceduregericht en meer resultaatgericht zal moeten worden bijgesteld en de huidige regelgeving geschoond dient te worden.

Bij de bestudering van alternatieven in het treinvervoer dienen de Bos-varianten ook serieus doorgenomen te worden. Ik denk daarbij met name aan de Bos-variant voor het A15-traject Kijfhoek-Zevenaar. Bos bepleit een soort groene golf over één enkel spoor met om de 10 km een passeerstrook. Een dergelijke formule zou ook bedacht kunnen worden voor de vergroting van de capaciteit van het treinverkeer. Zo zou ook kunnen worden nagedacht over de mogelijkheid van één groene golf van rail die zonder onderbreken en zonder stations zoveel mogelijk over het bestaande spoor door het land gaat, terwijl de stations voortaan aan de zijsporen gebouwd worden en ook alleen op zijsporen gestopt kan worden. Is de minister bereid, een dergelijke variant te onderzoeken?

Het is niet mijn bedoeling om met pasklare oplossingen en suggesties te komen. Dat is ook niet de taak van de Eerste Kamer. D66 pleit ervoor, meer gebruik te maken van de mogelijkheden alternatieven te onderzoeken en experimenten te stimuleren die kunnen leiden tot oplossingen. Ik verwijs in dat verband naar de in de Tweede Kamer aangehouden motie-Giskes. Een belangrijke plaats dient daarbij de spoedige verbetering van het NS-railnet in te nemen, want de sleutel voor beheersbaarheid en het terugdringen van files ligt bij een reëel en volwaardig alternatief in de vorm van een snel en betrouwbaar openbaarvervoersstelsel. Het is dan ook de vraag of de investeringen die gereserveerd zijn voor de invoering van rekeningrijden, niet beter benut kunnen worden door het budget voor verbeteringen van het railnet te

verruimen. Ook zou denkbaar zijn een deel van de opbrengsten van het rekeningrijden in te zetten voor betere openbaarvervoervoorzieningen, juist daar waar rekeningrijden als alternatief wordt ingevoerd. Dan immers is er een reëel alternatief.

Met de Tweede Kamer – de motie-Hofstra/Giskes – hoop ik dat de marktwerkingsplannen waar ook de heer Van den Berg van de SGP naar vroeg, binnenkort door de minister gepresenteerd worden. Wanneer mogen wij deze verwachten?

De fractie van D66 ziet met belangstelling de reactie van de bewindslieden tegemoet.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.30 uur geschorst.

Voorzitter: Heijne Makkreel

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil beginnen met mijn dank uit te spreken voor de vriendelijke woorden die tegen ons zijn gezegd omdat wij hier de eerste begroting verdedigen. Ik kom nog te spreken over de inhoud, maar het was een mooie entree. Wij waren al bijna vergeten dat het onze eerste begroting was. Wij zijn hier natuurlijk al een aantal keren geweest en dan went iets vanzelf. Dat zal de Kamer zich kunnen voorstellen.

Ik begin met een aantal opmerkingen over de visie op mobiliteit, of over het gebrek aan visie daarop zoals sommigen hebben gezegd, en over de thema's in de Perspectievennota. De Perspectievennota, die onlangs is verschenen, is een discussienota en vormt de opmaat naar het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Zij is nog niet besproken in de Tweede Kamer. Desalniettemin zijn daarover heel veel verstandige opmerkingen gemaakt. In dat plan is onze visie neergeslagen. De memorie van toelichting op de begroting – dat vloeit voort uit de aard der zaak – is in grote haast geschreven, maar de Perspectievennota hebben wij zelf gemaakt en is interactief, dus met velen, opgesteld: met de gemeenten, de provincies, de waterschappen en alle belangrijke stakeholders uit het land. Daarom stellen sommigen dat zij in bestuurlijk opzicht wat voorzichtig is opgesteld. Ik beluisterde dat zo hier en daar in de bewoordingen waarvoor werd

Netelenbos

gekozen. De heer Van den Berg vroeg bijvoorbeeld wat wij doen met de kritiek van de Raad voor verkeer en waterstaat. Daar is zeker goed naar gekeken. Een van de meest opvallende kritiekpunten was dat overheden zo ongelooflijk langs elkaar heen werken: er zijn prachtige doelstellingen, maar in de praktijk blijkt dat het Rijk doet wat het denkt te moeten doen, dat de provincie doet wat zij denkt te moeten doen en dat de waterschappen en de gemeenten dat ook doen. Wij hebben nu geprobeerd om samen een document te maken dat in ieder geval draagvlak heeft. Ik vind dat van groot belang. Gaat het om verandering van gedrag – en dat is aan de orde bij de keuze voor mobiliteit – dan is een draagvlak immers van groot belang. Dat heeft niets te maken met gebrek aan bestuurlijke moed. Je moet stappen in de juiste richting zetten, maar je moet niet zover voor de muziek uitlopen dat je iedereen achter je kwijt bent geraakt. Juist bij mobiliteit is dat een belangrijk thema. Ik hoop dat wij nog vaak over de Perspectievennota zullen spreken. Zeker over het Nationaal verkeers- en vervoersplan, dat een wettelijke status heeft, komen wij nog voluit te spreken. Ik wil daarover nu een paar korte opmerkingen maken omdat de Kamer hierover een paar kritische noten heeft gekraakt.

De heer Van den Berg maakte de meest opvallende opmerking. Het viel hem op dat de visie van het kabinet op het vraagstuk mobiliteit handelt over het handhaven van de mobiliteit, de leefbaarheid en de balans tussen economie en ecologie. Hij vindt het – ik vat het in mijn eigen woorden samen – platgetreden paden. Hij bracht ook naar voren dat er een brede, eenduidige en integrale visie moet komen. Dat is nu juist de onderliggende gedachte van de Perspectievennota. De vertegenwoordigers van de verschillende overheden hebben de Perspectievennota immers ondertekend. Men heeft ook gezegd dat men het nationaal verkeers- en vervoersplan zo gaat opbouwen dat ook duidelijk wordt hoe het zit met de integraliteit, maar wel met behoud van verantwoordelijkheid. Ik vind dat zelf uiterst belangrijk. De invulling van de verschillende beleidssectoren – de automobiliteit, de transportsector, een nieuwe visie op transport en logistiek in dit land, de luchtvaart,

nieuwe en innovatieve vormen van mobiliteit – moet natuurlijk verder worden uitgewerkt. Daarbij moet je ook alle innovatie en creativiteit benutten, maar als overheden niet gemeenschappelijk optrekken, is het duidelijk dat het ontwikkelde beleid daardoor uiteindelijk niet van de grond komt. Je kunt immers wel met elkaar afspreken dat er wordt gekozen voor openbaar vervoer en in sommige situaties niet voor weginfrastructuur, maar de praktijk laat een heel andere situatie zien als blijkt dat gemeenten, provincies en waterschappen een andere keuze maken. Ik vind het dus belangrijk dat we op die manier samenwerken. Dat was ook de belangrijke boodschap van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Ik verwacht daar zelf erg veel van. Het is een discussienota en we gaan daar in de komende tijd over spreken. Ik hoop dat wij aan het eind van het jaar zullen komen te spreken over het nationaal verkeers- en vervoersplan.

De heer Pitstra heeft gevraagd of het thema "maatschappelijke acceptatie" niet erg defensief is, of er – zoals hij dat noemt – niet voortgehobbeld wordt op ideologische stokpaardjes en of de ideeën niet wat verder moeten reiken. Ik heb zojuist al gezegd dat het mij op zich altijd aanspreekt om een trend neer te zetten die een kleine breuk betekent met het bestuurlijk beleid waaraan je gewend bent. Ik moet constateren dat wij dat ook hebben gedaan. Je kunt bijvoorbeeld vragen of beprijzing revolutionair is; ja, binnen de Nederlandse verhoudingen is dat revolutionair: we kennen dat niet, we willen het invoeren en men ziet aan het maatschappelijk debat dat dat nogal een trendbreuk met het verleden is. Dat geldt ook voor meer investeren in het openbaar vervoer en iets minder investeren in wegvervoer en dus in wegen. Men kan wel zeggen dat ik nul gulden aan wegen wil besteden, maar is dat eigenlijk wel zo? Als ik immers kijk naar statenbreed aangenomen moties, valt mij op dat ook GroenLinks die vaak heeft gesteund. Om maar eens een voorbeeld te noemen: onder de motie over de A73 stond echt ook de "handtekening" van GroenLinks. Gelet op de eigen nota van GroenLinks over stad versus platteland, wil GroenLinks voor het platteland een ander beleid dan voor de stad. Het zal duidelijk zijn dat daarvoor weginfrastructuur nodig is.

Ik wil dus maar zeggen dat je genuanceerd moet kijken naar vraagstukken en dat je gemaakte afspraken moet zien na te komen. Net als een olietanker moeten we de steven dus iets verleggen. Dat betekent dat je aan het eind van de route echt een enorme trendbreuk hebt veroorzaakt. Ik hoop dat we dat met elkaar kunnen realiseren. Dat is absoluut niet makkelijk, maar in deze sector zijn er ook geen makkelijke oplossingen.

Er zijn veel opmerkingen over de Perspectievennota gemaakt, maar wellicht is het beter om daarover te spreken op het moment dat de daarin opgenomen voorstellen expliciet aan de orde zijn, omdat we nog maar heel erg aan het begin zitten van de dialoog met de samenleving en met de zogenaamde "stakeholders".

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Er is afgesproken dat er geen tweede termijn zal zijn. Ik moet dus erg goed opletten wanneer je moet interrumperen en daarom begin ik nu maar meteen; misschien zet dat een trend. U gebruikte het beeld van de olietanker: als je de koers een paar graden wijzigt, kom je op den duur toch op iets uit wat ook GroenLinks wel aardig zou vinden, hoewel wij het radicaler willen. Zet die lijn eigenlijk niet al in het SVV-II en moeten wij niet concluderen dat de daarin opgenomen zeer bescheiden doelstelling – een beetje verminderde groei – met de huidige middelen niet wordt gehaald? Er is dus gewoon meer nodig dan die heel kleine stapjes, want die werden ook beloofd in het SVV-II. Wat hebt u nog meer in huis om ervoor te zorgen dat de koers echt die andere kant op gaat en dat de volgende nota wel een succes wordt?

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats moet worden gewerkt aan draagvlak. Dat is in deze sector van groot belang. Dat doen wij door met alle belangrijke partijen samen op te trekken. Dat geldt dan met name de andere overheden. De Planwet is nu realiteit en maakt het mogelijk dat meer planmatig wordt gestuurd door de diverse overheden. Ook de startnota ruimtelijke ordening is van groot belang voor de sector verkeer en vervoer omdat ook wat dit betreft heel duidelijk is wat het Rijk en de andere overheden doen.

Netelenbos

Daarnaast kijken wij meer dan ooit naar nieuwe ontwikkelingen. Daarbij is de mobiliteit een gegeven. Nederland is een deltaland en moet het hebben van de handel, zowel nationaal als internationaal. Het mobiel houden van onze samenleving is geweldig belangrijk voor de economie van onze samenleving en dus ook voor de totale samenleving. Daarom moeten wij nadenken over nieuwe ontwikkelingen in de sfeer van de media en over de beperking van de automobilititeit. Wij moeten nadenken over bijvoorbeeld ondergronds transport en over mogelijkheden de automobilititeit te beperken en de modal split te bevorderen door alternatieven te bieden. Wij investeren meer dan ooit in vervoer over water en over de rails. Het principe "De vervuiler betaalt" wordt een zeer belangrijk thema, ook in het kader van de mobiliteit. Dat vergt een niet eenvoudige systeemwijziging. Er zal nog flink moeten worden gestudeerd op de vraag hoe dat het beste kan worden gerealiseerd. In de motie-Stellingwerf worden wij uitgenodigd om eens na te denken over kilometerbeprijzing. Al deze trendbreuken duiden niet bepaald op een gebrek aan visie. Maar gemakkelijke oplossingen zijn er niet.

Als het gaat om het bestrijden van mobiliteit vindt de heer Pitstra mij niet aan zijn zijde. Dat vind ik vechten tegen windmolens. Wel kunnen wij ervoor zorgen dat de mobiliteit in goede banen wordt geleid opdat wij in dit land mobiel kunnen blijven en het milieu ontzien. In die zin vind ik termen als "leefbaarheid" en "milieu" geen sleetse begrippen. Wij zullen wat dit betreft alle mogelijkheden benutten. In de Perspectievennota staan veel voorstellen waarvan het zeer de moeite waard is om ze te verkennen.

Voorzitter! De transportsector en de sector van het openbaar vervoer hebben gezamenlijk aangeboden om met de overheid tot consensus te komen over de vraag hoe in dit land de mobiliteit moet worden geordend. Dat is dan het zogenaamde "kastelenoverleg". Dat leek ons een goede gedachte en daarom hebben wij die handschoen opgepakt. Op dit moment worden de voorbereidende werkzaamheden verricht om tot consensus te geraken over de vraag hoe moet worden omgegaan met de diverse modaliteiten – die tot op zekere hoogte met elkaar concurre-

ren – en hoe het draagvlak binnen de vervoerssectoren kan worden verbreed. Dat is niet gemakkelijk, maar tegelijkertijd zeer de moeite waard. Dat gaan wij dus in de loop van de komende maanden doen en ik hoop dat de uitkomst ervan kan worden meegenomen in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Met zo'n complex thema moet je niet alleen topdown te werk gaan. Het is veel beter om samen met de andere partners na te gaan hoe het draagvlak kan worden verbreed. In de Tweede Kamer heb ik al gezegd, dat de rijksoverheid niet met het vingertje moet gaan zwaaien. Ik geloof niet in moraliserende verhalen over mobiliteit. Dat geeft niet het gewenste resultaat.

De heer **Baarda** (CDA): Mag ik de minister vragen wie zij verstaat onder de "partners" bij het creëren van een draagvlak? Bedoelt zij ook maatschappelijke organisaties als de ANWB?

Minister **Netelenbos**: Uiteraard! Als je die maatschappelijke organisaties niet meekrijgt, krijg je op z'n minst een flink dispuut. Ze worden dan ook altijd betrokken bij de discussie over mobiliteit.

Voorzitter! Ik denk dat wij nog wel vaker komen te spreken over visies en oplossingen op lange termijn, zoals verwoord in de Perspectievennota. Dan wil ik nu graag een aantal opmerkingen maken over het Infrastructuurfonds en de procedure die daarbij is gevolgd. Vervolgens wil ik aandacht besteden aan een aantal concrete projecten.

Mevrouw Linthorst heeft een vergelijking gemaakt tussen de situatie in 1965 en de huidige situatie. Zij kwam tot de conclusie dat er veel dezelfde thema's zijn. Ik ben het daarmee eens. In de Tweede Kamer heb ik de heer Suurhof geciteerd, de laatste minister van Verkeer en Waterstaat van PvdA-huize voordat ik aantrad. De thema's die toen zeer actueel waren, zijn dat nu ook. In die zin is er niet veel veranderd onder de zon. Je zou hier somber door kunnen worden, maar het geeft ook moed. Wij denken dat de problemen van nu van een volstrekt andere orde zijn, maar zij zijn absoluut vergelijkbaar als je kijkt naar de onderdelen van de discussies van toen. Toen ging het ook over luchtvaart, files en het milieu. Er is dus niet veel veranderd. Dat geeft

veel hoop voor de toekomst, vind ik. Zo wil ik het althans verstaan.

De heer Baarda heeft naar aanleiding van de procedure van het MIT gezegd dat de overheid betrouwbaar moet zijn en dat eventjes niet was. Hij voegde hieraan toe dat het later weliswaar goed kwam, maar vroeg of dit niet had kunnen worden voorkomen en of een dergelijk moeilijke procedure in de toekomst niet kan worden voorkomen.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! De minister citeert mij verkeerd. Ik heb gezegd dat de aanloop naar het MIT veel vragen heeft opgeroepen. Ik heb toen gezegd dat de procedures zouden moeten worden bekort, want als je het MIT ieder jaar vergelijkt, worden die zaken steeds verder uitgesteld.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat u ook had gesproken over het thema bestuurlijke betrouwbaarheid, maar als dat niet het geval is, des te beter.

De heer **Baarda** (CDA): Ik heb gezegd dat gedane beloften moeten worden nagekomen. Anders kun je de vraag stellen of de overheid nog wel betrouwbaar is.

Minister **Netelenbos**: Hoe is dat nu te voorkomen? Door voor langere periodes afspraken te maken. De heer Talsma wees daar ook op. Hij zei dat de manier waarop nu wordt gewerkt, eigenlijk meer op het masterplan lijkt zoals de VVD-fractie dat in het verleden heeft voorgesteld. Hij drong erop aan dat langjarige afspraken worden gemaakt, opdat iedereen weet waar hij aan toe is. Hierdoor zou een andere dynamiek in het systeem ontstaan. Ik ben het daarmee volstrekt eens. Ik ben blij dat wij nu voor een periode van 11 jaar afspraken hebben gemaakt. Dit geeft helderheid, maar leidt natuurlijk soms ook tot teleurstellingen. Deze werkwijze brengt je niet snel in de verleiding allerlei toezeggingen te doen die je uiteindelijk niet kunt nakomen. Die komen dan in een schoenendoos terecht, als ik het zo mag noemen, met allerlei convenanten, contracten, toezeggingen, enz. die op termijn worden gezet. Die groeien in de loop der jaren aan tot een grote hoeveelheid afspraken waardoor er problemen ontstaan op het moment dat er sprake is van een trendbreuk.

Netelenbos

Ik wijs er bijvoorbeeld op dat het kiezen voor openbaar vervoer met medeweging van die hele schoendoos van afspraken een uiterst complexe situatie opleverde. Die heeft ertoe geleid dat wij met alle provincies om de tafel zijn gaan zitten. Wij hebben gevraagd wat er naar hun mening vooral moest gebeuren en of zij hun wensen heel kritisch wilden bezien. Ik vind dat wij daar uiteindelijk fantastisch zijn uitgekomen, want alle provincies zijn tevreden. Natuurlijk hebben zij nog wel hier en daar een wens. Een en ander is het resultaat van de inspanningen van het Rijk, de provincies, de steden en vaak private partijen. Wij doen veel meer dan wij anders hadden gedaan.

De heer **Talsma** (VVD): Ik wil nog terugkomen op wat de minister zo-even zei over het masterplan. Ik ben er buitengewoon erkentelijk voor dat de minister over een termijn van elf tot twaalf jaar spreekt. Ik ging nog een stapje verder. Ik vroeg niet alleen om plannen waarin de reeds genomen besluiten waren vastgelegd. Ik zou er ook bij willen betrekken de dingen die op termijn nodig worden geacht, maar waarover de regering thans nog geen besluiten neemt. Ik wil die resterende 40 mld. naar voren halen. Ik weet zeker dat de minister ook plannen voor na 2010 heeft. Ze vormen thans nog geen beleid. Ik zou het alvast als mogelijkheden willen weten. Dan kunnen betrokkenen en buitenstaanders meedenken. Nogmaals, ik ben dankbaar voor wat de minister heeft gezegd.

Minister **Netelenbos**: Ik kan de heer Talsma geruststellen. Het is feitelijk aan de orde in het MIT. Naast de categorieën die met geld zijn belegd is er ook een categorie 1a, de zogenaamde megaprojecten die nog niet zijn afgerond. Als je op de manchet uitrekent om hoeveel geld het gaat, dan kom je op zo'n 20 mld. Daarnaast hebben wij te maken met categorie 2: projecten die gewenst zijn, maar nog niet gefinancierd zijn in dat 11-jarige programma. Ze komen aan de beurt als er extra middelen beschikbaar zijn. Er is ook nog een nieuwe categorie 3a, de zogenaamde PPS-projecten. Wij proberen op een nieuwe manier tezamen met private partijen te financieren. Dat is nieuw en dat hebben wij nooit eerder gedaan. In

het kader van het totaal aan investeringsvragen die in het MIT openstaan gaat het om vele miljarden. Dat komt niet helemaal in de richting van de 40 mld. van de heer Talsma voor een periode van 20 jaar. Er is nog een enorme hoeveelheid projecten in het MIT ondergebracht. In de loop van de komende jaren zal hierop een antwoord moeten worden gegeven. Hierover zijn afspraken gemaakt, zeker als het gaat om 1a-projecten, de megaprojecten en de 3a-projecten. Vaak hebben wij gezegd: gaat u maar in de regio kijken of het mogelijk is met private financiers een en ander te financieren.

De heer Talsma zou graag zien dat de overheid een kapitaaldienst gaat instellen waardoor er meer gefinancierd kan worden. Ik ken het debat; het is al heel oud. Ik heb mij indertijd als Kamerlid nog driftig in dat debat gemengd. Uiteindelijk heb ik mij laten overtuigen. De minister van Financiën heeft met de Tweede en de Eerste Kamer zeker discussies gevoerd over het fenomeen kapitaaldienst. Uiteindelijk is besloten dat de rijksoverheid dat niet doet. Ik schaar mij achter die discussie. Het is algemeen kabinetsbeleid.

In het MIT is ook het voorfinancierstraject aan de orde. Als een provincie of een stad een project in de infrastructuur naar voren wil halen dan mag ze voorfinancieren. Men mag lenen bij de minister van Financiën. Dat is een kleine vorm van debudgetteringsbeleid en in die zin heel erg nieuw. Ik ben blij met die mogelijkheid omdat de provincies gaan nadenken over de vraag wat zij zelf kunnen doen om projecten te versnellen. Ik weet dat vele provincies nu bekijken of het kan. Er zijn in provinciale staten discussies gestart over de vraag of de provincie wel rente wil aflossen, want dat moet wel gebeuren. De uitkering uit het MIT begint met het jaartal, zoals opgenomen in het MIT. Het worden privaatrechtelijke overeenkomsten. Dat is ook nieuw. De Staat der Nederlanden gaat met de betrokken overheden een privaatrechtelijk contract aan. Het zijn heel zekere contracten. Er zit ook een aantrekkelijke kant aan voor die andere overheden. Wij zullen de investeringen redelijk in de tijd gaan besteden. Het is absoluut niet de bedoeling dat wij geld overhouden. Ik heb uitdrukkelijk met eenieder afgespro-

ken dat het budget taakstellend is. Men moet ermee uitkomen. Extra wensen moet men zelf financieren.

De heer **Talsma** (VVD): Ik herinner mij het standpunt van de heer Zalm zo, dat hij zo'n financiering voor dit moment heeft afgewezen, maar ik meen vrij zeker te weten dat hij heeft gezegd, dat als over enkele jaren er geen tekorten meer op de gewone dienst zijn de kapitaaldienst misschien wel aan de orde komt. Hij verwachtte er misschien wat minder van dan sommige anderen, maar het staat mij niet zo bij, dat deze financiering als regeringsbeleid voor altijd door hem zou zijn afgewezen. Ik dacht dat hij zei: voorshands niet. Dan denk ik aan twee, drie jaar. Er zijn er wel die zeggen dat wij nu al zover zijn.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn er nog niet helemaal, al schiet het al aardig op. Het lijkt mij toch verstandig, dat ik de minister van Financiën maar het primaat laat om met de Kamer over de kapitaaldienst te praten. Ik ben zelf al buitengewoon tevreden over het voorfinancieringstraject. Het is voor heel veel regio's interessant. Financiën helpt voluit bij alle rekensommen die daarvoor worden gemaakt.

Het is allemaal niet hemelbestormend, maar het is wel vernieuwend en trendsetend. Het voordeel is dat je ook eens iets afvoert. Er is voor 30 mld. uit het MIT afgevoerd. Dat betreft oude projecten die er nog in stonden. In het licht van prioriteitsstelling, van behoefte aan megaprojecten en van nieuwe ruimte op termijn voor heel nieuwe zaken, bijvoorbeeld ondergronds transport, heb ik gezegd, dat wij niet alles moesten meeslepen. Laten wij ook eens zeggen dat wij iets gewoon niet doen. Dat kwam hard aan, maar uiteindelijk heeft iedereen het aardig verinnerlijkt. Er wordt mee voorkomen dat allerlei contracten een ballast in de tijd worden. Tegen de Tweede Kamer heb ik gezegd wat ik ook tegen de Eerste Kamer zeg, namelijk dat er geen contracten worden gesloten, behoudens de privaatrechtelijke contracten bij voorfinanciering. Daarvoor moet je over en weer verplichtingen aangaan. Dat lijkt mij beter. Innovaties zijn daardoor beter mogelijk op het moment dat zij rijp zijn voor investeringsbeslissingen.

Netelenbos

Met betrekking tot het Infrastructuurfonds zijn een aantal projecten gemaakt over heel concrete projecten. Noord-Nederland en het Langman-akkoord zijn uitvoerig aan de orde geweest. Ik meen dat ik mij wat het Langman-akkoord betreft buitengewoon goed heb gekwetten van mijn taak. Alle vraagstukken daarin die Verkeer en Waterstaat aangaan zijn gehonoreerd. Dat betekent dat er, inclusief de Hanzelijn, voor 2,2 mld. in het programma zit op basis van het Langman-akkoord.

Over de Zuiderzeespoorlijn is hier zojuist een aardige discussie gehouden. De heer Talsma vond dat nogal een operette, maar volgens mij stond hij daarin wat alleen. De heren Pitstra en Baarda vroegen wat er is afgesproken door de premier en de vorige en de huidige minister van Verkeer en Waterstaat. Ik ben bezig met de Keuzenotitie Zuiderzeespoorlijn. Wij hebben in het kabinet afgesproken, dat op basis van het Langman-akkoord voor 2010 wordt begonnen met de aanleg, maar nu nog niet, want dat kan helemaal niet. Wij weten nog niet wat het gaat worden en waar. Vervolgens moeten wij goed kijken naar de verhouding tussen de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn. Die twee lijnen zitten elkaar een beetje in de weg. Dat weten wij al heel lang. Je moet laten zien wat de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn gezamenlijk kunnen betekenen voor Noord-Nederland. De keuzenotitie wordt op dit moment gemaakt. Duidelijk is dat voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland, los van vervoer, een goede verbinding met de Randstad buitengewoon belangrijk is. Dat was ook de afspraak in het Langman-akkoord. Aan de hand van de keuzenotitie moeten wij bepalen wat wij in studie nemen en wat voor een soort spoorlijn het wordt. Ik weet dat er allerlei ideeën zijn, zoals een hogesnelheidslijn en een magneet-spoorlijn. Sommigen weten ook al precies waar deze lijn komt te liggen, maar wij op het ministerie weten dat eigenlijk nog niet. De verkenningen voor de tracéstudies moeten nog beginnen; na verloop van tijd worden die studies steeds serieuzer en dan zullen ook de normale procedures gevolgd moeten worden. Dus nog afgezien van de financie-ringskwestie zijn al die jaren al nodig om tot een tracébesluit te komen. Denk maar aan de milieueffect-

rapportage, de planologische kernbeslissing en alles wat daarbij behoort. Dit alles vergt gewoon nog heel wat jaren, dus een termijn van tien jaar is alleszins realistisch, ook gelet op andere grote infrastructurele werken.

Verder is het juist wat in de Leeuwarder Courant staat, namelijk dat ik op een bijeenkomst gezegd heb dat wij bij een spoorlijn naar het Noorden niet alleen naar Groningen, maar ook naar Friesland moeten kijken. Je moet dus ook bekijken, wat zo'n investering voor Friesland en voor Leeuwarden kan betekenen. Daarmee heb je dan nog helemaal geen uitspraak gedaan over het tracé van de spoorlijn, maar daarmee zeg je wel dat wij niet uitsluitend naar Groningen kunnen kijken. Dit lijkt mij alleszins redelijk, want de commissie-Langman hield zich bezig met de drie noordelijke provincies.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Als de minister zegt dat een goede verbinding met de Randstad van economisch belang is voor het Noorden, heeft zij het dan over de Zuiderzeespoorlijn?

Minister **Netelenbos**: Dan heb ik het over "een" Zuiderzeespoorlijn.

De heer **Baarda** (CDA): De Zuiderzeespoorlijn die via de polder bij Lemmer Friesland in gaat, en vervolgens via Drachten naar Groningen?

Minister **Netelenbos**: Het tracé is nog niet bepaald. Wij moeten de procedures heel ordelijk volgen; dat doen wij overal op dezelfde manier, of het nu om de noordoosttak, de Betuwelijn, de zuidtak, de HSL-Oost of de HSL-Zuid gaat. Bij het bepalen van het tracé zijn allerlei zaken van belang, zoals de stopplaatsen, het milieu, de ecologische hoofdstructuur enz. Alle vragen zullen moeten worden beantwoord. Ik weet wel dat men in Noord-Nederland soms al heel ver is met tekenen, maar het Rijk nog niet. Wij moeten dus nog verkenningen verrichten om te weten waar de spoorlijn zal komen te liggen.

De heer **Baarda** (CDA): Verkenningen, akkoord. Het tracé ligt nog niet vast, ook akkoord. Ik vraag de minister alleen, of wij het nu alle twee hebben over de lijn van Amsterdam via Almere, Lelystad,

Emmeloord, Lemmer, Heerenveen en Drachten naar Groningen. Voor het tracé zullen wij dan nog wel een studie verrichten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vraag er begrip voor dat wij, als wij over een andere spoorlijn dan de Hanzespoorlijn praten, natuurlijk heel goed moeten bezien, wat het juiste tracé is. Dat is de juiste volgorde en zo moeten wij het afspreken.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het tracé wijst zich vanzelf wel, want tien jaar geleden moest ik in de gemeenteraad van Groningen bij de behandeling van bestemmingsplannen al rekening houden met het tracé van de Zuiderzeespoorlijn. Al die gemeentes hebben het zó klaar. Maar goed, het gaat in ieder geval niet om de verbeterde lijn van de heer Talsma, dat is toch niet "een" Zuiderzeespoorlijn?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Om het ordelijk te houden lijkt het mij goed om de vraag waar de spoorlijn komt te liggen en wat voor spoorlijn het zal worden, aan de hand van de keuzenotities en de eerste verkenningen te beantwoorden. Zo doen wij het altijd. Ik loop nog niet zo lang mee in dit vak, maar het valt mij op dat het tracé altijd wordt bepaald op basis van gegevens die bij de beoordeling van belang zijn.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Oké, maar het is dus niet die bestaande lijn. De heer Talsma stelde er overigens de wonderbaarlijke eis bij dat die lijn rendabel is. Die eis stelt hij nooit bij autowegen. Is dit voor u ook een harde eis? Dit is natuurlijk het probleem van de spoorwegen, die de zaak puur bedrijfseconomisch bekijken. U bekijkt zo'n lijn wat breder, in het licht van de economie van Noord-Nederland, wat ik ook een veel betere benadering vind. Maar dit betekent dat u ook vindt dat zo'n lijn niet per se alleen al vervoerstechnisch rendabel moet zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik heb gezegd dat het niet alleen om de vervoerswaarde, maar ook om de economische ontwikkeling van Noord-Nederland gaat.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik zou in het bijzonder de heren Baarda en Pitstra erop willen wijzen, dat de minister in de memorie van

Netelenbos

antwoord op mijn desbetreffende vraag zegt: "Door mijn ambtsvoorganger is aan de Kamer een zg. Keuzenotitie toegezegd, waarin naast een Zuiderzeelijn ook het effect van een drastische verbetering van de overige trajectdelen van de route via de Hanzelijn zou worden bestudeerd." En dan is dus in het MIT aangegeven, dat zowel een Keuzenotitie – dat is dus over de mogelijke opwaardering van de bestaande route – als een verkenning zal worden opgesteld. Volgens de memorie van antwoord is het nog wel degelijk een open kwestie.

De heer **Baarda** (CDA): Nee, voorzitter, dat is het niet. Wanneer wij spreken over de Zuiderzeespoorlijn, spreken wij over het zojuist door mij aangegeven tracé en dat is geen operette. De heer Talsma zou wat dit betreft te rade kunnen gaan bij zijn partijgenoot de heer Vonhoff, een warm pleitbezorger voor de Zuiderzeespoorlijn. Wat mij betreft, mag hij de hoofdrol spelen in de operette van de heer Talsma en misschien dat wij daarin samen een bijrol kunnen krijgen.

De **voorzitter**: Wil de heer Baarda voor de duidelijkheid van de discussie een beetje voorzichtig zijn met het gebruik van het woord "tracé". Ik denk dat hij dat gebruikt in een zin die anders is dan de normale betekenis van dat woord.

De heer **Baarda** (CDA): Dat geloof ik niet, voorzitter! Ik heb het over een lijn waarvan de routing is vastgelegd. Daarover spreken wij en daarover mag geen misverstand bestaan.

De heer **Talsma** (VVD): Dat is nu juist wat ik inderdaad betwist. Er wordt ook door de minister terecht gezegd "een Zuiderzeelijn". Ik weet wel dat dit door alle betrokkenen in de commissie van de heer Vonhoff zo is ingetekend, maar de minister – althans zo lees ik het – spreekt over "een Zuiderzeelijn"; dat is een verschil in nuance. Ik lees het nog een keer voor: "Naast een Zuiderzeelijn wordt ook het effect van een drastische verbetering van de overige trajectdelen van de route ... bestudeerd." Het is volgens mij heel duidelijk, dat het voor de minister nog een open zaak is. De aangekondigde keuzenotitie zal daarvoor voorstellen doen.

De heer **Baarda** (CDA): Deelt de minister inderdaad de interpretatie van de heer Talsma, dat het nog een open zaak is? Ik refereer daarbij ook aan de uitspraken die zij zaterdag in Friesland gedaan heeft.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij hebben een Hanzelijn. Die zit in het MIT en die wordt vanaf 2001 aangelegd. Daarnaast hebben wij een Zuiderzeespoorlijn, dat klopt. Het is niet dé Zuiderzeespoorlijn, want dat zou betekenen dat wij al precies weten waar die komt te liggen.

De vraag op welke manier ervoor gezorgd wordt dat Noord-Nederland zich economisch beter kan ontwikkelen door in tijd dicht bij de Randstad te komen liggen – een belangrijk thema bij deze spoorlijn – moet nog beantwoord worden aan de hand van die keuzenotitie. Die keuzenotitie is er vóór de zomer. Ik wil daar snel aan werken. Ik merk dat men het onderling aan de stok krijgt over de vraag, waar die trein wel en niet mag stoppen. Dat is niet de bedoeling. Hoe eerder wij met de verkenning beginnen, hoe beter. Dat ordent immers de discussie. Ik probeer de zaak echt te versnellen. Het moet echter stevig onderbouwd worden met wetenschappelijke gegevens omdat het anders te kwetsbaar wordt.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! Mag ik de minister vragen, of in haar visie Drachten aan een Zuiderzeelijn komt te liggen?

Minister **Netelenbos**: Ik zou het werkelijk nog niet weten. Dat lijkt mij op dit moment het beste antwoord. Wij moeten echt nog een traject doorlopen. Er zit altijd een spanning tussen tijdsduur en stoppen. Het hangt van het soort spoorlijn af, of die spanning kan worden opgelost. Ook bij de HSL-Oost moet je je afvragen, waar die moet stoppen in Nederland wil het nog een HSL zijn. Als die trein te vaak stopt, heb je er een boemeltje van gemaakt. Die vragen moeten beantwoord worden aan de hand van referentie- en tracémodellen. En dan maak je een keuze. Zo gaan die dingen. Makkelijker kan ik het niet maken. Het blijft dus nog even spannend.

Er zijn ook opmerkingen gemaakt over de 25 kV bij de spoorwegen. Ik heb gemerkt dat velen steun verlenen aan het voorstel op dit punt. Er is gezegd dat het op zichzelf

jammer is, dat het nog enige jaren moet duren voordat aan de wensen kan worden voldaan. Dat heeft te maken met de technische realisatiemogelijkheid. Het systeem is namelijk pas beschikbaar in 2005. Dat betekent dat we vanaf 2006 gaan investeren. We moeten rekening houden met de Nederlandse omstandigheden en varen op de mogelijkheden die er zijn. Misschien vragen de leden zich af: is dat nu wel zo? Naar mijn beste kennis, kunnen wij niet voor 2005 massaal met realisering van onze plannen op dit punt beginnen. Wel zal bij de HSL-Zuid en de Betuwelijn meteen gewerkt worden met 25 kV, maar dat spreekt vanzelf.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! In het kader van mijn opmerkingen over het voltage heb ik nog een vraag gesteld over het beveiligingssysteem in de 21ste eeuw. Ik zag namelijk een relatie tussen het een en het ander. Misschien wil de minister daarover nog iets zeggen.

Minister **Netelenbos**: Ook het nieuwe beveiligings- en benuttingsstelsel, het BB 21, is daarbij aan de orde. We werken thans aan Europese harmonisatie. Dat is van belang, omdat voor het internationaal spoorvervoer de systemen op elkaar moeten worden afgestemd. Onze voornemens op dit punt zullen in het implementatieplan uitgewerkt worden. Het een loopt dus gelijk op met het ander.

Voorzitter! De heer Baarda heeft gesproken over de A4 in Midden-Delfland. Op dit punt is in de Tweede Kamer een motie ingediend. Hierover is in het kabinet gesproken en daarbij heb ik de afspraak gemaakt dat ik zal verkennen welke mogelijkheden er voor private financiering zijn. De Tweede Kamer heeft gezegd, dat het geld dat voor de aanleg van deze weg beschikbaar is, zal worden aangewend voor de aanleg van de spoortunnel in Delft en voor de ondertunneling van het spoor onder het Gein bij Abcoude. De aanleg van die laatste tunnel kost 70 mln. extra. We weten nog niet precies hoeveel de aanleg van de spoortunnel in Delft gaat kosten, maar die kost wel meer dan 1 mld. Sommigen menen te weten hoeveel alles gaat kosten, maar we verkeren nog niet in een stadium waarin we dat precies kunnen zeggen. In ieder geval is het

Netelenbos

bedrag dat beschikbaar is, 430 mln. minus 70 mln. is 360 mln., niet voldoende. We kunnen wel beginnen met het doen van verkenningen en de studies voor het project in Delft.

We zullen moeten nagaan hoe we de investering voor de aanleg van de A4 in Midden-Delfland met private middelen kunnen financieren en hoe we dat op een zodanige manier kunnen doen, dat die weg goed wordt ingepast in het landelijk gebied. Dat hadden wij ook voorgesteld. De weg moet ook beter dan eerder aangegeven ingepast worden in het traject Vlaardingen-Schiedam. Er was in de stedelijk omgeving namelijk veel bezwaar tegen de doorsnijding van het gebied met de A4. Thans voer ik met een aantal consortia overleg over de vraag of een betere inpassing tot de mogelijkheden kan behoren. Ik denk aan dubbel grondgebruik en tolheffing op de weg. De discussie daarover is gaande. Ik heb er een aantal weken voor uitgetrokken en ik zal het kabinet laten weten of hetgeen ik zei een mogelijkheid zou kunnen zijn. Ik ben vol optimisme, omdat ik nogal wat consortia en werkgeversorganisaties in het kader van dit dossier actief bezig zie. Men vindt het van groot belang dat deze weg wordt aangelegd. Ik ben dus ook bereid – deze principebereidheid staat al in het MIT – van wegen die zijn aangelegd met particulier geld, tolwegen te maken. Dat kan niet anders. Doen wij dit niet dan is het niet mogelijk met private middelen wegen aan te leggen.

Thans speelt een vergelijkbare discussie bij de aanleg van de tweede Coentunnel, de tunnel tussen Zaanstad en Amsterdam. De aanleg van die tunnel is niet in het MIT opgenomen. In de regio leeft de grote wens, om die tunnel wel aangelegd te krijgen. Bij de aanleg van de A5 en de Coentunnel gezamenlijk – die kun je niet los van elkaar zien – gaat het om een project van 2 mld. Men is vreselijk druk in de weer met het zoeken van private financiers. Vervolgens zullen we de vraag moeten beantwoorden wat we doen met tol, ook soms op het andere wegennet dat er ter plekke al is. Je zult goed en objectief de verschillende mogelijkheden in aanmerking moeten nemen. Het is een lastig debat. De maatregelen vragen om wetgeving. Je kunt op een weg niet tol gaan heffen zonder bijbehorende wetgeving. Wat wij op

dit moment ook doen, is nagaan of er niet overallwetgeving zou moeten zijn waarmee het principe van tol wordt geïntroduceerd of dat we dat per weg moeten bekijken. Het laatste gaat sneller, maar is natuurlijk minder principieel. Thans wordt dus door mij verkend wat de beste procedure zou kunnen zijn.

Door de heer Baarda is een opmerking gemaakt over de haak om Leeuwarden. We zijn bezig met de verkenningen en de planstudies. Het gaat hierbij om een categorie 3-project. In combinatie met de Vinex-ontwikkeling, de bedrijfsterreinenontwikkeling en het privaat financieren van de aanleg van onderdelen van de weg, zou de haak om Leeuwarden kunnen worden ontwikkeld. Het is een belangrijk punt. Ook dat is iets dat vorige week is besproken. Dat had hij dus ook in het Fries Dagblad gelezen. Wij zijn echter nog niet aan een investeringsbeslissing toe. Dat zal wel richting 2010 gaan, want daarvoor moeten wij nog een hele procedure doorlopen.

De heer Pitstra vroeg naar de fietsinfrastructuur. Hij zei: veel mensen gaan op de fiets; als die mensen allemaal in de auto zouden stappen, hebben wij een reuzenprobleem. Zo is het ook maar net. Het aantrekkelijker maken van het fietsen is sterk een zaak van lokaal beleid en ook een zaak van provinciaal beleid. Het Rijk is verantwoordelijk voor investeringsbeslissingen die bijvoorbeeld hebben te maken met de ontwikkeling van Vinex-locaties of met sleutelprojecten zoals bij stations. Soms gaat het om stationsfietsenstallingen. Daarover heb ik onlangs na ommekomst van de discussie in de Tweede Kamer een brief verstuurd. Als je je fiets niet veilig kunt stallen, kiezen namelijk toch veel mensen voor de auto. Het valt ook op dat de automobiliteit vooral groeit bij korte afstanden tussen de 4 en de 6,5 km. Je ziet dat mensen steeds makkelijker voor de auto kiezen bij dit soort korte ritjes die ook makkelijk op de fiets zouden kunnen worden gedaan.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Wij hebben in de Eerste Kamer vaak over het fietsbeleid gesproken. Toen antwoordden de toenmalige ministers altijd: wij gaan niet over die fiets. Deze minister zet nu al een stapje door te zeggen dat zij wil investeren in de infrastructuur bij de

stations. Ik wil echter dat zij nog een stap verder gaat, ook omdat het in de Perspectievennota staat. Het Rijk moet zich weer bemoeien met de fietsinfrastructuur en daarvoor in het MIT doelstellingen opnemen. Met een fractie van al die miljarden voor autowegen en openbaar vervoer kan een schitterende fietsinfrastructuur worden aangelegd. Gaat de minister dat inderdaad weer als een rijksverantwoordelijkheid zien, juist ook omdat zij op rijksniveau ziet dat de fiets op de korte ritjes het alternatief is?

Minister **Netelenbos**: Ik hoorde de heer Pitstra een term gebruiken die ik niet graag zou willen overnemen, namelijk dat de decentralisatie te ver was doorgeschoten. Ik ben van huis uit een "decentralist". Wij moeten goed kijken naar wat op gemeentelijk en provinciaal niveau moet gebeuren. Het Rijk moet zeker geen dingen doen die men beter op andere niveaus kan bekijken, ook als het gaat om de prioriteitsstelling. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan zullen wij ook voor die benadering kiezen. Met de andere overheden heb ik afgesproken dat wij goed zullen kijken naar wie wat moet doen. De gebundelde doeluitlekkingen, dat wil zeggen de investeringsbeslissingen onder de 25 mln., zijn een zaak voor de decentrale overheden. Daarin mag men zelf keuzes maken en dan kiest men vaak voor de fiets. Sommige investeringen doet het Rijk, zoals de grote fietsbrug die bij het centraal station van Utrecht wordt aangelegd. Deze buitengewoon kostbare fietsbrug wordt op een bepaalde manier door het Rijk gefinancierd; dat vinden wij ook terug in het MIT. Er zijn ook afspraken gemaakt over de fietsenstallingen bij stations. Wij moeten dus ook erkennen dat gemeenten in hun prioriteitsstelling vaak ook kijken naar het langzaam vervoer. Zo heeft de gemeente Houten een perfect systeem van fietspaden ontwikkeld. Het woonwerkverkeer wordt daar voor een groot deel per fiets afgewikkeld, meer dan waar ook. Je ziet dus dat zo'n beleid helpt. Wij stellen dat soort kennis beschikbaar aan anderen. Er is een goed internetcommunicatieprogramma voor beschikbaar, waardoor alle informatie voor de gemeenten beschikbaar is. Al die informatie is beschikbaar op de internetsites van de

Netelenbos

voorlichtingsorganisaties op het gebied van verkeer en vervoer. Daar wordt dus echt service verleend. In die zin vind ik dat wij de gemeenten echt de keuzen moeten laten maken. Wij weten het hier niet altijd beter.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het gaat mij er niet om dat wij in Den Haag bepalen waar de fietsbruggetjes in Amsterdam komen; het gaat mij erom dat er een landelijk budget komt voor een snelle aanleg van de fietsinfrastructuur. Delft heeft bijvoorbeeld een prachtige fietsinfrastructuur, maar de aanleg daarvan was alleen maar mogelijk doordat het Rijk gefinancierd heeft.

Minister **Netelenbos**: De gemeentes kunnen aanspraak maken op het GDU-budget, dat tot 2002 beschikbaar is. Over wat er daarna staat te gebeuren, moet nog een nadere afweging gemaakt worden. Ooit was het de bedoeling om via het gemeente- en provinciefonds te financieren. Daar heeft men bezwaar tegen gemaakt, omdat het geld dan als het ware onzichtbaar wordt. Toen heb ik de afspraak gemaakt om het GDU-budget voorlopig zichtbaar beschikbaar te houden als fonds. Daar kan men dus een beroep op doen. Over de maatregelen op de langere termijn zullen in het kader van het NVVP nadere afspraken worden gemaakt.

Voorzitter! Mevrouw Vrisekoop merkte op dat er bij woonwijken soms te laat infrastructuur wordt aangelegd, waardoor het noodzakelijk is met taxibonnen te werken. Het is niet altijd een kwestie van te late aanleg. Het is bij de ontwikkeling van nieuwe woonlocaties – bijvoorbeeld bij Vinex-locaties – niet altijd mogelijk om onmiddellijk railinfrastructuur beschikbaar te hebben. In sommige situaties is het niet rendabel en is het break even point van zo'n investering pas later aan de orde. Dat is niet altijd het geval. Het hangt bijvoorbeeld af van de vraag of zo'n Vinex-locatie dichtbij een grote stad gelegen is. Het is niet altijd mogelijk om meteen alle voorzieningen voorhanden te hebben. Een busverbinding is dan weer gemakkelijker te regelen dan een treinverbinding. Toch is het van belang te bevorderen dat mensen gebruik maken van een ander vervoermiddel dan de eigen auto. Om die reden werken wij op drie Vinex-locaties met een zogenoemd

vouchersysteem. Er wordt per bewoner een voucher van f 2000 verstrekt. Men kan dan op een goedkope manier gebruik maken van taxi's. De proef met dat vouchersysteem is interessant, omdat het wellicht een alternatief kan zijn voor het openbaar vervoer in situaties waarin openbaar vervoer niet structureel te regelen is.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Het gaat mijns inziens om een gedragsverandering. Dan is het toch beter om het economische oogpunt van het break even point ondergeschikt te maken aan het beschikbaar hebben van openbaar vervoer, juist om te voorkomen dat mensen wennen aan het gemak van een auto? Dan is het in dit geval een taxi en niet hun eigen auto, maar ook een taxi is een stuk comfortabeler dan een trein. Zou nu juist in dit soort gevallen de economische vraag niet ondergeschikt moeten zijn aan wat men maatschappelijk wil?

Minister **Netelenbos**: Idealiter misschien wel, maar in praktische zin is dat soms lastig te realiseren, temeer daar ons railnet enorm overbelast is. Dus iedere nieuwe stopplaats voor een trein, belast het spoor extra. Er worden inventarisaties gemaakt van allerlei vormen van railinfrastructuur. Er zal dan ook meer lucht in het systeem komen, maar op dit moment ligt het nog erg ingewikkeld. Dan moet je kritisch afwegen wat wijsheid is. Busverbindingen zijn dan weer gemakkelijker te organiseren dan treinverbindingen, maar het is op zichzelf interessant om te onderzoeken hoe zo'n vouchersysteem werkt. Zo'n taxi is natuurlijk een comfortabele manier van vervoer, maar als er drie mensen in gaan zitten, zijn er toch weer twee auto's van de weg.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Het was niet mijn bedoeling om de trein als eerste alternatief te noemen voor de Vinex-locaties. Ik denk ook aan de kleine bus op afroep, de belbus, aan het stimuleren van vanpooling. Ik denk dus niet onmiddellijk aan de trein in dat verband.

Minister **Netelenbos**: Ik ben er volstrekt voor om mensen te laten wennen aan openbaar vervoer voordat zij weer twee auto's voor de deur hebben. Dat betekent toch dat wij per situatie naar creatieve

oplossingen moeten zoeken. Mij valt op dat gemeentes wat dit betreft bovenop de discussie zitten. Men ziet het als buitengewoon belangrijk. Veel nieuwe woonwijken worden ook maar matig ontsloten als het gaat om de weginfrastructuur. Dat stimuleert mensen om met het openbaar vervoer te gaan. Wij zijn wat dat betreft echt wel alert, maar soms is het nu net iets ingewikkelder. Maar los daarvan vind ik het experiment met het vouchersysteem wel interessant. Wij lopen namelijk ook aan tegen het gegeven dat structureel openbaar vervoer in sommige gebieden van Nederland buitengewoon lastig te organiseren is, los van iedere verandering in het systeem als zodanig. Het verschaffen van rechten is dan wellicht een zeer interessante optie. Deze optie is ook opgenomen in de Perspectievennota. In feite zijn we deze vouchers in de Vinex-locaties aan het beproeven. Er is een bedrag van 50 mln. uitgetrokken om dit bij drie Vinex-locaties uit te proberen in de tijd dat het openbaar vervoer daar niet goed op orde is.

Voorzitter! Er zijn een aantal vragen gesteld over mobiliteit en flankerend beleid. Een van de thema's dat al lang veel aandacht heeft gekregen, ook hier, is rekeningrijden. De algemene wet die het principe van rekeningrijden introduceert, ligt op dit moment voor bij de Tweede Kamer. Het is de bedoeling om het rekeningrijden in de vier grote steden in te voeren. Er is ook nog aparte wetgeving nodig ten aanzien van de locatie waar de poorten rond de stad komen te staan en wat dit voor het sluisverkeer betekent. Wij komen hier nog voluit over te spreken. Het sluisverkeer is een van de grote problemen die hierbij aan de orde is. De heer Van den Berg had het er al over dat sluisverkeer natuurlijk niet kan. De heer Baarda zou liever betaalstroken zien. Ik ken zijn standpunt. Ik heb op zich ook geen bezwaar tegen betaalstroken, maar deze hebben een heel andere reikwijdte voor de automobiliteit. Een betaalstrook is 24 uur per dag in werking. Een betaalstrook vraagt nieuw asfalt. Het is absoluut niet mogelijk om het bestaande asfalt te gebruiken. We bekijken op dit moment samen met de regio Rotterdam of het mogelijk is daar een pilotproject met een betaalstrook te starten. Ik heb al aan de regio Rotterdam laten weten dat

Netelenbos

ik vind dat de financiering voor de extra rijstrook met privaat geld dient te geschieden. Dit is een vrij complex traject waarvoor de hele gang langs de planologische beslissingen nodig is. Er dient met een periode van tien jaar te worden gerekend, voordat er werkelijk sprake is van aangelegde en goed functionerende betaalstroken.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Ik zou me kunnen voorstellen dat je bij de verbreding van de A2 van een van de stroken een betaalstrook maakt. De A2 wordt nu toch verbreed. Is dat geen mogelijkheid?

Minister **Netelenbos**: Ik had een andere gedachte. Die wens is hier trouwens ook geuit. Ik zou het inhalen door vrachtauto's willen verbieden op die wegen waar voldoende stroken zijn. De top-1 van de ergernissen bij de mobiliteit is het inhalen door vrachtauto's. We weten dat het verkeer veel beter doorstroomt op het moment dat men niet meer mag inhalen. Een vrachtauto mag 80 km per uur rijden. Zoals reeds werd opgemerkt, blijkt dit bij controle niet in orde te zijn, wat buitengewoon ernstig is. We willen de vrachtauto's op één strook. Dat betekent dat je daarnaast nog twee andere stroken zult moeten hebben. Als je dat beleid wilt uitvoeren, heb je dus bredere autowegen nodig.

De heer **Baarda** (CDA): De minister heeft zojuist gezegd dat zij voorstander is van een pilotproject voor betaalstroken en dat daarvoor aparte wetgeving nodig is. Ik heb haar gevraagd waarom zij niet heeft gekozen voor een pilotproject bij het rekeningrijden, juist nu daar zoveel maatschappelijk verzet tegen is.

Minister **Netelenbos**: Dat maatschappelijk verzet wordt natuurlijk ook gevoed. Mijn voorganger en voor-voorganger waren al van mening dat rekeningrijden een belangrijke optie is om de mobiliteit in spijtstijden te spreiden. Het valt mij op dat er iedere keer dat het bijna zover is dat iemand rekeningrijden kan invoeren, een beweging op gang wordt gebracht dat dit niet de juiste optie is. Je ziet dan dat er niets gebeurt. Ik vind het belangrijk dat we in de praktijk toch gaan proberen of het rekening-

rijden rond de vier grote steden kan helpen. Ik ben buitengewoon gecharmeerd van de actie die door zeer achtenswaardige economen op touw wordt gezet. Zij gaan mij met z'n allen steunen omdat zij het van belang vinden dat de files in de spits op die manier worden aangepakt. De tijd zal leren of degenen die zeggen dat het toch niet helpt, gelijk krijgen of ik. Uit alle scenario's die wij hebben laten doorrekenen, blijkt dat 10 tot 15% van de spitsrijders ertoe kan worden verleid om op een andere tijd te gaan rijden en dat is genoeg.

De heer **Baarda** (CDA): Akkoord, de files moeten worden teruggedrongen, maar er moeten ook goede alternatieven voorhanden zijn en die zijn er op dit moment niet. De minister heeft echter geen antwoord gegeven op mijn concrete vraag: waarom wordt geen pilotproject gehouden met het rekeningrijden?

Minister **Netelenbos**: Ik heb daar wel een antwoord op gegeven. Ik wil samen optrekken met de vier grote steden. Ik ben van mening dat dit in juridisch opzicht het stevigst is. Je behandelt de problemen immers waar zij het grootst zijn. De heer Baarda zegt dat er geen alternatieven zijn. Daar ben ik het niet mee eens. Het openbaar vervoer is zeker een alternatief. Je moet misschien staan in de spits, maar het is een alternatief. Je kunt ook carpoolen. Dat helpt ook echt. De kosten kun je dan onderling verrekenen. Je kunt ook met de baas eens praten over de aanvangstijden. Mij valt op dat door de discussie over rekeningrijden ook wordt gediscussieerd over de vraag waarom wij allemaal op dezelfde tijd beginnen. Mevrouw Linthorst gaf het onderwijs als voorbeeld. Bij uitstek onderwijsinstellingen kunnen eens bezien of zij niet kunnen meewerken. Ik kan mij herinneren dat de vorige minister van onderwijs eens een poging heeft ondernomen om de onderwijsinstellingen over te halen om iets later te beginnen. Dat had heel veel gescheeld in het contract met de NS over de OV-jaarkaart. Dat is hem niet gelukt. Maar al die kleine stapjes helpen net genoeg. Het gaat nooit alleen maar om rekeningrijden, het is en en. Telewerken is ook al genoemd. Dat is anno 1999 ook interessant, niet voor vijf dagen per week, maar wel voor een paar uur per dag. Het haalt net de mensen uit

de spits. Er zijn dus wel alternatieven.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik heb expliciet gezegd dat het ging om de leerkracht in het basisonderwijs. Ik meen dat wij niet van basisscholen kunnen vergen om én brede scholen te vormen waar kinderen vanaf acht uur terecht kunnen én laat te beginnen, zodat leerkrachten na de spits kunnen reizen. Dat lijkt mij een tegenstrijdigheid die echt een beetje te ver gaat. Later beginnen is misschien mogelijk bij hogere schooltypes, maar bij basisscholen kan dat niet.

Dan kom ik op de tweede vraag. Ik heb alle respect voor het antwoord van de minister, maar het bevredigt mij niet helemaal. De A2 wordt verbreed. Waarom kan daar niet worden geëxperimenteerd met een betaalstrook? De minister zegt dat zij ook een aparte baan wil voor vrachtauto's. Dat steun ik van harte, maar de A2 heeft vier rijstroken. Juist op dat stuk weg is dat experiment dus wel mogelijk.

Ik wil mij verder aansluiten bij de woorden van de heer Baarda. Het feit dat de minister overlegt met de vier grote steden, wil niet zeggen dat bij rekeningrijden geen pilotproject mogelijk is. In de discussie is het plaatsen van al die poortjes tot nu toe onderbelicht gebleven. Nederland heeft een groot gebrek aan ruimte. Ruimte is dus een schaars goed. Bij ons is de situatie anders dan bijvoorbeeld in Frankrijk. Daar kun je prachtige tolwegen in niemandsland aanleggen. Bij ons vindt aanleg plaats in een gebied dat al zwaar bezet is. Ik vraag mij dus net als de heer Baarda af, waarom zo'n pilotproject bij rekeningrijden niet kan.

Minister **Netelenbos**: Dat laatste is in juridisch opzicht ontzettend moeilijk. Een gelijke behandeling in gelijke situaties levert immers een steviger kaart op dan een ongelijke behandeling. Ik kan mij voorstellen dat wij het dan nog geweldig aan de stok krijgen over de vraag waar dat pilotproject dan gehouden zal worden. Ik vind dat geen goed idee, maar misschien moeten wij daarover bij de desbetreffende wetgeving nog maar eens praten.

De rijstroken op de A2 zijn natuurlijk niet voor niets zo talrijk. Dat heeft te maken met het verkeersaanbod van de hele dag, ook

Netelenbos

buiten de spits. Ik ben de mening toegedaan – die heb ik ook voortdurend naar voren gebracht – dat betaalstroken met particulier geld worden gefinancierd en dat daar sprake zal zijn van tolheffing waar men geld aan kan verdienen. Wat met belastinggeld en publiek geld wordt gefinancierd, is in principe voor iedereen toegankelijk. Dat geldt niet voor een betaalstrook. Ik denk dat je fors – echt meer dan het bedrag voor het rekeningrijden – moet betalen op een betaalstrook. Ik kies op dat punt dus een andere benadering. Met betrekking tot Rotterdam zegt men dat het bedrijfsleven wil investeren. Dat is natuurlijk interessant en wellicht geldt dit ook voor andere regio's. Ik vind immers dat wij als overheid de bal wel eens bij een ander moeten neerleggen.

Tot slot de leraar; de leraar kan met een ander in de auto om te carpoolen en dat helpt. Hij kan trouwens ook met het openbaar vervoer. Daar kan zijn werkgever een fraaie, fiscaal gesteunde regeling voor treffen. Daarnaast is de tweedeling in de automobiliteit natuurlijk toch al aan de orde. Een beetje auto kost een persoon f 1000 per maand. Mensen zijn zich daarvan niet echt bewust, maar dat is de feitelijke realiteit. Dat betekent dat een auto voor veel mensen een geweldig kostbaar vervoermiddel is.

Los hiervan starten wij in de Perspectievennota een discussie: als je gaat variabiliseren en als je dus een ander systeem van belastingheffing introduceert, zul je ook de vraag moeten stellen hoe je voor sommige groepen regelingen treft. Op zichzelf ben ik het dus met het kernvraagstuk eens, maar veel meer gekoppeld aan doorgaande variabilisatie dan aan het rekeningrijden.

De heer **Talsma** (VVD): Voor de helderheid wil ik een vraag stellen over de betaalstroken. Ik had tot nu toe begrepen dat bestaande vluchtstroken voor dat doel zouden worden gebruikt, zoals dat met enig succes tussen Amersfoort en Utrecht gebeurt. Ik neem aan dat de minister weet wat ik bedoel; daar is de meest rechtse baan, de vluchtstrook, zonder betaling, maar met een al dan niet groen licht of een rood kruis alleen voor vrachtauto's beschikbaar. Als ik er nu voor pleit om onze wegen gewoon te verbreden naar twee en drie stroken, is dat in feite bijna

hetzelfde. Zie ik het goed dat dit een praktische of – als men het zo wil noemen – elegante manier is om het in de PPS-sfeer te brengen? Die extra rijstrook hoeft dan immers niet door de minister en de staat te worden betaald, maar door particulieren die dat doen door tol te heffen. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat hebt u goed begrepen. De benuttingsmaatregelen ten aanzien van de vluchtstrook verbeteren de doorstroming op de weg. Dat doen wij ook, maar dat doen wij zelf. Dat is voor eenieder beschikbaar of daar kun je vrachtauto's op laten rijden als je zegt dat zij op de rest van de weg niet mogen inhalen.

De heer **Talsma** (VVD): Dat is erg effectief. Ik kom er elke week langs. Op drukke tijden is het gewoon een derde baan en is er nooit meer een file. Ik ben zeer blij met dit erg heldere antwoord. Is het nu de bedoeling om dit, net als bij tolbruggen, na tien of vijftien jaar vrij te geven of is dat nog iets te ver gedacht?

Minister **Netelenbos**: Die zaken willen wij nog eens goed met de regio en de investeerders bespreken. Ik kan mij echter voorstellen dat zij het een beter idee vinden om daar te blijven. Er zal echter een flink dispuut worden gevoerd over de vraag hoe wij dat in de tijd gaan aanpakken en wat de randvoorwaarden zijn.

De heer **Talsma** (VVD): Dat kun je contractueel vastleggen; dat gebeurt ook met tolbruggen.

Minister **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Talsma** (VVD): Ik zou er op zichzelf niet veel op tegen hebben, maar als dit dient om de aanleg te financieren, kan ik mij voorstellen dat die strook na een aantal jaren gewoon bij het normale rijkswegenpark wordt getrokken. Dat laat ik echter graag aan de toekomst over.

Minister **Netelenbos**: Ook daarvoor is wetgeving nodig en ook bij de betaalstrook wordt een selectie geïntroduceerd op basis van keuzen: sommigen willen sneller doorrijden en betalen en anderen rijden dan minder snel. In gebieden waar veel transport aan de orde is, loont dat de moeite. Rond de haven van

Rotterdam is dit bijvoorbeeld echt interessant, maar het zal duidelijk zijn dat dat lang niet overal het geval is.

De heer Pitstra heeft gevraagd hoe het met de snelheden zit: durft de minister de snelheden terug te brengen? De minister durft tamelijk veel, maar we hebben in het regeerakkoord afgesproken – daar sta ik overigens volledig achter – dat in de Randstad tussen 07.00 uur en 19.00 uur 100 km en buiten de Randstad 120 km mag worden gereden. Daarnaast mag er vanaf 19.00 uur tot 07.00 uur 120 km worden gereden, behalve in gebieden waar de veiligheid in het geding is of waar er geluidshinderproblemen zijn. Wij zoeken op dit moment uit hoe wij dit precies zullen invoeren, maar het is natuurlijk wel helder en je weet precies waar je aan toe bent.

Er zijn ook vragen gesteld over handhaving. Handhaving is zeer belangrijk, maar de mensen moeten er wel achter staan en dat kan niet worden verwacht als zij op totaal lege wegen maar 100 km per uur mogen rijden. Ik bezondig mij ook wel eens aan een vergelijking met de Verenigde Staten, maar die vergelijking gaat lang niet altijd op. In Europa doen wij het keurig. Hoe meer helderheid, hoe beter het is. Het begrip "Randstad" zijn wij nog aan het afbakenen.

De heer **Baarda** (CDA): Handhaving is evenals draagvlak erg belangrijk en snelheidscontrole helpt. Ik heb als voorbeeld het project Fryske Dyken in Fryslân genoemd. Het kan dus wel en ik wil erop aandringen dat, als de maximumsnelheid in de Randstad 100 km per uur wordt, er ook goed gecontroleerd wordt. Op de snelwegen waar 120 km per uur mag, wordt zelfs al veel sneller gereden.

Minister **Netelenbos**: Bij beleid hoort absoluut handhaving. Elektronische handhaving via de roulerende camera's werkt perfect. Als mensen weten dat er gecontroleerd wordt, houden zij zich allemaal aan de maximumsnelheid.

Parkeerbeleid is in eerste instantie gemeentelijk beleid. In het NVVP, waarin diverse overheden een rol zullen spelen, zullen afspraken worden neergelegd over het parkeerbeleid. Als wij willen bereiken dat mensen voor een ander

Netelenbos

vervoermiddel dan de auto kiezen, hoort het parkeerbeleid daarbij. Steden en dorpen kunnen elkaar erg beconcurreren op het terrein van het parkeerbeleid en dat leidt tot allerlei vraagstukken die eigenlijk niet bij mobiliteit horen maar die daarvoor wel gevolgen hebben.

Voorzitter! Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over de marktwerking. De meeste waren ondersteunend van aard, maar de heer Pitstra ziet er helemaal niets in. Ook wat dit betreft moeten wij naar de feiten kijken. Decentralisatie is de eerste stap; ik vind het buitengewoon belangrijk dat provincies en vervoersregio's een rol gaan spelen bij de organisatie van het openbaar vervoer. Daarbij moet goed worden nagedacht over de vraag wat waar wordt gedaan. Niet overal hoeven grote bussen te rijden. Er zijn allerlei varianten denkbaar die maken dat mensen op een goede manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Tegenwoordig kan met een geïntegreerd kaartje gebruik worden gemaakt van verschillende vervoersbedrijven. De strippenkaart is eigenlijk nog maar een primitief middel in de opmaat naar de chipcard. Aan de hand van de smartcard kan worden vastgesteld met welke maatschappij je hebt gereisd en welke maatschappij dus de revenuen dient te krijgen. Ik verwacht dat wij in 2001 over de hele linie de smartcard kunnen invoeren. Er lopen op dit moment enkele proeven. Het zijn vervolgens de provincies die concessies gaan verlenen aan de vervoersbedrijven voor een periode van 6 jaar. De vanzelfsprekendheid iets te doen wat je altijd al hebt gedaan, getuigt niet van creativiteit. Het vervoersbedrijf is monopolist voor een periode van 6 jaar en daarna moet het opnieuw een concessie zien te winnen. Ik vind dat een goede prikkel en het betekent een rustige vorm van marktwerking waarbij de overheden een sterke rol krijgen toebedeeld. Eigenlijk komt er meer overheid in een systeem waarin daarvan nauwelijks sprake was. De heer Pitstra heeft verwezen naar de situatie in Engeland. Daar ging het in het begin inderdaad moeilijk, maar nu gaat het al veel beter. Er kunnen echter ook andere voorbeelden worden genoemd als Frankrijk en de Scandinavische landen. Klantgerichtheid en enige onzekerheid over je positie horen kennelijk bij

elkaar en wij moeten niet tevreden zijn met wat wij hebben. Het gaat bepaald niet om ideologie, zoals de heer Pitstra meende. Dat spreekt mij op dit thema bepaald niet aan. Het gaat om de praktijk en om meer service voor de burger. Dan zegt de heer Lodewijks dat hij heeft gehoord dat het eigenlijk helemaal niet zo goed gaat in Zuid-Limburg en Zeeland, terwijl de minister schrijft dat dit wel het geval is. Ik moet hem zeggen dat hij gelijk heeft als het gaat om de toename van het aantal reizigers met 25%, maar het aantal autobezitters in Zuid-Limburg dat nu met de bus reist, is toegenomen van 27 tot 40%. Op basis van het evaluatieonderzoek kun je dus constateren dat het succesvol is. Er is meer aanbod en er zitten meer mensen die ook in het bezit zijn van een auto in de bus dan voorheen.

De heer **Lodewijks** (VVD): Dat mag zo zijn, toch meen ik dat uit de ondertoon van het onderzoek is gebleken dat men niet zo enthousiast is over de huidige stand van zaken van de marktwerking. De minister heeft in de Tweede Kamer gezegd dat zij een voortgangsnotitie over dit onderwerp zal schrijven, maar daarover hoor ik nu niets. Ik heb ook nog aangevoerd dat een evaluatie is voorzien in 2003. Naarmate de WPV later komt, wordt die periode korter. Daarom denk ik dat het belangrijk is het een of het ander op te schuiven, want anders is er voor de evaluatie een te korte tijd genomen. Ik denk toch dat er veel kritiek is op de marktwerking zoals die er nu is.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het eigenlijk wel grappig dat de heer Lodewijks dit nu zegt. Hij heeft gelijk als hij zegt dat de bezettingsgraad is afgenomen, maar het aantal passagiers is wel toegenomen. Er was echter meer aanbod en dat heeft een zekere verdunning opgeleverd. Er is ook sprake van groei van autobezitters in het openbaar vervoer. Op dit moment wordt een aantal stappen gezet in Noord-Nederland, in Friesland, Groningen en Drenthe. Ik hoop dat de Wet personenvervoer 2000 over een dag of veertien bij de Tweede Kamer ligt, want er is nu nog geen wettelijk kader. Vooruitlopend op de wetgeving is indertijd afgesproken om alvast te beginnen om ervaring op te doen, maar het wetgevend kader is nog niet beschikbaar. Het is de

bedoeling dat ook de spoorwegen voor een deel meegaan in de decentralisatie van het regionaal spoorvervoer. De nota Derde eeuw spoor is er ook nog niet, maar ik hoop wel dat deze een dezer weken naar buiten komt.

Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd hoe het zit met de nota's over marktwerking en de wetgeving over marktwerking. Ik heb er heel precies naar willen kijken. Ik wil dat je systemen bouwt die ook echt weerbaar zijn. Het is een gigantische operatie om van een systeem van monopolisten te gaan naar een systeem van concessieverlening, marktwerking en decentralisatie. Aan de ene kant meer overheid en aan de andere kant meer markt. Het moet verstandig gebeuren.

De heer **Lodewijks** (VVD): Interrupties dat ik niet voor marktwerking ben moet ik verre van mij werpen. Ik vind wel dat je het verstandig en goed moet doen.

Minister **Netelenbos**: Daarmee ben ik het eens, stap voor stap en leren uit ervaring. Op basis van de evaluatie zijn wij van mening dat het in Limburg goed gaat, beter dan daarvoor. Meer passagiers maar wel een zekere verdunning door het bredere aanbod. Ook daarmee moet ervaring worden opgedaan.

De heer Lodewijks heeft ook nog over de bonus-malusregeling gesproken. Het is wellicht bekend dat het amendement van de heer Van Gijzel met zich brengt dat de bonus-malusregeling er in feite niet meer is. Dat is op zichzelf een vraagstuk omdat er wel aanspraak op is gemaakt vanuit nogal wat regio's. Elf overheden hebben erop gereageerd. Ik heb een brief naar de Tweede Kamer gestuurd met het verzoek om zich de vraag te stellen of het wel wijs is om die bonus-malusregeling te schrappen. De overheden rekenden erop. De afspraak is gemaakt dat men daarover nog wil nadenken. In dat stadium verkeren wij nu. Op zich bestaat de bonus-malusregeling niet meer. Dat is erg lastig omdat op basis daarvan afspraken zijn gemaakt.

Voorzitter! Ik kom over de luchtvaart te spreken. Mevrouw Linthorst heeft een aantal opmerkingen gemaakt over Schiphol als bedrijf. Ik meen dat het thans niet de tijd is om heel diep in te gaan op dit

Netelenbos

vraagstuk. Wij komen daarover nog uitvoerig te spreken in het kader van TNLI. Het zogenaamde TOPS-overleg gaat over de vraag hoe een luchthavengebruiksvergunning moet worden geformuleerd waarin de milieुरandvoorwaarden zijn opgenomen. Ik denk ook aan begrippen als externe veiligheid. Hoe kan worden gekomen tot een systeem van sturing met een vergunning waarbinnen het bedrijf zich mag ontwikkelen en met een sanctie-instrumentarium? Dat overleg loopt. Er is sprake van een ingewikkeld traject. Je gaat van je huidige milieuregime naar een heel nieuw regime. Dat is buitengewoon complex. Daarnaast willen wij van Kosteneenheden naar een meet-systeem van decibellen. Als leek heb je het idee dat het gemakkelijk is: je zet instrumenten neer en je gaat meten. Zo werkt het niet. Je moet van een berekend model naar een gemeten model. Dat moet je beproeven omdat de stand still-situatie het vertrekpunt is voor het nieuwe systeem. Daarover wordt stevig nagedacht onder leiding van de heer Van der Vlist. Ik heb de afspraak dat men in de zomer met een tussenproduct komt. Ik wacht het af.

Mevrouw Linthorst heeft gezegd: de minister heeft bij de discussie over 5P gezegd dat waar het gaat over stof en geur wel sprake is van stand still. Als het gaat om stof is het wel de bedoeling. Alleen bij geur kan het niet. Wel moet beleid worden gevoerd terzake van het minimaliseren van de stijging van het geurplafond. Je kunt dat met beleid enigszins beïnvloeden. Technisch is het niet goed mogelijk om geur op het stand still-niveau te houden. Het gaat wel voor alle andere onderdelen van de milieुरandvoorwaarden. Er wordt nagedacht over de vraag wat voor soort beleid op de luchthaven moet worden gevoerd om ervoor te zorgen dat de geur enigszins aanvaardbaar blijft.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Geldt het wel voor de uitstoot van CO₂ en NO_x?

Minister **Netelenbos**: Nee, CO₂ heeft nooit in de luchthavenmilieuvergunning gezeten omdat het onderscheid tussen automobiliteit en vliegverkeer in de regio Schiphol niet gemaakt kan worden.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): NO_x dan.

Minister **Netelenbos**: De basisgedachte is, dat dit meer via een algemene Kyoto-benadering moet gebeuren in Nederland. Dat geldt ook voor NO_x.

Een heel ander onderwerp is de zeppelin.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voordat de minister van Schiphol wegvliegt: ik heb nog wat vragen gesteld over potentiële substitutie, in relatie met de HSL.

Minister **Netelenbos**: Die is zeker aan de orde. Daar zijn afspraken over gemaakt met de luchthaven. Nu wij de tunnel onder het Groene Hart opnieuw bekijken, hebben wij gezegd dat in 2005 op de HSL-Zuid moet worden gereden. Anders komt het hele substitutiebeleid in gevaar. De HSL-Oost is van groot belang voor de substitutie richting Frankfurt, Duitsland. Ook daarover zijn afspraken gemaakt, van belang omdat op de wat langere termijn, wanneer het HSL-netwerk over Europa ligt, heel veel vliegverkeer binnen Europa kan worden gemittigeerd. Het is belangrijk dat er voldoende capaciteit op de luchthavens in Europa als geheel is. Er is nu een groot capaciteitsprobleem, dat wij via substitutie moeten zien op te lossen.

Er zijn vragen gesteld over regionale luchthavens. Er komt een nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen voor kleine luchthavens. De ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat zijn daarmee bezig. In dat kader komt de toekomstige positie van de regionale luchthavens aan de orde. Dat betekent dat lopend beleid wordt afgewikkeld, maar nieuw beleid even moet wachten. Wij kijken nu wat wijsheid is. Wij lopen enig risico dat omdat Schiphol met zijn slots aardig op slot zit er weggeleiding naar regionale luchthavens plaatsvindt, met alle gevolgen van dien. Dat is niet de bedoeling; zie ook de discussie over Zestienhoven.

De heer Van den Berg vroeg of er accijns kunnen worden geheven op kerosine en of bijvoorbeeld exotische bestemmingen van een speciaal fiscaal antwoord moeten worden voorzien. Die exotische bestemmingen laat ik maar even voor wat zij zijn. Dat stempel is wel heel erg

ingewikkeld. Op zichzelf ben ik het eens met de redenering, dat het belangrijk is dat er een heffing op kerosine komt. Het Duitse voorzitterschap heeft het thema geagendeerd. Het is een moeilijk thema, waarop de landen verschillend reageren. Vooral de zuidelijke landen hebben het gevoel, dat hun economische concurrentiepositie er ernstig door wordt geschaad. Zelf hoop ik dat wij in staat zijn in Europa zo'n kleine stap te nemen. Wij praten er al ongelofelijk lang over. Het gaat niet echt snel. Nederland geeft voluit steun aan de gedachte.

Een aantal onderwerpen heb ik onder het kopje "diversen" geschaard. Ik ben het eens met de heer Baarda, dat allerlei procedures erg lang duren.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik geloof dat die zeppelin is weggevoegen!

Minister **Netelenbos**: Het gaat goed met die zeppelin! Er zullen in het certificatie-traject strenge eisen moeten worden gesteld. Naar verwachting neemt dat zo'n vier jaar in beslag. Dat is heel goed vergelijkbaar met vliegtuigen. Een vliegtuig moet je niet zo maar de lucht in laten gaan, want dat is niet geheel zonder risico's. De certificeringsprocedure is heel minutieus. Samen met de Duitse autoriteiten wordt gewerkt aan de luchtwaardigheidsregelgeving voor luchtschepen.

De heer Baarda heeft nog gesproken over de lange procedures. Zoals hij zelf al aangaf, is er nu een tracéwet aan de Tweede Kamer voorgelegd. Die is belangrijk voor het versnellen van procedures. Het is mijn opvatting om procedures zoveel mogelijk met algemene wetgeving te versnellen, dus niet via project-wetgeving. De tracéwet is dus voor allerlei procedures van groot belang, bijvoorbeeld voor de vijfde baan.

De heer Van den Berg heeft nog gevraagd, of het niet van belang zou zijn om veel meer na te denken over ondergronds transport. Nu denken wij er wel veel over na, maar wij zijn er eigenlijk nog maar schoorvoetend mee aan de gang. In Leiden, Eindhoven en bij DSM in Limburg is men bezig met pilots voor ondergronds transport. DSM heeft al vergaande plannen waarmee zeer veel vrachtauto's van de weg zouden kunnen verdwijnen, dus die zijn op zichzelf uiterst interessant. Daarnaast

Netelenbos

zijn wij bezig met het "Bloemenlijntje" bij Aalsmeer. Naar verwachting zal er in september een eerste test-site worden ingericht om dit lijntje op schaal te kunnen beproeven. Voordat je gaat investeren, zul je immers een aantal proeven moeten nemen. Het is overigens de bedoeling om zoveel mogelijk private middelen voor de investeringen aan te wenden. De studies subsidiëren wij, maar de veiling, de luchthaven en eventueel nog anderen zullen er natuurlijk fors in moeten investeren.

De heer Van den Berg heeft ook nog gevraagd naar de verdeling van de spoorcapaciteit tussen goederenvervoer en reizigersvervoer. Daarover wordt op dit moment intensief overleg gevoerd, omdat het zo zeer dringen is op het spoor dat het goederenvervoer en het personenvervoer elkaar in de weg zitten. De situatie is ontzettend ingewikkeld en zolang wij nog niet de beschikking hebben over de Betuweroute, blijft het een groot vraagstuk. In de spits moet natuurlijk hoe dan ook het personenvervoer voorrang hebben, maar voor het overige zullen wij nog eens heel kritisch moeten bekijken, wat belangrijk is voor het in stand houden van de mobiliteit. Het gesprek daarover is gaande en er is afgesproken dat ik er in mei over aan de Tweede Kamer rapporteer.

Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd of het niet mogelijk zou zijn, de werkgever een bedrag bij het inkomen van de werknemer te laten optellen in plaats van de auto van de zaak. Op zichzelf is dit een heel aardige suggestie. In het kader van het belastingplan voor de 21ste eeuw zijn al dit soort vragen aan de orde en ik stel dan ook voor, er in dat verband verder over te discussiëren. Er wordt op dit moment naar alle mogelijke fiscale regelingen gekeken, en natuurlijk ook naar de regelingen die te maken hebben met de automobiliteit, want dat zijn er heel wat.

Tot slot een reactie op de opmerkingen over publiek-private financiering. De heer Talsma was nog op zoek naar 40 mld. Het is op zichzelf interessant om te zien dat er op dit vlak een enorme verandering gaande is. Tot voor kort waren de ervaringen met PPS niet zo gunstig, omdat wij uiteindelijk in veel gevallen duurder uit waren. Een kenniscentrum bij Financiën en de SPI bij Verkeer en Waterstaat helpen bij het doordenken van allerlei

trajecten voor innovatief aanbesteden en publiek-private samenwerking. Er is ook geen eenheidsconcept te geven, je moet elk project afzonderlijk heel goed bekijken op de mogelijkheden om gebruik te maken van private inventiviteit en van private financiering. Op dit moment is er een aantal grote projecten gaande, zoals de aanbesteding van de HSL-Zuid. Er is een aanbestedingsprocedure gaande voor de hele opbouw van het spoornet, dus voor de railinfrastructuur en de hele elektrificatie. Het is de bedoeling dat dit voor 30 jaar wordt aanbesteed. De infra-provider kan via een jaarlijkse vergoeding zijn revenuen krijgen. Dat is voor de overheid interessant, omdat het daarbij gaat om een contract voor opbouw én onderhoud. Dat is een hele nieuwe ervaring. Deze zomer weet ik of het lukt en hoe het er precies gaat uitzien. Daarnaast bekijken wij, vaak samen met de provincies, hoe wegen die anders niet kunnen worden aangelegd, met privaatgeld gefinancierd kunnen worden. Bijvoorbeeld bij de A2 bij Maastricht wordt gestudeerd op de vraag, hoe met dubbel grondgebruik en tolheffing een tunnel rondom Maastricht gerealiseerd kan worden. Dat is een heel interessant traject. Ik hoor daarover goede berichten. Datzelfde is aan de orde in Zuid-Holland bij de A4 Midden-Delfland en bij de Coentunnel en bij de NORHA bij Wassenaar. Het gaat al lang niet meer om laaghangend fruit, maar om heel grote projecten. Dat betekent ook een enorme verandering bij Rijkswaterstaat. Dat gaat op het ogenblik in een hoog tempo.

De heer Talsma heeft nog een vraag gesteld over de noordtak van de Betuwelijn. Ik meen te kunnen volstaan met de mededeling dat de inspraakprocedure op dit moment ongeveer is afgerond. Dat betekent dat er een tracébesluit genomen moet worden. Vervolgens moeten wij ons de vraag stellen, welk tracé het wordt, welke financieringsvraagstukken daarbij aan de orde zijn en wat wij gaan doen. Teneinde overlast te voorkomen in Gelderland en Overijssel moeten wij ons wel afvragen wat aanvaardbaar is. Het bestaande tracé is immers helemaal niet ontwikkeld voor goederentransport. Daarom moeten wij ons de komende jaren afvragen, wat wel en niet kan worden toegestaan.

Voorzitter! Ik heb in een snel tempo veel vragen behandeld. Ik kan mij voorstellen dat hier en daar behoefte bestaat aan verdere uitwerking. Heel veel komt echter nog langs in de loop van de tijd.

De heer **Baarda** (CDA): De minister heeft inderdaad heel veel gezegd. Zij heeft echter vergeten te antwoorden op mijn vraag over de uitvoering van de motie-Verbugt over de tunnel bij Sluiskil.

Minister **Netelenbos**: Die tunnel bij Sluiskil staat in de categorie 3A. Dat betekent dat men met privaat geld moet kijken, wat mogelijk is. Het zal naar mijn gevoel vanwege de vervoersstromen aldaar buitengewoon moeilijk zijn om met privaat geld een tunnel aan te leggen. Men wil dat echter toch bekijken. Ik wacht dat af.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben akkoord gegaan met de procedure om te interrumperen op antwoorden. Die antwoorden moeten er dan wel komen. Ik wil er nog enkele. Ik heb gevraagd, of de innovatieve voorstellen van GroenLinks betrokken worden bij de Perspectievennota. Als de minister "ja" antwoordt, hoef ik daarop niet meer te interrumperen. Dan ben ik blij.

Ik heb ook gevraagd, hoe het zit met de HSL bij de NS. Ik heb argumenten gegeven waarom ik denk dat het heel belangrijk is dat de NS die HSL krijgt. Tot mijn spijt is de minister hierop niet ingegaan.

Ten slotte wil ik een antwoord op de vraag, waarom de quoting van autokilometers niet als alternatief in de Perspectievennota is meegenomen en wat de visie van de minister daarop is.

Minister **Netelenbos**: Wat de plannen van GroenLinks "Mobiliteit op maat" betreft, het spreekt natuurlijk vanzelf dat alle ideeën betrokken worden bij de discussie over de Perspectievennota. Dat is immers een discussiestuk. Ik neem niet aan dat de heer Pitstra voorstelt, dat ik die plannen eraan vastniet. Dat gaat misschien wat ver. Zij komen echter vanzelf in de discussie.

Dan wil ik reageren op de opmerkingen over de HSL en de NS. Hierover heb ik in de Tweede Kamer al gesproken. Mij valt iets op: mij wordt voortdurend de maat

Netelenbos

genomen en daarbij de vraag gesteld hoe het zit met private financiering. Voortdurend wordt gevraagd: wilt u ervoor zorgen dat die megaprojecten met name privaats worden gefinancierd? Wellicht vraagt de heer Pitstra dat niet, maar velen vinden toch private financiering een noodzaak. Op die manier kunnen de inkomsten besteed worden aan de realisering van allerlei belangrijke zaken.

In dit licht wordt door sommigen nadrukkelijk gezegd: dat moet naar NS. Eén ding weet ik dan zeker: dat levert maar weinig op. Ik vind daarom dat de Kamer mij mijn gang moet laten gaan. Ik moet namelijk stevig onderhandelen, omdat met zo'n megaproject opbrengsten gegeneerd dienen te worden. We investeren daarvoor namelijk 10 mld. Na ommekomst van de onderhandelingen kan beoordeeld worden of wij een dergelijke investering aanvaardbaar vinden. Die zal dan opnieuw aan de orde gesteld worden. Maar het voor de voeten lopen bij onderhandelingen, maakt de zaak ingewikkeld. Dat leidt ook nooit tot de juiste onderhandelingsverhoudingen. Dat heb ik reeds heel streng aan de overkant gezegd en nu zeg ik dat hier ook. Ik vind zoiets namelijk gewoon niet praktisch.

Voorzitter! Tot slot wil ik iets zeggen over de quotering van autokilometers. De heer Pitstra had al wat kritiek op het feit dat ik in de Perspectievennota heb gezegd: de samenleving is niet zo maakbaar dat je alles maar van bovenaf kunt dicteren en de mobiliteit helemaal van bovenaf kunt beheersen. Je zult echt aan een draagvlak moeten werken. Eén ding weet ik zeker als het gaat om het quoteren van autokilometers: dat is verre van hetgeen kan rekenen op een draagvlak. Volgens mij moet je veel creatiever zijn en nadenken over de vraag: hoe realiseer je het principe "De vervuiler betaalt"? Gaan wij het bezit belasten of het gebruik? In de Perspectievennota is een voorstel verwoord: bereken de wegenbelasting niet aan de hand van het bezit, maar aan de hand van het gebruik. Op die manier kom je tot het hanteren van een bepaald regime waarmee je laat zien dat een groter gebruik leidt tot meer kosten en minder gebruik tot minder kosten. Dit is op zichzelf ook heel ingewikkeld en we moeten er nog veel over praten. Maar het quoteren van benzine en kilometers lijkt mij iets

wat ver van de realiteit ligt. Daar voel ik niets voor.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Betekent dat, dat de gehele gedachte aan verhandelbare quota voor de minister geen rol meer speelt? Of is de minister bereid hierover nog eens na te denken?

Minister **Netelenbos**: Ik denk helemaal niet in termen van quota en dan kun je ze ook niet verhandelen. Bovendien zou bij het verhandelen van quota het recht van de sterkste gelden. Wie dan namelijk het meest kan schuiven, heeft de meeste quota.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Dat is nu ook zo.

Minister **Netelenbos**: Nee, want de kosten zijn ook afhankelijk van het aantal liters dat jouw autootje per kilometer nodig heeft.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Maar het betalen per kilometer is ook gigantisch vergaand. Dat is een ontzettende ingreep en komt ook voort uit een sterk maakbaarheidsdenken. Alle bezwaren die gelden tegen het hanteren van quota, kun je in wezen ook aanvoeren tegen het werken met een prijs per kilometer. Alleen, het een betekent een andere denkrichting. Van mij hoeft u helemaal niet te zeggen dat het een fantastisch plan is, maar het gaat mij erom, dat u die denkrichting betreft bij de mogelijkheden. Ik meen namelijk dat het een betere oplossing is dan de beprijzing per kilometer.

Minister **Netelenbos**: Nee, ik vind quoteren veel dirigistischer dan dat men zegt: u kunt zelf kiezen, maar weet dat naarmate u meer consumeert u ook meer moet betalen. Dat laatste klinkt veel soepeler. Niet zeggen: u móét, maar: u mag. Voorzitter! Ik laat het hierbij.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Allereerst wil ook ik de leden danken voor de vriendelijke woorden bij gelegenheid van deze eerste verdediging van de begroting van Verkeer en Waterstaat door ons. Tevens wil ik de leden die met betrekking tot mijn portefeuille de nodige opmerkingen hebben

gemaakt danken voor hun inbreng. Hun vragen en opmerkingen geven blijk van grote belangstelling en betrokkenheid bij dit beleidsterrein, dat ik hier met veel plezier wil verdedigen. Ik heb de inbreng van de Kamer zeer op prijs gesteld.

Voorzitter! Op 10 februari 1999 heb ik de regeringsbeslissing inzake de Vierde nota waterhuishouding en de notitie over de aanpak van de wateroverlast aan de Tweede Kamer en u aangeboden. Gelet op de actualiteit zal ik op beide documenten ingaan. Ik begin met iets te zeggen over de Vierde nota waterhuishouding. Aan het eind van mijn inbreng zal ik nog het een en ander zeggen over de notitie inzake wateroverlast. Het regeringsvoornemen van de Vierde nota waterhuishouding werd in september 1997 gepubliceerd en is daarna onderworpen aan een inspraakprocedure van vier maanden. Dit paste in het open planproces dat gebruikt is bij het opstellen van deze nota. Alle maatschappelijke groeperingen en organisaties die betrokken zijn geweest bij de beleidsvoorbereiding, hebben daarbij ook hun betrokkenheid getoond. Tot slot van een dergelijke aanpak is het dan ook niet meer dan logisch dat ook zichtbaar wordt gemaakt wat het resultaat is van die gezamenlijke aanpak. Aan eenieder is de gelegenheid gegeven om zijn of haar zienswijze op het voorgenomen beleid ook kenbaar te maken. Dat heeft geleid tot 99 inspraakreacties. Deze hebben weer geleid tot enkele kleine tekstuele aanpassingen. Bovendien zijn aan de regeringsbeslissing een actiepuntenlijst en literatuurverwijzing toegevoegd. Daarnaast hebben het regeerakkoord en natuurlijk ook de wateroverlast van september en oktober vorig jaar geleid tot een aanpassing.

De heer Baarda heeft gevraagd naar de relatie tussen het waterbeleid in de Vierde nota waterhuishouding, het NVVP en de Vijfde nota ruimtelijke ordening. De relatie tussen het waterbeleid en het NVVP betreft natuurlijk het vervoer over water. Het waterbeleid en het waterbeheer richten zich op de randvoorwaarden voor vervoer over water, zoals voldoende vaardiepte verzorgen voor transporten over water. Dan bepaalt het NVVP de wensen vanuit het vervoersbeleid op dit punt. Het waterbeleid leidt tot ruimtelijke claims, zoals bij "Ruimte

J.M. de Vries

voor de rivier" en voor de zogenaamde wateropvanggebieden. Vanuit de Vierde nota waterhuishouding is in de startnotitie ruimtelijke ordening de doorwerking van het waterbeleid in de ruimtelijke ordening al aangeduid. In de Vijfde nota ruimtelijke ordening zal dit ook verder worden uitgewerkt. Dat geldt natuurlijk ook voor het verkeers- en vervoersbeleid, voorzover dat van belang is.

De heren Baarda en Van den Berg hebben opmerkingen gemaakt over de samenhang tussen de zorg voor de waterkeringen en het nieuwe beleid in de Vierde nota waterhuishouding. De heer Baarda stelde in mijn perceptie de vraag: doen wij nog genoeg aan de waterkeringen nu wij ook een nieuw beleid voor ruimte voor de rivier inzetten? De heer Van den Berg toonde in mijn ogen wat meer tevredenheid met het beleid. Met de zorg voor de waterkeringen – die zal er blijven – willen wij de veiligheid bereiken en handhaven die in de Wet op de waterkering is vastgelegd. Met het nieuwe beleid in de Vierde nota beogen wij juist de negatieve effecten van klimaatverandering – dan denk ik aan zeespiegelstijging, topafvoeren en bodemdalingen – zoveel mogelijk te elimineren. Toenemende neerslag mag en moet niet automatisch leiden tot hogere afvoeren van de rivieren. Hogere afvoeren van de rivieren mogen ook niet automatisch leiden tot hogere waterstanden. Het nieuwe beleid van meer ruimte voor de rivier en alle andere in de nota genoemde maatregelen moeten ertoe leiden dat dijken niet automatisch steeds weer verhoogd en verzaagd worden, maar dat verhoging van dijken meer aanvullend wordt op het bieden van ruimte voor water. Wij kunnen niet eindeloos doorgaan met het verhogen van dijken. Daar ontbreekt in sommige gevallen de ruimte voor en soms is de grond daar ook ongeschikt voor. Het is ook een buitengewoon kostbare zaak. Er zijn betere methoden waarin wij hetzelfde kunnen bereiken.

Eerst dient het water zoveel mogelijk te worden vastgehouden. Oude overstromingsgebieden moeten, waar mogelijk, weer aan de rivier worden teruggegeven. Uiterwaarden moeten voor datgene worden gebruikt waarvoor zij ooit zijn bedoeld. Uiterwaarden moeten worden verlaagd. Waar mogelijk, kunnen wij een dijk ook inlands

verleggen. Daardoor creëren wij ook weer ruimte. Aangezien veiligheid altijd de hoogste prioriteit zal houden, blijft de zorg voor de waterkeringen vanzelfsprekend gehandhaafd. Daarvoor vindt elke vijf jaar een toetsing plaats aan de veiligheid volgens de Wet op de waterkering. Na die toetsing worden vanzelfsprekend de noodzakelijke maatregelen genomen.

De heer Baarda heeft ook een vraag gesteld over gecontroleerde overstromingen. In de Vierde nota wordt gesproken over een gecontroleerde overstroming in het geval waarin dijken en alle andere genomen maatregelen niet langer in staat zijn om stijgend water te weerstaan. Onze dijken zijn goed en zij zijn, zeker na de voltooiing van het Deltaplan grote rivieren, op hoogte op de afgesproken topafvoer. Maar toch bestaat er altijd nog een risico en dat mag niet genegeerd worden.

Ik spreek dan over een uitzonderlijk scenario, een rampscenario. Dan moeten wij ook denken aan een gecontroleerde overstroming op veel grotere schaal, namelijk bij afvoeren van de rivieren boven de afvoeren waarop we onze dijken ontwerpen. Het gaat dan niet meer om het vol laten lopen van uiterwaarden, van zomerpolders of van retentiebekkens. Dan gaat het om de inundatie van een hele dijkkring. Het is natuurlijk belangrijk van tevoren te bepalen welk gebied je dan kiest. Dat zal een zeer moeilijke keuze zijn, maar wij zullen die keuze moeten maken, want de natuur stelt ons voor een fait accompli. Wij moeten ervoor zorgen om schade en in erger gevallen verlies van mensenlevens te voorkomen. Dat bedoel ik met gecontroleerde overstroming. Wij moeten noodgebieden gaan aanwijzen, opdat wij in geval van calamiteiten weten wat ons te doen staat.

Door een aantal sprekers is gesproken over de waterbodems. De verontreiniging van de waterbodems is een probleem dat nog steeds onze aandacht vraagt en niet alleen uit het oogpunt van natuur- en milieuontwikkeling, ook vanwege de problematiek van de verontreinigde baggerspecie. In de afgelopen planperiode is men met de sanering van de waterbodems niet veel verder gekomen dan een aantal proeflocaties, omdat eerst verwerkingsmogelijkheden en startlocaties onderzocht

moesten worden. Inmiddels is duidelijk geworden dat bij het verwerken in het bijzonder gedacht moet worden aan toepassing van eenvoudige en goedkope technieken. Daarbij denk ik met name aan de zandscheidstechnieken die nu op enige schaal al plaatsvinden. Deze zullen dan ook gerealiseerd worden bij de grote stortplaatsen, zoals Slufter en IJsseloog. Het depot IJsseloog zal ik binnenkort in gebruik stellen.

Bij het afsluiten van het regeerakkoord is voor de aanpak van de waterproblematiek voor de huidige kabinetsperiode een bedrag van 115 mln. extra beschikbaar. Dat bedrag zal met name worden ingezet voor realisering van additionele capaciteit voor stort en verwerking van de baggerspecie. In deze kabinetsperiode gaat het om 85 mln. Voor de intensivering van sanering regionale wateren en voor stimulering van de programmering van de sanering in die regionale wateren is nog een bedrag van 15 mln. extra beschikbaar. Dan is er nog een bedrag van 15 mln. voor verbetering van de programmering van projecten in de gemeentelijke wateren. In oktober heeft het kabinet een brief geschreven aan de Tweede Kamer om deze verdeling kenbaar te maken.

De heer Lodewijks heeft nog wat specifieke vragen gesteld, onder andere over de invloed van de vervuilde baggerspecie op de omgeving. Hij vroeg of er altijd noodzaak tot sanering is, ook in gevallen waarin geen sprake is van schadelijke invloed.

De heer **Lodewijks** (VVD): Daarmee kunnen kosten bespaard worden.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ja, dat begrijp ik. Zoals uit de schriftelijke beantwoording van vragen in het kader van deze begrotingsbehandeling is aangegeven, is het afhankelijk van lokale omstandigheden of er verspreiding plaatsvindt van de baggerspecie. Dat bepaalt wat het effect is van de verontreinigde waterbodem op de omgeving van dat water. Soms, als er weinig verspreiding plaatsvindt, kan, doordat afdekking plaatsvindt met een sediment van een betere kwaliteit, sanering worden voorkomen. Dat is een goede zaak, want sanering is een vrij kostbare operatie. In alle andere gevallen, als de kans op verspreiding groot is,

J.M. de Vries

moet zo snel mogelijk tot sanering worden overgegaan. Het saneringsprogramma geeft inzicht waar wel en waar niet sprake is van verspreiding. De inventarisatie van die bodemverontreiniging is in eerste instantie gebaseerd op het oriënterend onderzoek. Dat heet tegenwoordig populair een "quick scan". Voordat gesaneerd wordt, zal altijd eerst een nader onderzoek worden uitgevoerd. Pas op grond daarvan zal uiteindelijk besloten worden of sanering daadwerkelijk nodig is of dat wij snellere of goedkopere maatregelen kunnen nemen.

De heer **Lodewijks** (VVD): Je kunt toch niet met droge ogen volhouden dat je tot 2010 een bepaald programma afwerkt en dat er daarna toch nog sprake is van vervuiling in gebieden, waarbij het 25 tot 40 jaar duurt voordat er uiteindelijk gesaneerd wordt? De invloed moet dan wel heel erg klein zijn. Kun je dan niet beter, om kosten te sparen en het milieu geen geweld aan te doen, die locaties schrappen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het is een zeer lang programma, als je werkelijk wilt uitgaan van schone waterbodems. Wij weten dat er plekken liggen waarvan de verspreiding gering is. Dat is echter nog geen reden om uiteindelijk niets te doen of ze te schrappen van de lijst. Het is niet zo dat er veel te veel vervuiling te lang blijft liggen. Het is ook niet zo dat wij waterbodems willen aanpakken die wij in feite niet hoeven aan te pakken. Ik weet dat er weinig, misschien te weinig geld is. Ik zou er graag meer voor hebben. Maar het is een noodzaak en wij lossen de meest urgente vervuiling zo snel mogelijk op. Dat betekent echter niet dat andere vervuiling, ook al verspreidt deze zich op dit moment niet en geeft deze nu geen grote consequenties, op den duur niet opgelost moet worden. Als ik kijk naar de nu beschikbare middelen en capaciteit, ben ik nog een lange periode bezig, maar met meer geld in de nabije of verdere toekomst en met misschien nieuwe technieken kan ik wellicht versnelling in dat programma aanbrengen. Dat zal dan wat mij betreft ook gebeuren.

De heer Lodewijks heeft ook een vraag gesteld over de aanvoer van vervuild slib via de grote grensoverschrijdende rivieren. In het kader van de actieprogramma's voor de

Maas en de Schelde, is verdere reductie van de vervuiling, met name voor ons bovenstreams, afgesproken. Anders kunnen wij wel aan het baggeren blijven. Tevens is in deze kaders gezamenlijk met de bevoegde diensten in Vlaanderen, Wallonië, Brussel en Frankrijk een voorstel voor een project opgesteld waarin de problematiek van de vervuilde waterbodems in de beide stroomgebieden Maas en Schelde nader in kaart wordt gebracht. We kijken dan naar de juridische, de fysisch-chemische en de ecologisch en technische kanten. We zijn daar echt met elkaar heel intensief mee bezig. We willen met dat doel ook het waterbodembeleid op elkaar afstemmen. In het Rijn-actieprogramma hebben we dat al gedaan. Het heeft daar ook daadwerkelijk geleid tot het verminderen van de aanvoer van vervuild slib. Verdere verbetering van de kwaliteit van het slib is dan ook een van de doelen van het nieuwe Rijnverdrag. In de drie overlegkaders Rijn, Maas en Schelde is de Nederlandse inzet gericht op het streven naar een kwaliteit van het slib dat voldoet aan de normen. Dat is slib dat we in feite kunnen laten liggen of waar we geen aparte stortcapaciteit voor nodig hebben, die buitengewoon moeilijk is aan te leggen.

De heer **Lodewijks** (VVD): Kan bij een volgende behandeling eens een inzicht gegeven worden in de planning en het tijdschema? Ik zou dat erg op prijs stellen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij hebben een saneringsoverzicht naar de Tweede Kamer gestuurd. Als u daar prijs op stelt, kunnen wij u dat doen toekomen.

De heer Van den Berg ten slotte heeft nog een vraag gesteld over extra middelen uit de ICES-gelden. Hij heeft ervoor gepleit om extra middelen toe te wijzen uit de ICES-gelden om de problematiek van waterbodems versneld op te lossen. Bij het regeerakkoord heb ik al extra gelden gekregen, met name voor de periode hierna. Ik ben nu met de voorbereidingen bezig, juist om de grote slag te slaan in de volgende periode. Bij de verdeling van de ICES-gelden heeft op dit moment de waterbodemproblematiek geen prioriteit gehad. Dezelfde vraag is mij ook door uw partijgenoot in de Tweede Kamer bij de begrotings-

behandeling van Verkeer en Waterstaat gesteld. Ik heb daar ook gezegd dat ik er geen enkel probleem mee heb als fracties in meerderheid bij de volgende algemene beschouwingen nog eens kijken of zij ergens nog een verschuiving kunnen aanbrengen om voor deze problematiek versneld een oplossing te zoeken. Ik zal blijven zoeken binnen mijn begroting, maar u zult begrijpen dat ik buitengewoon weinig ruimte heb om in mijn begroting nog verschuivingen op het waterbeleid aan te brengen. Ik kom daar straks bij de notitie wateroverlast nog op terug. Als ik dat zou kunnen, zal ik dat in het kader van deze problematiek zeker doen. Ik zal ook zeker, waar mogelijk, de problematiek van waterbodems aan de orde stellen. Ik denk dat ik voorlopig tevreden moet zijn met de extra gelden uit het regeerakkoord tenzij de Tweede Kamer mij nog een steun in de rug geeft.

Ik kom nu op de waterstaatswetgeving. Hierover heeft de heer Lodewijks een vraag gesteld en wel naar aanleiding van de trits belang, betaling en zeggenschap. In de Vierde nota wordt vermeld dat de vertegenwoordigingsstructuur van de waterschapsbesturen zal worden vereenvoudigd. Dat zal ook gelden voor de financieringsstructuur. Zoals de Kamer mogelijk weet, wordt door de Unie van waterschappen onder leiding van de heer Togtema in de commissie-Togtema een onderzoek uitgevoerd naar alternatieve vormen van het financieringsstelsel. De uitkomsten van dat onderzoek verwacht ik medio dit jaar. Daarna zal het bestuur van de Unie met de waterschappen praten over die nieuwe financieringsstructuur. Verder hebben de provincies bij monde van het IPO een onderzoek in gang gezet naar de bestuursstructuur van de waterschappen. Wie moeten daar nu allemaal in en in welke verhouding? Gelet op deze twee onderzoeken, die redelijk ingrijpend zijn, meen ik dat ik niet eerder dan eind van dit jaar kan zien tot welke nieuwe wetgeving dat moet leiden en hoeveel tijd ik hiervoor nodig heb, maar er wordt wel degelijk aan gewerkt.

De heer Zijlstra heeft een vraag gesteld over de vernattingssschade. Het gaat om de vraag waarom een boer schadevergoeding krijgt als bij de uitvoering van een project gericht op het bestrijden van de verdroging in een nabij gelegen natuurgebied,

J.M. de Vries

het waterpeil op zijn boerenland op het oude peil wordt teruggebracht. Ik begrijp dat hij met het oude peil bedoelt: het natuurlijke peil zoals het ooit is geweest. Ik meen dat het te kort door de bocht is om de kosten van het terugbrengen zonder meer voor rekening te laten komen van de boer die daar toevallig land heeft. Het is echter ook niet mogelijk dat alle schade zonder meer wordt vergoed. Dat is het andere uiterste. Wij moeten een afweging maken tussen de belangen van de boer en het oplossen van de verdrogingsproblematiek.

De heer **Zijlstra** (PvdA): De staatssecretaris zegt: zoals het ooit – bijna in een grijs verleden – was. In Friesland was dat twee of drie decennia geleden nog het geval. Ik ken ettelijke gevallen van een verlaging van het waterpeil in polders in Nederland waar dat nog maar sedert een jaar of vijf tot tien het geval is. Is het werkelijk terecht dat boeren een vergoeding krijgen voor het weer op die stand terugbrengen van het waterpeil, bijvoorbeeld op de stand van tien jaar geleden? Zou het niet logisch zijn om daarin op z'n minst een onderscheid te maken?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik sluit mij aan bij de commissie Integraal waterbeheer. Zij heeft aangegeven dat schadevergoeding alleen op zijn plaats is als de boer ervan uit kon gaan – dus als er gewekte verwachtingen waren – dat het peil niet in een voor hem ongunstige zin zou worden aangepast. Dit zal per geval worden bekeken. Je kunt niet stellen dat altijd schadevergoeding moet plaatsvinden, maar ervan uitgaan dat nooit schadevergoeding plaatsvindt, is ook niet reëel. Wij willen daar dus genuanceerd mee omgaan en bekijken wat de gewekte verwachtingen zijn en of er een dusdanige schadepost is dat de bedrijfsvoering van die boer wordt geschaad.

Over het waterspoor is een aantal vragen gesteld. Een aantal sprekers is daar zeer uitgebreid op ingegaan. Er was een regeling voor het waterspoor opgenomen in het wetsvoorstel over wijziging heffingen, een hoofdstuk van de WVO. Die wens leefde ook in de Tweede Kamer. Naar ik meen, ligt deze wijziging op dit moment bij deze Kamer voor. De Raad van State

heeft echter geoordeeld dat de constructie waarvoor in deze wijziging is gekozen, niet aanvaardbaar was. Justitie en Financiën hadden ook bezwaren. Ik vond dat wetsvoorstel bij mijn aantreden. Ik vond die bezwaren dusdanig dat ik heb geoordeeld dat ik op dat wettelijk spoor niet verder moest gaan. Het was immers niet onwaarschijnlijk geweest dat ik de Kamer dan was tegengekomen omdat zij de wetswijziging in dat opzicht niet ordentelijk had gevonden. Dat laat onverlet dat ik toch verder wilde met de wens die bij de Kamer leefde. Om die reden heb ik een verdere verkenning laten verrichten. Dat bevindt zich nu in de afrondingsfase. Daarbij worden enkele andere varianten bekeken. De kern van de zaak is daarbij dat burgers in gebieden waar een proef wordt gehouden niet zonder dat zij dat willen, door die proef met hogere kosten worden geconfronteerd. Dat kan dus door een wijze van vrijwilligheid in te bouwen of door het te veel betaalde achteraf terug te geven. Ik ben daar bij een wettelijke regeling toe gehouden.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Het zou heel interessant zijn om, als dat kan, te horen wat het bezwaar van de Raad van State is. Daarnaast heb ik nog een andere vraag: hebben de nu door de staatssecretaris voorziene experimenten ook betrekking op de WVO-heffing en dus niet alleen op drinkwater- en rioolkosten?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Een van de bezwaren betrof het gelijkheidsbeginsel: er is geen enkel waterschap waarin iedereen een watermeter heeft, waardoor er in Nederland nog steeds mensen zijn die een soort schatting van het bedrag betalen. Een van de bezwaren was dus dat ik niet alle burgers gelijk zou behandelen. Ik moet dus kijken naar een andere oplossing en ik ben aan het bekijken in hoeverre ik daaraan tegemoet kan komen, omdat ik het idee wel steun. Als ik dat echter in een wettelijk traject giet, moet ik dat op een zodanige wijze doen dat dat hout snijdt. Ik hoop binnenkort – dat is deze maand – in een overleg met een aantal geïnteresseerde partijen een variant te kiezen, zodat een gewijzigd wetsvoorstel alsnog kan worden voorbereid en zo snel mogelijk naar deze Kamer zal komen.

De heer Baarda heeft vragen gesteld over de bestrijding van muskus- en beverratten. Zoals bekend is de bever- en muskusrattenbestrijding enige jaren geleden in het kader van de decentralisatieimpuls geheel naar de provincies overgegaan. Het IPO is thans bezig met de opstelling van een plan van aanpak voor de beverrattenbestrijding; de financiering daarvan is een zaak van provincies en waterschappen gezamenlijk.

Er zijn ook enkele vragen gesteld over de waterketen en het water in de stad. Eén vraag ging over de ontwikkeling in de richting van het overbrengen van gemeentelijke rioleringen naar waterschappen en over de samenwerking op het gebied van het waternet en het waterbeheer. De heren Lodewijks, Van den Berg en Zijlstra zijn hier in verschillende bewoordingen op ingegaan. Op dit moment zijn er niet direct concrete plannen. Het uitgangspunt bij de samenwerking in de waterketen, die de regering overigens wil stimuleren, wordt wel gevormd door de huidige verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Dat betekent dat gemeenten de zorgplicht ten aanzien van het gemeentelijke rioolstelsel hebben en houden en dat waterschappen verantwoordelijk zijn voor de zuivering van het afvalwater, met name voor de huishoudens en de kleine bedrijven. De grote industrieën hadden al de vrijheid om een andere vorm te kiezen. Waterleidingbedrijven zorgen voor een goede drinkwatervoorziening. Zo is de verantwoordelijkheidsverdeling en die willen wij op dit punt vasthouden. Vanuit die positie kan, maar moet er ook samengewerkt worden om tot een optimaal beheer te komen. Die samenwerking kan in de praktijk wel eens betekenen dat een waterschap of een waterleidingbedrijf een taak in het rioolbeheer uitvoert: je kunt de verantwoordelijkheid houden, maar dat betekent niet dat je alle taken zelf moet doen. De gemeente houdt haar verantwoordelijkheid over het rioolbeheer, maar kan taken uitbesteden aan een ander omdat dat in het kader van de organisatie veel beter is. De inzet is dus niet het verschuiven van verantwoordelijkheden, maar het gezamenlijk zoeken naar samenwerking. De verantwoordelijkheid van de waterschappen voor de zuivering van het afvalwater betekent niet dat die waterschappen het ook weer zelf

J.M. de Vries

moeten doen. Dat laat ook de mogelijkheid open voor een eventueel waterketenbedrijf, waar enkele Kamerleden naar hebben verwezen.

Met name de heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over het stedelijk waterbeheer: zijn de waterschappen ook eindverantwoordelijk voor het waterbeheer in de stad? Als het om het peilbeheer en het waterkwaliteitsbeheer gaat, is dat inderdaad de lijn van de Vierde nota over de waterhuishouding. Waar vroeger het buiten waterschapsverband brengen van stedelijk water veel voorkwam, gaat de tendens nu juist de andere kant op. Toch zijn er ook duidelijk taken en verantwoordelijkheid voor de gemeenten. Zonder dat ik allerlei voorbeelden ga noemen – dat zou bij een begrotingsbehandeling te gedetailleerd zijn – kun je bijvoorbeeld spreken over de ontwatering rond bebouwing als het gaat om het voorkomen van stedelijke waterlast. De heer Van den Berg vindt het vanzelfsprekend dat de waterschappen verantwoordelijk worden voor het grondwaterbeheer. Daar is in bepaalde gevallen veel voor te zeggen. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de grondwaterwet bij de provincies, maar per provincie is er de mogelijkheid deze taak over te dragen aan de waterschappen. Dat is in een aantal gevallen ook gebeurd. Ik wil de ontwikkelingen op dit punt afwachten alvorens over te gaan tot nadere regelgeving. De samenwerking tussen waterschappen en provincie op dit punt is goed en ik begrijp dat er bij de overdracht geen problemen zijn. Ik wacht dat dus af en als het nodig is en ook als de waterschappen beter toegerust zijn met het oog op deze taak, zal ik eventueel nadere stappen ondernemen.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ik wil graag een vraag stellen over de bevoegdheidsverdeling tussen de drinkwaterbedrijven, de waterschappen en de gemeenten. Binnen de EU leeft de gedachte van een stroomgebied-autoriteit per fluviaal systeem en in sommige EU-lidstaten is die gedachte al in praktijk gebracht. In Nederland is om historische redenen sprake van een versnipperde bevoegdheidsverdeling tussen de drie actoren. De staatssecretaris zegt dat de bevoegdheden duidelijk gescheiden zijn, hoewel men wel

mag uitbesteden. Is die gedachte wel in overeenstemming met de door mij bedoelde EU-gedachte?

De heer **Lodewijks** (VVD): Ik heb exact dezelfde vraag gesteld in mijn eerste termijn.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Op dit moment ligt voor in het Europese Parlement de kaderrichtlijn water, die de EU-lidstaten voorschrijft per stroomgebied te werken. De richtlijn zal waarschijnlijk in juni geaccordeerd worden en dan is er een implementatietermijn van drie jaar. Daar zullen wij ons aan houden en dat betekent dat per stroomgebied en ook grensoverschrijdend moet worden gewerkt. Dat doen wij in feite al wat betreft de Maas, de Schelde en de Rijn, maar daarbij zullen dan ook de zijrivieren worden betrokken. Zaken als afvalwaterzuivering, drinkwatervoorziening en grondwateronttrekking zijn niet direct verbonden aan de benadering per stroomgebied. Wat betreft waterkwaliteit en hoogwaterbestrijding wordt al zoveel mogelijk per stroomgebied gewerkt en dat zal alleen maar worden geïntensiveerd op grond van de kaderrichtlijn water. Er is natuurlijk niets op tegen dat wat betreft riolering, afvalwaterzuivering e.d. zo goed mogelijk wordt samengewerkt in de waterketen, maar ik geef er de voorkeur aan de huidige verantwoordelijkheden van de verschillende actoren te handhaven. Dat lijkt mij de meest overzichtelijke situatie, ook al is het mogelijk dat wij er over een aantal jaren anders over denken. Het behouden van die verantwoordelijkheden betekent echter niet dat men alles zelf moet doen en geen taken kan uitbesteden. De kaderrichtlijn water richt zich dus op iets anders dan de door de heer Zijlstra bedoelde zaken.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Als ik het goed begrijp is de staatssecretaris het oneens met de voorzitter van de Unie van waterschappen, de heer Segers die zei dat men wel over zijn eigen hek heen moet durven kijken, maar dat dat pas kan als de posities helder vastliggen. Dat wil zeggen: rioleringsbeheer bij de gemeenten, drinkwatervoorziening bij de waterleidingbedrijven en zuiveringsbeheer bij de waterschappen. Zo'n formulering stemt, lijkt mij, niet overeen met de soepele benadering van de staatssecretaris. Of is er geen

verschil van mening tussen de heer Segers en de staatssecretaris?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: In mijn ogen is hier geen verschil van mening over. Ik houd de verantwoordelijkheden zoals zij er nu liggen. Dat is helder. Het hebben van de verantwoordelijkheid impliceert niet dat de gemeente, het waterschap of de provincie het zelf moeten uitvoeren. Zij kunnen de taak aan een ander overdragen, maar behouden wel zelf de verantwoordelijkheid voor de ordentelijke uitvoering en de kwaliteit. Ik denk dat er geen licht is tussen de woorden van de heer Segers en mij. Wij zeggen beiden: met het hebben van die verantwoordelijkheid moet men wel bereid zijn in het kader van samenwerking, een waterketenbedrijf of anderszins, een zo goed mogelijke uitvoering te kiezen.

De heer **Lodewijks** (VVD): Dus het overbrengen van rioolstelsels van de gemeenten naar de waterschappen is eigenlijk van de baan?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat is op dit moment niet aan de orde. De gemeente blijft verantwoordelijk voor het rioolstelsel, maar kan een aantal zaken wel uitbesteden bij een ander. De verantwoordelijkheid blijft echter bij de gemeente.

Dan kom ik bij de notitie Wateroverlast die ik gelijk met de Vierde nota waterhuishouding in februari heb gepresenteerd. Naar aanleiding van de overvloedige regenval in het najaar van 1998 is in nauw overleg met provincies en waterschappen de notitie Aanpak wateroverlast opgesteld. In die notitie heb ik aangegeven wat er moet gebeuren om de Nederlandse waterhuishouding, zowel het regionaal waterhuishoudkundig hoofdsysteem, daar waar de verantwoordelijkheid ligt bij de waterschappen, als het landelijk waterhuishoudkundig hoofdsysteem, klaar te laten zijn voor de volgende eeuw. De belangrijkste punten uit die notitie zijn de volgende.

Om te beginnen het uitvoeren van een studie waterbeheer 21ste eeuw waarin verder wordt uitgewerkt welke aanpassingen aan ons waterbeheer op de korte, maar ook op de langere termijn nodig zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met de klimaatverandering. Wij constateren hogere topafvoeren en dat het overvloediger regent en

J.M. de Vries

sneeuwt, ook al kunnen wij dat wetenschappelijk nog niet geheel onderbouwen. Het klimaat wordt dynamischer, zal ik maar zeggen, en er is sprake van de bijbehorende zeespiegelrijzing, hogere regenval, hogere rivierafvoeren en bodemdaling. Deze studie waartoe de Unie van waterschappen en Verkeer en Waterstaat samen opdracht hebben gegeven vanwege de gedeelde verantwoordelijkheid, zal worden uitgevoerd door een commissie van onafhankelijke deskundigen. Om ook snel te werken, zullen zij daarbij gebruik maken van alle recente studies met eventuele aanvullingen om toch medio volgend jaar met een oordeel te kunnen komen. Op basis daarvan kunnen wij inschatten wat wij aan het begin van de volgende eeuw moeten doen om droge voeten te houden en een veilig land.

Daarnaast zal een aantal acties worden uitgewerkt op bestuurlijk-juridisch terrein voor afstemming met ruimtelijke ordening en het waterbeheer. Ik ben daarop al eerder ingegaan. Meer ruimte voor water en langer regionaal vasthouden van water zijn van groot belang, maar dat betekent dat wij een aantal zaken stringenter in wetgeving en daardoor in bestemmings- en streekplannen moeten vastleggen.

Ten slotte zullen op korte termijn enkele maatregelen in de rijks-wateren worden voorbereid en uitgevoerd, in het bijzonder het vergroten van de spuicapaciteit in het westen van Nederland, in het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Verder wordt de spuicapaciteit bij IJmuiden vergroot en worden gemalen gebouwd bij Nieuwegein en Gouda. De Kamer kan zeggen dat ik in NW4 zulke prachtige maatregelen heb aangekondigd onder het motto Ruimte voor de rivieren. Als er in het westen van Nederland veel regen valt, is er echter niet veel ruimte voor de rivier te maken. Het is een zeer dichtbebouwd en intensief gebruikt deel van het land. Wij hebben gezien dat de capaciteit van de boezemwateren daar te gering is. Dit zijn echt geen spijtmaatregelen. Ook nu al, zonder het onderzoek, kan ik zien dat daar meer gemaalcapaciteit moet komen, willen wij in ieder geval de schade-posten zoals wij die nu hebben gehad, in de nabije toekomst voorkomen. Deze gemaalcapaciteit kan er in ongeveer 2002 en 2003 al zijn. Ik kan hiermee op korte termijn

beginnen. Daarnaast wordt de voorbereiding geïntensiveerd om de afwateringsmogelijkheden van het IJsselmeer te vergroten. Er wordt nu vrij gespuid op de Waddenzee. De capaciteit daarvan kan worden vergroot en er kunnen eventueel op den duur pompen worden geplaatst. Verder wordt nagegaan hoe met het peilbeheer van het IJsselmeer moet worden omgegaan. Ik denk aan vooroevers. Er moeten afwegingen worden gemaakt.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Betekent dat in concreto dat de staatssecretaris het eens is met de opmerkingen van dijkgraaf Van der Vlist dat het regime van het IJsselmeer fundamenteel veranderd moet worden in een hoog winterpeil en een laag zomerpeil? De natuurlijke omstandigheden en de opbergfunctie van het IJsselmeer – de voorzieder van drinkwater – moeten beter worden gewaarborgd. Dus hoger in de winter en lager in de zomer. Het gaat wel ten nadele van de landbouw want die wil in de zomer liefst een hoger peil.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Daarmee ben ik het niet op voorhand eens. De heer Van der Vlist heeft geen onderzoek nodig om te kunnen constateren hoe hij het peilbeheer van het IJsselmeer wil hebben. Als je kijkt naar de spuicapaciteit IJsselmeer en Waddenzee, dan moet je ook kijken naar het beheer van het IJsselmeer en dus ook het peilbeheer. Het moet gebeuren in combinatie met onder meer vooroevers. De belangen van de landbouw moeten in het oog worden gehouden. Ik kan die niet terzijde schuiven. Er moet een afweging worden gemaakt. Het gaat mij iets te snel om nu al een oplossing te hebben. Ik wil met een goede onderbouwing komen waarom ik wat doe en waarom ik het geld uitgeef.

De heer Baarda heeft gevraagd naar de financiering van de gemalen. Een deel van de financiering, namelijk 44 mln., komt uit de investeringsimpuls uit het regeerakkoord natte natuur. Men kan nu zeggen: dat is jammer, want er komt een investeringsimpuls en u geeft het geld weer uit. Het gaat niet om de 100 mln. die voor deze kabinetsperiode beschikbaar is. Ik heb een regeling kunnen treffen met de minister van Financiën dat ik het ten laste mag laten komen van de 700 mln. die er is voor de periode

2003-2010. Het gebeurt in 2003. Dat betekent dat ik voor de natte natuur een dip heb in 2003. Je moet wel een afweging maken. Er is enorme schade geleden als gevolg van twee overvloedige regenbuien in het najaar: 800 mln. of meer. Ik meen dat het verantwoord is om investeringen te doen om de schade te beperken. We kunnen met het programma verder gaan al weet ik dat we in 2003 tijdelijk minder kunnen investeren.

Naast de 44 mln. zal 16 mln. ten laste komen van verdrogingsbestrijding. Ook dat vind ik buitengewoon spijtig want het is een belangrijk punt. Verdrogingsbestrijding kan een goede bijdrage leveren aan het langer vasthouden van water en het voorkomen van wateroverlast. Alle posten zijn bekeken en dit was de enige mogelijkheid. Zelf heb ik 60 mln. in deze kabinetsperiode vrij moeten maken uit het budget voor herstellen inrichtingsmaatregelen. Het gaat om natuurvriendelijke oevers, vistrappen, enz. Ik doe het in kleine porties. Van het budget daarvoor, ongeveer 60 mln. per jaar, haal ik steeds een stukje af – van 5 olopend naar 10 mln. per jaar – om die gemalen te bekostigen. Ik heb op dit punt een lastige afweging moeten maken. Er is grote schade als gevolg van wateroverlast. Vanuit het Deltaplan grote rivieren kan ik verder niets doen. Het is geheel belegd. Verder heb ik maar een zeer bescheiden budget dat grotendeels bestemd is voor buitengewoon nuttige dingen in het kader van de veiligheid. Ik verdedig deze financiering hoe spijtig ik het ook vind dat het gaat ten koste van posten in het kader van waterbeheer. Voorzitter! Hiermee heb ik de vragen beantwoord.

De heer **Zijlstra** (PvdA): De staatssecretaris heeft nog twee vragen, over de nitraatvervuiling, laten liggen. Als zij die kan beantwoorden, heb ik geen behoefte aan een tweede termijn.

De eerste vraag is of het terecht is dat bij nitraatvervuiling van grondwater dat wordt gebruikt voor de drinkwatervoorziening – een vervuiling die op verschillende plaatsen in Nederland boven de Europese norm uitkomt – de drinkwaterverbruiker dat betaalt. Er moeten hoge kosten voor de drinkwaterzuivering worden gemaakt. Moet niet de veroorzaker

J.M. de Vries

van die nitraatvervuiling voor die kosten opkomen, naar het adagium "de vervuiler betaalt"?

De tweede vraag is heel actueel, en gaat over de gevolgen van de rechterlijke uitspraak over de varkenshouderij, bijvoorbeeld het niet laten doorgaan van de eerste tranche van 10%. Het kan niet anders of dat heeft niet alleen gevolgen voor fosfaten, maar ook voor nitraten. Heeft de staatssecretaris zich al beziggehouden met de gevolgen van de vertraging die daaruit voortkomt? Het komt er uiteindelijk op neer, dat er ondergronds een nieuwe tijdbom door vervuiling van grondwater met nitraten wordt gelegd.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: U hebt gelijk dat ik daarop niet ben ingegaan. De reden daarvan is, dat dit over bodembeleid en mestbeleid gaat. Dat beleid ligt op het terrein van de collega's van VROM en van LNV. Dat is buitengewoon ingewikkeld, zeker waar het de eventuele gevolgen van de rechterlijke uitspraak over de varkenswetgeving betreft. Ik kan op dit moment niet zeggen wat de gevolgen daarvan kunnen zijn voor het nitraatgehalte in de bodem. Ik kan daar niet op ingaan, want ik weet het gewoon niet. Ook de andere problemen met betrekking tot vervuiling van het grondwater liggen te ver van mijn terrein.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ik kan mij dat voorstellen. De staatssecretaris spreekt namens de regering. Ik zou het op prijs stellen indien wij, eventueel langs schriftelijke weg, op de twee vragen antwoord zouden kunnen krijgen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij zullen kijken of wij ze naar de betrokken departementen kunnen sturen, zodat de Kamer een antwoord krijgt dat terzake is.

De **voorzitter**: Mij blijkt dat er geen behoefte is aan een repliek.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 22.05 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op: 23 maart 1999

Goedkeuring van het op 18 september 1997 te Oslo totstandgekomen Verdrag inzake het verbod van het gebruik, de aanleg van voorraden, de productie en de overdracht van anti-personeelmijnen en inzake de vernietiging van deze wapens (26137, R1620);

Wijziging van de Ziekenfondswet, de Wet tarieven gezondheidszorg en de Wet ziekenhuisvoorzieningen in de taak, samenstelling en werkwijze van de in die wetten geregelde bestuursorganen, alsmede wijziging van andere wetten in verband daarmee (uitvoeringsorganen volksgezondheid) (26011); 30 maart 1999

Wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie, het Wetboek van Strafvordering, de Politiewet 1993 en andere wetten (reorganisatie openbaar ministerie en instelling landelijk parket) (25392);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 9 maart 1999

door de vaste commissies voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:

Goedkeuring van het op 24 juni 1986 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende veiligheid bij het gebruik van asbest (Verdrag nr. 162 aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar tweeënzeventigste zitting) (23984);

Volksgezondheid, Welzijn en Sport:

Wijziging van enkele wetten in verband met invoering van het regresrecht in de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten en versterking van het regresrecht in de Ziekenfondswet, alsmede enkele technische wijzigingen (Wet invoering en versterking regresrecht in AWBZ en ZFW) (26238); 16 maart 1999

door de vaste commissies voor Justitie:

Wijziging van de wet op de rechterlijke organisatie en van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, strekkende tot vervanging van de

mogelijkheid van beroep in cassatie door de mogelijkheid van hoger beroep, alsmede het aanbrengen van enige andere wijzigingen (vervanging in Mulder-zaken van beroep in cassatie door hoger beroep bij het gerechtshof Leeuwarden) (25927);

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering, de Wet op de rechterlijke organisatie en enkele andere wetten met betrekking tot het beroep in cassatie in strafzaken (uitsluiting beroep in lichte overtredingszaken en invoering verplichte schrijftuur van een advocaat) (26027); Onderwijs:

Wijziging van onder meer de Wet op het voortgezet onderwijs in verband met vervanging van de tijdelijke regeling van de vergoeding voor de exploitatiekosten door een in die wet zelf neergelegde regeling (regeling nieuw bekostigingsstelsel exploitatiekosten voortgezet onderwijs) (25878); 23 maart 1999

door de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat:

Verandering in de Grondwet, strekkende tot opnemings van bepalingen inzake het correctief referendum (26156).

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

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

Wijziging van de Wet op de rechtelijke organisatie en van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, strekkende tot vervanging van de mogelijkheid van beroep in cassatie door de mogelijkheid van hoger beroep, alsmede het aanbrengen van enige andere wijzigingen (vervanging in Mulder-zaken van beroep in cassatie door hoger beroep bij het gerechtshof Leeuwarden) (25927);

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering, de Wet op de rechterlijke organisatie en enkele andere wetten met betrekking tot het beroep in cassatie in strafzaken (uitsluiting beroep in lichte overtredingszaken en invoering verplichte schrijftuur van een advocaat) (26027);

Wijziging van enkele wetten in verband met invoering van het regresrecht in de Algemene Wet