

19de vergadering

Dinsdag 29 februari 2000

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: Boorsma

Tegenwoordig zijn 63 leden, te weten:

Baarda, De Beer, Bemelmans-Vidéc, Van den Berg, Bierman, Bierman-Beukema toe Water, Boorsma, Van den Broek-Laman Trip, Van Bruchem, Castricum, Dees, Dölle, Dupuis, Van Eekelen, Eversdijk, Van Gennip, Ginjaar, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, Hirsch Ballin, Holdijk, Van den Hul-Omta, De Jong, Kneppers-Heynert, Kohnstamm, Korthals Altes, Van Leeuwen, Lemstra, Van der Linden, Lodders-Elfferich, Luijten, Lycklama à Nijeholt, Meindersma, Pastoor, Pitstra, Platvoet, Le Poole, Rabbinge, Rensema, Roscam Abbing-Bos, Rosenthal, Ruers, Van Schijndel, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Stevens, Swenker, Tan, Terlouw, Van Thijn, Varekamp, Ter Veld, Veling, De Vries, Van Vugt, Werner, Wiegel, Witteveen, Woldring, De Wolff en Wolfson,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw De Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

De Boer, Timmerman-Buck, Hofstede en Jurgens, wegens verblijf buitenslands;

Stekelenburg, wegens ziekte;

Braks en Wöltgens, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het eind van deze editie.)

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet hygiëne en veiligheid zwemgelegenheden (uitbreiding tot therapiebaden) (26567).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

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 2000 (26800-XII);**
- **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2000 (26800-A).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Lemstra, die zijn maiden-speech zal houden.

□

De heer **Lemstra** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Nederland kwaliteitsland, onder deze titel heeft het CDA in het verkiezingsprogramma "Samenleven doe je niet alleen", de richting aangegeven waarin ook het beleid op het terrein van Verkeer en Waterstaat zich zou moeten ontwikkelen. Hierbij weegt voor de CDA-fractie zwaar het vinden van een evenwicht. Met andere woorden: vanuit het kernbegrip "rentmeesterschap" is dan het bewaken van de schepping van even veel waarde als het bewerken ervan. Dat vraagt ook voortdurende investeringen in kwaliteit. Kwaliteit van de samenleving, van de leefomgeving, van de economie en niet in de laatste plaats van de infrastructuur. Tegen deze achtergrond heeft de fractie van het CDA met belangstelling het begrotingsdebat van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer gevolgd en heeft het opgetekend uit de mond van de minister dat sinds de afgelopen zomer het motto van het kabinet is investeren in kwaliteit, welk motto volgens de minister bij uitstek van toepassing is op Verkeer en Waterstaat. Investeren in kwaliteit betekent dat veiligheid op de eerste plaats komt met daarnaast aandacht voor leefbaarheid en het in goede banen leiden van de mobiliteit

De minister wenst zich met name wat betreft haar investeringsbeleid aan gemaakte afspraken met andere overheden te houden en is de mening toegedaan dat het MIT in feite in beton gegoten is. Zij wenst daarin niet zomaar wijzigingen aan te brengen. Aan de andere kant wil de minister niet te dogmatisch zijn; alles wat werkt, is mooi meegenomen, is de basishouding.

Lemstra

Deze minister staat aan het hoofd van een doe-departement, dat met praktische uitvoeringstaken te maken heeft. In het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat uit 1999, getiteld "Van eindige zaken en blijvende taken", wordt gesproken over een veranderende positie van het departement waarbij uiteindelijk de uitvoerende rol in beleidssectoren als weg- en waterbouw, post- en telecommunicatie zal veranderen van monopolist en beschermheer naar waakhond en vormgever van beleid op afstand. Zo zal de rol van Rijkswaterstaat die nu nog vooral technisch van aard is, verschuiven naar het in financieel-economisch, ruimtelijk en maatschappelijk opzicht begeleiden van projecten. Deze rolwisseling zal in ieder geval aanleiding moeten zijn voor een meer open houding ten aanzien van projecten en het verschaffen van informatie aan belanghebbenden. Aangezien vooral de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied aanleiding kunnen zijn voor of het gevolg zijn van infrastructurele ingrepen, ligt een meer gebiedseigen aanpak en invulling dan ook voor de hand. Ik denk hierbij aan regio-contracten. Dit sluit ook aan op de behoefte van VNG en IPO aan meer eigen zeggingskracht over lokale en regionale middelen. Het CDA nodigt de minister uit, op dit punt bijvoorbeeld het MIT meer toekomstgericht te maken en de lijst met projecten vanuit dat perspectief nog eens tegen het licht te houden. De minister kan de provincies en de gemeenten met nadruk uitnodigen om voorstellen te doen voor een versnelde realisatie van projecten.

Mijnheer de voorzitter! Het is in een uitvoeringsgerichte organisatie uitermate verleidelijk om je met praktische zaken bezig te houden en de ontwikkelingen op langere termijn op afstand te plaatsen. Het is echter bij uitstek dit departement, verantwoordelijk voor de infrastructuur van dit land, dat zich met de ontwikkelingen op langere termijn zal dienen bezig te houden, wil men niet de verkeerde investeringen doen. Immers, de investeringskeuzen van vandaag bepalen de kwaliteit van de samenleving van morgen.

Het probleem voor de minister is dat in de achter ons liggende jaren de rol en de taak van de overheid drastisch zijn veranderd. De overheid is niet meer de alleenbepaler en de alleenuitvoerder, doch is vanwege de

noodzaak van de terugdringing van het financieringstekort en de roep om een terugtrekkende overheid veel eerder medespeler geworden in het maatschappelijke krachtenveld. Dit betekent dat de overheid samen met derden haar beleid gestalte moet geven en ook samen met derden tot de nodige infrastructurele investeringen moet geraken. Vandaar de roep om publiek-private samenwerking en de vragen van het bedrijfsleven naar bijvoorbeeld de betrouwbaarheid van de overheid als partner bij het maken van deze investeringsafspraken.

Toch zal de overheid en met name de rijksoverheid de grote lijnen moeten blijven uitzetten, de strategische visie moeten ontwikkelen. Dat hoeft niet in blauwdrukken te ontwaarden, maar zal wel tot richtinggevende uitspraken voor de langere termijn moeten leiden, waarmee ook de particuliere investeerder rekening heeft te houden.

Wij hebben er begrip voor dat de minister meer armslag wil hebben bij de uitvoering van megaprojecten. Bij een debat in Rotterdam over de Vijfde nota ruimtelijke ordening heeft zij gesteld dat de overheid in specifieke gevallen de mogelijkheid moet hebben om zonder belemmeringen van lagere overheden, bestemmingsplannen en allerlei inspraakronden, grootschalige projecten uit te voeren. Ik citeer de minister. "Sommige grote nationale projecten moet je vanuit het kabinet kunnen sturen, op een andere manier dan gewoonlijk gebeurt. Het gaat dan om wat ik noem Grand Designs."

Heeft de minister deze grotere armslag inmiddels van het kabinet gekregen, zodat zij zich als projectminister daadwerkelijk met deze megaprojecten kan en mag bemoeien of worden deze grootschalige projecten nog altijd op de traditionele interdepartementale wijze aangepakt? De oproep aan deze minister en mede aan haar collega van VROM is om de visie op lange termijn niet te verwaarlozen. Ook en met name op het infrastructuurdepartement van Verkeer en Waterstaat is een langetermijnvisie nodig; dat kan men niet alleen aan VROM overlaten. Is er in dit verband sprake van een goede afstemming tussen NVVP en de Vijfde nota ruimtelijke ordening?

Ook de rapporten van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, zoals het

advies "langetermijnbeleid goederenvervoer", vragen om een beleidsvisie voor de toekomst. De raad zelf kijkt reeds vooruit naar het jaar 2030 en constateert dat de problemen die met internationaal transport samenhangen niet afdoende kunnen worden bestreden als deze alleen op het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat worden behandeld. Verbreding van het beleid is noodzakelijk en daarom moet, volgens de raad, het transportbeleid worden ingepast in het financieel-economisch en ruimtelijk-economisch beleid. De raad vindt dat wij, gezien de bereikte welvaart en het belang van de leefbaarheid, nu moeten beginnen met een aanpak gericht op preventie van transport, op selectiviteit bij transportstromen en op het ruimte- en milieuverantwoord accommoderen van transport. Gaan wij van distributieland naar regieland of naar kwaliteitsland?

Om een volledige regie te kunnen voeren, is toch een volledig netwerk vereist. Moet er niet juist gestreefd worden naar meer synergie tussen mainport en brainport, om zo Nederland-distributieland door te ontwikkelen tot Nederland-kwaliteitsland? Werken onze meerjarenprogramma's met een gemiddelde looptijd van ongeveer tien jaar niet met een te korte horizon, mede gelet op de lange procedures verbonden met onze wetgeving, zowel op nationaal, regionaal als gemeentelijk niveau?

Mijnheer de voorzitter! Voor een klein land als Nederland is het internationale kader altijd belangrijk geweest en dat belang neemt alleen maar toe. Heel pregnant komt die internationale invloed naar voren in de krachtige ontwikkeling die Oost- en Zuid-Nederland doormaken in het spanningsveld tussen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Rijn/Ruhrgebied als grote concentraties in het Europese stedelijke netwerk. Je hebt het woord "corridor" als nieuw beleidsconcept niet nodig om deze ontwikkeling te beschrijven en in goede banen te leiden. Een traditioneel begrip als "Europese ontwikkelingsas" voldoet nog prima. Dat geldt temeer omdat velen bij een corridor toch aan band- en/of lintvormige ontwikkelingen denken, terwijl er alle aanleiding is om voort te bouwen op het concentratiebeleid uit de Vierde nota ruimtelijke ordening, zoals dat gestalte heeft

Lemstra

gekregen in de stedelijke knooppunten.

Ik begrijp dat inmiddels de minister van VROM ook het begrip "corridor" verlaten heeft en in de komende Vijfde nota ruimtelijke ordening opteert voor het begrip "netwerksteden" als economische zones. Hij kiest blijkbaar voor een aanpak waarin de bestaande bebouwing en infrastructuur als uitgangspunt worden genomen. Daarentegen pleit staatssecretaris Ybema van Economische Zaken nog steeds voor de corridorbenadering. In zijn ogen zijn dit transportassen langs snel-, spoor- of waterwegen die voor de goede verbindingen tussen steden en het aangrenzende buitenland moeten zorgen. Aangezien de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor aanleg en onderhoud van de rijksinfrastructuur, is het op zijn minst interessant om van haar te vernemen hoe zij in deze verschillen van inzicht tussen twee beleidsgebieden positie kiest.

Mijnheer de voorzitter! Ik wil een paar opmerkingen maken over de mainportstrategie. Er komt voorlopig geen nieuw Schiphol in de Noordzee. Wel komen er mogelijkheden voor "beheerste groei" op de huidige locatie. Verder wordt de luchthaven behandeld als een gewone onderneming. Geen Schiphol dus in de Noordzee, althans voorlopig niet. Het kabinet heeft overigens terecht besloten, de studie naar de lange termijn niet te staken. Voor volgende generaties blijft de luchthaven in zee dus in beeld.

Mijn fractie ondersteunt deze aanpak omdat deze ontwikkelingen nu eenmaal een langeretermijnvisie vereisen. Wel heeft de fractie daarbij nog enkele vragen c.q. kanttekeningen.

- Betekent deze studie naar de lange termijn dat andere alternatieve locaties, zoals Markerwaard en de Maasvlakte niet meer in beeld zijn?
- Kan de minister aangeven hoe deze langetermijnvisie wordt ontwikkeld en wat daarin haar rol en die van haar departement zal zijn?
- Hoe lang kan deze "beheerste groei" van Schiphol nog doorgaan? Is er op tijd een alternatief voorhanden?
- Momenteel bepaalt de overheid de normen waaraan Schiphol moet voldoen, zorgt ze ervoor dat die normen worden gehandhaafd, stelt ze regels voor de operationele

aspecten van het vliegen en is ze tegelijk ook mede-eigenaar van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. Het kabinet vindt dat daaraan een eind moet komen. De rol van de overheid wordt beperkt tot het stellen van de randvoorwaarden en het houden van toezicht daarop. Daarbinnen krijgen partijen in de luchtvaartsector ruimte voor een eigen bedrijfsvoering. Privatisering van Schiphol, waarbij de Staat en de regionale/lokale overheden hun belang verkopen, past logisch in deze gedachtelijn. Onderschrijft de minister deze gedachtelijn? e. Betekent deze keuze voor beheerste groei van het bestaande Schiphol nu dat absolute prioriteit wordt gegeven aan het zekerstellen van de groeiomstandigheden op de middellange termijn, bijvoorbeeld de totstandkoming van een aangepast banenstelsel op de huidige locatie? Dit kan namelijk worden gehinderd doordat gemeenten in de omgeving van Schiphol cruciale gebieden dienen te benutten voor woningbouw!

Mijnheer de voorzitter! Ik kom bij de Rotterdamse haven. De periode van grotere schepen lijkt snel op ons af te komen. Dit vereist eveneens een langetermijnvisie van de beleidsmakers. Dit is niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid, maar strekt zich zeker ook uit naar het nationale belang. Denk bijvoorbeeld aan de tweede Maasvlakte. Rotterdam is ideaal gesitueerd om deze giganten van de containervracht te ontvangen. Er zullen steeds minder havens worden aangedaan door deze mammoetschepen; dus moet men zijn positie innemen voor dat het te laat is. Rotterdam kan de grotere maat van deze schepen nog steeds accommoderen en moet dus haar positie veiligstellen, ook voor de verdere toekomst. Aan de andere kant leidt de ontwikkeling van containerhavens in Zuidelijk Europa en de toename van handelsstromen naar en van Oost-Europa zeker tot veranderingen in de structuur van de zeevaart. Het is aannemelijk dat het Europese marktaandeel van Rotterdam in de hard groeiende containermarkt geleidelijk zal teuglopen. Wel heeft Rotterdam in de doorvoerfunctie een sterke positie, mede dankzij een sterke binnenvaart. Kan de minister medelen of zij de mainportstrategie ten aanzien van Rotterdam nog steeds onderschrijft en daar ook aan

werkt? De Europese samenwerking staat hoog op onze agenda, de economie globaliseert en de logistieke ketenregie verandert; is het dan nog wel van deze tijd dat wereldhavens die praktisch naast elkaar liggen, zo met de ruggen naar elkaar toe staan? Rotterdam en Antwerpen zijn immers niet alleen elkaars geduchte concurrenten, maar leggen beide claims op de ruimte en de infrastructuur, elk binnen een zeer beperkt geografisch gebied. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Mijnheer de voorzitter! Bij onze oproep tot het ontwikkelen van een langetermijnvisie komt tegelijkertijd de waarschuwing om geïntroduceerd beleid niet al te snel te veranderen, omdat consistentie in met name het ruimtelijke investeringsbeleid van eminent belang is voor het aantrekken van privaat kapitaal. Deze investeringen, met name in de infrastructuur, zijn immers meestal gebaseerd op langetermijnplanning en -afspraken en vereisen daarmee een consistentie in beleid, temeer wanneer men daarbij via PPS-constructies private financiers wil betrekken. Onderschrijft de minister deze mening?

De Volkskrant schreef eind oktober vorig jaar dat de politiek en het bedrijfsleven wel samen willen bouwen, maar dat het maar niet wil lukken. De euforie dreigde evenwel weg te ebben, durfde de ondernemer niet hardop te zeggen, maar wel te fluisteren. De overheid verwachtte dat het bedrijfsleven meedoet met de plannenmakerij, maar zodra echt de handen uit de mouwen worden gestoken, is daar de muur van bureaucratische regels. Zo wordt het nooit wat. Tot zover de Volkskrant. Het zou toch jammer zijn als wij niet veel verder komen dan het oprichten van een expertisecentrum bij Financiën, waar kennis en ervaring moeten worden verzameld, en de ontwikkeling van de visie dat vooral moet worden begonnen met het laaghangende fruit, zoals het ministerie van Financiën dat noemt.

Het is evident dat PPS op lokale schaal wel lukt, zoals bij stedelijke revitalisering. Dat heeft waarschijnlijk ook te maken met de multifunctionaliteit van de projecten. Bij infrastructuur is die multifunctionaliteit veel minder aanwezig en daarmee de mix van rendabele en onrendabele functies en elementen. Toch is er, gelet op de forse investeringsagenda

Lemstra

geen andere mogelijkheid. Wij zullen de PPS-aanpak, met alle respect, niet alleen aan het ministerie van Financiën kunnen overlaten, omdat dit departement nu eenmaal minder ervaring heeft met grootschalige projecten dan bijvoorbeeld Verkeer en Waterstaat. Is de minister het met ons eens dat het voordeel van private betrokkenheid bij een project van enige omvang en complexiteit hem veelal zit in de vroegtijdige inschakeling van de marktpartijen? Krijgen wij anders niet te maken met een te dure aanbesteding, of moet de oorzaak eerder worden gezocht in een te lage raming door de overheid?

Bij een eerdere inschakeling van de marktpartij, bijvoorbeeld via de methode "design and construct" kan in gezamenlijk overleg gekomen worden tot de meest kostenefficiënte uitvoering en exploitatie. PPS komt immers bij grote infrastructurele projecten pas optimaal tot zijn recht als de private betrokkenheid al in de planfase is verzekerd. Is de minister het met ons eens dat de overheid in de aanvang van de planfase echter nog onvoldoende heeft kunnen vaststellen wat er zal worden gemaakt? Dat betekent derhalve dat ook nog niet geheel duidelijk is aan welke eisen de toekomstige PPS-partner zal moeten voldoen. Is niet de evidente gedachte in overheidskringen dat pas van een openbare aanbesteding sprake kan zijn als voldoende nauwkeurig kan worden omschreven wat moet worden uitgevoerd? Bij de rijksprojecten doet de publieke opdrachtgever de planvorming voornamelijk alleen. Dat is ook te zien in de voortgangsrapportage van het expertisecentrum. Is de minister niet met ons van mening dat het hoog tijd wordt dat wij de huidige praktijk van aanbesteden eens goed tegen het licht moeten houden? Dat is niet alleen nodig vanwege de groeiende internationale competitie, maar nog meer omwille van de veranderende realiteit.

In de Vierde nota waterhuishouding is te lezen dat ons op dat gebied grote veranderingen te wachten staan die zeker zullen doorwerken in de inrichting van ons land. Op de zandgronden van de hogere delen van Nederland zal veel zorgvuldiger met het grondwater moeten worden omgesprongen om verdroging, vermesting en verzuring terug te dringen. Regenwater zal hier

langer moeten worden vastgehouden, bijvoorbeeld door rechtgetrokken beken hun oude kronkelende beloop terug te geven, met ruimte voor periodieke overstroming van de oevers. In de natte, lage delen van Nederland moet ook het regenwater langer worden vastgehouden als buffervoorraad, waarmee wordt voorkomen dat in tijden van droogte vervuild rivierwater moet worden ingelaten. Verder zal op sommige plaatsen het gemiddelde grondwaterpeil omhoog moeten om de bodemdaling tegen te gaan. Bij het vormen van die buffervoorraden speelt het IJsselmeer een grote rol. In natte tijden zal geaccepteerd moeten worden dat het langer duurt voordat een hoge waterstand weer naar normaal terugkeert. De grote rivieren vragen internationale samenwerking ten aanzien van waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer. En ze vragen ook ruimere beddingen om piekafvoeren te kunnen verwerken, en wellicht ook ruimte voor gecontroleerde overstroming. De vraag hierbij is in hoeverre de minister of de staatssecretaris op Europees niveau de handen op elkaar krijgt om daadwerkelijk deze internationale aanpak voor elkaar te krijgen? Wij vragen de staatssecretaris voorts of ook niet gewerkt zou moeten worden aan buffervoorraden op Europees niveau. Wij hebben begrepen dat de staatssecretaris overrompelend naar buiten is getreden met het bericht dat de klimaatsveranderingen sneller dan verwacht tot extremere waterstanden zullen leiden, waardoor de aanwijzing van zogenoemde calamiteitspolders onvermijdelijk wordt. Wij vragen haar of zij bij die overrompelende tactiek, die best respect verdient, toch niet wil vergeten dat ook lokale besturen bezig zijn met allerlei bouwplannen, die misschien al in een vergevorderd stadium zijn. Wij vragen haar, daar alsnog rekening mee te houden.

Mijnheer de voorzitter! Een volgend onderwerp is de binnenvaart. Mijn kopje luidt "de binnenvaart in stroomversnelling". Heerste Holland vroeger over de wereldzeeën, tegenwoordig zijn wij marktleider op de Europese binnenwateren. Hoewel het aantal schepen verminderde – 7500 in 1975, thans 5000 – groeide het laadvermogen, waarbij de nieuwe schepen meer diepgang kregen. Hoewel het bedrijfsleven aan de wal massaal

fuseert, blijft de binnenvaart kleinschalig. Van alle schepen is 90% in het bezit van zelfstandige ondernemers, hetgeen de staatssecretaris waarschijnlijk zal aanspreken. Nu de verkeerswegen aan de top van hun capaciteit zitten en steeds meer landen beperkingen stellen aan de trucks die door hun land razen, via weekendrijverboden en contingen-teringsregelingen, is de terechte en simpele constatering dat schepen en treinen die rol dan wel moeten overnemen. Uit het boek "goederenvervoer over het water" van C.J. de Vries blijkt dat zelfs een verdubbeling van het vervoer over water nog niet tot noemenswaardige problemen behoeft te leiden. Wel zullen enkele technische ingrepen moeten worden gepleegd in het vaderlandse vaarwegennet, waarbij de overheid meer haast zou moeten maken met hogere bruggen, bredere sluisen en diepere vaargeulen, want stille wateren hebben in de binnenvaart meestal geen diepe gronden.

Met name om de snel groeiende containervaart – 10 tot 15% per jaar – ruim baan te geven, moet een aantal knelpunten worden weggewerkt. Ook vanuit de sector zelf wordt in een 10-puntenplan zeer aangedrongen op het wegwerken van die knelpunten. Zo moeten bijvoorbeeld in Oost-Nederland de vaste bruggen over het Twentekanaal verhoogd worden om schepen met drie lagen containers te kunnen doorlaten. Deelt de staatssecretaris deze analyse? Hoever is Rijkswaterstaat inmiddels gevorderd met de plannen voor deze vaarwegverbetering?

Voorzitter! Nu ik toch tot de staatssecretaris spreek, wil ik iets vragen over de kerktelefoon. Dat is een niet-onbelangrijk detail. Zij heeft daar in de Tweede Kamer reeds vele vragen over moeten beantwoorden. Ik zal haar niet verleiden om die antwoorden te herhalen. Mijn vraag luidt als volgt. Nu hebben zo'n 80.000 aangeslotenen profijt van de kerktelefoon, maar zij zullen op zeer korte termijn moeten overschakelen op iets anders. Is het denkbaar om tot een gefaseerde invoering van die kostengerelateerde kerktelefonie over te gaan? Terugvallen op de gemeente in het kader van de bijstandsvoorziening is niet aan de orde, omdat het hierbij waarschijnlijk niet gaat om noodzakelijke kosten van het bestaan. Het is echter wel heel ingrijpend voor betrokkenen. Is het dus denkbaar dat men hier wat

Lemstra

minder hard van stapel loopt en wellicht een overgangperiode in acht neemt alvorens daartoe te geraken?

Een ander punt is de benutting van de bestaande infrastructuur. Met de uitspraak van de minister dat "het MIT in beton gegoten is" wordt gesuggereerd dat er tot 2010 geen enkele ruimte meer zou zijn voor nieuwe verkeers- en vervoersprojecten. Het zal toch niet zo zijn dat deze minister van Verkeer en Waterstaat tot 2010 geen nieuw beleid kan uitvoeren en bij de verdeling van de extra gelden in de huidige kabinetsperiode of bij een nieuw kabinet tot 2010 geen claims zal indienen? Het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan komt eraan met de nieuwe benadering van de verkeers- en vervoersproblematiek en met nieuwe oplossingen zoals "meer benuttingmaatregelen". Daarvoor zal geld beschikbaar moeten komen, want anders kan hiermee geen voortvarende start gemaakt worden. Deelt de minister deze mening?

Benutting staat dus voorop en de gedachte dat daarbij ook het prijsmechanisme moet worden gehanteerd, wint veld, hoewel de manier waarop nog tot veel discussie zal leiden. Geen geld voor nieuwe infrastructuur betekent ook geen geld voor alternatieven voor rekeningrijden, zoals de betaalstroken. Overigens zit er qua aanleg natuurlijk nog heel veel in de pijplijn; HSL-Zuid en -Oost, Betuweroute, vijfde baan alsmede zo'n 10 mld. aan stadsgewestelijk openbaar vervoer. In dit verband mogen wij ook de noordelijke regio, die in economische ontwikkeling dreigt achter te gaan lopen, niet vergeten. Goede verbindingen met de Randstad blijven daarbij een vereiste. Naast de Hanzelijn, die volgens de Tweede Kamer in 2010 moet rijden, is een spoedige realisatie van de Zuiderzeespoorlijn zeer gewenst, ook als internationale verbinding. Ik begrijp dat het kabinet daar vrijdag een beslissing over heeft genomen. Kan de minister zeggen of de magneet-zweeftrein nog steeds in beeld is?

In dit verband vraagt mijn fractie ook aandacht voor de financiering van benuttingmaatregelen op de A1, met name het traject Deventer-Apeldoorn. Hiervoor is in het MIT nu helemaal geen rijksgeld beschikbaar, terwijl het wel om een achterlandverbinding gaat waarvoor volgens de rijksnota Samen werken aan

bereikbaarheid geldt dat de fileproblemen in 2007 moeten zijn opgelost. Als dit vóór of rond 2010 allemaal klaar is, kunnen wij dan pas in de ogen van de minister spreken over prioriteiten voor benutting, of is benutting van het bestaande weggelaten reeds eerder aan de orde? Betekent dit dan niet het uitwerken van nieuwe alternatieven die, gelet op de noodzakelijke zorgvuldigheid en de vereiste informatiebehoefte, nu eenmaal veel tijd kosten, omdat het door dezelfde organisatie moet worden opgehoest? Gaarne het oordeel van de minister

Door het mogelijk schrappen van de noordtak van de Betuwelijn kan de gewenste scheiding van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het reizigersvervoer niet doorgaan, met als gevolg dat bijvoorbeeld de chloortransporten tot ver in deze eeuw dwars door bebouwde kommen en de Randstad worden geleid. Dit transport vindt op dit moment één- tot tweemaal per week plaats. Ook rijdt er één keer per week zo'n chloortrein tussen Rotterdam en Hengelo via Utrecht, Apeldoorn en Deventer. Het goederenvervoer zit het verder groeiende reizigersvervoer eigenlijk nu al in de weg. Het oorspronkelijke idee van de aanleg van de Betuwelijn met een noordtak en een zuidtak, voorzag ook in een verdere concentratie en daarmee herverdeling van het goederenvervoer over deze goederenspoorlijnen. Het standpunt van de minister om van de aanleg van de noordtak af te zien betekent derhalve een streep door die herverdeling en ontvlechting en het verlies van het bijkomende voordeel van de nieuw aan te leggen exclusieve goederenspoorlijn dat deze door veel minder drukbewoonde gebieden kan worden geleid. De minister zal voldoende middelen moeten uittrekken om de negatieve gevolgen van het niet aanleggen van de NOV voldoende te beperken en zich daarbij niet te baseren op in feite verouderde regelgeving of het ontbreken van regelgeving, zoals bij onveiligheid bij overwegen, trillingen en exteme veiligheid. Mijn fractie heeft een aantal vragen aan de minister. Klopt het dat Duits onderzoek heeft uitgewezen dat het aantal sporen ontoereikend is om het personenverkeer en het goederenverkeer vanuit Nederland richting Duitsland te verwerken en dat de procedures voor de trajectkeuzen voor de diverse

delen nog niet door de Duitse overheden gestart, resp. afgerond zijn? Heeft de minister reeds een beeld van de mogelijke extra maatregelen en kosten die moeten worden gemaakt om goed uitgewerkte rampenplannen en mogelijke voorzieningen te creëren, zoals extra wachtpoelen, tunnels en bruggen om de risico's van mogelijke ongevallen te beperken?

Voorzitter! Mijn laatste onderwerp betreft het openbaar vervoer. In de NRC van 22 januari jl. wordt onder de kop "De overrompeling van een busbedrijf" gesteld dat de marktwerking in het openbaar vervoer, althans in het Noorden van ons land, volstrekt is mislukt. Met name het niet-stedelijke gebied wordt hiervan meestal de dupe! De minister heeft hierop in het antwoord op vragen vanuit de Tweede Kamer inmiddels gereageerd. Mijn fractie plaatst dan ook vraagtekens bij de door sommige partijen zozeer bepleite voortgang van de privatisering. Met name natuurlijke monopolies, zoals de openbare nutsbedrijven, laten zien dat marktwerking in de praktijk op moeilijkheden kan stuiten. Lovers en de eerdergenoemde perikelen met het busbedrijf Arriva in het Noorden getuigen daarvan. Vandaar dat ik de minister vraag of zij van oordeel is dat de invoering van marktwerking in het openbaar vervoer via de invoering van openbare aanbesteding de totstandkoming van een klantvriendelijke benadering zal bevorderen.

De **voorzitter**: Mijnheer Lemstra, met uw maidenspeech in dit huis hebt u de zoveelste stap in uw carrière gezet. Die carrière begon zeer vroeg: reeds op vijftienjarige leeftijd begon u als volontair op de gemeentesecretarie van Bierum in Groningen. Dat was het begin van een schitterende carrière in de openbare dienst, waar u inmiddels 49,5 jaar hebt gewerkt. Als gemeentesecretaris van Amsterdam was u belast met de coördinatie van de inhuldiging van de Koningin; voorwaar geen eenvoudige opgave, maar wel een van de fraaie hoogtepunten in uw werk. Als secretaris-generaal van het toenmalige ministerie van CRM hebt u in vier jaar tijd drie ministers bediend, te weten: André van der Louw, Hans de Boer en Elco Brinkman. Daarna was u secretaris-generaal van het ministerie van Volkshuisvesting,

Lemstra

Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne. Uw fascinatie voor de secretaris-generaal heeft ertoe geleid dat u vervolgens op dat onderwerp in Groningen bij prof. Vis, onze oud-collega in dit huis, bent gepromoveerd. Daarna werd u burgemeester van Hengelo. Over twee weken zullen wij nader over dat onderwerp spreken, maar het lijkt mij zeer verstandig dat u dan geen woordvoerder zult zijn omdat u zich daar als burgemeester al vrij intensief mee heeft bemoeid. Kennelijk bang dat u op uw vijfenzestigste niets meer zou doen, hebt u tijdig de bakens verzet en bent u volgens uw curriculum vitae voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Ziekenhuizen geworden. Na uw proefschrift werd u ook nog parttime hoogleraar in Twente voor het onderwerp waarover u zojuist sprak, namelijk de publiek-private samenwerking. Ook uw nevenfuncties zijn interessant. Ik zeg wel eens: "Zeg mij wat uw nevenfuncties zijn en ik zal u zeggen wie u bent." Uw fraaiste vind ik wel het voorzitterschap van het Interkerkelijk Justitiepastoraat.

Ik wil u graag gelukwensen met uw maidenspeech en wens u een zeer interessante tijd in dit huis toe. Ik schors de vergadering voor een moment om uw collega's de gelegenheid te geven u geluk te wensen.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik wil vandaag vijf onderwerpen aan de orde stellen. Dat zijn de groei van de mobiliteit, onderzoek en monitoring, publiek-private samenwerking, de baggerproblematiek en de railinfrastructuur.

In de eerste plaats zal ik iets zeggen over de groei van de mobiliteit en de congestieproblematiek aan de hand van de recente adviezen van de Raad voor verkeer en waterstaat en de VROM-raad. De gemiddelde krantenlezer zou gemakkelijk in verwarring kunnen zijn geraakt door de publiciteit rond beide adviezen. De Raad voor verkeer en waterstaat hield namelijk een pleidooi voor preventie, terwijl de VROM-raad liet weten – zo leek het althans – dat de

overheid moest begrijpen dat dergelijk beleid tot mislukken is gedoemd. Een en ander is voor mij voldoende reden om beide adviezen eens naast elkaar te leggen en scrupuleus te bestuderen.

De eerste vraag die zich daarbij opdringt, is waarom, vooruitlopend op het Nationaal verkeers- en vervoersplan en de Vijfde nota ruimtelijke ordening, de verantwoordelijke bewindslieden deze raden niet hebben gevraagd, gezamenlijk te adviseren over de ontwikkeling van de mobiliteit en de relatie met de ruimtelijke ordening, inclusief mogelijke beleidsinterventies. De wet voorziet in deze mogelijkheid die in de praktijk door adviesraden weinig of niet wordt benut. Het is nu eenmaal eenvoudiger, alleen je eigen programma af te werken en daarom is het zaak dat het kabinet, waar dat zinvol is, sturing geeft aan dergelijke coproducties. Wij hebben vandaag een mededeling van de minister van VROM ontvangen, waarin hij aangeeft dat hij zal proberen een symposium voor beide raden te organiseren. De bedoeling hiervan is alsnog afstemming tot stand te brengen. Wij vragen ons echter wel af of een dergelijke afstemming niet eerder had kunnen worden georganiseerd. Ik hoor graag een reactie van de minister.

Ik begrijp dat beide adviezen niet van een kabinetstandpunt zullen worden voorzien, maar direct als input voor de genoemde nota's zullen worden gebruikt. Ik wil daarom van de gelegenheid gebruikmaken bij de inhoud stil te staan. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft een heldere analyse gemaakt van de wat alarmerende situatie bij het internationale goederenvervoer en adviseert over het langetermijnbeleid terzake. Het internationale goederenvervoer groeit fors, vooral op de wegen van Europa. De handel groeit en daarmee de transportbehoefte die tot uitdrukking komt in meer transport en meer ritten over langere afstanden. Volgens prognoses zet deze groei in voertuigkilometers zeker tot 2030 door.

Het is belangrijk, deze vraag naar goederenvervoer op verantwoorde wijze te faciliteren als basisvoorwaarde voor de groei van de economie. De Raad voor verkeer en waterstaat bepleit een aanpak die op termijn goed is voor de economie, het milieu en de leefomgeving. De

raad wil daarom dat wordt ingezet op een ontwikkeling in de richting van een kenniseconomie en bepleit een andere groei van de economie met minder groei van het transport. Men adviseert daarbij een driedelige aanpak om tot een beheersing van de toenemende problemen op het gebied van congestie, ruimtebeslag en milieubelasting te komen.

1. Transportpreventie. De economische groei en de groei van het transport zouden losgekoppeld moeten worden via doorberekening van alle transportkosten en het stimuleren van innovatie en onderzoek.

2. Experimenten en afspraken met marktpartijen.

3. Selectie in goederenstromen. Nederland heeft de keuze uit twee fundamentele beleidsalternatieven. Men kan enerzijds inzetten op het maximaal faciliteren van goederen-transport en anderzijds op het stimuleren van selectiviteit in de markt. De raad pleit voor het laatste en noemt als nadeel van maximaal investeren dat Nederland daarmee extra goederenstromen aantrekt waarvoor veel extra infrastructuur nodig is. Dat vergt grote investeringen, terwijl de verdiensten en de strategische effecten die met de extra stromen samenhangen, beperkt zullen zijn. Minder aandacht dus voor kwantiteit en meer voor kwaliteit van het goederenvervoer via Nederland. Richten op de ontwikkeling van Nederland tot wat men noemt regieland, waarbij meerwaarde wordt toegevoegd aan de goederenstromen die door ons land gaan. Voor een selectiebeleid is ook een Europees zeehavenbeleid nodig, waarbij havens primair hun natuurlijke achterland bedienen.

4. Accommoderen van de groei, waarbij de raad stelt dat zelfs als preventie en selectiviteit op lange termijn tot een flinke vermindering van de groei van het goederenvervoer zouden leiden, er nog initiatieven nodig zijn om het goederentransport verantwoord te accommoderen. Die moeten gevonden worden in innovatie van transportsystemen, stimulering van alternatieven en aanpassing van de infrastructuur. Ik zou graag van de minister willen vernemen welke van deze kort samengevatte adviezen zij over wil nemen, wat haar verwachtingen zijn over de haalbaarheid van een en ander en of en hoe zij bezig is deze vraagstukken in de vereiste

Bierman-Beukema toe Water

brede context van sociaal-economisch en ruimtelijk-economisch beleid aan te kaarten. Dat aan kaarten moet zowel op nationaal als Europees niveau gebeuren. De raad noemt deze brede aanpak samen met andere beleidsmakers en marktpartijen in Europa onontbeerlijk. Ik zou graag willen horen welke bestuurlijke constructie in Nederland daartoe wordt aangewend. Ook zou ik van de minister willen horen of bij de gezamenlijke strategie die met Duitsland wordt ontwikkeld voor het groeiende goederenvervoer, aandacht wordt besteed aan aspecten van transportpreventie. De VVD-fractie is van mening dat op het punt van transportpreventie eerst en vooral gekeken moet worden naar efficiencyverbetering: producten aanbieden van dezelfde kwaliteit, waarbij het transport minder belastend is. Dat kan bereikt worden door herontwerp van producten en verpakkingen, beperken van het verplaatsen van water en lucht en bijvoorbeeld merkonafhankelijke distributie, waardoor vrachtwagens niet meer halfleeg rondrijden. Een Europees zeehavenbeleid, waarbij Nederland zou bepleiten vracht bestemd voor Italië liever in Genua te lossen dan in Rotterdam, lijkt ons vooralsnog weinig realistisch.

Mijn fractie kan zich goed vinden in het advies waarin gepleit wordt voor een groeiende aandacht voor de kwaliteit van het goederenvervoer, waarbij meerwaarde wordt toegevoegd aan de stromen die door ons land gaan. Daarnaast meent mijn fractie dat betere benutting van bestaande infrastructuur voortvarend moet worden aangepakt. Verder meent de VVD-fractie dat, zelfs als preventie en selectiviteit succesvolle opties zouden blijken, aanpassing en uitbreiding van infrastructuur absoluut noodzakelijk zullen zijn. Natuurlijk moet daarbij gedacht worden aan doelgroepstroken voor bussen en vrachtauto's.

Dan nu de VROM-raad in zijn advies "Mobiliteit met beleid". Door velen verfrissend genoemd omdat het breekt met de gedachte dat mobiliteit kan worden teruggedrongen. Deze behoefte aan mobiliteit moet volgens de raad als zodanig niet worden ontkend. Wel moet alles op alles worden gezet om de negatieve effecten op milieu, leefbaarheid en bereikbaarheid te reduceren tot een aanvaardbaar

niveau. Dit is noodzakelijk omdat naar verwachting de groei van personenmobiliteit tot 2030 sterk zal bijdragen aan congestie op drukke routes en grote effecten zal hebben op leefbaarheid en bereikbaarheid, niet in het minst vanwege de aanzienlijk sterkere groei van het vrachtverkeer waarmee dit gepaard gaat. De VROM-raad constateert overigens wel – en dat heeft in de pers minder aandacht gekregen – dat modal shift goed kan bijdragen aan vermindering van congestie en verbetering van bereikbaarheid op lokaal-regionaal niveau en van leefbaarheid op lokaal niveau.

In het kader van het prijsbeleid houdt de VROM-raad een krachtig pleidooi voor variabilisatie en differentiatie van mobiliteitskosten waarbij de variabele component hoger wordt en de vaste lager. Deze benadering lijkt redelijk aan te sluiten bij de opvattingen van de Europese Commissie die harmonisatie van heffingsbeginselen bepleit en een dergelijk stelsel wil baseren op het beginsel van "de gebruiker betaalt". Ik zou graag van de minister willen vernemen hoe zij het advies van de VROM-raad waardeert op zowel de inschatting van mogelijkheden als onmogelijkheden. Ook wil ik graag van de minister horen welke vorderingen op het gebied van harmonisatie in Europees verband gemaakt zijn sinds de Commissie in 1998 haar witboek "Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik" indiende. Variabilisatie en zeker differentiatie van autokosten lijken in Nederland vooralsnog op maatschappelijke weerstanden te stuiten. Dat maakt het des te belangrijker in de pas te lopen met de ons omringende landen. Gemeenschappelijke opvattingen over heffingsbeginselen vormen daartoe een eerste stap.

Op het brede terrein van Verkeer en Waterstaat zien wij ons gesteld voor ingewikkelde vraagstukken die grote investeringen vragen en zwaarwegende beslissingen. Voor de VVD-fractie betekent dat substantiële aandacht voor onderzoek en monitoring. Wij juichen daarom de mededeling toe dat er sprake is van een nieuw Verkeer en Waterstaatkenniscentrum voor verkeer en vervoer. De situatie in ons land vraagt om creatieve oplossingen en innovatie, zowel in de sfeer van infrastructuur en benutting, als op diverse andere terreinen. In dat

verband kan mijn fractie niet goed begrijpen dat in de begroting zo drastisch gekort wordt op onderzoek en monitoring. Kan de minister hierop ingaan?

Mijnheer de voorzitter! Bij de transformatie naar een informatiemaatschappij en netwerkeconomie, die zich momenteel in onze samenleving voltrekt, is het zaak goed bij de les te blijven en zinvolle experimenten te stimuleren en faciliteren. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft in oktober 1999 in zijn advies "Let op uw saeck" een grootschalig experiment voor burgers bepleit. Onder de naam "kenniswijk" wordt op dit moment aan de uitwerking van dit project gewerkt, dat overigens niet in de begroting van Verkeer en Waterstaat voorkomt. Getracht wordt in nauwe samenwerking met marktpartijen, maatschappelijke organisaties en lokale overheden, één of meer locaties te voorzien van hoogwaardige ICT-infrastructuur, waardoor elektronische diensten voor de burger op verschillende terreinen tot ontwikkeling kunnen komen. De VVD-fractie vindt dit een zinvol initiatief, waarmee inzicht verkregen kan worden in de effecten die ICT-ontwikkeling zal hebben op het handelen van mensen en bedrijven en de daardoor veranderende sociale, ruimtelijke en mobiliteitspatronen. De schaalgrootte van het experiment moet internationaal impact kunnen hebben en het bedrijfsleven in voldoende mate uitdagen om hierin te investeren. Kan de staatssecretaris toelichten of de eerste oriëntaties rond dit project, dat voornamelijk door derden gefinancierd moet worden, wijzen op voldoende draagvlak en levensvatbaarheid?

Mijnheer de voorzitter! Aandacht voor onderzoek, monitoring en de beschikbaarheid van eigen, deugdelijk cijfermateriaal is eveneens van groot belang voor een ander onderwerp dat ik aan wil stippen, te weten de verhouding met private partijen. Het is essentieel dat het departement over eigen deugdelijke cijfers beschikt, wanneer het moet onderhandelen met de Nederlandse Spoorwegen of bijvoorbeeld marktpartijen die belangstelling tonen voor aanleg en exploitatie van infrastructuur.

Door een aantal redenen komt publiek-private samenwerking, hoewel als concept door het kabinet

Bierman-Beukema toe Water

omarmd, maar moeizaam van de grond. Stroperige besluitvorming is daar zeker debet aan, maar daarnaast lijkt het te schorten aan wellicht wederzijds begrip en voor beide partijen acceptabele risicoverdeling. Een overheid, die alleen problemen wil overhevelen, komt niet ver. Publiek-private samenwerking moet meerwaarde opleveren. De overheid zelf financiert het goedkoopst; met andere woorden: de voordelen die de private sector te bieden heeft, moeten manifest zijn.

Van de overheid wordt aandacht gevraagd voor voorwaarden waaronder de markt kan en mag functioneren. Dat betreft vaak harde en langetermijnafspraken over prestaties op het gebied van sociale aspecten, milieu en veiligheid. Daartegenover verlangen private partijen langetermijntoezeggingen, waarmee het kabinet ver over zijn eigen graf heen regeert en dat ook moet durven! Zoervaart mijn fractie – om maar een enkel voorbeeld te noemen – met groeiend ongeduld het getouwtrek rond de A4, waar de overheid niet kan of niet wil beslissen over milieuaspecten en de vraag of men eigenlijk wel publiek-private samenwerking wil. De voorzitter van VNO/NCW spreekt in dit verband van een testcase, want als deze 7 km niet lukken, kan er volgens hem weinig in dit land, aldus Forum van 23 december 1999. Mijn fractie volgt ook met belangstelling de gang van zaken rond de magneetweefbaan naar Groningen.

De Stuurgroep privatisering infrastructuur is inmiddels opgeheven. Haar taken moeten nu behartigd worden door het kenniscentrum van Financiën, dat wellicht weinig expertise in huis heeft en misschien ook andere belangen nastreeft. Was dit een verstandig besluit? Hoe loop het nu en wie is nu precies voor welk resultaat verantwoordelijk?

Mijn fractie zou graag van de minister vernemen, hoe zij de conclusies en aanbevelingen ervaart van het interdepartementaal beleidsonderzoek "innovatief aanbesteden". En wat zij denkt te doen aan het feit dat tot nu toe slechts ± 5% van het jaarbudget innovatief wordt aanbesteed, terwijl in potentie enkele tientallen procenten zich daarvoor lenen?

Private partijen zitten ook aan tafel als het gaat om een onderwerp als vervoermanagement. De bescheiden middelen voor dit onderwerp worden

gedecentraliseerd. Verwacht de minister dat hiermee ook een toereikend gevoel van urgentie wordt overgedragen om met dit onderwerp aan de slag te gaan? En verwacht de minister niet dat het naast de lokale inspanningen van bijvoorbeeld gemeentebestuurders noodzakelijk blijft op centraal niveau afspraken te maken met hoofddirecties van verschillende bedrijfsketens, die filialen overal in het land hebben?

Mijnheer de voorzitter! De tienregelige passage over waterbodems in de algemene toelichting op de begroting is optimistisch van toonzetting. Ik zou de staatssecretaris willen vragen, of dit optimisme werkelijk gerechtvaardigd is. Is het niet zo dat zij met dit dossier een moeizame erfenis heeft gekregen en dat de spelregels die tot de bestaande impasse geleid hebben, niet wezenlijk veranderd zijn? Dit lijkt ook meer de teneur van de passage in de toelichting op het Infrastructuurfonds. Daarin gesproken wordt van ruim 300 gevallen van ernstige verontreiniging van rijkswateren, waarvan er 11 gesaneerd zijn. Voor 100 gevallen worden nu de wettelijke onderzoeken uitgevoerd. Blijkens het saneringsprogramma waterbodems rijkswateren 2000-2003 worden met de beschikbare budgetten enkele saneringen in de planperiode voorzien. De getallen genoemd in het saneringsprogramma wijken enigszins af van de toelichting op het Infrastructuurfonds. Naast milieuoverwegingen lijkt in ongeveer één vijfde van de gevallen de aanleiding tot sanering nautisch te zijn.

Op de wettelijke procedures om tot aanwijzing en inrichting van baggerdepots te komen rust geen zegen. Het moment dat baggeren – en dan denk ik ook aan het werk van waterschappen en gemeenten – niet langer uitgesteld kan worden, komt op vele plaatsen dichterbij. De kosten van verwerken zijn voorsnog een factor 5 hoger dan storten. Ik vrees dat we zo al jaren een wissel trekken op de toekomst, waarbij de samenleving op termijn een hoge rekening gepresenteerd zal krijgen. Kan de staatssecretaris hierop reageren?

Blijkens de algemene toelichting op de begroting van het Infrastructuurfonds wordt ook op het spoor gewerkt aan betere benutting. Als de prognoses juist zijn en er tot 2010 sprake zal zijn van een groei van 25% (4 miljard reizigerskilome-

ters) zullen uitbreiding en betere benutting hoge prioriteit moeten hebben. Nieuwe systemen voor beveiliging en beheersing van het treinverkeer zouden – aldus de toelichting – op termijn grootschalige verdubbelingen van een aantal spoorverbindingen kunnen voorkomen en samen met ombouw van de energievoorziening naar 25 kilovolt wisselstroom maximale benutting mogelijk maken.

Mijn fractie hoort graag van de minister, op welke termijn besluitvorming over de invoerwijze van deze zaken plaats zou kunnen vinden en wanneer de implementatienota verwacht mag worden. Ook hoort mijn fractie graag hoe het staat met alternatieve oplossingen voor de noordtak Betuwelijn en de afstemming met Duitsland over dit onderwerp.

Ik wacht graag het antwoord van de bewindslieden op de door mij gestelde vragen af.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks):
Mijnheer de voorzitter! Ik vervang vandaag mijn collega Jos van der Lans, die op dit moment in Felix Meritis in Amsterdam gespannen zit te wachten op de uitreiking van de Eureka non-fictieprijs 2000. Hij is medeauteur van een van de vier genomineerde boeken. Aangezien hij vermoedelijk maar één keer van zijn leven genomineerd zal worden en waarschijnlijk nog een aantal malen met de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in debat zal treden, heeft hij besloten om hier vandaag verstek te laten gaan. Zo komt het dat ik vandaag voor de negende maal aan het beleidsdebat Verkeer en Waterstaat mag meedoen. Mijn bijdragen beginnen langzamerhand een oeuvre te worden.

Voorzitter! In toenemende mate slijt ons land dicht door de gevolgen van de almaar groeiende mobiliteit van mensen en goederen en de maatschappelijke urgentie om daar wat aan te doen lijkt met de dag groter te worden. Immers, ook dit jaar groeit de automobilititeit weer met zo'n 6%. De minister heeft hierover de afgelopen jaren een reeks plannen en nota's gepresenteerd. Het zal niemand verbazen dat de fractie van GroenLinks meent dat de ambities daarbij nog lang niet ver genoeg gaan. Deze begrotings-

Pitstra

behandeling zou dan een mooie gelegenheid zijn om de plannen nog eens kritisch tegen het licht te houden en de minister te verzoeken om op flink veel terreinen nog eens een tandje bij te schakelen. Maar dat levert niet alleen een voorspelbaar verhaal op, het levert vermoedelijk nog meer voorspelbare antwoorden op. Daarom kiezen wij vandaag voor een andere aanpak, waarbij wij helaas "de natte kant" van het departement onbesproken laten. Niet, omdat wij de problematiek van het water niet belangrijk vinden, integendeel, maar omdat wij gezien de beperkte tijd keuzen moeten maken.

Er is één woord waar deze minister, zo is onze waarneming, een grote voorliefde voor heeft: het woord "draagvlak". Beleid heeft volgens de minister pas kans van slagen als het op een breed draagvlak kan rekenen. Dat is een bestuursfilosofie waar GroenLinks zeker niet onsympathiek tegenover staat. Maar nu we deze minister een aantal jaren aan het werk hebben gezien, beginnen bij ons toch twijfels te rijzen. Wat moeten we er nu eigenlijk precies onder verstaan? Is een minister voor beleid van een draagvlak afhankelijk of is het juist de taak van politici om voor politieke ambities ook systematisch een draagvlak te creëren? Is het draagvlak een doel of is het draagvlak een middel?

Het moet ons van het hart dat we over deze vragen bij deze minister toch steeds vaker in het duister tasten. Ook ambtenaren van het departement lijken in toenemende mate wanhopiger te kijken als het woord draagvlak valt. Daarom lijkt het ons in deze Kamer en bij dit debat politiek relevant te trachten op dit punt wat meer duidelijkheid te krijgen en om na te gaan wat deze minister nu precies met haar draagvlakfilosofie voor ogen heeft. Laten we ons daarbij concentreren op een paar beleidsonderdelen, allereerst op het rekeningrijden. Voor de goede orde: het gaat ons daarbij niet zozeer om het rekeningrijden als zodanig – het is bekend dat GroenLinks veel liever een veel omvattender systeem van "beprijzing" zou zien – maar het gaat ons vooral om de wijze waarop het rekeningrijden nu wordt ingevoerd.

In het regeerakkoord staat dat in "de komende regeerperiode het systeem van rekeningrijden in de

Randstad zal worden geïntroduceerd". Met deze afspraak in de zak was het logisch geweest als de minister direct met de vier grote steden uit de Randstad aan de slag was gegaan om onder deze politieke afspraak een verantwoord maatschappelijk-bestuurlijk draagvlak te leggen. Helaas, er stak een stevige tegenwind op, die vooral werd aangeblazen door de ANWB en De Telegraaf. De minister kreeg het zwaar te verduren. In plaats van zich te beroepen op het regeerakkoord – een recept dat in de meeste paarse crisisevallen met succes wordt beproefd – begon zij al heel snel te wijken. Op het moment waarop ook de tegenkrachten zich in de discussie mengden, waarop economen van naam opstonden om het rekeningrijden te verdedigen, waarop zelfs binnen de ANWB leden protest aantekenden tegen de politieke hetze van de directie, bond de minister in en kondigde zij aan dat het rekeningrijden zal worden beperkt tot een proef bij grote steden.

Wij gaan ervan uit dat de minister toen concludeerde, dat een maatschappelijk draagvlak voor invoering van het rekeningrijden ontbrak. Maar dat roept tal van vragen op. Bestaat dat draagvlak voornamelijk uit de ANWB-directie en de redactie van De Telegraaf? Wat is eigenlijk de verhouding tussen het politieke draagvlak van het regeerakkoord en een maatschappelijk draagvlak? Is er niet zoiets als het primaat van de politiek? En ten slotte: is het niet de taak van de politiek in dezen om, gezien de nauwelijks omstreden publieke noodzaak om het verkeersaanbod te reguleren, juist gezien de tegenwind heel hard te gaan werken aan het creëren van een draagvlak? Johan Cruijff indachtig, zou je immers ook kunnen zeggen: "elk nadeel heb zijn voordeel". En dus had deze situatie aangegrepen kunnen worden om een echt maatschappelijk debat te voeren over het – naar onze mening onvermijdelijk – duurder maken van het personenvervoer. Wij menen dat de minister hier een kans heeft laten liggen en zich veel te gemakkelijk van haar apropos heeft laten brengen.

Misschien zien wij het verkeerd, maar het omkopen van grote randstadgemeenten om een proef met rekeningrijden te beginnen, is natuurlijk aardig voor de kas van die gemeenten en voor de leuke

infrastructurele dingen die zij met de vele miljoenen kunnen doen, maar het komt de krachtadigheid van de centrale overheid bepaald niet ten goede. In een land met binnenkort 8 miljoen auto's is het naar de mening van de GroenLinks-fractie evident dat de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid moet kunnen nemen en is het zonder meer schadelijk als zij zich daarbij afhankelijk maakt van de prijskaartjes die gemeenten eraan gaan hangen. Het kan toch niet zo zijn dat de draagvlakfilosofie van de minister erop neerkomt dat zij haar politieke ambities daarvan afhankelijk maakt?

Wat wij maar willen zeggen, is dat onder de tragedie van het rekeningrijden een heel principiële vraag schuilgaat over wat de overheid nog vermag. Wij zouden het zeer op prijs stellen als de minister daarover nog eens haar licht laat schijnen. Hoe exemplarisch is het recente beleidsverhaal over rekeningrijden in de draagvlakfilosofie van de minister?

Voorzitter! Dat brengt mij op de tweede casuïstiek. Vergeleken met het rekeningrijden is hier de beweging andersom. Langzaam maar zeker ontstaat er een maatschappelijk draagvlak en doet zich nu de vraag voor hoe de overheid daarmee omspringt. De casuïstiek betreft hier de discussie over "Nederland distributieland" en "Nederland regieland". Het is bekend dat de Raad voor verkeer en waterstaat daar onlangs zeer behartigenswaardige opmerkingen over heeft gemaakt. Ook in de Tweede Kamer is een motie aangenomen om nu eens goed over deze problematiek te discussiëren. Steeds duidelijker tekent zich daarmee een maatschappelijk draagvlak af voor de gedachte, dat wij in ons kleine land goed moeten nadenken over wat wij met onze economie willen. Dat is een discussie die in hoge mate wordt ingefluisterd door het maatschappelijk gevoel dat – hoewel Nederland van oudsher een distributieland is – wij in fysiek opzicht toch de grenzen daarvan aan het bereiken zijn. Ons lijkt dat zo'n publieke kentering koren op de molen van deze minister zou moeten zijn. Wat is ertegen om deze discussie volop te stimuleren en daar ook in het beleid stem aan te geven? Dit kan bijvoorbeeld door in plaats van het faciliteren van steeds maar verdergaande havenuitbreidingen in

Pitstra

Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen echt gericht het accent te leggen op een Europees of desnoods nationaal havenbeleid. De VVD-fractie vroeg hier zojuist ook om. Het is eigenlijk toch van de gekke dat alle havens in onze delta, dus inclusief Antwerpen, zo ongeveer met de rug naar elkaar toe staan en ieder voor zich grootse plannen maken om uit te breiden. Datzelfde verhaal geldt eigenlijk ook voor de luchthavens.

Hier ligt een groeiend maatschappelijk draagvlak op de politieke omarming van de minister te wachten. Helaas, de discussie over "Nederland distributieland" doet zij af met de doodoener dat het niet "of-of" is maar "en-en". Zij heeft bijvoorbeeld wel eens de suggestie geopperd voor een "nationale zeehavenorganisatie" waarin alle havens samenwerken, maar vooralsnog lijkt daar weinig bestuurlijke dwang achter te zitten. Het gevolg is wel dat de havens van Rotterdam en Amsterdam ook het komende decennium vooral op hun eigenbelang zullen letten. Daarom lijken wij nu ook onvermijdelijk af te stevenen op de aanleg van een tweede Maasvlakte. Daar twijfelt in ieder geval in Rotterdam bijna niemand meer aan. Elke prikkel om in nationaal verband of beter nog in samenwerking met België oplossingen te zoeken, is daardoor afwezig, tenzij de minister nu ook echt ernst gaat maken met die "nationale zeehavenorganisatie". Wellicht kan zij vandaag haar voornemens op dit gebied nog eens toelichten.

Voorzitter! Naar onze waarneming laat de minister zich hier vooral leiden door het belang van een economisch draagvlak. Daarbij laat zij zich ook niet door vooraanstaande economen uit haar eigen partij van de wijs brengen. Zo heeft de minister in november over de uitbreiding van de Maasvlakte een wel heel kritische brief mogen ontvangen van onze collega Wolfson, die tezamen met de hoogleraren Van der Zwan en Muntendam weinig heel laat van de argumentatie om tot uitbreiding van de tweede Maasvlakte over te gaan. De kritiek van deze economen is niet mals; zij menen dat er niet alleen geen goed beeld is van de kosten van deze miljardeninvestering, zij vragen zich vooral af of de baten wel opwegen tegen de opbrengsten. Wij zouden het op prijs stellen als de minister nog eens op deze argumenten zou willen ingaan. Ook zouden

wij de minister willen vragen of zij het met ons eens dat zich nu een uitgelezen kans voordoet om de discussie, waar ook de Tweede Kamer om gevraagd heeft, over een minder eenzijdige economische en fysiek belastende oriëntatie te starten? Komt die discussie er en vindt de minister dat haar departement daarin een toonaangevende rol moet spelen?

Ik kom tot een derde voorbeeld. Het betreft de verkeersveiligheid. Het kan niet vaak genoeg gezegd worden: de kosten van verkeersonveiligheid bedragen jaarlijks 12 mld., terwijl de kosten van de files op 1,7 mld. worden gecalculleerd. Het lijkt ons zaak om daar nu echt ook beleidsmatige conclusies aan te verbinden; de bestrijding van de verkeersonveiligheid moet veel hoger op de politieke agenda komen.

Het is mijn fractie een doorn in het oog dat in de steden van ons land de openbare ruimte gedictieerd wordt door autoverkeer. Kinderen spelen steeds minder op straat en worden met de auto van adres naar adres getransporteerd om onder toezicht en veelal binnenskamers veilig te kunnen spelen. Dat is om meerdere redenen een heel kwalijke ontwikkeling. Dat was ook een van de redenen om het programma Duurzaam veilig te starten. Met dat programma is in veel steden een begin gemaakt. So far, so good. Maar nu blijkt het programma in een grote behoefte te voorzien. Het aantal aanvragen vanuit gemeenten om 30-kilometerzones te mogen inrichten overtreft drie maal het beschikbare budget. Er is 135 mln. beschikbaar en er liggen voor 400 mln. plannen op de plank. Mijn fractie denkt dat een mooier maatschappelijk draagvlak voor politiek beleid nauwelijks denkbaar is. Maar helaas, dat is de minister kennelijk net wat te veel van het goede, waardoor het proces van beveiliging en verbetering van de publieke ruimte onnodig wordt gefrustreerd. Waarom? Waarom wordt op zo'n belangrijk onderdeel, zo armetierig gedaan? Waarom niet vanuit het belang van kinderen een forse claim bij minister Zalm leggen?

Ten slotte komen we toe aan het draagvlak voor de privatisering van de openbaarvervoermarkt in Nederland. In Noord-Nederland heeft de privatisering er inmiddels toe geleid dat na een zeer speculatieve doorverkoop van het Amerikaanse

bedrijf Vancom, het Britse bedrijf Arriva als een monopolist optreedt waar de overheid nauwelijks greep op heeft. De verantwoordelijke VVD-gedeputeerde Swierstra uit Drenthe toonde zich eind januari in het NRC Handelsblad een teleurgesteld man. Zijn conclusie: "Een monopolie is slecht, een geprivatiseerd monopolie nog slechter, een privaat monopolie in buitenlandse handen is het allerslechtste wat je kunt treffen." Uit niets blijkt in het Noorden dat een meer commerciële inzet ook daadwerkelijk leidt tot een meer klantvriendelijke benadering en de overheid kan, behalve soebatten, er niets meer aan doen. Het zijn deze ervaringen die er toe leiden dat in deze Kamer het politieke draagvlak voor de privatisering van onder meer het openbaar vervoer aan het krimpen is. Op andere onderdelen van het beleid, zoals het rekeningrijden, betekent zo'n ontwikkeling dat de minister terughoudender wordt, maar daarvan hebben we tot nu toe nog maar weinig gemerkt als het gaat om de privatisering van het openbaar vervoer. Wat zijn de lessen die de minister eigenlijk uit de ervaringen zoals die in Noord-Nederland trekt?

Draagvlak is in onze ogen niet een doel op zichzelf, maar een middel om heldere politieke ambities te realiseren. En dat is precies waar het deze minister aan ontbreekt; het pragmatisme overschaduwde de ambities, wat de minister nu precies wil wordt verhuuld door een in ieder geval voor de fractie van GroenLinks weinig doorzichtige draagvlak-filosofie waardoor het steeds onduidelijker wordt waar de minister nu precies staat. Zo nodigt ze alle partijen met betrekking tot Schiphol uit om zitting te nemen in het TOPS-overleg in de hoop dat ze er met elkaar uitkomen, zonder zelf heel exact de randvoorwaarden te creëren waarbinnen zo'n overleg echt tot resultaat kan komen. Eigenlijk kan niemand er dan toch van op kijken dat dat dan ook mislukt.

Met andere woorden: het draagvlakdenken van deze minister vertoont nogal wat kameleonachtige trekjes, in wisselende situaties neemt het steeds een andere kleur aan. Het steeds breder gedragen gevoel van maatschappelijke urgentie dat er wat moet gebeuren aan de dichtslubbende wegen – ik proefde dat zo-even ook bij de VVD-fractie – krijgt daardoor geen adequate politieke

Pitstra

vertaling. Integendeel zelfs, de mainports groeien volgens schema, het openbaar vervoer blijft een zorgenkindje, een begin van een echte aanbodregulerende en aanbodsturende aanpak van de automobiliteit wordt niet gemaakt. Kortom, er blijft te veel van hetzelfde en er verandert te weinig.

Daarom kan mijn fractie dan ook weinig enthousiasme opbrengen voor een andere beleidsfilosofische opmerking die de minister hier maakte tijdens de behandeling van de Taxiwet. Bij die gelegenheid liet zij weten dat zij eigenlijk weinig heil ziet in cijfermatige doelstellingen en dat zij die gedachte ook bepalend zou laten zijn bij het formuleren van het NVVP, het Nationaal verkeers- en vervoersplan. De minister wil eerder kwalitatieve doelen vaststellen en deze vervolgens monitoren. Wij zijn daar zeer huiverig voor. Als wij kijken hoe ondoorzichtig de wijze is waarop de minister met het draagvlak-principe omspringt, dan valt te vrezen dat kwaliteitstoetsing het al nagenoeg onmogelijk maakt om politieke controle op het beleid uit te oefenen. Wat dat betreft, zijn wij vooralsnog op dit beleidsterrein meer geporteerd van de opmerking die haar collega en partijgenoot Peper ooit in een interview maakte, namelijk dat het goed zou zijn dat een minister concrete en toetsbare doelen formuleert. Wij stellen in dat opzicht een nadere beschouwing van de minister op prijs.

De VROM-raad heeft onlangs het advies "Mobiliteit met Beleid" uitgebracht. De raad stelt onder meer een veel grotere differentiatie in de beprijzing van het personenvervoer voor. De rekening zou zo moeten worden gepresenteerd dat de gebruiker zijn betaling ziet toenemen naarmate hij meer maatschappelijke kosten veroorzaakt en ziet afnemen naarmate dat minder het geval is. Daarbij doet de raad een aantal voorstellen, bijvoorbeeld het heffen van motorrijtuigenbelasting op basis van cruciale kenmerken van het voertuig, zoals uitstootkarakteristieken en energiegebruik. Ook het Centrum voor energiebesparing en schone technologie heeft in het rapport "Efficiënte prijzen voor het verkeer" in dit opzicht interessante opmerkingen gemaakt. Expliciete beprijzing van maatschappelijke kosten wordt onmiskenbaar een cruciaal instrument om de mobiliteit in dit land de baas te blijven. Ook de

minister heeft vorig jaar al laten weten dat het in principe mogelijk moet zijn om in 2004 een kilometerheffing voor automobilisten in te voeren. In de perspectievennota worden daar verkennende opmerkingen over gemaakt. Het zou echter goed zijn als het kabinet op korte termijn een heldere lijn in dezen uitzet. Kan de minister de Kamer melden in welk stadium haar denken zich thans bevindt en wanneer wij in dezen concreet beleid kunnen verwachten? Hoe concreet zal in dit opzicht het NVVP worden?

Mijnheer de voorzitter! Ik heb tot nu toe niet gesproken over de overbodigheid van Betuwelijn, de blijvende onduidelijkheid over de groei van Schiphol, de noodzaak van strenge parkeernormen, de mislukte concurrentie op het spoor, de politieke onwil om een maximumsnelheid van 100 km per uur in te voeren, het te weinig gestimuleerde succes van carpoolen en autodelen en nog wat van die onderwerpen. Maar één stokpaardje willen wij echter wel berijden en dat is de fiets. Het is bekend dat 70% van de verplaatsingen in Nederland gaat over een afstand die korter is dan 7,5 km. Toch pakt op die afstand maar een kwart van de mensen de fiets. Hier is dus een enorme winst te boeken. Dat het ook kan, blijkt uit de wijze waarop in de gemeente Houten bijvoorbeeld bewust ruimte is gegeven aan de fiets. Het aantal verkeersslachtoffers in Houten is maar de helft van het landelijke gemiddelde. Voor winkelen pakken de Houtenaren 30% minder vaak de auto dan in vergelijkbare gemeenten.

Op nationaal niveau is echter na het afronden van het Masterplan fiets in 1998 een stilte gevallen. Zeker, er wordt gewerkt aan betere fietsenstallingen bij stations, een punt waar de Tweede-Kamerfractie van GroenLinks zich zeer hard voor heeft gemaakt, maar van een nieuw masterplan – of in dit geval wellicht ladyplan – lijkt vooralsnog geen sprake. In het NCDO-boek "O, dat is duurzaam" figureert de projectleider van het inmiddels afgeronde masterplan als een verbitterd man. Zijn conclusie is: "Het Masterplan fiets is populair over de hele wereld; hoe verder je komt, hoe populairder. Maar onze grootste vijanden zitten op ons eigen ministerie." Daar stelt de fiets niets voor, want: "met de fiets kun je niet scoren". Klopt deze waarneming? En zo niet, dan

vernemen wij graag van de minister wanneer wij een "Masterplan fiets, nieuwe ronde" mogen verwachten.

Voorzitter! Zoals altijd zien wij de antwoorden van de minister met interesse tegemoet.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Omdat na een reeks van succesvolle jaren de begrijpelijke behoefte ontstaat de samenstellende kleuren van paars wat meer te gaan onderscheiden, deed het mij veel deugd in de memorie van toelichting op de begroting te kunnen lezen dat de Vierde nota waterhuishouding bij de behandeling in de Tweede Kamer de instemming van alle fracties heeft gekregen. Daarbij werd vooral de versterking van de relatie tussen het water en de ruimtelijke ordening unaniem als zeer belangrijk ervaren. Vorig jaar heeft Kees Zijlstra bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in het beleidsdebat uitvoerig bij het "natte" deel van de beleidsvoornemens stilgestaan. Hij citeerde bij die gelegenheid vrijmoedig uit een opmerkelijke rede van prof. dr. Saeijs, toen nog HID van Rijkswaterstaat in Zeeland. Ik pik er een citaat uit, omdat een kleine steekproef mij leerde dat weinig mensen nog weten wanneer we voor het laatst – bijna – met meer dan onze voeten in het water stonden. Ik herinner me de lugubere treinreizen nog vanuit het zuiden door een land vol water en lege huizen richting Utrecht. Het was in 1995. Saeijs zei als altijd, op zijn eigen wijze: "Zo kon het gebeuren dat wij begin 1995 bijna verdronken en eind 1995 na een droge zomer bijna niet meer konden varen."

Er is sindsdien veel ten goede gekeerd. We worden af en toe nog opgeschrikt omdat het beleid uit het verleden niet per decreet ongedaan kan worden gemaakt en overvloedig regenwater het toch nog prefereert om naar het laagste punt te stromen. Mededogen met de getroffen sprekers voor zich, maar het houdt ons ook bij de les. Wij gaan ervan uit dat de belangrijke en integrerende taak die de staatssecretaris in het waterbeleid is toebedeeld, met grote vasthoudendheid zal worden vervuld, niet in de laatste plaats ten opzichte van bewindslieden die in de verleiding zouden kunnen komen sectorale belangen te laten prevaleeren. De verdere discussie over de

Castricum

waterbergingsgebieden, die sinds gisteren weer actueel geworden is, kan hier wellicht een proef op de som gaan worden.

Vanzelfsprekend hopen wij van harte dat de komende Internationale waterconferentie een succes zal worden. Op dit moment vraagt zuidelijk Afrika in die context ieders aandacht. Altijd actueel blijft het gevecht om het water wereldwijd, dat vreedzaam zou kunnen worden opgelost wanneer kennis en kunde, ook vanuit ons land, langdurig en effectief beschikbaar worden gesteld.

Voorzitter! Er is mij bij de voorbereiding van dit debat gebleken dat er op tal van onderwerpen meer eensgezindheid bestaat dan we denken. Wie is het oneens met de gedachte dat mobiliteit, maar ook veiligheid en bereikbaarheid voor iedereen centraal moeten staan, zoals de minister in het voorwoord van haar tweede begroting schrijft? Wie zou de Alkmaarse wethouder Van der Ham, voorzitter van de commissie verkeer en vervoer van de Vereniging van Nederlandse gemeenten, willen tegenspreken wanneer hij in het tijdschrift Verkeerskunde zegt dat er meer visie moet worden ontwikkeld op mobiliteit, dat de overheid een regierol moet gaan vervullen, met name rond toekomstgerichte vervoerssystemen, dat goederen anders moeten worden vervoerd en dat de nationale overheid en de politiek moeten erkennen dat de echte verkeers- en vervoerproblemen in de regio zitten waar 70 tot 80% van de mobiliteit zich voltrekt? Boter bij de vis graag, zegt de wethouder. En vervoersplannen, die onderdeel horen te zijn van een totaal bedrijfsplan. Blijft over de Europees commissaris De Palacio in Brussel, ook belast met het vervoersbeleid. Zij schetste in antwoord op vragen van de betrokken parlementscommissie de hoofdlijnen van haar programma: een beter functionerende vervoersmarkt met meer aandacht voor het achterblijvende spoorvervoer; investeringen in infrastructuur inclusief intelligente systemen van vervoerbeheer; betere integratie van het vervoer tussen de regio's en tussen de verschillende soorten vervoer; vermindering van de negatieve effecten van het vervoer in de samenleving, met name op het gebied van veiligheid en milieu, en tot slot een doeltreffen-

der optreden van de Europese Unie op internationaal niveau.

Voorzitter! In de toonzetting van de wethouder uit Alkmaar, via de minister in Den Haag tot de Europees Commissaris in Brussel kan ik geen dissonant ontdekken: zij zijn het met elkaar eens en zij doen hun best. Ook daaraan durf ik geen seconde te twifelen. Maar er is meer. De doelen die wij ons stellen worden niet altijd gehaald. Uit de veertigvoets container met gewichtige stukken die de wereld van verkeer en vervoer jaarlijks over zichzelf uitstort, pik ik de BER, de roepnaam voor de jaarlijkse Beleids-effectrapportage van Verkeer en Waterstaat. Het is het handboek voor vreugde en verdriet: vreugde wanneer kan worden geconstateerd dat het beleid scoort, verdriet wanneer het minder lukt of wanneer de horizon zich verwijdt.

Bij de behandeling van de Taxiwet op 30 november stelde de minister voor, wellicht omdat ze in het handboek een pagina over verdriet had opgeslagen, tijdens dit beleidsdebat maar eens verder te praten over zin en onzin van kwantitatieve doelstellingen. Denkend aan de ervaringen met het tweede Structuurschema verkeer en vervoer, vertelde zij openhartig, leek het haar veel beter om kwalitatieve doelstellingen te formuleren die te monitoren zijn, dan om percentages te hanteren. Zij zei dat men als doelstelling kan kiezen dat er 5% of minder files komen of 50% minder verkeersdoden, maar wat zegt dat als na verloop van tijd tot de conclusie moet worden gekomen dat die doelstelling niet is gehaald? Als een netwerk wordt gemaakt van kwalitatieve maatregelen die kunnen worden toegepast en gevolgd, zou volgens haar veel verder worden gekomen. Zij zou dat uitwerken in het Nationaal verkeers- en vervoersplan en zij dacht dat wij betere sturingselementen konden creëren via doelen en doelstellingen dan via het goochelen met percentages. Tot zover de minister, die zich verheugde op een nadere discussie over dit onderwerp want het is, zoals zij zei, een van de kernthema's van het verkeers- en vervoersbeleid.

Het laatste ben ik met haar eens, maar over wat daaraan voorafging, verschillen wij van mening. Kwantitatieve doelstellingen vormen juist de uitdrukking van de kwaliteit die, stap voor stap, op kortere of

langere termijn, gerealiseerd dient te worden. Kwantitatieve doelstellingen houden bestuurders en volksvertegenwoordigers bij de les, maken het beleid controleerbaar, kunnen maatschappelijke betrokkenheid in beweging brengen. Prof. dr. Van der Hoorn, werkzaam bij Rijkswaterstaat en deeltijdhoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam, zegt in het CBS-magazine Index van september vorig jaar dat veel prijsbeleid en ander beleid uit het Structuurschema verkeer en vervoer niet is gerealiseerd, waaronder het rekeningrijden. Naar zijn mening was het dan ook geen wonder dat het streefbeeld van 35% niet binnen bereik is gekomen. De minister zou die uitspraak en gedachtegang eerder moeten omhelzen: geen beleid, geen effect. De onzichtbare handjes komen dan aan het bewind en dat is niet goed. Daar moeten we iets aan doen. Doen, dus.

Voorzitter! Ik moet mij beperken. De minister heeft ongetwijfeld begrepen dat wij de discussie over het door haar geagendeerde "kernthema" graag aangaan. Wij moeten ons niet laten afschrikken door doelstellingen die niet worden gehaald of waarvan wij bang zijn dat zij niet gehaald zullen worden. Wij moeten ons laten inspireren door streefbeelden die wel worden gehaald. Ik zie de reactie van de minister op dit punt met meer dan gewone belangstelling tegemoet.

Meer nog dan in de voorliggende begroting zal het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan de structuur van het toekomstige beleid gaan bepalen. Verwacht mag worden dat het samen met de Vijfde nota ruimtelijke ordening een aansprekende visie zal bevatten op de toekomst van Nederland in een zich uitbreidend Europa, waarin ook regio's en landsdelen zich niet meer laten voegen naar historisch bepaalde grenzen en waarin zij landsgrenzen overschrijden. Er zijn veel voorbeelden van schuivende panelen, waaronder de Rijn-Scheldedelta. Het is evident dat de havencomplexen in dit gebied niet alleen naar elkaar toe groeien maar ook steeds meer vervlochten raken met hun huidige concurrenten in Vlaanderen. Die ontwikkeling leidt tot een steeds intensievere benutting van ruimte, tot steeds grotere stromen van personen- en goederenvervoer, en tot de noodzaak van steeds frequenter maar dikwijls niet

Castricum

verplichtend overleg op alle in het geding zijnde niveaus. Actueel is het goederenvervoer over de rail. Nog niet zolang geleden zagen onze Vlaamse vrienden niks in de revitalisering van de IJzeren Rijn. Nu is het topprioriteit in internationaal overleg, ook met Duitsland. Inmiddels komt ook al de vraag op of de plannen voor het goederenvervoer niet gecombineerd kunnen worden met nieuwe kansen voor het personenvervoer. Hoe dan ook, het is zonneklaar dat in het Europa van de regio's de noodzaak ontstaat van ruimtelijke planvorming die het huidige gemeen overleg ver te boven gaat. Is de minister dat met mij eens en welke – nieuwe – initiatieven denkt zij op dit vlak te kunnen ontwikkelen?

Voorzitter! Ik roep geen schrikbeelden op, maar uitdagingen. Zij zijn nog veel omvattender dan wij ons realiseren. Willen wij als deel van de Delta volwaardig mee blijven doen, willen wij naast Nederland Distributieland ook Nederland Regieland worden, dan moet er een boel gebeuren. Immers, wie wil er niet op de elektronische snelweg rondtoeren, de revenuen van de handel opstrijken en de last die transport en distributie met zich brengen, naar anderen afschuiven? Veel eerder lijkt het mij de uitdaging, mainports en brainports te integreren. Dat is wellicht een open deur, maar ik stap de drempel over met de vraag of de minister het gevoel heeft dat op terreinen als onderzoek en innovatie door overheid, onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven voldoende wordt gepresteerd. In "Nieuwsblad Transport" is in de loop van vorige maand regelmatig verslag gedaan van de 79ste jaarlijkse bijeenkomst van de Amerikaanse Transportation Research Board. Wat ik daarvan heb opgepikt, is dat Washington omvangrijke nieuwe fondsen beschikbaar gaat stellen voor innovatie en onderzoek in de transportsector.

Als wij onze positie als gecombineerde brain- en mainport willen versterken, lijkt het mij onontkoombaar dat een stukje van de enorme bedragen die in de komende jaren voor de fysieke infrastructuur beschikbaar komen – de mainport – wordt overgeheveld naar onderzoek en innovatie. Dat is dus de brainport. Zie ik het goed dat, ondanks de ICES-fondsen, niet echt sprake is van een forse verhoging van middelen,

waar in de memorie van toelichting onder "actuele ontwikkelingen" wordt gerept van "een versobering op het gebied van onderzoek"? Mevrouw Bierman heeft hier ook al over gesproken.

Voorzitter! De prijs van de reis, de integrale kosten van het vervoer van goederen en personen, is een thema dat dikwijls op een redelijk hoog abstractieniveau wordt besproken. Gelukkig is er voldoende aanleiding om het wat dichterbij de grond te houden: de knaak voor een litertje loodvrij, de discussie over rekeningrijden en de compensatie voor rekeningrijden, zoals generieke lastenverlichting, verlaging van de motorrijtuigenbelasting, mobiliteitsfondsen voor de Randstedelijke regio's en extra middelen uit het Fonds economische structuurversterking. Dit alles brengt mij tot een viertal opmerkingen.

De weg naar rekeningrijden is een lijdensweg, schreef ik vorige week aan mijn fractie. Dat leidde tot de vraag, sinds wanneer wij tegen rekeningrijden zijn. Niet dus! Wat ik bedoelde over te brengen, is dat deze minister de derde in rij is die probeert het project van de grond te tillen. Dat doet zij met een bewonderenswaardige vasthoudendheid, zoals ook de CDA-bewindsvrouw in het kabinet-Lubbers/Kok dat deed. Van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat van VVD-huize kan ik mij dat niet helemaal meer herinneren. Wel meen ik te weten dat zij opnieuw heeft getekend voor het regeerakkoord. Intussen zal het nog jaren duren vooraleer de tolpoorten de eerste guldentjes gaan genereren. En dát bracht mij tot de, naar mijn mening logische, vraag of tegen die tijd de wet van de remmende voorsprong niet van kracht dreigt te worden, omdat door de snelle technologische ontwikkelingen systemen beschikbaar komen en ook al beschikbaar zijn, waarmee het gebruik van de auto op een andere manier, naar tijd, plaats en belasting, kan worden beprijsd. Ik zou op dat punt in relatie met de introductie van rekeningrijden waarmee wij nu bezig zijn, graag nog een nadere beschouwing van de minister willen horen.

Er zijn nu al een heleboel mensen, veel meer dan wel eens wordt gedacht, die gebruikmaken van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Vooral in de spits is het dikwijls geen pretje om dat alternatief te benutten of te moeten

benutten. Welke maatregelen worden door de aanbieders van openbaar vervoer genomen om ervoor te zorgen dat bij de introductie van rekeningrijden voldoende capaciteit beschikbaar is om de gewenste nieuwe toeloop te kunnen accommoderen en hoe denkt de minister bij groei eventuele exploitatietekorten te kunnen afdekken? Is het overigens waar dat de positie van het streekvervoer buiten de stadsgewesten verder terugloopt en, zo ja, is dat tijp nog op enigerlei wijze te keren?

Bij de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer heeft de woordvoerder van de PvdA-fractie de notitie "Steden binnen bereik" gepresenteerd, waarin bestaande plannen en ideeën in samenhang werden gebracht met als doel de railinfrastructuur versneld op de toekomst voor te bereiden. Ik moest daaraan denken toen mij een publicatie van Railforum Nederland onder ogen kwam over De Vervoerfabriek, een innovatief plan dat een substantieel betere benutting van de capaciteit van de rail mogelijk moet maken. Welke kansen hebben beide initiatieven, wellicht in samenhang?

Intussen werkt het Witboek dat de Europese Commissie in 1998 over de kostentoekening publiceerde langzaam maar zeker door. Recent ontstond enige publiciteit rond een studie van het Centrum voor energiebesparing en schone technologie, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. "Benzineauto houdt fiscaal eigen broek op" kopte "Verkeerskunde". De studie van het CE leverde een aantal resultaten op dat niet kan worden genegeerd. Dat geldt trouwens ook voor de inhoud van het advies van de VROM-raad "Mobiliteit met beleid". Ik vraag me af of de tweedeling in het denken over mobiliteit zichzelf langzaam maar zeker niet begint te overleven. Milieudefensiedirecteur en lid van de VROM-raad Teo Wams legt in het blad "Milieudefensie" uit dat het een misverstand is om te denken dat de auto door het advies ruim baan krijgt: "De VROM-raad wil de auto stevig aanpakken door niet meer asfalt neer te leggen dan er nu ligt en door maatregelen als accijnzen, rekeningrijden, betaald parkeren en autoluwe en autovrije wijken." Opmerking van de interviewer: "Daarmee kan het autoverkeer voorlopig groeien." Antwoord van Wams: "Het zal niet leiden tot een

Castricum

onherroepelijk einde aan de groei van het autoverkeer. Maar als de nadelige effecten van het autoverkeer voldoende terug zijn te brengen door technische en financiële maatregelen dan moet je op zijn minst de open mind hebben om dat in te zien." Het is waar dat de vervuiling door de auto in de voorbije jaren spectaculair is teruggedrongen. Dat proces gaat door. De groei van het autopark stelt ons echter voor ruimtelijke problemen die niet mogen en niet kunnen worden onderschat. De bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en Ruimtelijke Ordening staan voor de gemeenschappelijke taak dit toenemende probleem van een toekomstgericht antwoord te voorzien.

Voorzitter! Ik wil mijn bijdrage aan deze discussie afronden met enkele opmerkingen over de verkeersveiligheid. NRC Handelsblad kwam op 29 december van vorig jaar met de kop: "Mijlpaal verkeersdoden". Gedoeld werd op de verwachting dat in het afgelopen jaar het aantal verkeersdoden tot beneden de 1000 zou zijn gedaald en daarmee onder het niveau van 1950 zou zijn beland. Hoewel het niet zeker is dat het dodental voor 1999 in drie cijfers kan worden geschreven – een sluitende registratie blijft een zich jarenlang voortslepend probleem – kan zonder meer worden vastgesteld dat sinds 1972, toen er 3264 verkeersdoden vielen, veel is bereikt. We kunnen ons echter niet permitteren om te zeggen: dat was het dan. De minister is dat ook geenszins van plan. De samenleving dient zich nog grote inspanningen te getroosten om de tol die het wegverkeer eist verder terug te dringen. Daarbij gaat het niet alleen om het aantal verkeersdoden, maar ook om gewonden, die dikwijls een groot deel van hun leven moeten inleveren. De doelstellingen van het beleid zullen, zoals het zich nu laat aanzien, niet worden gehaald. Op verzoek van de minister heeft de Sociaal-Economische Raad kort geleden een advies uitgebracht waarin de internalisering van de externe maatschappelijke kosten – opnieuw: de prijs van de reis – en de verantwoordelijkheidsverdeling tussen publieke en private sector centraal staan. Ongetwijfeld zal de minister bij de ontwikkeling van het Nationaal verkeers- en vervoersplan het advies van de SER ter harte nemen. Ik zou er een klein voor-

schotje op willen nemen. Kort geleden reikte een collega mij een exemplaar van "Panorama" aan waarin de "top tien" van de zgn. dodenwegen werd gepubliceerd. De minister heeft dat artikel wellicht ook onder ogen gehad. Ik zou haar willen vragen of de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden niet te ver is doorgeschooten wanneer moet worden geaccepteerd dat op tal van plaatsen in ons land jarenlang dood en verderf kan worden gezaaid en afdoende maatregelen uitblijven. Het zou grote winst zijn wanneer de gezamenlijkheid, waarover ik aan het begin van mijn bijdrage kon spreken, ook op dit gebied van leven en dood meer aandacht zou krijgen.

De **voorzitter**: Dear colleagues, I would like to draw your attention to the fact that the delegates from the Czech Senate visiting the Dutch Parliament this afternoon, are among us right now. To them I would like to address the following words. Although according to one theory Dutch was the language originally spoken in Paradise, now our language is probably unintelligible to you and therefore I assume you do not understand our deliberations. Nonetheless, I would like to invite you to listen to them and to examine our procedures. We would like to thank you for your visit, which constitutes a pleasure and an honour to us.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik voer het woord mede namens de fracties van RPF en GPV, die hun politieke leven verder willen gaan als Christen Unie.

De begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is er weer één van continuïteit. Gelukkig maar, want continuïteit schept duidelijkheid en rust. Toch zijn er ook dit jaar weer zorgen die onze fracties graag met de bewindslieden delen. Allereerst is er een tweetal gegevens over het goederenvervoer waarover wij niet gerust zijn: de milieudoelstellingen worden voor het goederenvervoer nog steeds niet gehaald, zo lezen wij in Milieuverkenningen. En alle vervoerprognoses tot 2030 laten een vertwee- of zelfs verdrievoudiging zien van het goederenvervoer in Nederland. Door die combinatie van gegevens is er geen sprake van continuïteit, maar van discontinuïteit.

Ofwel de milieunormen zijn niet meer adequaat, ofwel we hechten een zodanig geloof aan technische vooruitgang dat mobiliteit vele malen minder emissies zal gaan opleveren, ofwel we geven een stuk economische vooruitgang op. Wij namen kennis van enkele rapporten, getiteld Milieuaspecten Verkeer en Infrastructuur 2, kortweg MAVI-2. In 1995 verscheen de MAVI-1 rapportage. De provinciale directies van het ministerie hebben dit monitoringsrapport in samenwerking met de provinciebesturen ontwikkeld. En hoewel MAVI-2 meer onderwerpen omvat dan MAVI-1, blijkt toch dat het wegverkeer een bron van geluidshinder is die schadelijk is voor de gezondheid: zo'n 25% van de Nederlanders geeft aan hiervan ernstige hinder te ondervinden. Dat betekent een extra beroep op de volksgezondheid en extra kosten; zo raken wij weer uit balans. Dat is zorgelijk, maar niet minder zorgelijk is de ontwikkeling van de emissie van bijvoorbeeld kooldioxide. Het blijkt dat de uitstoot daarvan in vergelijking met MAVI-1 met een behoorlijk percentage is toegenomen. Hoewel er ook positieve ontwikkelingen zijn te melden, blijkt toch dat de milieuproblematiek toeneemt. Wij vernemen graag van de minister of voor alle provincies deze monitoring plaatsvindt en of de negatieve trend voor de volksgezondheid en de milieuhinder ten gevolge van het wegverkeer ook landelijk toeneemt. Wordt het geen tijd om drastische maatregelen te nemen om een verschuiving te bewerkstelligen van wegvervoer naar milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten, zoals binnenvaart en vervoer per spoor? Het is de vraag wat wij gaan doen en juist daarop geeft deze begroting geen antwoord. Naar onze mening is het meer van hetzelfde. Is het niet hoogst noodzakelijk dat er een kabinetsbrede strategische discussie komt over de toekomst van het goederenvervoer?

Ondanks de twijfel die tegenwoordig wordt gezaaid over de milieuvriendelijkheid van het spoor, kleeft er naar de mening van onze fracties nog steeds een groot voordeel aan het vervoer per spoor. Verder zou het milieurendement van een "modal shift" van een betere organisatie en benutting van het goederenvervoer per spoor nog steeds enorm hoog zijn. Daarvoor moet dan wel worden geïnvesteerd. Wij vragen de minister

Van den Berg

of dit voldoende in het beleid wordt onderkend. De binnenvaart is een goed alternatief voor het vervoer over de weg, maar ook dan zal er moeten worden geïnvesteerd. De heer Lemstra wees daar al eerder nadrukkelijk op.

Wij constateren dat momenteel veel beleid wordt heroverwogen in het kader van een nieuw Nationaal verkeers- en vervoersplan. Het blijkt echter verleidelijk te zijn om daar alles op af te schuiven. Daar komt nog bij dat ook ten aanzien van de bestuurlijke vernieuwing regelmatig de wens naar voren komt om te komen tot decentralisatie. Vanuit het veld is er, zo merken wij, veel steun voor dit idee. Wij constateren echter tegelijkertijd dat er maar weinig vertrouwen in de bestuurlijke uitwerking is. Een hernieuwde discussie over de vervoerregio's lijkt ons dan ook niet zinvol. Wij vragen de minister of zij dit probleem nog in deze kabinetsperiode zal aanpakken en of de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hierbij betrokken is. Er is hier toch zeker geen sprake van gescheiden circuits? Het wordt nu gepresenteerd als een soort wonderolie, maar wij zien het allemaal nog niet gebeuren. De vraag komt daarom bij ons op of de beleidslijn van decentralisatie wel verder moet worden uitgewerkt.

Mijnheer de voorzitter! De minister maakt op pagina 10 interessante opmerkingen over de relatie tussen de infrastructuur enerzijds en de ruimtelijke ontwikkeling anderzijds. Daarbij zijn een aantal ruimtelijke-orderingsprincipes te onderscheiden. Dat is in de eerste plaats het nabijheidsprincipe. Door bijvoorbeeld werken en wonen dicht bij elkaar te plaatsen, neemt de vervoersbehoefte af. In de tweede plaats denken wij aan het bundelingsprincipe. Door bij knooppunten tot een concentratie van activiteiten te komen, ontstaat een draagvlak voor het aanbieden van collectieve vervoerssystemen. In de derde plaats wil ik de gespreide bundeling noemen. Door aan de vervoersassen niet slechts aan één zijde de economische activiteiten te ontwikkelen, ontstaat een wederzijdse verkeersstroom die de benuttingsgraad van de infrastructuur en van de eventueel aanwezige collectieve vervoersvoorzieningen verhoogt.

De eerste twee genoemde principes worden ook in de toelichting op de begroting

geaccepteerd. Dat geldt echter niet voor de bundelingsgraad, het laatste gepresenteerde principe. Wij begrijpen dat er nadelen kleven aan dit principe. Hierdoor wordt immers mobiliteit gegeneerd. Verder is spreiding slecht voor het economisch en sociaal draagvlak van steden. Toch is het principe ons inziens de moeite waard om serieuzer genomen te worden. In een tijd waarin door ICT, ruimtelijke schaalvergroting en internationalisering de mobiliteit redelijk autonoom toeneemt, lijkt het vasthouden aan het nabijheidsprincipe een illusie. Nu benutting zo hoog in het vaandel van het departement staat, is het principe van gespreide bundeling een welkome bijdrage aan de discussie over de ruimtelijke ordening. Het betekent wel dat bijvoorbeeld het accent op de Randstad ter discussie komt te staan. Wat is erop tegen, zo vragen wij de minister om het maar gespreid te laten ontwikkelen in de periferie (Breda, Eindhoven, Arnhem, Zwolle, etc.)? Wij zijn ons ervan bewust dat daaraan ook bezwaren kleven maar het lijkt ons op z'n minst de moeite waard hier toch serieus naar te kijken omdat dit voor de benuttingsgraad van zowel het hoofdwegennet als het intercitynetwerk een zeer positieve uitwerking zal hebben. Mogen wij hier de visie van de minister over horen?

Is het, zo vragen wij de minister, juist dat er bij het personenvervoerbeleid geen beleid is voor knooppunten? Hoewel knooppunten geen instituut zijn vormen ze wel de toegang tot allerlei soorten vervoer en zijn ze een belangrijk onderdeel van het infrastructuurnetwerk. De minister spreekt wel over ketenvervoer en ketenmobiliteit, maar over de rol van knooppunten binnen zo'n keten wordt niet gerept. Daarom willen de minister vragen om aan dit onderdeel meer aandacht te besteden bij de voorbereidingen van het NVVP. Knooppunten vormen een te belangrijk onderdeel van zowel het verkeers- en vervoersysteem als van de ruimtelijke ordening om vergeten te worden.

In de toelichting op de begroting wordt terecht gewezen op de Europese dimensie van het beleid. Gewezen wordt op liberalisering, trans-Europese netwerken, internalisering van externe kosten. In het meest recente advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over goederenvervoer wordt gewezen op

de noodzaak om te komen tot een Europees zeehavenbeleid.

Mainports in combinatie met een shortsea-netwerk zouden een deel van het vervoer over land kunnen substitueren. Een dergelijk beleid heeft nogal wat consequenties voor de ontwikkeling van achterlandverbindingen van de huidige mainport. Is de minister bereid om dit deel van het bedoelde advies verder uit te werken, ook in Europees kader?

Over de liberalisering in Europees kader nog een vraag. Het Nederlandse spoorwegwet is juridisch geheel vrij toegankelijk en de eerste openbare aanbestedingen van collectief streekvervoer zijn al achter de rug. Daarmee lijkt Nederland voorop te lopen. Tegelijkertijd legt de minister beperkingen op aan Nederlandse bedrijven in deze sector. Zij mogen niet meer dan x% van de Nederlandse markt in handen hebben. Dat is toch vreemd: enerzijds ontstaat er een Europese markt waarbij een Europese schaalgrootte van een bedrijf nodig is, anderzijds legt de minister nog beperkingen op binnen de relatief kleine Nederlandse markt. Wat is hiervan de logica?

Op de pagina's 20/21 wordt gesproken over de marktordening en marktwerking in het collectieve personenvervoer. Het wetsvoorstel Personenvervoer 2000 is inmiddels gelanceerd. Echter, voor het spoorvervoer is er nog steeds geen duidelijk publiekrechtelijk kader. Behalve de discussienota Derde eeuw spoor is ons nog geen wetsvoorstel bekend. Dit betekent onzes inziens dat de positie van zowel de regionale spoorwegen als van NS Reizigers, alsook van de taakorganisaties momenteel niet duidelijk is. In Europees kader (richtlijn 91/440) wordt gesproken over de inframanager. Wie is dat in Nederland, zo vragen wij de minister. Railned, NS RIB of NS Verkeersleiding? Sinds 1995 is het ministerie, zo staat op pagina 21, bezig met de scheiding van de taakorganisaties van de NS. De minister heeft vijf jaar de tijd gehad om tot een publiekrechtelijk kader te komen, maar het ontbreekt nog steeds. Dat is onacceptabel, dat lijkt op slecht bestuur. Graag horen wij van de minister hoe in een dergelijke onduidelijke situatie bedrijven als NS, maar ook de nieuwe toetreders als ACTS en Shortlines kunnen

Van den Berg

opereren. Verder willen wij graag vernemen hoe zij dit benodigde kader nu snel gaat opstellen.

Voorzitter! Wij hebben vorig jaar gevraagd naar de verdeling van de spoorwegcapaciteit tussen reizigers- en goederenvervoer. In de nota Derde eeuw spoor worden enkele prioriteiten aangegeven. Bij een verdere groei van het vervoer – het reizigersvervoer groeit zeer hard momenteel – lijkt dit al op korte termijn op tal van trajecten te botsen. Wij vinden dat het de hoogste tijd is voor een stuk duidelijkheid op dit terrein.

Als we nu de marktgeoriënteerde bedrijven zoals Railion, NS Reizigers, Shortlines en ACTS stimuleren om nieuwe vervoersconcepten te ontwikkelen – en dat doen ze, zo constateren wij – dan wordt de ruimte op de railinfrastructuur alleen maar schaarser. Aangezien ook in de toekomst de aanleg van spoorweginfrastructuur beperkt zal zijn, rijst de vraag hoe in de nabije toekomst de capaciteit van de spoorweginfrastructuur hierop wordt aangepast. Wekt de minister geen verwachtingen die op een termijn van vijf à tien jaar niet gerealiseerd kunnen worden? Dit zal kunnen leiden tot grote frustratie van de huidige marktgeoriënteerde bedrijven. Bedrijven zien dat natuurlijk ook en zullen dus terughoudend zijn straks in hun vernieuwingen en innovaties. Als dat zo is, zal de verzelfstandiging van NSR en het stimuleren van nieuwe toetreders uiteindelijk een farce blijken te zijn. Wij vragen of de minister hierop nader wil ingaan en duidelijkheid wil verschaffen.

Terecht wordt in de begroting van Verkeer en Waterstaat, naast bereikbaarheid, veel aandacht besteed aan veiligheid; ook door andere fracties is daar vanuit verschillende gezichtsvelden op gewezen. Toch zijn de hiervoor beschikbare bedragen relatief gering van omvang. We mogen er echter niet aan wennen dat er ieder jaar sprake is van circa 1100 verkeersdoden en een veelvoud aan gewonden; dat wil zeggen: iedere dag circa drie personen uit het leven weggerukt door het verkeer. Ook hierbij is er de vraag naar discontinuïteit: moeten we hier niet een heel radicale beleidslijn op zetten? Ik noem strikte scheiding van verkeersstromen, striktere handhaving van maximumsnelheid, enz. Afgezien van het

menselijk leed dat wordt veroorzaakt, willen wij als fracties ook wijzen op de waarde van het leven. God die het leven geeft en ons de verantwoordelijkheid geeft dit leven ter ere van Hem te leven, vraagt van ons eerbied voor dit leven dat geschonken is, ook in het verkeer en vervoer.

Voorzitter! Het lijkt ons, overstappend naar een ander beleidsveld, dat er in de watersector – drinkwatervoorziening, riolering en afvalwaterzuivering – mogelijkheden zijn om tot een grotere efficiency te komen. De staatssecretaris zag blijkens een interview in Waterspiegel ook positieve ontwikkelingen met betrekking tot de waterketen. Hoe staat het met het wetsvoorstel, zo willen wij graag van de staatssecretaris weten, waarin de waterschappen verantwoordelijk worden voor de zuivering van het stedelijk afvalwater? Daarbij wordt aan de waterschappen, als wij goed geïnformeerd zijn, de mogelijkheid geboden om de uitvoering van de zuivering uit te besteden aan de marktpartijen, zodat waterschappen zich kunnen houden aan de typische overheidstaken zoals het beheer van het oppervlaktewater, vergunningverlening voor lozingen, enz. Is het juist dat hierdoor een efficiencyvoordeel van zo'n 30% kan worden bereikt?

Voorzitter! Wij hebben wat vragen naar aanleiding van de kaderrichtlijn water. Treden er als gevolg van deze richtlijn veranderingen op in de organisatie van het waterbeheer? Kan de staatssecretaris ons meedelen of als gevolg van deze richtlijn de verantwoordelijkheden en taken van waterschappen zullen veranderen? Een ander kernbegrip in de kaderrichtlijn vormt het uitgangspunt van de stroomgebieden. Deze strekken zich vaak over de landsgrenzen uit. Hoe ziet de staatssecretaris de rol en de functie van de waterschappen in het bestuurlijke overleg in stroomgebieden en in de totstandkoming van stroomgebiedplannen?

Voorzitter! Vorige week hebben we bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken uitgebreid stilgestaan bij de administratieve lastendruk. Kijkend naar de richtlijn, vragen wij ons af of deze ook niet leidt tot een veelheid van nieuwe administratieve verplichtingen voor onder meer de regionale waterbeheerders. Wij vragen de staatsse-

cretaris dit zoveel mogelijk te beperken.

Een ander kernbegrip in de richtlijn is het watersysteem als samenhangend systeem van grond- en oppervlaktewaterbeheer. Dit systeem moet integraal worden beheerd. In Nederland zal dit in ieder geval moeten inhouden dat bepaalde operationele grondwatertaken, zoals vergunningverlening voor onttrekking en drainage evenals advies van de waterschappen bij grote onttrekkingen bijvoorbeeld voor de drinkwater- en koelwatervoorziening, die nu door de provincies worden uitgevoerd, zullen moeten worden overgedragen aan de waterschappen. Wij vragen de staatssecretaris, of wij dit goed zien en zo ja, op welke wijze en binnen welke termijn zij hieraan gestalte denkt te geven?

Voorzitter! Het onderscheid tussen financiering en het onderhoud van de waterkering door waterschappen en de investeringen door het Rijk sluit goed aan op de bestaande verdeling van verantwoordelijkheden en past ook bij de draagkracht van de partijen. Geldt, zo vragen wij de staatssecretaris, ook voor de toekomst deze verdeling? Kan zij ten aanzien van de subsidieregeling en de wijziging van de Wet op de waterkering ook aangeven op welke wijze en binnen welke termijn zij de nieuwe afspraken omtrent de financiering van de waterkeringzorg wil implementeren?

Voorzitter! Marktwerking zou voor de burger positief zijn in die zin dat het financieel voordeel oplevert. Helaas moeten we constateren dat als gevolg van de liberalisering van de telecomsector, KPN gedwongen wordt de tarieven een deel van die markt fors te verhogen. Dit treft de mensen die gebruikmaken van de kerkteléfono. Ook andere fracties hebben daarop gewezen. Zo'n 80.000 abonnees van de kerkteléfono worden hierdoor gedupeerd. Dat zijn over het algemeen ouderen, chronisch zieken en mensen met een handicap. Dit kunnen we deze mensen toch niet aandoen? Het is immers van belang dat juist deze mensen op die manier kunnen blijven deelnemen aan het maatschappelijk verkeer! Is de staatssecretaris bereid om de kerkteléfono onder de universele dienstverlening op te nemen? Op die manier kunnen de tarieven op een betaalbaar niveau blijven, zij worden dan immers uit de concurrentie gehaald?

Van den Berg

Mijnheer de voorzitter! Wij wachten met grote belangstelling de antwoorden van de bewindslieden af.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Waarover wordt nog steeds gesproken op de werkvloer, in de kantine, in het café – kort, want het begint een saai onderwerp te worden – of lang na de nieuwsberichten want het aantal is groot? Over files! Dat is geen wonder. Het gaat ons bijna allemaal aan en de files nemen toe! Als je het aantal files in 1990 op 100 stelt, was dat 270 in 1998. Als je de voertuigverliesuren in 1990 op 100 stelt, was dat 130 in 1998. Ik haal deze cijfers uit een buitengewoon handzaam boekje "Perspectief op cijfers". Eén telefoontje naar het departement, collega's, en het wordt per omgaande toegestuurd. Ik dank de minister als hoofd van het departement voor deze goede service.

Bereikbaarheid is nu eenmaal zeer essentieel in een samenleving. Naar mijn mening hebben wij onze welvaart aan de volgende twee pijlers te danken: wetenschap en technologie, en arbeidsverdeling.

Arbeidsverdeling creëert transport. Toen lord Cockfield, commissaris bij de Europese Unie – toen heette het nog EEG – in 1985 zijn witboek publiceerde, stelde hij dat in 1992 het vrije grensverkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen er zou zijn. Toen begon het transport onmiddellijk sneller toe te nemen dan de economie, want arbeidsverdeling creëert transport. Sindsdien zijn verkeer en vervoer enorm gegroeid, maar we weten dat iedere ontwikkeling op een keer zijn afzwakking of zijn grenzen kent. De ontwikkeling op het gebied van de arbeidsverdeling, die voor veel welvaart zorgt, zou wel eens kunnen zijn gelegen in de mogelijkheden van verkeer en vervoer over de wereld. Ik doel in dit verband vooral op het goederenvervoer. De welvaartsverhoging, de economische groei, heeft onmiddellijk te maken met het transport van goederen over de wereld. Dat moet je langzamerhand constateren.

Hoe en in welke mate draagt het transport van goederen in Nederland nu bij aan het ontstaan van de files? Ik raadpleeg voor het antwoord opnieuw het boekje "Perspectief op

cijfers". Wie staat er volgens dat boekje in de file? In de ochtendspits bestaat maar 5% van de file uit vrachtauto's en over het hele etmaal is dat maar 8%. Dus niet het vrachtvervoer over de weg veroorzaakt de file die ons zo bezighoudt. Ik meen dat we tot 2010 voor 23 mld. investeren om tot een oplossing te komen. We doen daarmee op vele plaatsen in het land iets, en met vele transportmodi. De grote bedragen gaan evenwel naar de Betuwelijn en de HSL. Dat zijn de grote opslokkers. Echter, geen van beide zullen helpen tegen de files. Vrachtauto's veroorzaken die namelijk niet. Bovendien ligt 80 à 85% van de bestemmingen in het binnenland en het vrachtvervoer zal dus met de Betuwelijn weinig te maken hebben.

De HSL, waar ik overigens niet tegen ben, zal ook niet helpen tegen de files. Die lijn is vooral in Frankrijk een alternatief voor het vliegen en je kunt ook moeilijk zeggen dat de files hier veroorzaakt worden door de auto's die zich naar het buitenland begeven. Dat is niet zo. Dus de HSL, hoe nuttig die ook kan zijn, zal niet helpen bij het tegengaan van files. Het is toch eigenaardig, dat de grote investeringen in ons land niet zijn gericht op de afname van de files. Dat meen ik althans te moeten constateren op grond van deze simpele redenering.

Waar zou je dan in moeten investeren? In het binnenlands openbaar vervoer? Dat is zeker te overwegen, maar we moeten wel een paar zaken in gedachten houden. Om te beginnen moeten wij ons realiseren dat het openbaar vervoer nu geen substantiële overgang van particuliere auto naar openbaar vervoer kan opvangen. Er is eenvoudig niet voldoende capaciteit. In de spits is er al een run op de zitplaatsen in de treinen.

Het is ook goed om even te bedenken, dat de gevoeligheid voor prijsverandering gering is. De prijselasticiteit is buitengewoon laag. Lagere tarieven voor het openbaar vervoer zouden dus zeer weinig helpen. Wat wel blijkt te helpen is reistijdverkortung. Dat staat ook in het boekje "Perspectief op cijfers". Voor reistijdverkortung is de reiziger zeer gevoelig. Ik heb een keer deelgenomen aan een reis van de leden van de Raad voor verkeer en waterstaat naar Karlsruhe. Daarbij bleek dat de reiziger ook gevoelig is

voor een totaalpakket van aantrekkelijkheden.

In Karlsruhe is men nagegaan wat de auto zo interessant maakt. Wat de auto bijvoorbeeld interessant maakt zijn de kosten vergeleken met die voor de tram. Toen heeft men gezegd: we maken een tramkaartje net zo duur als een tochtje met de auto. Een liter benzine en twee uur parkeren: zoveel mag het kosten. Ja, maar, zei de automobilist, ik zit lekkerder in de auto. De bekleding is beter enz. Goed, zei de trammaatschappij, we maken bekleding in de tram en zorgen ervoor dat je comfortabel zit. Ja, maar, zei vervolgens de automobilist, ik kan in de auto mijn familie meenemen, mijn vrouw en een paar kinderen. Oké, zei de trammaatschappij, je mag ze bij ons met hetzelfde kaartje meenemen. Men heeft toen ook nog voor een dicht net gezorgd en een paar jaar geleden claimde men dat de tram zeer goed werd gebruikt. Er was een bezettingsgraad van ongeveer 95% en het openbaarvervoerssysteem functioneerde. Dus kom ik tot de conclusie dat de reistijdverkortung belangrijk is en dat men het openbaar vervoer aantrekkelijk moet maken. Investeer dus in snel en comfortabel openbaar vervoer. In een krantenbericht las ik dat de minister vond dat de intercitytrajecten uit efficiency-overwegingen misschien korter moeten worden. Dat idee zou niet goed bij het voorgaande passen, maar voor deze gedachte van de minister zullen wel andere argumenten zijn. Misschien kan dit worden toegepast op de magneetzweflijn naar het noorden. Het zou goed zijn om een trein naar het noorden te hebben, waarmee mensen snel en comfortabel kunnen reizen. Wij moeten dat zeer serieus overwegen. Ik weet niet zeker of het een magneetzweflijn moet zijn. Een jaar of tien geleden had ik in Emsland het genoegen om in zo'n trein te zitten. De minister heeft er ongetwijfeld ook wel eens een ritje in gemaakt. Het is werkelijk prachtige technologie, maar de Duitsers hebben er al tien jaar geen toepassing voor gevonden, ofschoon zij hier op veel manieren naar hebben gezocht. Een magneetzweflijn is ook een lelijke betonnen baan door het landschap. Er zijn dus bezwaren tegen in te brengen, maar ik heb er absoluut geen eendoordeel over. Zo'n snelle verbinding met het noorden lijkt mij op zichzelf

Terlouw

wenselijk. Nog wenselijker lijkt mij een ringlijn van Amsterdam via Den Haag, Rotterdam en Utrecht terug naar Amsterdam, in welke vorm dan ook. Bij een magneetweeflijn naar het noorden moet je je trouwens ook afvragen of dan ook zo'n ringlijn geen magneetweeflijn zou moeten zijn, ook al is dat weer niet te integreren in het normale trein-systeem. Er zitten dus nog genoeg haken en ogen aan een dergelijke verbinding, maar het lijkt mij dat het een goede investering zou zijn. In mijn ogen – dat zal de minister niet verwonderen – heeft de Betuwelijn daarom een lage prioriteit. De Betuwelijn is weliswaar van belang voor Rotterdam – een belangrijke stad voor Nederland – maar er zijn alternatieven voor, zoals de binnenvaart en de IJzeren Rijn. Ik zal daar nu niet verder op ingaan.

Wat moet er dan wel gebeuren? Ieder advies luidt dat wij een pakket van maatregelen nodig hebben. Wij komen er niet als wij niet heel veel verschillende dingen doen. Als wij kijken naar de totale behoefte aan transport, stuiten wij op de fundamentele vraag of er eigenlijk een basisrecht van mensen is om zich te mogen verplaatsen. In mijn ogen is dat niet het geval, althans niet in de mate waarin er een basisrecht is op eten en drinken, onderwijs en volksgezondheid. Natuurlijk moeten mensen zich kunnen verplaatsen, maar dat kost geld. Ook de fietser betaalt geld voor de fiets en voor de reparatie daarvan.

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! Ik geloof dat ik een specificatie moet aanbrenge in het boeiende betoog van de heer Terlouw. Wij moeten een onderscheid maken tussen mobiliteit en automobilititeit, vliegmobiliteit of iets dergelijks. Ik denk dat wij er niet komen met een verbod op mobiliteit. Een verbod op mobiliteit creëert gevangenen, voor wie alles moet worden aangesleept om hen toch in leven te houden. Ik denk dat wij altijd moeten kunnen spreken over een basisrecht van mensen om zich te mogen verplaatsen. Het gaat om de manier waarop dit gebeurt. Het lijkt mij dat dit laatste niet als een recht hoeft te worden gezien.

De heer **Terlouw** (D66): Er is natuurlijk geen sprake van dat ik wie dan ook het recht wil ontnemen, zich te verplaatsen, met welk vervoermiddel dan ook. Ik zou het mooi vinden

als iedereen alles onder de kilometer te voet deed, tot 10 km op de fiets, tot 50 km per auto – daarvoor is de auto enorm geschikt, bijvoorbeeld in de Achterhoek – en daarboven per intercity respectievelijk het vliegtuig. Het zou mooi zijn als wij het zo deden, maar dat is een vrome wens. Ik wil maar zeggen dat je verplaatsen geld kost, en dat zal zo blijven. Als je dat eenmaal hebt geaccepteerd, zijn de verplaatsingsfaciliteiten althans gedeeltelijk onderworpen aan de mechanismen van vraag en aanbod. Dit zeggend, ondersteunen wij de pogingen van de minister om experimenten te doen met rekeningrijden. De heer Castricum heeft al uit de doeken gedaan dat dat zeer lastig is. Ik zal geen commentaar geven op alle afspraken met gemeenten; misschien kunnen wij daarover nog eens nader spreken. Maar het principe om de verplaatsing onderwerp te maken van vraag en aanbod, is niet verkeerd. Verwacht er echter niet te veel van, zeg ik met een zekere spijt tegen de minister, vanwege de lage elasticiteit. Het kan mensen tot dusverre niet zo gek veel schelen hoeveel het kost om in hun auto te zitten; als ze maar kunnen rijden. Dat is jammer, maar dat moet je constateren.

Mijnheer de voorzitter! Ik ga nog even terug naar het goederenvervoer, omdat dat zo belangrijk is voor de nationale economie en onze welvaart. Essentieel is het goederenvervoer voor marktvergroting die berust op arbeidsverdeling; die schept namelijk welvaart. De vrachtauto is niet de veroorzaker van files. Vaak is al gezegd dat er onbenutte ruimte is op het water. Het is wonderbaarlijk, hoe onbenut zo'n prachtige natuurlijke haven als de Middellandse Zee is! Wat stellen havens zoals Barcelona, Marseille en Genua nu voor in vergelijking tot Rotterdam, Antwerpen en Hamburg? Dat is hoogst eigenaardig en in Europees verband helemaal verkeerd; intussen rijden wij met vrachtauto's over de Alpen. Maar goed, dat kan niet direct geregeld worden, al heeft de minister er via de Europese Raad wel invloed op.

Ik noem verder de kustvaart die is weggeconcurrerd door het vrachtvervoer over de weg. Zeer efficiënt, van deur tot deur. De kustvaart kan nader worden ontwikkeld. Kijk ook naar de binnenvaart. Door meerdere sprekers is er op gewezen welke mogelijkhe-

den die nog biedt. Ze moeten gewoon benut worden. Er is in de Tweede Kamer de motie-Ravestein aangenomen waarin de minister wordt gevraagd om 200 mln. extra voor het onderhoud van vaarwegen uit te trekken. De minister heeft onderzoek toegezegd. Laten wij wel bedenken dat het bij de binnenvaart gaat om de milieuvriendelijkste transportmode die als enige snel oplossingen kan brengen. Je kunt in een jaar tijd de capaciteit op de Waal verdubbelen, terwijl investeringen in een nieuw wegennet of een nieuw spoorwegennet tien jaar of iets dergelijks kosten. Dus hoop ik met anderen dat het MIT niet echt in beton is gegoten, maar dat het de elasticiteit vertoont die ik bij de minister vaker opmerk en ook kan waarderen. Er zijn nieuwe sluizencomplexen nodig. Er zijn ook nieuwe natte bedrijfsterreinen nodig. Het betreft hier niet direct de eerste verantwoordelijkheid van deze minister, maar zij kan wel richting haar collega van VROM stimulansen geven.

Niet alleen Rotterdam heeft nog veel potentieel, zoals uitbreiding van de Maasvlakte, maar ook Amsterdam heeft dat. Het Amsterdamse Noordzeekanaalgebied is deels complementair aan Rijnmond en niet een concurrent. Rotterdam is vooral een doorvoerhaven, Amsterdam is vooral een industriehaven. De Britten hanteren de term "I declare an interest"; welnu, ik ben voorzitter geweest van een stuurgroep die het rapport "Tijd voor de sluis, de noodzaak voor een tweede grote sluis in IJmuiden" heeft begeleid. Maar goed, ik heb geen financiële belangen in Amsterdam en Rotterdam, dus ik vind dat ik er toch wel iets over kan zeggen. Het Europese transportbeleid richt zich op milieuvriendelijke en efficiënte vervoermiddelen. Kustvaart als alternatief voor de weg, aansluiting op de binnenvaart en de spoorwegen. En dat is ook het Nederlandse beleid. Kijk naar maar de voortgangsnota "Shortseashipping" van Verkeer en Waterstaat 1999. De minister wil een modal shift, wil vergroting van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de kustvaartsector en het verankeren van die sector in Nederland. Bravo, daar zijn wij het mee eens, dat is goed beleid!

Spreekend over de potentie van het Amsterdamse Noordzeekanaalgebied

Terlouw

nog het volgende. Als je de geloste en geladen goederen in 1970 op 100 stelt, dan was het in 1996 voor Nederland 142 en voor dat gebied 167. Er is dus sprake van een enorme groei in dat Amsterdamse gebied. 17% van de per binnenvaart geladen goederen heeft betrekking op het Noordzeekanaalgebied. Dat is een heleboel. Het leent zich geweldig goed voor overslag op binnenscheepen. Ik pleit er dan ook voor om Amsterdam naast Rijnmond niet te vergeten. De tweede grote sluis in IJmuiden wordt over niet al te lange tijd nodig en scoort ook heel goed als je kijkt naar de ICES-criteria.

Vervolgens wil ik iets zeggen over het waterbeheer in de 21ste eeuw. Er is een onderzoek gaande dat betrekking heeft op rijkswateren en regionale wateren. In de memorie van toelichting staat dat het doel is om schade als gevolg van wateroverlast te verminderen en een visie te ontwikkelen op noodzakelijke investeringen hiervoor. Ik kijk er met zeer veel belangstelling naar uit. In dezelfde memorie van toelichting staat namelijk dat rekening gehouden wordt met onzekere factoren, zoals klimaatverandering, zeespiegelrijzing, extreme regenval, hogere rivierafvoeren en bodemdaling. Ik ben benieuwd naar de aannamen, vooral voor de klimaatverandering en de extreme regenval. Daar hoor je vanuit de wetenschap namelijk nogal verschillende dingen over.

Er is natuurlijk veel interesse voor de gisteren door de staatssecretaris gedane mededeling dat er calamiteitenspolders zullen worden aangewezen. Ik begrijp heel goed dat de gedachten in die richting gaan. Wij staan er in eerste instantie dan ook geenszins afwijzend tegenover. Een dergelijke aanwijzing heeft natuurlijk wel enorme consequenties. Het is een mededeling met een zeer hoge nieuwswaarde voor de mensen die in het gebied wonen en voor de bestuurders in dat gebied. Men stelt zich veel vragen. Ik noem er enkele. Hoeveel maakt het uit voor de waterstand? Kan het niet in Duitsland, dus hoger stroomopwaarts, met minder schade? Wordt er hierover overlegd in het desbetreffende gebied? Voorzitter! Ik heb de hoge waterstanden van 1993 en 1995 nog zeer goed in mijn geheugen en het is zeker denkbaar dat deze oplossing de mindere van de kwaden is als een calamiteit dreigt. Ik zal dan

ook met veel belangstelling het verloop van deze discussie volgen.

Intussen is het ook goed dat er aandacht is voor de verdroging in een gebied van 6000 km². Wij hebben over het algemeen veel waardering voor de nieuwe filosofie van het departement voor het waterbeheer in de 21ste eeuw. Deze filosofie is dynamischer, fantasierijker en meer gericht op het behoud van landschappelijke en natuur- en cultuurhistorische waarden dan voorheen. Wij zien uit naar de resultaten van de wereldwaterdag op 22 maart aanstaande en van het tweede wereldwaterforum. Je zou de geschiedenis van de mensheid kunnen schrijven aan de hand van rivieren; aan de hand van de Rijn, de Nijl, de Jordaan, de Donau, de Mississippi, de Don. Gelukkig krijgt het water langzamerhand de plaats die het verdient in het beleid, namelijk een centrale.

Voorzitter! Iedereen heeft verstand van verkeer en vervoer, zoals de minister dagelijks zal ervaren. Ook wij zien uit naar het nieuwe NVVP. Ik wens de minister moed toe om de feiten meer te laten spreken dan de gevoelens, want dat is niet altijd gemakkelijk in deze sector. Het rapport van het Centrum voor energiebesparing en schone technologie is door meerdere sprekers aangehaald. Daarin staat dat bij doorberekening van de marginale maatschappelijke kosten de prijzen in de binnenvaart met 50% zouden moeten stijgen, voor het railvervoer met 100% en voor het wegvervoer slechts met 10 tot 15%. Deze feiten mogen wij niet negeren, al zijn zij soms strijdig met ons gevoel. Ik vraag mij af welke vertaling een en ander zal krijgen in het NVVP.

In het rapport van de VROM-raad wordt aanbevolen, het gebruik van de auto als een nauwelijks aantastbaar gegeven te aanvaarden en de mobiliteit met auto's op specifieke trajecten en specifieke plaatsen te beperken, zoals in stadscentra en woonwijken. Er wordt gepleit voor lokaal maatwerk. In dit verband worden parkeerbeleid en congestieheffingen genoemd. Je vraagt je dan af waar je dit meer hebt gelezen. In het tweede SVV stonden al veel van dit soort aanbevelingen. Dit is een prima stuk dat ook voor de dag van vandaag goede doelstellingen bevat. Zij blijken alleen moeilijk uit te voeren. De vraag is of in het NVVP

soortgelijke maatregelen worden voorgesteld. Dan zijn er in ieder geval betere instrumenten nodig om een en ander af te dwingen.

Voorzitter! Omwille van de tijd sluit ik mij aan bij de vragen van de heer Lemstra over Schiphol, de vragen van onder anderen de heer Pitstra over verkeersveiligheid en de kwalitatieve doelstellingen die de heer Castricum heeft opgevoerd. Het is zeker de moeite waard om na de discussie over de liberalisering van het taxivervoer over dat laatste punt uitgebreid van gedachten te wisselen. Helaas staat mijn spreektijd dat niet toe.

□

De heer **Ruers** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik beperk mijn bijdrage tot twee onderwerpen uit de uitgebreide portefeuille die aan de orde is, namelijk mobiliteit en rekeningrijden.

In het september vorig jaar uitgebrachte advies van de Raad voor verkeer en waterstaat inzake het langetermijnbeleid voor het goederenvervoer wordt vastgesteld dat het internationale goederenvervoer fors groeit en vooral het vervoer over de wegen van het Europese continent toeneemt. Die groei, aldus de raad, is mede mogelijk gemaakt door een uitgebreide transportinfrastructuur en relatief lage transportkosten. Het verantwoord faciliteren, aldus de raad, van de vraag naar goederenvervoer is een basisvoorwaarde voor de groei van de economie en voor verbetering. Verantwoord betekent hier: duurzaam, dus op lange termijn goed voor de economie, het milieu en de leefomgeving. Om dat te bereiken moeten we inzetten op een andere groei van de economie, met minder groei van transport. De ontwikkeling naar een kennis-economie is daarin essentieel, aldus de raad.

Vervolgens wordt erop gewezen dat de groei van het internationaal goederenvervoer ook nadelige effecten heeft, zoals een toenemend beslag op de schaarse ruimte en meer milieuvervuiling. Door het ruimtegebrek gaat het om de concurrentie tussen verschillende activiteiten, zoals wonen, werken, recreatie, natuur en infrastructuur. Het toenemend beslag op de infrastructuur veroorzaakt vooral congestie op de weg, zeg maar files, waar personen- en goederenvervoer

Ruers

met elkaar concurreren. Ik heb van de heer Terlouw begrepen dat dit slechts beperkt het geval is, maar het gebeurt wel. Bij het milieu gaat het om emissies, geluid en veiligheid. Deze problemen doen zich in alle Europese landen voor, maar Nederland wordt daar als eerste sterk mee geconfronteerd omdat het een dichtbevolkt land is, dat is gespecialiseerd in distributie-activiteiten. Ook worden de effecten van transport eerder dan voorheen als nadelig ervaren, vanwege de hogere eisen die we stellen aan de kwaliteit van onze leefomgeving. Daarom is het, nog steeds volgens de Raad voor verkeer en waterstaat, van belang nu de problematiek goed te analyseren en oplossingen aan te dragen. Vervolgens komt de raad met drie suggesties, ook al door anderen genoemd, namelijk preventie van transport, selectie van goederenstromen en het accommoderen van de groei.

Mijnheer de voorzitter! Ik vind dit een heel belangrijk advies. Ik heb daarom een stuk van de tekst uit dit advies geciteerd. Het geeft naar mijn mening helder en beknopt de belangrijkste knelpunten van het mobiliteitsprobleem weer en draagt interessante oplossingsrichtingen aan. Maar ik stel ook vast dat in het actuele beleid van de minister weinig van die visie en die oplossingen is terug te vinden. Het advies behelst immers een duidelijke trendbreuk ten opzichte van het oude beleid. En wat doet de regering: vasthouden aan achterhaalde ideeën en het trachten door te duwen van onzalige zaken, zoals het rekeningrijden!

Het advies wijst op de noodzaak van preventie van transport, waarbij economische groei en groei van transport losgekoppeld worden. Productie en consumptie moeten zodanig herordend worden dat beide minder ruimte- en milieu-intensief zijn. Middelen voor de overheid daarbij zijn het doorberekenen van alle kosten van transport, het stimuleren van innovatie, onderzoek, experimenten en afspraken met marktpartijen over een gezamenlijke aanpak voor terugdringing van milieu- en geluidshinder door aanpak bij de bron. Ik stel vast dat daar in het huidige regeringsbeleid bitter weinig van te merken is. De groei van het transport gaat door, van terugdringen is geen sprake. Zowel bij de Rotterdamse haven als bij Schiphol luidt het devies nog steeds:

groter en groter. Van een trendbreuk in de mainportgedachte is bij de regering weinig of niets te merken. Dat is jammer.

Waar, zo vraag ik de regering, is de transportpreventie, waar de selectie in goederenstromen als door de raad voorgedragen? Die selectie houdt volgens de raad in dat niet ten koste van alles zoveel mogelijk internationaal goederenvervoer via Nederland moet verlopen. Graag hoor ik van de bewindsvrouw of zij deze opvatting onderschrijft. Zo ja, welke consequenties verbindt zij daaraan voor haar eigen beleid?

Mijnheer de voorzitter! Transport is in feite de staart van het probleem en dient gezien te worden in een breder verband, waarbij transport onderdeel uitmaakt van het ruimtelijk economisch systeem. We komen dan buiten het kader van de verkeerssector sec. In dat kader dient naar onze mening het terugdringen van de transportvraag beoordeeld te worden. Ik realiseer mij dat ik daarmee wellicht een beleidsterrein betreed dat niet tot de portefeuille van deze minister behoort, maar ik neem aan dat zij dit probleem dat de ruimtelijke ordening, de structuur en de bron betreft, ook met haar collega van Ruimtelijke Ordening heeft besproken. Ik denk in het bijzonder aan het al meer genoemde recente advies "Mobiliteit met beleid" van de VROM-raad. Dit is een heel interessant advies. Ik denk dat we een combinatie van de VROM- en de Verkeerssector moeten maken om een fundamentele oplossing te vinden voor het probleem waar we in de verkeerssector tegenop lopen. Als we alleen verkeerstechnisch naar deze zaken blijven kijken, zal de oplossing nooit in zicht komen.

De gevolgen van deze verkeersproblematiek zijn onder andere de files en de congesties. Daarmee kom ik vanzelf op het actuele hete hangijzer, namelijk het rekeningrijden. Daarover is veel gepraat, er is geleurd, er is beloofd, er is voorgehouden en er is lekker gemaakt, maar wat is de uitkomst? Veel onrust en veel onzekerheid. In de regio Utrecht zijn de gemoederen hierover zeer verhit. Volgende week zal de raad van de stad Utrecht speciaal over het zogenaamde afsprakenpakket in het kader van het rekeningrijden debatteren. De kans is groot dat de raad, net als enige maanden eerder, het pakket zal afwijzen. In de provinciale staten van Utrecht wordt

dezelfde uitkomst verwacht en in de BRU ook. De tegenstanders van het rekeningrijden zijn allesbehalve overtuigd van het nut en de noodzaak ervan. Dat is ook te begrijpen als wij zien met welke flinterdunne argumenten het pakket wordt onderbouwd en aangeboden. Bijna niemand gelooft bijvoorbeeld in het terugdringen van files. Het is alleszins aannemelijk dat, als er tolpoorten zouden komen, het enige verschil met voorheen is dat de overheid 1,5 mld. heeft gespendeerd aan een onrendabele zaak en dat wij straks met zijn allen een desillusie rijker zijn en natuurlijk 1,5 mld. armer.

Over het terugsluizen van de opbrengst bestaat veel onduidelijkheid. Geen mens weet hoe het zou moeten gaan en nog minder hoe het op een eerlijke manier moet. Hoe zullen de gelden verdeeld worden? Zal het per stad of per regio gebeuren? Wie bepaalt hoe de verdeling op een eerlijke manier zal plaatsvinden? En waar zijn de reële alternatieven voor de automobilisten? Waar zijn de broodnodige miljardeninvesteringen in het openbaar vervoer? Waarom wordt een onmiskenbaar nuttige zaak als Randstad-spoor niet met de grootste voorrang uitgevoerd en betaald uit de overvloedige algemene middelen? Iedereen geeft toe dat Randstad-spoor een prima middel zou kunnen zijn in het kader van het openbaar vervoer. Waarom moet daar zo lang op worden gewacht en waarom is er dan nog rekeningrijden nodig? Als de overheid overtuigd is van het nut, zou het naar voren gehaald en met voorrang gefinancierd moeten worden. Als het door de minister beloofde bedrag dat rekeningrijden in de regio Utrecht zou moeten opbrengen, wordt vergeleken met de financiële behoefte aan infrastructuurele werken, is het in het vooruitzicht gestelde bedrag bij lange na niet toereikend. Het is een schijntje van wat er in totaal nodig is. Het heeft er dan ook alle schijn van dat het rekeningrijden straks vooral een sigaar uit eigen doos wordt en verder heel weinig oplost.

Voorzitter: Baarda

De heer **Ruers** (SP): Het rekeningrijden heeft veel onrust en commotie in de regio's veroorzaakt, maar het heeft ook bestuurlijke onduidelijkheid geschapen en daar vraag ik speciale

Ruers

aandacht voor. Het college van B&W van Utrecht heeft enkele dagen geleden bij de gemeenteraad en de bevolking de indruk gewekt dat de raad de beslissende stem heeft over het al dan niet invoeren van het rekeningrijden. Anderzijds stelde de raad dat, hoe hij ook beoordeelde, alleen het rijk beslist. Of, zoals B&W dat fijntjes formuleerde: het parlement beslist en medewerking van andere overheden is daarvoor niet nodig. Wie beslist er nu over het rekeningrijden? Wat is de invloed van de lokale overheden? Hebben zij nu iets te vertellen of niet? Dat is van groot belang. De huidige indruk is dat het de beslissing van de regio of de stad is. Het staartje in de formulering geeft weer een ander idee. Ik heb hier graag duidelijkheid over, zeker omdat er in de komende weken in alle regio's over gedebatteerd zal worden. Wij kunnen de regio's toch niet de indruk geven dat zij mogen meebeslissen en meepraten, maar ze later zeggen dat het allemaal voor niets was? Ik hoor graag hoe het precies zit en of de regio een beslissende of alleen een adviserende stem heeft. Wat zal het standpunt van de regering zijn als van de vier regio's er één of twee tegenstemmen? Hebben de steden en regio's iets in de melk te brokkelen of niet? Zijn de onderhandelingen die gevoerd zijn, alleen maar bedoeld om als argument in de Kamer te dienen? Of heeft het iets te maken met het beroemde draagvlak? Het zal duidelijk zijn dat ik de antwoorden van de minister met bijzonder grote belangstelling tegemoet zie.

Mijnheer de voorzitter! Anderen hebben al over de verkeersveiligheid en -onveiligheid gesproken. Die verkeersonveiligheid heeft grote maatschappelijke en menselijke consequenties. Ik wil nog een punt onder de aandacht brengen en hoor graag de mening van de minister daarover. Mensen mogen nu autorijden als zij alcohol hebben gedronken. Het promillage is 0,5 en als je daaronder zit, mag je nog rijden. Door sommigen is geopperd om het alcoholpromillage gewoon terug te brengen naar nul teneinde de veiligheid op de weg te vergroten. Hoe denkt de minister daarover? Het moet dus worden uitgesloten dat mensen die alcohol hebben gedronken, een auto besturen. In andere landen gebeurt dat al. Zou dat niet een veel beter idee zijn dan

het schipperen met een klein beetje alcohol? Dit was meer een "cri du coeur".

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! De opmerking van de heer Terlouw, dat eigenlijk iedereen verstand heeft van verkeer en vervoer, was voor mij verhelderend. Dat is namelijk meteen de oplossing voor een vraag die ik mij steeds heb gesteld: hoe is het toch mogelijk dat wij in het verkeer- en vervoerbeleid zo weinig kennis operationaliseren en zoveel met kennissen doen? Het wordt voor mij nu duidelijk hoe het zit. Ik ben het helemaal eens met de minister dat er op rijksniveau behoefte kan zijn aan "grand design". Maar dan moet er een visie zijn en die visie moet gebaseerd zijn op kennis. Als ik de grote projecten langsloop en zie hoe daarbij met de kennis is omgegaan, dan denk ik dat dat een eerste voorwaarde is waaraan moet worden voldaan.

Ik heb het genoeg gehad om te mogen meewerken aan het boekje "Hoe spoort het water?". Wij hebben daarin uitgespit hoe de procedure met betrekking tot de Betuweroute is verlopen. Die laat zich ook eigenlijk alleen maar verklaren door het gegeven dat er eerder een grote kennissenkring dan kennis bij betrokken was. De Betuweroute komt aanvankelijk bij amendement in een structuurschema terecht. Daar worden vervolgens een noord- en een zuidtak aan geplakt. De noordtak is er inmiddels alweer af en de zuidtak staat op de tocht. De IJzeren Rijn wordt gebagatelliseerd en doet niet mee, de binnenvaart en de toekomst van de binnenvaart worden te laag ingeschat en er wordt helemaal niet gesproken over een mogelijke capaciteitsverbetering van bestaand spoor via 25 kilovolt en een geavanceerd seinsysteem, waarmee een veelvoud van de capaciteit van het bestaande net kan worden gerealiseerd en wellicht de hele Betuweroute niet nodig was geweest.

Als ik dat naar de luchtvaartproblematiek verplaats, zie ik daar eigenlijk hetzelfde. Wij gedogen normen, terwijl wij eigenlijk niet gemeten hebben. Die normen worden echter ook weer niet strak gehanteerd, want er mag een overschrijding plaatshebben. Daarbij wordt al de belofte gedaan dat bij

een eventuele wijziging van de normen, gelijkwaardige normen zullen worden opgesteld. Wij weten niet eens precies wat de normen zijn, maar de nieuwe normen zullen gelijkwaardig zijn! En dan hoor ik alweer roepen dat die van even groot elastiek zijn. Dan denk ik: hier gaan wij weer de weg op van het niet meetellen. Wij praten over de aanleg van de vijfde baan, terwijl het de zesde baan is. De Schiphol-Oostbaan waarbij aangevlogen wordt over de binnenstad van Amsterdam, tellen wij even niet mee. Wij tellen ook niet mee dat daar overschrijdingen plaatshebben. Aandeelhouder Amsterdam schrijft daar pittige brieven over aan Schiphol, maar Schiphol denkt ook: de aandeelhouder zal mij niet voor de rechter slepen. Wij zien dus dat al niet zo sterke afspraken fundamenteel en continu met voeten worden getreden. Dat is een cultuur aan het worden.

Wat moet ik mij verder nog bij die belofte voorstellen? Ik noem de afkap bij 65 dB(A). Alles wat je daarbeneden weet te houden, bijvoorbeeld 64 dB(A), betekent al dat er administratief stilte heerst. Als ik daar dan bij optel dat wij deze administratieve stilte nu bij de functiewijziging van de luchthaven Soesterberg ook nog eens kunnen uitbreiden naar een groot deel van de provincie Utrecht, dan kan men zich voorstellen dat er bij Schiphol gegroeid kan worden door het grommen en brommen tot aan het geluidsplafond binnen Nederland toe te staan.

Ik kom te spreken over de luchthaven in zee. Ik begrijp dat het bekijken van deze mogelijkheid nog wel op de rol staat, maar het is natuurlijk wel een sektarische aanpak van de nationale luchthaven geweest. Wij zijn natuurlijk altijd buitengewoon internationaal aan het denken, mits de lading maar door Nederland wordt vervoerd. Wordt wellicht ook gedacht aan een internationale luchthaven, waarbij ook tot de zo gewenste, door de Raad voor verkeer en waterstaat voorgestelde, selectieve vervoersstromen en optimalisering wordt gekomen? Op die manier wordt niet meer dan nodig over de oceaan gevlogen.

Nu ik het toch over de luchtvaart heb, waar blijft nu toch dat luchtschip waar wij hier al zo langzamerhand vier jaar over praten? Iedere keer is gezegd dat er ongeveer vijf

Bierman

jaar nodig was om de certificering voor elkaar te krijgen. Ik neem aan dat, zoals de minister-president mij ook heeft toegezegd, het kabinet daar serieuze aandacht aan besteedt en dat er dus al enkele jaren een team van zo'n vijf mensen geformeerd is, dat dit al een tweetal jaren werkt en dat er nu dus nog maar drie jaar te gaan is. Ik hoor graag van de minister of wij over drie jaar inderdaad een gecertificeerd luchtschip tegemoet mogen zien dat blijft zweven.

Het VROM-rapport "Mobiliteit met beleid" is ook al even aan de orde geweest. Het heeft hier niet helemaal mee te maken, maar omdat de automobiliteit erin aan de orde komt, moet ik er toch even iets over zeggen, omdat ik meen dat er een gemakzuchtig foutje in zit, namelijk de denkfout dat automobiliteit een natuurverschijnsel zou zijn en dat een verkeersbericht dus een weerbericht is. Met andere woorden, dat men zich er maar bij neer moet leggen dat er automobiliteit is, dat je dat uiteraard in banen moet leiden en moet proberen die banen niet verder op te rekken en dat je het verder met beprijzing zal moeten doen. Je moet vaststellen wat de negatieve effecten zijn, ook maatschappelijk en je regelt het verder via schadevergoeding. Men zou toch nog eens in de klassieken na moeten gaan hoe de auto in ons land is verschenen. Wij hadden een dichtbevolkt klein land, met een goede voedingsbodem voor goede collectieve voorzieningen. Wij hadden zelfs een trekschuitnet dat zo fijnvertakt was en zo goed werkte dat de kamer van koophandel van Rotterdam in die tijd geen behoefte had aan spoorwegen. Het is dus een heel onlogisch verschijnsel geweest dat geïntroduceerd moet zijn door grotere krachten en dat blijkt de overheid geweest te zijn. Als ik u vertel dat de financiering van de bruggen over de grote rivieren in de jaren dertig was gebaseerd op een voertuigendichtheid van 9 per uur. Het veer had dat gemakkelijk aangekund. Als wij geen wereldoorlog hadden gehad – want wij hebben het via het Marshallplan kunnen afbetalen – hadden wij die bruggen pas in de jaren vijftig afbetaald. Ik moet dan toch echt zeggen dat de automobilisten in Nederland niet zijn geboren maar gemaakt zijn en wel door de rijksoverheid.

De conclusie die je daaraan kunt verbinden is dat het in principe dus mogelijk moet zijn dat de rijksoverheid ons ook tot andere personen maakt. Ik daag de minister uit om die maakbaarheids-elementen toch wat meer in het beleid onder te brengen.

Voorzitter! Een tweede element dat ik gevaarlijk vind is de beprijzing. Die heeft zin in een arm land. Niet zoveel mensen hebben geld en via lage tarieven kan men als het ware al heel veel in uitval laten wegvagen. Als je in een rijk land het principe van de vervuiler betaalt invoert, verwordt dat al gauw tot de betaler vervuult. Hij heeft genoeg geld, vaak kan hij het ook nog afwentelen, dus ik zie niet zo erg veel in beprijzing alleen, of de prijzen moeten inderdaad zo hoog worden dat men de weg niet meer op kan. Dan zijn wij natuurlijk daar waar wij wezen moeten, maar dan kun je dat geld, of de ontdekking dat het daar wel op neer zal komen, misschien veel beter gebruiken om het beleid nu al om te gooien en te zeggen: wij gaan geen autootje pesten! Je zou het beleid kunnen omdraaien en zeggen dat niet naar de probleemmakers moet worden gekeken, maar dat het beleid moet worden gericht op degenen die geen problemen maken. Wij gaan ervoor zorgen dat er een beleid komt dat het loont om geen problemen te maken. Wij hebben daarvan nu een prachtig voorbeeld via de fiscalisering die het kabinet zojuist heeft toegepast op vijf radionetten en drie televisiezenders. Het maakt dus niet meer uit of men zwart kijkt. Je zou kunnen zeggen dat in het pakket van maatschappelijke instrumenten voor de burger ook transport thuishoort, misschien wel eerder dan dat men op de televisie moet kunnen zien waar de files staan, en dat je dan door fiscalisering van bijvoorbeeld het openbaar vervoer binnen de regio kunt komen tot een chipkaart die gewoon in het pakket zit en via de belasting wordt afgerekend. Daarin zit weliswaar dan ook wel die onrechtvaardigheid als men er geen gebruik van maakt, maar je betaalt er natuurlijk aan mee dat de files niet nog langer worden. Ik denk dat je zo'n verhaal wel aan automobilisten kunt overbrengen. Overigens is het voorbeeld van fiscalisering van de media voor mij al duidelijk genoeg.

Voorzitter: Boorsma

De heer **Bierman** (OSF): Met de

prijstelling is ook het rekeningrijden verbonden. Hierover is al veel gezegd, maar ik wil hierover toch het volgende opmerken. Het rekeningrijden was een proef. Ik begrijp niet waarom hiervoor niet een soort laboratoriumsituatie is gecreëerd. Om de proef te kunnen doen, moest aan degenen die aan de proef onderworpen werden van alles worden toegezegd aan nieuwe infrastructuur die de proef verstoort. Het lijkt op een experiment waarbij mensen die meedoen aan een proef met het rijden zonder alcohol, een fles drank voor onderweg als beloning meekrijgen. Hiermee verwerven wij mij geen kennis waarmee wij verder kunnen. Graag breng ik die storende elementen onder de aandacht van de minister en vraag ik haar wat zij eraan denkt te doen. Alles was toch bedoeld om een betere benutting van de bestaande infrastructuur te bereiken?

Ten slotte de kennis zelf. Bij de algemene beschouwingen heb ik al gewezen op de gebrekkige operationalisatie van de ontgroening en de vergrijzing in het paarse beleid. Ontgroening leidt tot een kleiner aantal mensen op de arbeidsmarkt, wat spanningen op de arbeidsmarkt geeft, maar ook betekent dat de lonen omhooggaan en de hoogconjunctuur wordt versterkt. Eigenlijk zou dit moeten betekenen dat grootschalige infrastructurele werken, als die niet strikt nodig zijn, niet nu moeten worden uitgevoerd, maar in tijden van laagconjunctuur. Ik denk hierbij aan de Betuwelijn: laat die tot Gorinchem lopen en probeer met de schaarse toekomstige menskracht andere urgente zaken zoals de 25 kV- en het seinensysteem te realiseren. Dat lijkt mij een betere weg.

Het tweede element is dat de groei van de goederenstromen en de reizigers samenhangt met de werkgelegenheid die wordt gecreëerd. Als er geen werkers zijn om dit te doen, dan moet je ervoor zorgen dat de creatie van werkgelegenheid afneemt, misschien wel tot nul. Dit houdt in dat er op termijn geen groei van het wegverkeer valt te verwachten die kan worden gerelateerd aan een toenemende productie in ons land en in de overige regio's in West-Europa. Immers, daar vindt overal vergrijzing plaats. Ik ben er dus niet van overtuigd dat wij ons goed op de toekomst voorbereiden als wij

Bierman

uitgaan van groeiende transportdoelstellingen.

Na 2030 zal een bevolkingsdaling optreden, wat betekent dat wij niet eindeloos behoeven door te groeien, maar wellicht de periode kunnen overbruggen door via een "uitzingscenario" meer te doen met het bestaande. Voor de vergrijzing zijn de instrumenten voorhanden. De leeftijd voor de herkeuring voor het rijbewijs ligt nu op 70 jaar. Als die keuring streng is, dan zal een groot aantal personen binnen die leeftijds categorie de auto moeten laten staan, wat kan betekenen dat er een grote behoefte komt aan geconcentreerde voorzieningen dichtbij huis en aan openbaar vervoer. Hiervoor zou nu een programma kunnen worden samengesteld, waarmee op de toekomstige bevolkingssamenstelling wordt afgestemd. Daarvoor kan een minimaal beleid worden gevoerd, uitsluitend gebaseerd op kennis. Spaar uzelf en voer geen onnodig beleid!

Ik heb de natte waterstaat niet genoemd. Niet omdat ik hierover niets wil zeggen, maar omdat ik vind dat alles daarbij aardig goed gaat, afgezien van de baggerproblematiek. Daarop heb ik ook geen direct antwoord. Wellicht kunnen schepen worden gebouwd met een geringe diepgang die toch veel vracht kunnen vervoeren. Zo zou het slib in meer vaarwegen met rust gelaten kunnen worden.

De vergadering wordt van 16.17 uur tot 16.40 uur geschorst.

Voorzitter: Korthals Altes



Minister **Netelenbos**: Mijnheer de voorzitter! Ik bedank de leden voor hun inbreng in eerste termijn.

Ik ben het er met de heer Terlouw over eens dat Nederland 15 miljoen deskundigen telt op het terrein van verkeer en vervoer. Dat maakt de discussie dikwijls interessant, maar af en toe ook reuze ingewikkeld. Verder ben ik het met de heer Bierman eens dat wij veel meer met kennis moeten doen. Het valt mij echter op dat kennis niet altijd helpt als er knopen moeten worden doorgehakt bij plannen die de mobiliteit beogen te verbeteren.

Tegen de heer Pitstra zeg ik dat het creëren van draagvlak voor

plannen voor de verbetering van de mobiliteit buitengewoon belangrijk is. Deze plannen raken ons immers allemaal. Ik geloof niet dat het goed is om beleid "topdown" over Nederland uit te strooien, in de gedachte dat iedereen zich vervolgens wel aan dat beleid zal houden. Wetgeving bij iets simpels als verkeerslichten laat wel zien hoe moeilijk het is om Nederlanders ervan te overtuigen dat zij zich moeten houden aan wettelijke regels. In de praktijk blijkt het heel moeilijk te zijn om mensen op de goede manier te laten reageren op een rood, groen of oranje verkeerslicht. Bij bijvoorbeeld bereikbaarheidsplannen ligt een en ander nog veel ingewikkelder.

Al met al ben ik van mening dat ons poldermodel heel goed kan worden toegepast op de verkeers- en vervoersproblematiek. Men moet dan wel het gesprek aangaan met de bedoeling elkaar te overtuigen. Als dat niet lukt, moet op dat moment worden bekeken wat ons te doen staat. Ik vind dat de discussie veel te polemisch wordt wanneer door sommige leden wordt gesteld dat mijn beleid visieloos is, omdat ik naar een draagvlak voor mijn plannen streef. Ik heb zelfs gehoord dat het streven naar draagvlak ouderwets zou zijn. Ik ben het daar volstrekt mee oneens. Wij zijn tegenwoordig allemaal mobiel. In het advies van de VROM-raad wordt dat treffend verwoord, als men in de introductie schrijft: ik ben mobiel, dus ik ben. De filosoof Montaigne schreef overigens al in de zeventiende eeuw dat reizen en mobiel zijn een zeer nuttige en aangename bezigheid is die hij iedereen kon aanbevelen. In dezelfde tijd zei Blaise Pascal: *notre nature est dans le mouvement*. Ik denk dat hij daarmee helemaal gelijk heeft.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Moet ik hieruit afleiden dat de minister draagvlak een doel op zichzelf vindt? Hoe verhoudt dit streven naar draagvlak zich met het politieke primaat? De minister verbaast mij, want zij heeft zelf gezegd dat beleid op basis van kennis moet worden gevoerd. Ik vind haar voorbeeld van de verkeerslichten overigens minder gelukkig, want 95% van de bevolking stopt voor een rood stoplicht. Voor de 5% die dat niet doet, beschikken wij over verkeerspolitie. Die zal ook altijd nodig blijven.

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat de kracht van Nederland is gelegen in ons streven er met elkaar uit te komen. "Met elkaar" betekent: met andere overheden en met maatschappelijke organisaties een oplossing zoeken. Meer beeldend uitgedrukt, beweer ik dat ons poldermodel ook zeer toegesneden is op mobiliteitsvraagstukken. Ik ben daarom ook blij met de aandacht die de SER besteedt aan deze vraagstukken en aan de verkeersveiligheid. De heer Castricum maakte hierover terecht een opmerking.

Als het niet lukt om andere partijen met op kennis gebaseerde argumenten te overtuigen, komt het politieke primaat weer in beeld. Argumenten moeten op kennis zijn gebaseerd, want kennis vermeerdert het inzicht van mensen, waardoor vervolgens het maatschappelijk draagvlak kan worden vergroot. Ik onderken het belang van kennis en daarom doen wij heel veel aan informatieverstrekking via het internet. Wij doen dat overigens nog niet goed genoeg. Het kan immers altijd beter. Wij werken aan kennisoverdracht in de hoop dat de gemakzucht bij het zoeken naar oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken "aan den einder" verdwijnt.

Het debat wordt soms veel te gemakzuchtig gevoerd. Er zijn geen gemakkelijke oplossingen en juist daarom moeten wij heel veel doen aan kennisvermeerdering. Een en ander neemt niet weg dat ook de politieke partijen in Nederland moeten werken aan de vergroting van het draagvlak. Het uiteindelijke doel moet immers zijn dat wij er met z'n allen voor gaan. Ik probeer daaraan mijn steentje bij te dragen. Ik doe dat bij het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Ik heb dat gedaan bij de perspectievennota en bij het werken aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Kortom, wij doen dat altijd. Dat doen wij dus ook bij het beprijzen. Dat laatste is ingewikkeld en daarover kom ik nog te spreken. De heer Pitstra heeft een contradictie naar voren gebracht. Je bent niet doortastend, wanneer je werkt aan draagvlak. Dat is zover van mijn beleving dat ik mij daarin niet wens te herkennen. Draagvlak het begin van succes. Uiteraard beslist de wetgever.

Voorzitter! Zoals gezegd: mobiliteit behoort bij een moderne samenleving. Mij viel op dat hier veel

Netelenbos

enthousiasme was voor het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat en het advies van de VROM-raad. Wij komen er nog uitvoerig over te spreken bij de verschillende onderdelen die in die adviezen aan de orde worden gesteld. Die adviezen moeten wel in totaliteit worden gelezen. Je kunt er niet selectief uit winkelen. Ik zeg dat ook tegen de heer Ruers die het advies van de VROM-raad buitengewoon interessant vond, maar vervolgens een nogal stevig betoog hield tegen het beprizen van mobiliteit. In het advies van de VROM-raad wordt een heel verstandige invalshoek gekozen: je moet niet tegen mobiliteit strijden, want dat leidt niet tot gewenst succes. Je ziet dat ook wanneer je de afgelopen periode onder het vergrootglas legt. Je moet bekijken hoe je schaarste beprist, hoe je faciliteert en hoe je soms kunstmatig schaarste in stand houdt. Het ruimtebeslag van mobiliteit vormt een groot vraagstuk. De heer Castricum heeft dat aan de orde gesteld. Het ruimtebeslag van mobiliteit zal ook in de Vijfde nota ruimtelijke ordening uitvoerig van een antwoord moeten worden voorzien en in het vervolg daarvan ook in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Niet alles behoeft overal geaccommodeerd te worden. Wij kunnen niet met die 6 miljoen personenauto's tegelijk op de weg. Je moet geen anti-autoverhaal communiceren, want dat leidt niet tot gewenste resultaten. De burger trekt er zich niets van aan. Je moet met de burgers een commitment krijgen met betrekking over de vraag wat verantwoord is, hoe het veilig wordt, wat op welke plaats wordt geaccommodeerd en hoe schaarste moet worden beprist. Dat wordt de uitdaging voor de komende tijd. Dat is geen gemakkelijk verhaal. Met name het advies van de VROM-raad vind ik een buitengewoon intelligent verhaal. Wij moeten in totaliteit met dat beleid aan de gang. Ik zal dat zeker doen in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Hetzelfde geldt voor het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Daarover is veel misverstand ontstaan. Door een persbericht is het beeld opgeroepen dat men tegen de mainportontwikkeling was. Dat is niet het geval. Men pleit voor regie, intelligentie en goed nadenken over de vraag hoe je verkeers- en vervoersstromen – met

name vrachtvervoer – moet regisseren en accommoderen. Dat is een geweldige uitdaging. De tegenstelling die ogenschijnlijk aan de orde is tussen mainport en brainport is kunstmatig. Immers, wanneer je kijkt in onze mainports/ brainports, Schiphol en omgeving en Rotterdam en omgeving, dan zie je daar dat hoogwaardige technologie wordt toegepast, juist om in een klein land als Nederland goederenstromen op een verantwoorde wijze te kunnen accommoderen.

We zien daar juist de toepassing van hoogwaardige technologie, want een brainport is niet een leeg begrip. Wat is immers een brainport zonder invulling? In die brainport gebeurt het een en ander; daar wordt hoogwaardige technologie toegepast. Heel veel innovatieve technologie is ontwikkeld door de defensie-industrie, met name ook in de Verenigde Staten, vanuit de toepassingsvraag. Vervolgens is men intelligent met die vragen aan de gang gegaan, soms op een gewaardeerde wijze en soms op een minder gewaardeerde wijze, maar zo gaat het met kennisvermeerdering altijd; vervolgens pas je het toe op een wijze die je verantwoord vindt.

Datzelfde gebeurt met betrekking tot de transportwereld. Ook daar zie je de toepassing van hoogwaardige technologie en we zijn daar zeker niet aan een eind. Daar zegt de VROM-raad heel behartigenswaardige woorden over. Je moet ook voor een deel willen geloven in technologie. Ik herken me dus niet in de sombere beschouwingen. Ik kijk dan met name naar de fractie van GroenLinks, die heel erg vanuit een toch wat somber scenario kijkt naar mobiliteit. Dat vind ik niet een wervende manier waarop je ook in de samenleving met mobiliteitsvragen kunt omgaan. Je moet dat vanuit kracht- en vanuit kennisvermeerdering willen sturen en je moet daar uiteraard visie en beleid onder leggen. Daar zijn we mee bezig in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan en ik hoop en verwacht dat wij daar in de komende periode stevig met elkaar over van gedachten gaan wisselen. Dat moet een schets geven van de komende tien jaar met een doorkijk naar twintig, dertig jaar verder. Dat is al moeilijk genoeg, want het gaat altijd weer sneller en anders dan we hadden verwacht. De evaluatie die

rond het SVV-2 aan de orde is, laat dat ook zien.

Voorzitter! Er is op dit moment de vuistregel dat 1% economische groei 1,5% mobiliteitsgroei geeft. Dat betekent dat we geweldig achter de ontwikkelingen aan lopen; het geeft ook weer opnieuw extra vraagstukken. Ik ben het dan ook eens met de beschouwing van de heer Terlouw die zegt dat je heel goed moet kijken naar het belang van goederenvervoer – ik vat het maar even in mijn eigen woorden samen – maar dat je ook heel goed moet kijken hoe je die goederenstromen door Nederland en in Europa accommodeert. Ik denk dat we een en ander nog een keer opnieuw schetsen in de komende periode, in het Nationaal verkeers- en vervoersplan, maar ook in een notitie die ik aan de Tweede Kamer heb toegezegd over ons mainportbeleid, aan de hand van vragen als wat je in Nederland kunt doen, wat je Europees moet doen en wat de mondiale ontwikkeling is met betrekking tot goederenstromen. Het is niet een ontwikkeling die we alléén beheersen, want daar is Nederland te klein voor. Nederland is als deltaland met sterke havens wel een zeer belangrijk land; we zien dat nog steeds 50% tot 60% van de goederenstromen als bestemming Nederland heeft. Het beeld dat we maar dozen door Europa sleuren, is niet helemaal het juiste beeld. Je ziet dat de rest van de goederen die in de havens van Nederland aankomen, hun weg vooral vinden in Noord-Europa en in veel mindere mate in Zuid-Europa, ondanks het feit dat we wel met vrachtwagens over de Alpen gaan. Het is toch zo dat het overgrote deel van de stromen zich bevindt in het noorden van Europa.

Ik ben het zeer eens met al diegenen die hebben gepleit voor samenwerking, om te beginnen in Nederland zelf. Ik ben ook al vanaf mijn aantreden een groot voorstander van een soort nationale havenholding, overigens wel met behoud van flinke competitie voor de havens. Anders gaat er misschien een soort luiheid vanuit waarop wij niet zitten te wachten. Met behoud van competitie en concurrentie moet er een goede onderlinge afstemming plaatsvinden. Het debat zat heel lang zeer vast, maar na het aantreden van de nieuwe voorzitter van de Nationale havenraad, de heer Van der Hek, loopt die discussie weer beter. Ik ga binnenkort met de raad

Netelenbos

praten over de vraag hoe een en ander moet worden bekeken.

Daarnaast is het zeker van belang om ook op Europees niveau tot verdergaande samenwerking te komen. Ik moet echter tegelijkertijd zeggen, dat er nog geen enkel uitzicht is dat dit binnenkort mogelijk zal zijn. Iedere haven – Hamburg, Antwerpen, Le Havre en zeker de Zuid-Europese havens – zoekt een eigen profiel. Behoudens dat het misschien mogelijk is om hierover op termijn in de Transportraad afspraken te maken, is er nog geen begin van samenwerking te melden. Ik ben samen met Griekenland bezig om het hele scheepvaartbeleid hoger op de agenda te zetten. Wij doen dit vanuit de gedachte dat, wanneer het land met de grootste vloot en het land met de grootste haven in Europa samen proberen gemeenschappelijk beleid te ontwikkelen, wij wellicht verder kunnen komen. Het havenbeleid van Griekenland en dat van Nederland zijn nu nog uiterst verschillend. Ik verwacht veel van deze samenwerking. Wij proberen nog tijdens het Portugese voorzitterschap met voorstellen te komen. Dat kan zowel voor de ontwikkeling van het havenbeleid als voor de ontwikkeling van de kustvaart een hele interessante optie zijn. Tussen Griekenland en Nederland vindt 95% van het transport plaats via kustvaart. Wij hebben afgesproken dat wij zullen proberen dat zo te houden. Wij willen samen kijken of wij meer kunnen doen op het gebied van Europees havenbeleid en kustvaart.

Ik vind dat er te veel ideologie en te weinig rationaliteit in het debat is geslopen waar het de mobiliteit betreft. Ik zou erop willen wijzen dat Nederland zich in Europa echt niet aan de top van het gemiddeld autobezit bevindt, ondanks het feit dat de heer Bierman stelt dat Nederland de automobilititeit zo heeft bevorderd. Kennelijk hebben al die overheden dat dan ook gedaan.

De heer **Bierman** (OSF): Ik heb gezegd dat het zo merkwaardig is dat in een land, dat heel geschikt is voor collectieve voorzieningen op het gebied van vervoer, de particuliere auto zoveel furore heeft kunnen maken. Uit onderzoek blijkt dat de overheid daarin het voortouw heeft genomen vanuit het denkbeeld dat het hier net zo zou worden als in Amerika. Nederland is echter geen

Amerika en met dat feit is geen rekening gehouden.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat het iets ingewikkelder is. Uit de geschiedenis van de mensheid blijkt, dat men sinds de uitvinding van het wiel steeds sneller en verder probeert te reizen. Als je over een periode van 200 jaar kijkt naar de wet van het behoud van reistijd, zie je dat die constant blijft en dat de afstanden steeds groter worden.

De heer **Bierman** (OSF): Het is inderdaad aardig dat de minister dit opmerkt. Als je de snelheden laat afnemen, dwingt dat tot het afleggen van kortere afstanden. Het is de wet van behoud van reistijd. Met andere woorden, als de overheid de voorwaarden creëert – als deze al niet gecreëerd worden door de bevolkingsontwikkelingen – en men alles te voet doet, kunnen de afstanden heel klein worden en is men toch behoorlijk lang onderweg!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vrees dat het vraagstuk ingewikkelder is. Wat hier aan de orde is, is ook een mondiaal vraagstuk. Ik wijs er bovendien op dat het aantal kilometers dat we nu per dag afleggen, vroeger per jaar werd afgelegd. Dat is niet iets typisch Nederlands. Deze ontwikkeling doet zich wereldwijd voor in economisch sterke samenlevingen. Daarnaast blijkt, dat de kosten voor vervoer afnemen. Dat vind ik belangrijk. In de tijd van de trekschuit moest de werknemer, gelet ook op wat hij in die tijd verdiende, voor een ritje Amsterdam-Leiden een veelvoud betalen van wat de rit nu kost, of hij nu met de auto gaat of met het openbaar vervoer. De mensen die met veel emotie praten over de prijs voor het vervoer, zouden dit toch eens in aanmerking moeten nemen. Vroeger moest je dus heel veel meer betalen voor het overbruggen van kilometers. Ik zelf wil Nederland niet zien als een museum of een eiland, maar als een geëmancipeerde samenleving en bij zo'n samenleving past snelle mobiliteit.

De heer Terlouw zei in dit verband hoe sneller het openbaar vervoer is hoe concurrerder het wordt ten opzicht van andere vervoersmogelijkheden. Daarmee ben ik het eens. Ik denk in dit verband aan de plannen die nog niet zijn afgerond, zoals die voor de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Eén van de gedachten daarbij was: als je maar iets heel snels naast een autoweg legt en je je als automobilist een ontzettende slak voelt als je in je auto blijft zitten, ontstaat een sterke neiging om te kiezen voor de collectieve vorm van mobiliteit. Op die manier werkt men wervend.

De vraag waarvoor we komen te staan als we de automobilititeit willen reguleren in dit op zichzelf, wat het aantal vierkante kilometers betreft, beperkte land is of we op deze manier iets aan de mobiliteit willen doen. Ik vind dan ook dat wij onvankelijk moeten zijn voor de mogelijkheden van de nieuwe technologie, die in Nederland wellicht meer kans van slagen zullen kunnen hebben dan in andere landen. Wij hebben nu eenmaal te maken met een andere opbouw van steden. Min of meer zijn wij één stedelijk gebied. Daarnaast hebben we te maken met de vraag: hoe overbrug je op een creatieve manier en wervend de afstand met het openbaar vervoer? Dat is niet een simpel vraagstuk. Tot nu toe wordt 11% van de gemaakte kilometers in dit land met het openbaar vervoer gerealiseerd. Dat is een constante. De rest van de mobiliteit wordt met de auto gerealiseerd. Dat is de werkelijkheid van alle dag, ondanks de grote investeringen die worden gedaan.

Voorzitter! Tot slot wijs ik er in het kader van deze algemene introductie op, dat de emancipatie, ook van de vrouw, mede is gestimuleerd door het gemak waarmee mobiliteit binnen het bereik ligt. Dat maakt voor ons de oplossing lastig, zeg ik tegen de heer Van den Berg. Het verder weg wonen van de werkplek brengt vaak een niet op te lossen probleem met zich mee, omdat beide partners werken en niet zo gemakkelijk het adagium is te hanteren: ga maar dichterbij je werk wonen. De een kan dat meestal wel, maar de ander niet. Op deze manier los je dat vraagstuk dus niet op.

Voorzitter! Er is gesproken over de goederenstromen in Nederland en met name die vanuit de mainport Rotterdam. Mevrouw Bierman bepleitte het selectief omgaan met die goederenstromen. Wij zullen hiernaar nog heel veel studie moeten verrichten, maar de voorspellingen laten voortdurend zien, dat wij te maken zullen krijgen met een verdubbeling, en wellicht een verdriedubbeling, van de goederen-

Netelenbos

mobiliteit in Nederland en in Europa. Dat zal zeker ook het gevolg zijn van innovaties. E-commerce levert bijvoorbeeld een enorme veel extra goederenmobiliteit in de wereld, ook in Nederland, op. Last minute inkopen, wereldwijd inkopen en vervolgens moeten al die pakjes afgeleverd worden op de plaats van bestemming. Dat leidt tot meer goederenstromen over de wereld. Vaak is gedacht dat juist het gebruik van internet of nieuwe technologie preventie zou inhouden. Iedere studie die daarover gaat, laat het tegendeel zien.

De heer **Terlouw** (D66): Dat is arbeidsverdeling.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt! Je kunt nu wereldwijd producten bestellen en die vervolgens laten afleveren. De voorspelling is wel dat deze ontwikkeling waarschijnlijk leidt tot een andere omvang van de vrachtauto's. Dus die heel grote ecotrucks, waarmee we nu een proef gaan doen, zijn voor een deel van het transport interessant, maar men zal zeker meer gebruik gaan maken van kleine busjes.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik ben het volstrekt eens met de analyse van de minister over de mobiliteitseffecten van e-commerce. Wat denkt zij daaraan te doen? Er zullen straks natuurlijk bij nacht en ontij kleine auto's de woonwijken ingaan voor de bezorging. Dit zal veel ongewenste mobiliteit opleveren. Moeten wij daarom niet nu al nadenken over maatregelen om dat probleem aan te pakken? Het analyseren van het probleem is één ding, maar het zoeken naar oplossingen, als die nodig zijn, lijkt mij een uitdaging.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In dit kader is een aantal experimenten c.q. proeven relevant. In de eerste plaats wordt er nagedacht over ondergrondse distributiesystemen, ook in stedelijke gebieden. Die zijn op korte termijn commercieel niet aantrekkelijk genoeg, maar wij denken daar samen met de steden en met de vervoerders wel over na. Leiden is bijvoorbeeld een gebied waar dat wordt beproefd, maar dat gebeurt ook in een aantal andere steden. Daarnaast wordt samen met de vervoerders nagedacht over kleine eenheden, waarmee in de stad

gedistribueerd kan worden. Op termijn kan dit wellicht leiden tot electrocars in plaats van andere energiedragers, die in de stad de distributie verzorgen. Bovendien loopt er nu al een aantal proeven met betrekking tot het distribueren buiten de zogenaamde vensteruren. Er wordt gekeken of dit mogelijk is, want niet iedereen kan op hetzelfde moment in de stad zijn plek vinden. De stad kan dat niet aan, omdat die in een andere periode gebouwd is. Wij moeten onze steden zeker niet gaan veranderen als gevolg van de mobiliteitsstromen. Dat zou buitengewoon slecht zijn voor het profiel van onze Nederlandse steden. Samen met vervoerders doen wij dus allerlei proeven om te kijken hoe het op den duur in goede banen geleid kan worden.

Echter, ook voor dit probleem geldt dat wij het in Nederland niet alleen kunnen oplossen. Nadenken over de gevolgen van e-commerce is zeker nog niet in zijn eindfase beland. Het ministerie van Economische Zaken is bezig om na te denken over tal van ingewikkelde problemen die daarbij aan de orde zijn. De nationale wetgeving heeft een beperkte reikwijdte, als e-commerce een grote vlucht neemt. Wat betreft zaken als consumentenbescherming en vervoer staan wij nog maar aan het begin van het nadenken over de vraag wat e-commerce kan betekenen. Het zal in ieder geval niet minder worden en daarom moeten wij goed nadenken over hoe wij dit fenomeen, zonder de leefbaarheid en het milieu aan te tasten, kunnen accommoderen.

Voorzitter! Transportpreventie hoort daar zeker bij. Ik doel op het nadenken over het niet vervoeren van zaken over water en door de lucht. Al deze zaken worden beproefd, wat in ieder geval tot minder volume leidt. Het bedrijfsleven is daarbij betrokken, evenals ons kenniscentrum Connect. Samen met het bedrijfsleven is dat kenniscentrum opgericht. Wij zullen heel veel expertise en kennisvermeerdering moeten leveren op dit type vraagstukken. Connect is een heel goed initiatief, omdat wij samen met het bedrijfsleven onze kennis op het onderdeel verkeer en vervoer proberen te vermeerderen. Dat is een legitimatie om op het eigen kennisbudget enigszins te korten. Er wordt niet gekort op onderzoek om daaraan minder te doen, maar wel

om niet alles zelf te doen. Zoals bekend hebben wij een groot eigen onderzoeksinstituut, de AVV, maar de vraag of wij dat allemaal zelf moeten doen, laat zich niet zomaar positief beantwoorden. Er is ook uit te besteden, al of niet samen met het bedrijfsleven. Via Connect zijn wij daarmee op een goede manier bezig.

Ik kom toe aan het onderwerp privatisering en Schiphol. De heer Lemstra heeft gevraagd hoe de privatisering van Schiphol past in de zogenaamde ONL-plannen die afgelopen december zijn gepresenteerd. In het kabinet zullen wij nog voorstellen in het kader van de privatisering bespreken. Ook in het vorige kabinet zijn al uitspraken gedaan over privatisering van de luchthaven Schiphol. Op zichzelf is het een heel erg ingewikkeld vraagstuk. Er moet heel goed nagedacht worden over het zijn van semi-monopolist in Nederland wat betreft de ruimte. Daarnaast zal bezien moeten worden hoe wetgeving kan opvangen wat je niet meer op een andere manier kunt sturen. Wanneer Schiphol overhoopt zou vertrekken, kunnen verder ruimteclaims aan de orde komen. Dat zijn allemaal zaken die wij nog heel goed van een antwoord moeten voorzien. Ikzelf ben van mening dat de privatisering van Schiphol logischerwijs volgt uit de redenering van Schiphol als bedrijf. Je moet de wetgeving zodanig inrichten dat je stuurt waarop je wilt sturen, te weten de milieuraandoorwaarden, de afwikkeling van vliegprocedures die bij de Luchtverkeersleiding aan de orde zijn, en het sanctie- en toezichtsinstrumentarium dat nodig is om de luchthaven als bedrijf te behandelen. Het staat of valt met goede wetgeving, maar dan is het niet meer nodig om zelf 100% aandeelhouder te zijn of om samen met Amsterdam en Rotterdam 100% aandeelhouder te zijn. Per slot van rekening is dat maar een marginaal beïnvloedingsinstrument, omdat het hier een structuur-NV betreft en wij dan altijd de overreding of de wetgeving nodig hebben om te bereiken wat wij willen.

De heren Lemstra en Bierman hebben gevraagd naar de middellange- en langetermijnontwikkeling van de luchthaven. Conform de uitwerking in het kader van het ONL-traject gaan wij ervan uit dat de luchthaven op basis van het vijfbanenstelsel beheerst kan

Netelenbos

groeien tot ongeveer 2010. De vraag of er nog een extra baan bij moet komen, dient niet door de overheid beantwoord te worden maar door de luchthaven zelf. Waar er niet meer gedoogd wordt, geldt het uitgangspunt dat een milieuvergunning een milieuvergunning is die echt niet meegroeit met het aantal start- en landingsbanen. Dat betekent dat men goed na moet denken over het accommoderen van de typen vliegtuigen. Gelet op de technologie die zich nog ontwikkelt, gaan wij ervan uit dat naar alle waarschijnlijkheid de luchthaven tot het jaar 2020 beheerst kan groeien. Vanmorgen stond in de krant dat wanneer vanuit Schiphol 20 keer naar New York wordt gevlogen, de toegevoegde waarde ervan buitengewoon gering is. Daar ben ik het volstrekt mee eens. Een verrijkt netwerk is van groot belang voor de mainportfunctie, maar of je nu 14 keer of 20 keer naar New York vliegt, geeft geen toegevoegde waarde. Ook het punt van de transferpassagiers is iets waarover de luchthaven zelf verstandig moet beslissen. Naarmate het voller wordt, worden de keuzen preciezer. De milieurandvoorwaarden zijn in ieder geval niet van elastiek.

Juist omdat wij onze pappenheimers kennen, zullen wij vijf jaar lang kosteneenheden en Lden naast elkaar gebruiken, opdat niemand ons ervan kan betichten dat wij tijdens de omzetting de geluidsnormen verruimen of beperken. Een en ander moet in wetgeving worden vastgelegd, want in de vigerende wetgeving wordt alleen met KE-normen gewerkt. De afkap is niet verwerkt in de kosteneenheden en wel in Lden. In die laatste norm wordt de uitwaaiing van geluid anders gemeten.

Het laat zich moeilijk voorspellen of er ooit nog een luchthaven in de Noordzee wordt aangelegd. Het kabinet stelt zich op het standpunt dat kennisvermeerdering van groot belang is. Je weet nooit voor welke vragen je komt te staan. In dat verband is het zeer interessant te weten wat de effecten van de vogeltrek op de Noordzee zijn, wat de doorwerking van het licht is en hoe het geluid zich gedraagt op grote waterplassen. Onze kennis hiervan is onvoldoende om nu te kunnen beoordelen of een vliegveld op zee tot de mogelijkheden behoort.

Ik ben het zeer eens met degenen die zeggen dat internationale

samenwerking op dit gebied gewenst is. Schaarste op het land is nu vooral een Nederlands vraagstuk maar op termijn zal dit ook in onze buurlanden spelen. Ik zal binnenkort met mijn Engelse collega MacDonald spreken over een eventueel gezamenlijk onderzoek naar toekomstige activiteiten op en in de Noordzee. Dit onderzoek gaat verder dan alleen de luchtvaart.

Een vliegveld in de Markerwaard is niet meer aan de orde. De optie Maasvlakte is afgefallen omdat de veiligheid onvoldoende gegarandeerd kon worden in verband met de aanwezigheid van vogels.

Voorzitter! Ik stel mij voor dat wij nog vaak over Schiphol komen te spreken en daarom sluit ik voor de eerste termijn dit onderwerp af.

De heren Castricum en Terlouw hebben gesproken over het werken met streefcijfers en met kengetallen. In het kader van het taxidebat heb ik gezegd dat hier in de toekomst van wordt afgezien, omdat de cijfers vaak niet blijken uit te komen en het beleid niet automatisch wordt aangepast. De Kamer verschilde met mij van mening op dit punt. Ik heb hier nog eens goed over nagedacht en ik ben tot de conclusie gekomen dat er wel enige nuance aangebracht kan worden. Het is afhankelijk van het onderwerp of er al dan niet met streefcijfers gewerkt kan worden.

Voorzitter! De nieuwe vormgeving van de rijksbegroting gaat in als de nieuwe munteenheid wordt geïntroduceerd. Op dat moment wordt input versus output het uitgangspunt. Dit is een zeer ingewikkelde kwestie. Op mijn departement wordt op dit ogenblik getracht, de begroting op dit punt inzichtelijker te maken. In de loop van de afgelopen maanden ben ik overigens tot de conclusie gekomen dat het verstandig is om op bepaalde onderdelen met streefcijfers te werken. Daarnaast zijn wij al wat verder met het opstellen van het concept voor het Nationaal verkeers- en vervoersplan. We hebben daarbij te maken met vele partijen vanwege het wegbeheerderschap maar ook vanwege het draagvlak. We hebben in het NVVP, naast de planologische kernbeslissing die volgens de Planwet aan de orde is, te maken met een schets van een visie op mobiliteit als zodanig. Ik ben momenteel bezig om een dynamische agenda te ontwikkelen die moet maken dat "het weten wat je wilt

met de mobiliteit" niet verstart wordt vastgelegd voor een periode van minimaal tien jaar. Dat is bij het SVV-II wel gebeurd. Daar is voor tien jaar het beleid vastgelegd. De ICT-ontwikkeling en de mondialisering van grote goederenstromen maken dat een periode van tien jaar te lang is. Ik zoek op dit moment naar een systeem, waarbij er een dynamische beleidsagenda in het leven wordt geroepen. Deze agenda moet qua zwaarte en partners worden geëxpliciteerd, waarna er vervolgens een keer in de twee jaar een parlementair debat gevoerd zal worden over deze agenda. Hiervoor is het nodig dat je de referentiekaders goed hebt geformuleerd, zodat je weet welke afspraken er zijn gemaakt, welke uitkomsten er zijn en wat zich laat veranderen. Ik zie, los van de discussie over de begroting, het NVVP als een dynamiserend proces in het beleid. De heer Pitstra sprak mij van alle woordvoerders het strengste aan, maar ik vind dit een mooie manier van werken. Op die manier probeer je met alle partijen die daarbij van belang zijn, samen beleid te ontwikkelen. Ik geloof daar persoonlijk erg in. Ik heb dit een beetje afgekeken van het HOOP. Dat was mijn vorige metier. In dat plan zat ook die dynamisering. Bij het HOOP heeft dat heel wat jaren goed gewerkt. Na verloop van tijd werd gezegd dat het niet meer zo hard nodig was om dat iedere twee jaar te bespreken. De termijnstelling is daar toen vier jaar geworden. Je zoekt dus naar iets waardoor je niet verstart. Op dit moment is dat wel een probleem. Je moet soms "nee" zeggen, omdat het SVV-II het niet toestaat, terwijl uit alle feiten blijkt dat je het wel zou moeten doen. Dat kan echter niet, omdat dan eerst het SVV-II moet worden herzien.

Ik zie ook een uitdrukkelijke taak voor de decentrale overheden. De heer Van den Berg, maar ook anderen, hebben gevraagd of het nodig is om zo vergaand te decentraliseren. Ik denk persoonlijk van wel. Niet als het om rijkszaken gaat, maar wel als het om provinciale en gemeentelijke zaken gaat. Er zijn heel veel provinciale wegen en waterwegen. Ik ben van mening dat het decentraliseren onder condities versterkend kan zijn voor het totaalbeleid. De condities werken wij uit in het NVVP. Hier wordt vaak gedacht dat je alles vanuit het centrale niveau kunt bestieren. Dat

Netelenbos

geeft echter een foute dynamiek. Het geeft een afhankelijkheidsdynamiek die alleen maar claimt. Ik zou graag de medebetrokkenheid zien van overheden. Bij de evaluatie van de kaderwetgebieden leek het zo te zijn dat Binnenlandse Zaken van mening was dat er wellicht een andere keuze gemaakt zou moeten worden. Ik praat op dit moment met de beide bewindslieden van BZK, de ministers van GSB en BZK, over de vraag hoe wij moeten omgaan met de mobiliteitsfondsen die zij afgesproken bij het rekeningrijden en met de kaderwetgebieden. Wij zijn gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat die structuur nog steeds zal passen in de komende periode. Misschien noemen we het dan geen kaderwetgebieden meer, omdat dit specifiek aan de wet is gelieerd. Het klinkt ontzettend "kaasstolp"-Haags. Je zult maar burger zijn en met een kaderwetgebied te maken krijgen! Wij willen in ieder geval dit niveau van aansturing en de wijze waarop dit gebeurt graag handhaven. Op de vraag of ik hierover praat met de bewindslieden van BZK is het antwoord "ja". Wij trekken daar gezamenlijk op.

Voorzitter! Ik buig mijn hoofd een beetje naar degenen die vorige keer al een pleitbezorger waren voor het werken met streefdoelen. Ik ga dat inderdaad doen. Ik stel me voor dat wij bij de nieuwe vormgeving van de begroting in 2001, maar ook bij de discussie over het NVVP verder praten over de vraag of ik dat op een juiste manier heb uitgewerkt.

Voorzitter! Mijn volgende onderwerp houdt de gemoederen nogal bezig, namelijk de bereikbaarheid van Nederland, maar vooral ook van de Randstad. De kwestie van de bereikbaarheid staat al jarenlang op de agenda, maar tot nu toe is het ei van Columbus niet gevonden. Ik ben geconfronteerd met een wet die in de vorige regeerperiode is ingediend en die ging over het rekeningrijden. Ik heb gezien dat al mijn voorgangers van mening waren dat dat nodig was. Het waren mevrouw Smit-Kroes, mevrouw Maij-Weggen en mevrouw Jorritsma. En ik zeg dat nu ook. Ik ben echter wel van mening dat de discussie verbreed dient te worden in een bereikbaarheidspakket. Geïsoleerd praten over rekeningrijden zorgt alleen maar voor de verkeerde emoties, zoals hier gebeurt, en dat is niet de manier waarop wij kunnen komen tot een

verantwoord samenspel van bereikbaarheidsmaatregelen. Daarom praten wij met de regio's rond de grote steden over de vraag wat precies het probleem is en wat eraan kan worden gedaan. Daar hoort het rekeningrijden bij.

Op dit terrein is sprake van veel ongelovigen. Ook hier werd vandaag, bijvoorbeeld door de SP-fractie, gezegd dat niet in het rekeningrijden wordt geloofd. Ik heb daar maar één simpel antwoord op: laten wij maar eens kijken en als het niet werkt, stoppen wij ermee. Bovendien kost het niet 1,5 mld. Dat beeld blijft ook maar rondzweven. De infrastructuur rond één stadsregio kost gemiddeld 50 mln. en dat is een volstrekt ander bedrag dan het bedrag dat in sommige media wordt gehanteerd. Daarnaast praten wij met allen die zich zorgen maken over de bereikbaarheid, dus niet alleen met de bestuurders, maar onder meer ook met de werkgevers en de ANWB, over pakketten. Daarvoor zijn middelen en wetgeving nodig. Het gaat niet alleen over rekeningrijden, maar ook over betaalstroken, tolwegen en investeringen. Die investeringen zijn soms ook nodig. Als wij mainports willen ontwikkelen en als wij de economie in de Randstad op peil willen houden, vraagt dat om investeringen. In het MIT staat daarvoor al een heel programma en nu praten wij over versnelling en over de vraag wat wij wanneer moeten en kunnen doen. Wij praten dus over een intelligent pakket.

Ook hier viel vandaag het woord "omkopen" en dat vind ik jammer. Iedereen die denkt dat de problemen rond de bereikbaarheid niet met het nu opgestelde pakket kunnen worden opgelost, daag ik uit om te zeggen wat wij dan moeten doen. Ik word er een beetje moe van dat wordt ingegaan tegen hetgeen wordt voorgesteld, zonder dat er een oplossing wordt geboden. Naar mijn mening is het het beste om alles te proberen wat mogelijk is om Nederland bereikbaar te houden. Ons vestigingsklimaat is nog steeds goed. Uit het boekje dat de heer Terlouw aanreikte, is op te maken dat er veel steden in Europa zijn waar het echt slechter is. Een van de krachten van het Nederlandse vestigingsklimaat is dat wij relatief gezien goed bereikbaar zijn en dat willen wij ook blijven.

Voorzitter! Er werd gevraagd of het wel verstandig is dat de SPI is opgeheven en dat het kenniscentrum van Financiën de kennis over PPS vermeerderd. Ik beluisterde dat de Kamer zich afvroeg of dat centrum daar wel in goede handen is. Dat is zo, want wij zitten daar rustig bij. Financiën en Verkeer en Waterstaat overleggen dus goed over de vraag hoe wij onze kennis kunnen vermeerderen. Die kennis wordt steeds groter en daarmee vermeerderd ook de smart. Daardoor moeten wij vaak constateren dat plannen die worden ingediend, aan het eind van de dag leiden tot hogere in plaats van lagere uitgaven voor het Rijk. Dat zijn niet de juiste plannen. Wij willen ook niet debudgetteren. Het Rijk kan niet debudgetteren, want dan komen wij in de knoei met de EMU-norm. Dat betekent dat de constructies die worden uitgewerkt met betrekking tot PPS, ook aan een aantal vereisten dienen te voldoen.

Ik ben echter helemaal niet zo pessimistisch, ik ben juist reuze optimistisch. De heer Brinkman van de bouwondernemers heeft gezegd dat het allemaal niet opschiet. Dan heeft hij het eigenlijk niet zozeer over PPS en over het kenniscentrum, maar dan heeft hij het over de beslissing in het tracébesluit met betrekking tot de A4 door Midden-Delfland. Ik voer nog steeds een ingewikkeld debat met de Tweede Kamer over de vraag of die weg er mag komen. Ik ben ondertussen met de werkgevers een marktverkenning begonnen, om te bezien of die weg binnen een aantal randvoorwaarden – verdiept in het land en ondertundeld in het stedelijk gebied – met privaat geld kan worden aangelegd. Wij procederen door en moeten ondertussen de Tweede Kamer zien te overtuigen van het nut en de noodzaak van die weg. Het is dus vaak net iets ingewikkelder.

De marktverkenning inzake de Maasvlakte loopt. Vijftig bedrijven hebben een zeer interessante reactie gegeven. Wij zijn ook bezig met de marktverkenning van het construct en het design van de opbouw van de HSL. Ook daarover zullen wij binnenkort informatie naar buiten kunnen brengen. Wij zijn op weg. Het heet allemaal laaghangend fruit, maar het gaat daarbij eigenlijk om zeer groot fruit. Er zijn enorme bedragen aan de orde bij deze PPS-projecten. Er wordt altijd gezegd dat het in het buitenland beter gaat.

Netelenbos

Dat valt ook reuze tegen. Engeland wordt genoemd als het land waar het allemaal veel beter gaat. Het gaat daarbij vaak niet om infrastructuur, maar bijvoorbeeld om schoolgebouwen. Uit eigen ervaring weet ik echter dat een schoolgebouw iets overzichtelijker is dan een weg.

Wat mij betreft, zijn wij creatief op dit punt. Als wij aan het eind van de dag maar niet duurder uit zijn! Dat was bijvoorbeeld ook het probleem bij het PPS-aanbod rond de magneetspoorlijn. Dat was op zichzelf een buitengewoon interessant project, maar het financiële model was niet zodanig dat wij er zomaar in konden stappen. Wij zullen derhalve doorstuderen op de vraag, hoe een snelle verbinding kan worden gerealiseerd tussen Amsterdam en Noord-Nederland. Wellicht kan daarbij ook het rondje Randstad worden betrokken. Dat vind ik, evenals een aantal woordvoerders, buitengewoon interessant.

Voorzitter! Wij zijn, wat PPS betreft, dus echt steeds verder met de kennisvermeerdering.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Gaat de minister nog verder in op de Zuiderzeespoorlijn en op de vraag of er al dan niet een magneetspoorlijn komt? Of is dat onderwerp afgerond?

Minister **Netelenbos**: Ik kan in dit stadium niet meer zeggen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat het onderwerp vrijdag in het kabinet aan de orde is geweest. Is de magneetspoorlijn nu van de baan of blijft die optie toch nog open? Wat is de precieze stand van zaken?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik zal binnenkort een notitie aan de Tweede Kamer zenden, waarin de opties met betrekking tot een snelle verbinding tussen Amsterdam en Groningen worden uitgewerkt. Wat ons betreft, staan alle opties nog open. Ik noem de magneetspoorlijn, de HSL, de Hanzelijn-plus en het upgraden van het bestaande spoor. Alle trajecten worden naast elkaar gezet en er moet uiteindelijk een besluit vallen. Er is echter nog geen enkele optie uit het vizier.

Mevrouw Bierman heeft een opmerking gemaakt over de decentralisatie van het vervoermanagement. Zij heeft gevraagd of de decentralisatie van die 10 mln.

wel toereikend is en of er vanuit het Rijk niet meer initiatieven zouden moeten worden ontplooid. In de afgelopen periode is er, ook door het Rijk, veel kennis vergaard met betrekking tot de vraag hoe het vervoermanagement zou moeten worden aangepakt. Op dit moment is de kennis van dien aard dat wij dat kunnen decentraliseren naar de verschillende verantwoordelijken voor het mobiliteitsbeleid. Het zit hem dus niet in de kennis. Er zijn consultants beschikbaar om met bedrijven te bezien wat zij kunnen doen. Veel bedrijven echter denken dat het bij vervoermanagement vast niet over hen gaat en daarom kunnen regionale afspraken ook zo erg belangrijk zijn. Tot nu toe doet slechts zo'n 4% van de bedrijven aan intensief vervoermanagement en dat is toch een teleurstellend laag percentage. In een totaalbenadering, samen met de regio's die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit, kan dat wellicht wat intensiever worden uitgewerkt. Het betekent dus niet dat wij afzijdig blijven. Er zijn heel veel internetprogramma's beschikbaar waarop men kan zien wat men kan doen, hoe men het kan aanpakken. En, kennisvermeerdering is natuurlijk ook op rijksniveau aan de orde.

Voorzitter! De heer Lemstra vroeg of het MIT niet wat meer toekomstgericht kan worden gemaakt en of ook niet wat meer rekening kan worden gehouden met de lokale kleur, maar dat is al gedaan. U kunt zich wellicht nog de problemen herinneren met de vele toezeggingen uit het verleden. Het beschikbare budget tot 2010 is 72 mld. voor nieuwe investeringen en ongeveer hetzelfde bedrag voor beheer en onderhoud. Wat doen wij wel en wat niet met inachtneming van het feit dat het nieuwe geld moest worden verdeeld tussen openbaar vervoer/water en weginfrastructuur. Met de provincies en de steden hebben wij daarover afspraken gemaakt. Zij hebben zelf mogen kiezen, maar wij hebben wel gezegd dat zij zich mochten bedenken. Als ze tot de conclusie zouden komen dat zij toch liever wat anders willen dan hetgeen in het MIT is toegezegd, dan vind ik dat bespreekbaar. Een voorbeeld daarvan is de A13 bij Rotterdam. In het MIT is ruim 1 mld. opgenomen voor een extra strook aan beide kanten, maar Rotterdam heeft laten weten dat zij dat budget liever wil besteden aan het aftoppen van de

onrendabele toppen voor de A4 Midden-Delfland en voor de betaalstroken die zij in de regio wil. Ik vind dat bespreekbaar en wij zullen dan moeten bekijken hoe wij dat zo kunnen uitwerken dat er met dat budget wellicht nog meer kan gebeuren. Soms kan men voorfinancieren, men kan lenen bij de minister van Financiën als men wil versnellen. Dan moet men uitsluitend de rente afdekken. Dat gebeurt allemaal. Ik vind dat er een fantastische dynamiek op gang is gekomen. Men ziet dat het nu echt vastligt tot 2010 en als men iets meer of iets anders wil, moet men zelf iets bieden en dat doet men dan ook. In Brabant zijn wij met de PPS al een aardig eind op streek, de regio Kampen, Overijssel sowieso, Friesland is nu ook actief en ook uit andere delen van het land verwacht ik dergelijke initiatieven. Ik vind dat de juiste dynamiek voor een MIT dat toch in beton gegoten is. Als men dat wat zachter wil maken, zal men toch zelf de boormachine ter hand moeten nemen.

Voorzitter! De fractie van GroenLinks vroeg hoe nu tegen de Tweede Maasvlakte moet worden aangekeken en tegen de kritische brief die mede door een van mijn partijgenoten aan het departement is gestuurd. Natuurlijk wordt er heel goed gekeken naar de analyse die de begeleidingscommissie heeft gemaakt. In de tracé/merprocedures zullen wij uiteraard moeten aangeven hoe het zit met het ruimtebeslag in het huidige Rotterdamse havengebied. Samen met de milieuorganisaties bekijkt Rotterdam hoeveel hectare er nog beschikbaar is op Rotterdam grondgebied. Verleden week is er nog een studie gepresenteerd over de natuurcompensatie, die 705 ha. Vervolgens zullen wij in de tracé/merprocedure moeten aangeven hoe de ruimteclaims met betrekking tot de landaanwinning zich verhouden tot de rest van Zuid-Nederland. Dat is een vereiste als gevolg van het voortraject dat het vorige kabinet uitzette. Wel wil ik erop wijzen dat grote transportstromen over de wereld zich niet zomaar laten sturen volgens het Nederlandse model; als wij hier dus plotsklaps bedenken dat een grote containerreder in plaats van naar Rotterdam wel naar Terneuzen kan, dan zou die reder wel eens voor Hamburg kunnen kiezen. Het kabinetsbeleid is erop gericht dat

Netelenbos

de Nederlandse havens in het belang van onze economie hun stevige positie behouden en dat maakt dat wij de mondiale omgeving van de goederenstromen goed in het vizier moeten houden. Ook het CPB is bezig met het vergaren van informatie hierover.

De heer Terlouw maakte een opmerking over de tweede sluis in het Noordzeekanaal. Van vele betrokkenen heb ik een interessante studie hierover ontvangen. Volgens afspraak wordt hiervan op dit moment een economische effecten-rapportage gemaakt. In maart of april zal de economische noodzaak van de tweede sluis bij IJmuiden worden bekeken.

Ik wil graag een paar opmerkingen maken over de marktwerking, een zeer complex thema waarover veel te zeggen valt. In een ander kader, bijvoorbeeld de wet Personenvervoer 2000 of de wetgeving als gevolg van de nota Derde eeuw spoor, zullen wij hierover zeker nog komen te spreken. Aan de heer Van den Berg zeg ik dat in Nederland niet zal worden gekozen voor klassieke marktwerking, in de zin van concurrentie op het spoor. Wij proberen een systeem van concessieverlening door overheden te ontwikkelen waarin het maatschappelijk belang terugkomt. Rond marktwerking is veel beeldvorming ontstaan en vaak wijst men naar Engeland als het niet te volgen voorbeeld. Ik denk dat wij de overheid bij het openbaar vervoer in een sterke positie kunnen krijgen. De positie van de overheid is op dit moment niet sterk. Men denkt dat de overheid een sterke positie heeft als zij over de aandelen beschikt, maar dat is onterecht: zo moet ik van alles aan de raad van commissarissen van de NS vragen. Ik ben van mening dat prestatiecontracten, waarin de wensen van de samenleving goed zijn verankerd en waarin een concessie voor bijvoorbeeld tien jaar wordt verleend zonder automatische verlenging, een dynamiek zullen veroorzaken die een modern openbaar vervoer oplevert. Ook ben ik van mening dat een "binnendijs" openbaar vervoer – hiermee bedoel ik een openbaar vervoer waarmee Nederland uitsluitend op zich wordt beschouwd – ook niet in het belang is van een aantal grote spelers in Nederland, bijvoorbeeld de NS en een aantal grote busvervoerders. Op den duur zal het vervoer niet

stoppen bij de grens; de grens-provincies weten wel hoe lastig dit soms kan zijn. Op de lange duur zal de Europese markt dus belangrijker worden. Ik streef dus naar een situatie met een sterke overheid en moderne vervoerders, maar dan wel zonder vanzelfsprekendheden. De heer Bierman heeft terecht opgemerkt dat het mogelijk is om op termijn in sommige delen van Nederland het aanbodgefinancierde openbaar vervoer te vervangen door een vraaggestuurd openbaar vervoer. De chipcard kan in de delen van Nederland waar men nu buitengewoon slecht wordt bediend, tot een andere manier van financiering leiden die niet is gericht op de aanbieder maar op de klant.

Er zal moeten worden gewerkt aan aantrekkelijker openbaar vervoer. Ik denk dat de toekomst van het openbaar vervoer moet worden gezocht in "deur tot deur"-vervoer en arrangementen die niet stoppen bij de bushalte of het station. Men zal snel en gerieflijk vervoer moeten aanbieden. Hierop zou niet moeten worden gereageerd met het automatische: wij zijn tegen marktwerking. Ik vind een dergelijke houding veel te eendimensionaal, maar die houding dreigt wel een beetje in het debat te sluipen.

Het is aan het kabinet om aan te geven waarom marktwerking belangrijk is en waarom de burger er beter van wordt. Als de burger er niet beter van wordt, moet het niet worden gedaan. Het is een uitdaging voor het kabinet om duidelijk te maken dat marktwerking noodzakelijk is voor de modernisering van het openbaar vervoer, omdat alleen zo het openbaar vervoer aantrekkelijker kan worden gemaakt. Het kabinet denkt daarbij niet vanuit een dogma. Ik ben zelf absoluut geen markt-ideoloog, maar ik vind wel dat wij moeten zorgen voor dynamiek in de markt die ten dienste van de samenleving staat. Het is niet mogelijk om de modernisering vorm te geven via een traditioneel staatsbedrijf en aanbodssturing.

Op dit moment bevinden wij ons in een overgangsfase. Dat is heel moeilijk. Zo heb ik – dit zal niet ongemerkt voorbij zijn gegaan – onlangs een stevige aanvaring gehad met de Nederlandse Spoorwegen. Niemand kon de discussie goed sturen, omdat wij ook hier te maken hadden met een overgangsfase en omdat er nog geen goede afspraken

waren gemaakt. Een dergelijke onduidelijke situatie is de minst gewenste en daarom bereid ik een notitie voor waarin het thema "tucht" aan de orde komt. Met "tucht" doel ik op een zodanige tucht van de markt en de staat dat het mogelijk is om ongewenst beleid te corrigeren. Een en ander wordt nu voor de spoorwegen uitgewerkt en ik hoop in een van de komende weken deze notitie te kunnen presenteren. De wet personenvervoer 2000 wordt verder hopelijk na het reces van de Tweede Kamer aldaar behandeld.

Ik bestrijd het beeld dat het in Noord-Nederland helemaal niet goed gaat. Hier worden meer passagiers dan ooit tevoren vervoerd. Hetgeen overigens niet wegneemt dat er problemen zijn ontstaan rond het materiaal en de dienstverlening. Ik wijs er verder op dat de gemaakte afspraken niet helemaal conform de in voorbereiding zijnde wetgeving zijn. Ik denk dat men niet al te snel conclusies moet willen trekken. Ik heb over dit onderwerp schriftelijke vragen van de Tweede Kamer beantwoord. Ik houd staande dat het goed gaat met het openbaar vervoer in Noord-Nederland. Dat geldt overigens ook voor de rest van Nederland, want het groeipercentage bedroeg vorig jaar 3,5, hetgeen veel hoger is dan het percentage in vele jaren hiervoor.

Voorzitter! Ik zal nu enige aandacht besteden aan het thema veiligheid en leefbaarheid. Ik ben met de woordvoerders van mening dat veiligheid de topprioriteit dient te zijn. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan zal hierop in worden gegaan in het eerste hoofdstuk van de verschillende vervoerssectoren. Wij zullen bij alle sectoren aandacht besteden aan veiligheid, maar ook aan leefbaarheid, want dat is eveneens een heel belangrijk thema.

De eerste vraag die moet worden beantwoord, is de vraag hoe de veiligheid in het vervoer kan worden vergroot. Soms kan Nederland dat alleen, maar bijvoorbeeld bij de voertuigvereisten zal ook Europa een rol moeten spelen. De heer Van den Berg wees erop dat het aantal van drie dodelijke slachtoffers per dag onaanvaardbaar is. Ik ben het daar volstrekt mee eens. De heer Castricum wees er verder terecht op dat mensen die in het verkeer gewond raken, vaak een groot deel van hun leven moeten inleveren.

Netelenbos

Ik heb onlangs een werkbezoek afgelegd bij de SWOV. Men suggereerde daar dat er naast economische effectrapportages en milieueffectrapportages wellicht ook veiligheidseffectrapportages moeten worden uitgevoerd. Ik denk dat het goed is om dit idee eens uit te werken. Het is inderdaad zinnig om bij de besluitvorming over tracés dat aspect meer te benadrukken. Dat doen wij wel impliciet, maar niet expliciet. Ik vind het een interessante gedachte om nader te verkennen in het kader van het NVVP.

De heer Van den Berg heeft gewezen op de verkeersnelheden en de handhaving ervan. Er wordt steeds sterker gehandhaafd en het heeft ook effecten. Het gebeurt met camera's en toezicht van de KLPD. In het kader van het regeerakkoord hebben wij daarover afspraken gemaakt. De verandering van de maximumsnelheid in de Randstad heeft niet tot besluitvorming geleid vanwege de vraagstukken van geluidshinder. Het extra toezicht is wel ingezet. Wij hebben steeds meer menkracht en camera's om het verkeersgedrag in de gaten te houden.

Soms kan scheiding van snelheden aan de orde zijn. Ik denk aan het scheiden van internationaal transport en regionaal vervoer. In het kader van Duurzaam veilig worden de maximumsnelheden in de bebouwde kom en op de provinciale wegen in toenemende mate verlaagd naar 30 en 70 km. Dat is een goede ontwikkeling. Er is kritiek geleverd op het beperkte budget. Dat is een terechte opmerking. Dat neemt niet weg dat ik niet zo maar het tekort van 270 mln. kan aanpassen. Ik heb met de Tweede Kamer de afspraak gemaakt dat wanneer dit programma is afgewerkt, nagegaan zal worden of een volgende tranche kan worden uitgewerkt. Met de ervaring van Rijkswaterstaat in het achterhoofd merk ik op dat het bijna ondenkbaar is dat men dat geld wegzet in een zeer beperkte tijd. Het zijn ingrepen die zich niet zo maar laten realiseren.

Ik kom te spreken over monitoring van milieuhinder tengevolge van wegverkeer. In de provincies Utrecht en Zuid-Holland loopt een onderzoek. Het is niet in alle provincies aan de orde. De landelijke trend is dat de uitstoot van kooldioxide toeneemt als gevolg van de intensiteit van het wegverkeer. Terzake van NO_x is sprake van een neerwaartse trend.

De heer Bierman heeft nog een opmerking gemaakt over het beveiligen van treinsystemen en het accommoderen van meer vervoer over de rails. Op dit moment vindt er een studie plaats naar een nieuw systeem: BB21. Verder is sprake van de introductie van 25 kilovolt. In het MIT is daarvoor een programma opgenomen. Waarom kan het niet sneller? Het laat zich niet zo maar invoeren. Op ieder railvak moet het worden bekeken. Vervolgens wordt het stapsgewijze ingevoerd. Het laat zich moeilijk versnellen, zo hebben deskundigen mij verteld. In het kader van Toer goed wordt een programma uitgewerkt dat aangeeft hoe in de loop van de komende jaren goederenvervoer, stoptreinen en intercitytreinen zo goed mogelijk een plek op het spoor kunnen krijgen. Het wordt steeds drukker. Er is nog wel winst te boeken met betrekking tot een betere regulering. Gezien de lengte van de het traject van de intercitytreinen zit de stoptrein in de weg. Soms moeten er concessies worden gedaan ten koste van de stoptrein of omgekeerd. Dat wordt uitgewerkt. Het zal nog met vele partijen worden besproken, ook met de reizigersorganisaties. De gedachte is dat in juni het plan beschikbaar is. Het gaat in bij de dienstregeling mei 2001. Daar komen we dus nog uitvoerig over te spreken.

Voorzitter! Ik besef dat ik lang niet alles heb beantwoord, maar het lijkt mij omwille van de tijd dat ik het hierbij zou moeten laten.

Mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD): Voorzitter! Misschien kan de minister nog iets zeggen over de stand van het denken over alternatieve oplossingen voor de noordtak van de Betuwelijn?

Minister Netelenbos: Voorzitter! Op dit moment vindt er bestuurlijk overleg plaats met de betrokken provincies, Gelderland en Overijssel, en met de gemeenten langs het bestaande tracé. Daar wordt gekeken wat de groei van het goederenvervoer tussen 2005 en 2015 met maximaal 23 treinen – dat zijn twee treinen per uur, tussen 7 uur 's morgens en 7 uur 's avonds – betekent voor de veiligheid en de leefbaarheid langs het tracé. Toevallig worden morgen een aantal zaken besproken met betrekking tot ondertunneling, geluidsschermen en dergelijke zaken die moeten

gebeuren. Het uitgangspunt is dat de bestaande wet- en regelgeving wordt gehanteerd. Met betrekking tot chloor en LPG kan ik zeggen dat er een verbod komt op chloor- en LPG-treinen op dit tracé in Overijssel, na Deventer. Die zorg hoeft men dus niet meer te hebben.

□

Staatssecretaris J.M. de Vries: Voorzitter! In de eerste plaats mijn dank aan de woordvoerders voor hun inbreng op mijn beleidsterrein in het algemeen en inzake waterbeleid in het bijzonder, met name aan die leden die zich hebben beperkt tot het uitspreken van hun waardering voor het waterbeleid en het daar verder bij hebben gelaten. Helaas is slechts één woordvoerder ingegaan op het beleidsterrein telecommunicatie. Ik zal daar aan het eind van mijn beantwoording nog op terugkomen. Ik wil eerst in zijn algemeenheid ingaan op de ontwikkeling op het gebied van waterkwantiteit – daarbij gaat het om het beheersen van water, het water keren – en dan op een aantal punten met betrekking tot de waterkwaliteit.

In de Vierde nota waterhuishouding, die vorig jaar door de Tweede Kamer is behandeld en breed is ondersteund, heeft het kabinet aangegeven dat de toekomstige bescherming tegen hoogwater niet langer zal kunnen plaatsvinden door verhoging van de dijken, maar gezocht zal moeten worden in het zoeken naar ruimte voor dat water. Door rivieren meer ruimte te geven zullen hoogwaterstanden dalen en dijkversterking is dan nog slechts het sluitstuk van water keren en niet meer het begin. Op grond van dit beleid waren er al restricties gesteld aan het bouwen in het winterbed.

De beleidslijn Ruimte voor de rivier wordt thans geëvalueerd. Hoewel ik de uitkomst van die evaluatie niet ken, kan ik mij niet voorstellen dat wij deze ingezette lijn nog zullen verlaten. Integendeel, de afgelopen twee jaar is in het benedenrivierengebied, maar ook in het bovenrivierengebied, nagegaan waar ruimte beschikbaar kan zijn om water te laten in geval van hoge rivierafvoer. De uitkomsten van die studies heb ik gisteren ontvangen. De conclusie is dat het mogelijk is om met ruimte voor water de waterstanden dusdanig te verlagen, dat je duurzaam op de lange duur in

Nederland de veiligheid voor bewoners in het riviereengebied, maar ook verder nog, kunt waarborgen. Dat is een belangrijke conclusie, maar nog belangrijker is dat er bestuurlijk een groot draagvlak voor deze benadering is. Dat was er al voor de algemene uitgangspunten van NW-4, maar er is ook sprake van bij deze twee deelrapporten die gemaakt zijn door adviescommissies waarin ook lokale bestuurders, regio en waterschappen vertegenwoordigd waren.

Het is een trendbreuk, want het niet meer door middel van dijken benaderen van veiligheid tegen overstromen, maar door middel van ruimte voor water, is een novum voor het Nederlandse waterbeleid. Laat ik wel één ding zeggen: de uitgevoerde onderzoeken zoals die gisteren bekend zijn geworden en die hier en daar veel stof hebben doen opwaaien, hebben nog wel het karakter van een verkenning. Wij geven zoekgebieden aan waarbinnen wij uiteindelijk de ruimte zullen moeten vinden om water te bergen. Het zijn geen definitieve keuzes. De uitkomsten van die adviezen worden samen met een discussienota voorgelegd aan een aantal adviescommissie en aan het kabinet. In het najaar hoop ik daarover met de Kamer te kunnen praten. Daarna treedt een traject in van drie jaar waarin provincies, gemeenten en regio's inspraakmogelijkheden hebben en alle kansen krijgen hun licht daarover te laten schijnen. Het is geen fait accompli!

Op grond van de verkenningen van de adviescommissies tekent zich echter wel een duidelijke lijn af. Als de zeespiegel blijft stijgen en wij te maken krijgen met grotere afvoeren van de rivieren, is de ruimte buitendijks onvoldoende. Dan moet binnendijks gekeken worden naar mogelijkheden om de top van het water af te vlakken. Wij zijn nu berekend op het afvoeren van 15.000 kuub. Hoogwaterstanden zoals zich die in 1993 en 1995 hebben voorgedaan, kunnen wij veilig bergen, maar voor hogere hoogwaterstanden moeten voorzieningen getroffen worden. Voorzieningen binnendijks zijn noodzakelijk, want als dijken gaan overstromen kan dat beter gecontroleerd dan ongecontroleerd gebeuren. Dat beperkt de schade en voorkomt veel ellende voor de mensen. Een

ongecontroleerde overstroming mag ons niet overkomen.

Een en ander maakt duidelijk dat de relatie tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening steeds sterker wordt. U vindt dat ook terug in de startnotitie voor de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Daarin heeft water als ordenend principe een duidelijke plaats gekregen. Op grond van die onderzoeken ga ik een claim leggen in de Vijfde nota ruimtelijke ordening en aangeven waar gebieden niet intensief gebruikt kunnen worden voor woning- en bedrijfsbouw of anderszins, teneinde in de toekomst nog ruimte te hebben. Als wij die reserveringen nu niet maken, kan het misschien op termijn niet meer en halen wij ons een groot probleem op de hals.

Het spreekt vanzelf dat niet alleen in Nederland maatregelen worden genomen, ook bovenstroms – met name in Duitsland – wordt heel intensief gewerkt aan het verleggen van dijken en het zoeken van binnendijkse gebieden om de hoogwaterstanden af te vlakken. In 2005 moeten die inspanningen langs de Rijn leiden tot een verlaging van de waterstand van 30 cm en op termijn in 2020 van 70 cm.

Misschien is het ter illustratie goed, nog eens te memoreren wat wij de vorige eeuw allemaal aan het water ontnomen hebben. Het gaat daarbij om een grondgebied anderhalve keer de gemeente Amsterdam. Wij zijn dat gaan gebruiken en bebouwen en dat is dus niet meer beschikbaar voor het water. Dat heeft natuurlijk consequenties voor hogere afvoeren en een stijgende zeespiegel, die met name in het benedenriviereengebied een bedreiging vormt.

De heer Lemstra heeft specifiek gevraagd wat het buitenland in dezen doet en of Nederland er alleen voor opdraait. Vanzelfsprekend moet in het buitenland evenveel gebeuren, terwijl wij, als het buitenland veel doet, verruiming voor de rivieren moeten geven teneinde in ons land geen hoogwatergolf te creëren. In Duitsland is men zeer intensief bezig en ook bij de Maas en de Schelde komt steeds meer oog voor rivierverruiming. Vanwege de hoogwaterstanden in 1993 en 1995 staat de veiligheid steeds hoger op de agenda. Er is ook een eerste gezamenlijke conclusie vastgelegd in de verklaring van Arles. Daarin wordt gezegd dat verdere aantasting van

een rivierbed – bijvoorbeeld door bouwen – ongewenst is. Daarmee heeft men zich binnen Europa gecommitteerd.

Vasthouden van water in de haarvaten en verbreden van de rivieren is een must voor alle stroomgebieden. Dat geldt ook voor de Rijn. Het gaat daarbij niet alleen om het stroomgebied van de Rijn zelf maar ook om de talloze rivieren die op de Rijn uitkomen en die een even grote watertoevoer kunnen veroorzaken als het water dat uit de Alpen komt. Het is dan ook jammer dat de hoogwaterbescherming eigenlijk geen plek inneemt in de Kaderrichtlijn water die in juni door het Europees Parlement en de raad zal worden geaccordeerd. Wij hebben overwogen haar een meer prominente plek te geven, maar de kaderrichtlijn heeft al een dusdanig lange geschiedenis, dat wij bang waren, dat met het inbrengen van de hoogwaterbescherming, die slechts in een aantal landen in Europa zeer pregnant aan de orde is, zich een nieuwe discussie zou ontspannen en dat die een nog grotere vertraging zou veroorzaken. Wij blijven ons op dit onderwerp evenwel concentreren, met name binnen de verschillende internationale riviercomités, maar de kaderrichtlijn zal zich in eerste instantie richten op de waterkwaliteit.

Het zal de Kamer bekend zijn dat naast het uitbrengen van adviezen, waarvan ik er gisteren heb gekregen, allerlei studies worden uitgevoerd. Er wordt een studie gedaan naar de waterhuishouding in het Natte Hart. Wat is de plek van het IJsselmeer voor de waterhuishouding van Nederland? We hebben al ver gevorderde plannen voor een aanpassing langs de Maas en voor het verkrijgen van meer ruimte tot 2015. Naar aanleiding van de wateroverlast in 1998 hebben wij de commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw ingesteld. Deze commissie moet een all-in advies uitbrengen en daarbij zeggen op welke wijze het regionale watersysteem, maar ook het hoofdwatersysteem in Nederland, klaar gemaakt moet worden voor de komende halve eeuw om dit land veilig en welvend te houden, zoals het nu is. De commissie betreft daarbij de uitkomst van studies waaraan gewerkt wordt. Zij doet deelonderzoek naar die gebieden die nog niet in onderzoek zijn en zij zal medio dit jaar met een oordeel komen.

J.M. de Vries

De heer Terlouw vroeg: hoe weet de commissie hoe zij te werk moet gaan, gelet op de onzekerheden vanwege klimaatverandering, zeespiegelstijging en grotere rivierafvoer? Dat weet ik natuurlijk ook niet exact. Om dat uit te vinden is de commissie ook uitgesteld. Wel weet ik dat de commissie met een aantal scenario's zal werken. De maatregelen van die scenario's die voor de korte termijn gelden, zullen niet interfereren met maatregelen die misschien ook voor de lange termijn moeten worden genomen. In ieder geval moet men steeds uitgaan van no-regret-maatregelen, zodat men altijd verder kan bouwen mocht het scenario er uiteindelijk anders uit komen te zien dan was verwacht. Ik heb hoge verwachtingen van het werk van de commissie en daarover zullen wij zeker nog komen te spreken.

Voorzitter! Mevrouw Bierman heeft over de waterbodems gesproken. Zij heeft aangegeven dat het bij dezen om een brede problematiek gaat. Niet voor niets is dan ook bij het opstellen van het regeerakkoord een extra budget voor de oplossing ervan toegekend. Terecht heeft mevrouw Bierman opgemerkt, dat dit budget nog niet voldoende is. Verwerking is buitengewoon duur, er is bij waterschappen een achterstand wat het baggeren betreft, het is moeilijk om depots te realiseren en de scheepvaart mag op termijn niet belemmerd worden. Bovendien zitten wij soms in een lastige fase. Thans zijn wij druk bezig met het opstellen van een tienjarensce­nario voor het baggeren van waterbodems en de sanering ervan. Dat betekent dat de honderd locaties, die thans onderzocht worden, binnenkort gereed zal zijn. Op sommige plaatsen ligt inmiddels over de vervuilde bagger een immobiele, schone laag. Het is dan misschien verstandig op die plaatsen niet meer te baggeren. Daarmee zou men namelijk alles weer omwoelen. Beter is het de bagger te laten liggen. In die fase lijkt er dan weinig te gebeuren, maar zij is zeer cruciaal om prioriteiten te kunnen stellen. Allereerst geldt: alleen urgente locaties saneren. De sanering van een locatie kan urgent zijn vanwege de vervuiling, maar ook vanwege het belang van de vaarweg. Verder zal een deel van de bagger hergebruikt kunnen worden. Daarmee kunnen wij namelijk

depotruimte sparen. Een zo klein mogelijk gedeelte kunnen wij onder strenge milieuvorschriften storten. Dat betekent echter nog steeds, dat wij depots zullen moeten realiseren. Wij zijn nog steeds bezig met een depot in de Koegraspolder en het Hollands Diep. Morgen vindt een eerste bijeenkomst plaats van alle betrokkenen die met het baggeren van de waterbodems te maken hebben. Wij willen daarbij nagaan of wij een goed tracé voor verwerking kunnen afspreken en bezien of wij nader tot elkaar kunnen komen. Daarvoor is het nodig, dat Rijkswaterstaat, de waterschappen, de provincies en de gemeenten een gestage aanvoer van bagger kunnen garanderen. Men kan niet iets realiseren als men er niet zeker van is dat op gezette tijden bepaalde hoeveelheden worden geleverd. Tegelijk hoop ik, dat de verwerkers mij een goed en realistisch aanbod doen, ook qua prijs. Daardoor zullen wij een aantal zaken kunnen combineren. Ik wil vaart maken met het saneren van de vervuilde waterbodems. Ik wil, evenals de Tweede Kamer en ongetwijfeld de Eerste Kamer, komen tot meer verwerking dan tot nu toe is gerealiseerd. Dat zou dan moeten gebeuren tegen een aanvaardbare prijs, opdat wij minder stortingslocaties hoeven te realiseren.

Ik kom op een paar punten met betrekking tot de waterkwaliteit. Onlangs is het Lozingsbesluit Open teelt en Veehouderij aan de orde geweest, evenals een wetswijziging met betrekking tot hoofdstuk 4 van de WVO. Deze laatste wetswijziging ligt thans bij deze Kamer voor. Misschien willen de geachte afgevaardigden daar nog over praten, maar de wetswijziging betreft drie zaken. Ten eerste wordt voorzien in een wettelijke basis voor een experiment van het Waterspoor. Dit is een wens die maatschappelijk breed leeft. Daarnaast zorgt het ook voor een wettelijke basis voor het bestrijden van de afhaakproblematiek, waardoor de verhoging van kosten voor burgers voor het zuiveren van het afvalwater wordt voorkomen. Bovendien geeft het een juridische basis aan bestuursverordening en beleidsregels van de waterschappen zelf, doordat het nu in de wet vastligt. Ik ga daar niet nader op in, omdat het wetsvoorstel thans in deze Kamer ligt.

Voorzitter! De Wet verontreiniging oppervlaktewater is één van de meest succesvolle milieuwetten in dit land geweest. In 1970 is de wet in werking getreden en het heeft geleid tot een geweldige verbetering van de waterkwaliteit. Tevens heeft de wet gezorgd voor zeer goede relaties en samenwerking met bedrijven en industrie om de lozingen te beperken. Niettemin worden wij nog steeds geconfronteerd met een verontreiniging die veel lastiger is, namelijk door middel van diffuse bronnen. De lozer is daarbij niet rechtstreeks aan te wijzen. Het is een veel bredere problematiek, omdat het gaat om verkeersuitstoot die weer via regen naar beneden komt, om afspoeling van bouw­materiaal en niet in de laatste plaats om bestrijdingsmiddelen in de landbouw, die afspoelen in het slootwater door regen of besproeiing. Het Lozingsbesluit Open teelt en Veehouderij zal na een overgangstermijn een beperking van die vervuiling tot 90% kunnen bewerkstelligen en daarmee hebben wij in ieder geval weer een stap gezet in de richting van het verhogen van de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Voorzitter! Water leeft niet alleen in Nederland. Water is ook internationaal van groot belang. Een aantal van de geachte afgevaardigden heeft al verwezen naar het Wildwaterforum, dat de komende maand in Den Haag zal plaatsvinden en dat, naar ik hoop, water een nog prominenter plaats op de internationale agenda zal geven. Water speelt overal. Er is te veel van of te weinig; het is te vuil of te warm. In al die gevallen zullen er maatregelen in samenhang met andere partners genomen moeten worden.

Voorzitter! In het kader van het internationaal waterbeleid heb ik dit najaar het programma Partners voor water uitgebracht. Dat programma is bedoeld om een betere coördinatie en samenwerking te bewerkstelligen tussen al diegenen, die zich in het buitenland met water bezighouden. Alleen al binnen de rijksoverheid zijn zes ministeries op dat terrein actief. Die samenwerking kan een betere basis krijgen. Dit geldt ook voor de samenwerking tussen overheden, kennisinstituten en bedrijfsleven, en in het bedrijfsleven tussen bijvoorbeeld waterbouwers en consultants. Wij staan in het buitenland bekend om een duurzame en integrale aanpak van producten op waterge-

J.M. de Vries

bied. Veel landen met grote problemen kunnen van onze kennis profiteren. Door onze inspanningen te coördineren, kunnen wij daarmee meer doen. Maar het is ook belangrijk dat ons bedrijfsleven, onze consultants, onze kennisinstituten hun kennis op peil houden. Ook Nederland heeft slechts zijn eigen geologie en morfologie, heeft slechts zijn eigen gebied, en wil men verder komen, dan is het buitengewoon belangrijk dat onze kennisinstituten hun expertise elders inzetten. Misschien is het aardig, in dit kader een voorbeeld te noemen van een project waaraan wij hebben meegeewerkt, namelijk de voorbereiding van de bouw kunstmatige eilanden voor de kust van Israël. Men heeft daar eenzelfde probleem met een vliegveld dat te dicht tegen de bebouwde kom komt aan te liggen. Men zou dat graag verplaatsen naar een locatie voor de kust. Maar in tegenstelling tot de zandige, min of meer geleidelijk aflopende kust van de Noordzee is die van Israël vrij stijl aflopend en rotsachtig, wat betekent dat een eiland op die plek creëren een heel andere kennis vraagt en ook heel andere kosten met zich meebrengt dan een eiland in de Noordzee. Het is ontzettend waardevol dat onze kennisinstituten, onze mensen kunnen meewerken aan vergroting van hun kennis daar, en tevens meewerken aan het oplossen van een probleem in andere handen. Ik heb de vorige week een stuurgroep ingesteld bestaande uit vertegenwoordigingen van de verschillende betrokken departementen om te bewerkstelligen dat de samenwerking tussen die departementen beter gestroomlijnd wordt zodat wij in het buitenland gezamenlijk optrekken.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de stand van zaken rond het wetsvoorstel op grond waarvan de waterschappen verantwoordelijk worden voor de zuivering van het stedelijk afvalwater. Dat wetsvoorstel is bijna gereed en ik verwacht het over ongeveer zes weken aan de ministerraad te kunnen voorleggen waarna het naar de Raad van State kan. Met dat wetsvoorstel wordt een wetenschappelijke basis gegeven aan de beheersverantwoordelijkheid voor de afvalwaterzuivering bij het waterschap. Waar het waterschap de zuivering eventueel aan een ander kan uitbesteden, kunnen ik en de

burger nog altijd bij het waterschap te rade gaan met vragen en problemen. Die verantwoordelijkheid blijft daar liggen. Met betrekking tot de vraag of hiermee een efficiency van 30% te realiseren valt, is mij bekend dat thans bij één waterschap een waterzuiveringsinstallatie zal worden gebouwd. Wij zullen moeten bezien of dat inderdaad tot zo'n groot efficiencyvoordeel zal leiden. Ik ga ervan uit, dat het waterschap in kwestie die gang maakt, omdat het er reële verwachtingen van heeft. Ik weet dat het zeer verantwoord wil omgaan met een eventuele prijs- of lastenverhoging voor hun ingelanden.

Met betrekking tot de waterkwaliteit in relatie tot grondwater en oppervlaktewater als samenhangend systeem heeft de heer Van den Berg gevraagd binnen welke termijn het grondwaterbeheer wordt overgedragen van de provincies naar de waterschappen. In de nieuwe nota Waterhuishouding zijn daarover uitspraken gedaan en is een bepaalde planning aangegeven, omdat de situatie per provincie en waterschap heel erg verschilt. De organisatie bij de waterschappen speelt er ook een belangrijke rol bij. Overigens is het aan de provincie om die taak over te dragen. Wij laten deze overdracht vooralsnog via deze beleidslijn verlopen. Binnen twee jaar zullen wij nagaan of er reden is om dit wettelijk verder te bepalen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de veranderingen voor de bestuursstructuur in Nederland als gevolg van de kaderrichtlijn water. Tot nu toe hebben wij niet de verwachting dat die richtlijn die in juni, naar wij hopen, daadwerkelijk het licht zal zien, grote bestuurlijke consequenties zal hebben voor de wijze waarop het bestuur met betrekking tot water in Nederland is ingericht. Wij zijn al bezig met de wetgeving inzake de implementatie. Wij hebben daar maar twee jaar de tijd voor. Wel verwachten wij dat de taakverdeling tussen de waterschappen en de provincies min of meer in de huidige vorm kan worden gecontinueerd.

Internationaal is er nog wel een ander probleem en dat betreft de vraag hoe wij omgaan met de stroomgebiedcomités. Wij moeten niet alleen nationaal maar ook internationaal met stroomgebieden werken. Het zou onze voorkeur hebben om die stroomgebiedcomités

onder te brengen bij de thans bestaande comités, zoals de Internationale Rijncommissie, de Internationale Scheldecommissie en de Internationale Maascommissie, in plaats van er weer een volgende laag over heen te leggen met weer rapportageverplichtingen, hetgeen weer een papierberg oplevert en niet echt leidt tot een efficiënte werkwijze. Het zal nog niet meevallen om alle landen op dat punt te overtuigen, omdat de wijze waarop wij het hebben ingericht weer een geheel andere is dan de wijze waarop waterbeheer in andere landen plaatsvindt.

In 1994 is de financiering van de waterkeringszorg gedecentraliseerd. Een aantal bijdragen wordt niet langer door het Rijk verstrekt maar door de provincies. De begrotingsgelden van het Rijk zijn gedecentraliseerd naar het Provinciefonds. Op dat moment was de verwachting dat alle partijen met de overheveling van de rijksmiddelen – met inbegrip van een flink bedrag voor dijkversterking – een nader beroep van provincies en waterschappen op het Rijk niet meer nodig zou maken. Dit is helaas niet waar gebleken. Door de hoge waterstanden in 1993 en 1995, maar ook door nieuwe inzichten in de veiligheid van de steenbekleding van onze zeedijken en de IJsselmeerdijken is duidelijk geworden dat een extra gerichte bijdrage van het Rijk onontkoombaar is. Dergelijke kosten kunnen niet door de instanties in het desbetreffende gebied worden opgebracht. Op dit moment krijgen de waterschappen zowel een bijdrage in de onderhoudskosten – ongeveer 20% – als in de investeringskosten, namelijk 72%. Daar is slechts één uitzondering op, namelijk de investeringen in de Deltawerken.

Ik ben het met de heer Van den Berg eens dat er weer een eenvoudige regeling nodig is om duidelijk te maken hoe de financieringsstromen lopen. Daarbij hoort een heldere verantwoordelijkheidsverdeling waarbij rekening wordt gehouden met draagkracht. Ik ben met de Unie van waterschappen en met het IPO in gesprek om een en ander te regelen voor de investeringen in de primaire waterkeringen. Ik heb goede hoop dat deze gesprekken voor de zomer afgerond kunnen zijn.

Mevrouw Bierman heeft gesproken over het niet onbelangrijke beleidsterrein van de telecommuni-

catie. Nederland maakt op dit moment een transformatie door naar een informatiemaatschappij met een netwerkeconomie. Daarbij is een goede, veilige en toegankelijke infrastructuur onontbeerlijk. Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het realiseren van hoogwaardige communicatievoorzieningen.

Met de Telecomwet, die ik in het najaar van 1998 in deze Kamer heb mogen behandelen, is de weg naar de concurrentie geopend. Daarmee zijn de ontwikkelingen in een stroomversnelling terechtgekomen die wij op dat moment konden voorzien. Verkeer en Waterstaat zorgt voor een efficiënte uitgifte van frequenties. Vroeger waren dit zeer technische kwesties waar niemand zich iets bij kon voorstellen. Inmiddels zijn frequenties economisch hoogwaardige goederen waar hoge prijzen voor betaald worden. In de loop van dit jaar worden de frequenties voor de derde generatie mobiele telefoons – de opvolger van GSM – voor de digitale radio en televisie en voor wireless local loop uitgegeven. Dit laatste betreft de ontbrekende schakel tussen wijkcentrale en huis, maar dan op een breedbandfrequentie. Voor wireless local loop is geen kabel meer nodig en het medium is toegankelijk voor individuen en voor het MKB.

Voorzitter! Wij willen bijdragen aan de ontwikkeling van de markt door de kennisinfrastructuur te verbeteren en door de kennis over tal van economische en maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Dat is de reden dat wij het initiatief van de Raad voor verkeer en waterstaat "Nederland let op uw saeck" en met name het idee van de kenniswijk hebben opgepakt. Het is van belang dat in het kader van R&D de techniek van breedbandcommunicatie wordt onderzocht. De universiteiten en kennisinstituten moeten hier maximaal in investeren, zowel financieel als qua inspanning.

Ook het belang van de gewone burger bij de breedbandinfrastructuur mag niet uit het oog worden verloren. Het moet duidelijk worden op welke wijze dit fenomeen het leven van de burger kan vergemakkelijken, dus welke toepassingsmogelijkheden voor het dagelijks gebruik er zijn. Wij hebben daar een onderzoek voor opgezet. Wij zien thans dat de belangstelling daarvoor zeer groot is. Wij hopen binnen

enkele weken daarover een beslissing te kunnen nemen. Wij zullen dan bekijken hoe wij met marktpartijen en gemeenten, die ook grote belangstelling hebben, tot een vorm van PPS-constructies kunnen komen. Wij gaan dan vanzelfsprekend ook kijken naar de financiële mogelijkheden. Dat dit niet in de begroting is opgenomen, is niet verwonderlijk. Het hele initiatief is pas na indiening van de begroting ontstaan. Ik vind dat wij daar redelijk adequaat op hebben gereageerd. Niettemin vraagt het nog wel enige voorbereiding om te weten te komen of we daarmee verdergaan.

De heren Van den Berg en Lemstra zijn beiden ingegaan op de problemen en de prijsverhoging met betrekking tot de kerkteléfono. Ik ben daar al vele keren op ingegaan naar aanleiding van schriftelijke vragen die gesteld zijn. Het is ook uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer. Daarbij is zelfs een motie ingediend om de kerkteléfono alsnog onder de universele dienst te brengen. Deze motie heeft geen meerderheid gekregen. Dat laat onverlet dat het punt nog steeds helder is. Opname in de universele dienst biedt niet de mogelijkheid om kosten te verhalen op de concurrentie. Dat is niet de taak van de universele dienst. Dat is niet mogelijk. Maar daarmee zou je wel de mogelijkheid hebben om het voor een redelijke prijs bij iedereen thuis te brengen. Niettemin, gehoord het oordeel van de Tweede Kamer, heb ik inmiddels een afspraak liggen met KPN om te kijken of ik voor deze bijzondere groep, hetzij op de huidige wijze, hetzij gebruikmakend van nieuwe technieken nog tot oplossingen kan komen die tegemoetkomen aan de behoefte daaraan. Ik heb de Tweede Kamer dit ook toegezegd bij een overleg dat wij hadden over een ander onderwerp in het kader van de telecommunicatie. Ik zal deze Kamer daar te zijner tijd over berichten. Wanneer het overigens gaat over een fasering in de tijd, dan kan ik daarvoor niet de toestemming geven, maar slechts OPTA.

Voorzitter! Ik hoop hiermee de vragen van de leden in eerste termijn naar genoegen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat voor

de tweede termijn door de leden van de Kamer ongeveer 36 minuten spreektijd is opgegeven. Dat lijkt het mogelijk te maken dat dit onderwerp zonder dinerpauze kan worden afgehandeld.

□

De heer **Lemstra** (CDA): voorzitter! Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording. Ik miste nog een antwoord van de minister. Misschien kan zij daar in tweede termijn iets over zeggen. Het gaat om haar positiebepaling in de corridorbenadering van enerzijds minister Pronk van VROM en anderzijds staatssecretaris Ybema van Economische Zaken.

Mijn tweede opmerking gaat over het MIT. Ik ben haar erkentelijk dat zij benadrukt dat het MIT ook een dynamisch karakter heeft, in die zin dat alternatieven van lokale en regionale besturen die passen binnen de financiële kaders van het MIT, bespreekbaar zijn met haar, omdat je naar zij zegt ook zelf de boormachine ter hand kunt nemen. Ik heb daar met dankbaarheid kennis van genomen.

Mijn derde opmerking gaat in de richting van de staatssecretaris. Ik wil graag iets van haar horen over de knelpunten bij de binnenvaart, met name de vaarwegen die problemen ontmoeten bij de bruggen, sluizen en de diepgang met drie lagen containers.

Mijn laatste opmerking in de richting van de minister is een beetje flauw. Ik las net in de krant dat het fantastische departement van Verkeer en Waterstaat behoort tot de drie departementen die er waarschijnlijk niet op tijd in slagen de euro in te voeren. Misschien kan zij dat tegenspreken.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Het doet mij deugd dat wij ons, mede dankzij uw voortreffelijke organisatie, op deze schrikkelag kunnen verstaan met twee vrouwelijke bewindslieden en dat zij zo uitvoerig op onze vragen zijn ingegaan. De minister is niet ingegaan op mijn vraag naar de wenselijkheid om raden gezamenlijk te laten adviseren. Ik ga er maar van uit dat geen bericht goed bericht is en dat zij mijn opvatting hierover deelt.

Bierman-Beukema toe Water

De uitleg van de minister van het begrip "brainport" leek even wat erg letterlijk, namelijk een haven met hersens, een haven waar elektronisch geladen en gelost wordt. Ik meen dat er in de discussie over de verlegging van de beleidsoptie distributieland naar een meer kennisgerichte economie, sprake is van een iets breder concept.

De minister heeft de relatie genoemd tussen 1% economische groei en 1,5% mobiliteitsgroei. Dat is een zorgelijke relatie die erom vraagt, serieus te kijken naar ontkoppelingsopties. Komt dit ook in het NVVP aan de orde?

De minister is niet erg uitgebreid ingegaan op de stand van de Europese discussie op het gebied van vervoer en transport. Zij maakt dezelfde taxatie als mijn fractie ten aanzien van mogelijkheden en wenselijkheden die er op dit moment zijn voor een Europees zeehavenbeleid. Wij delen haar mening en onderschrijven de gedachte dat het zinvol is om maar eens in Nederland te beginnen en te bezien of, met behoud van competentie en competitie, optimalisatie mogelijk is tussen de Nederlandse zeehavens.

Kan de minister ingaan op de vorderingen die in Europees kader worden gemaakt op het gebied van harmonisatie van heffingsbeginselen? Wat is er gebeurd nadat de commissie het witboek heeft uitgebracht?

De minister heeft erop gewezen dat er op centraal niveau sprake is van veel kennis over het vervoersmanagement. De strekking van mijn opmerking was dat het op onderdelen wenselijk kan zijn om centraal aan dit onderwerp te trekken, omdat in bepaalde bedrijfstakken grote klappers kunnen worden gemaakt als er centraal tot afspraken wordt gekomen. Dit kan niet in elke gemeente apart worden gedaan.

Ik ben blij met de discussie die is opgerakeld door de collega's van GroenLinks en PvdA over kwantitatieve doelstellingen. Ik doe de minister nog één suggestie die niet helemaal wordt opgelost door een nieuwe vormgeving van de rijksbegroting. Hiervoor ga ik terug naar de discussie over het taxi- vervoer, waarbij een probleem werd gedefinieerd met kwantitatieve argumenten: wij hebben maar zoveel taxi's op duizend inwoners en de bijdrage van het ketenvervoer is zoveel procent. Het gehele probleem

was onderbouwd met kwantitatieve argumenten. Het is dan extra merkwaardig als de beleidsdoelstellingen alleen maar kwalitatief zouden worden geformuleerd. Juist in de sfeer van deregulering is niet altijd de vraag aan de orde hoe efficiënt je gulden wordt besteed. Dat kan een onderdeel zijn, maar dat hoeft niet altijd.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden en ook voor haar toon. Zij is heel optimistisch. Zelf zei ze al dat zij uit het onderwijs komt. De teneur van haar optreden is dat zij heel blijmoedig nog een keer uitlegt hoe het allemaal in elkaar zit en dat doet zij heel depolariserend. Op zichzelf doet zij dat wel goed, maar de hamvraag is of het echt werkt en of daarmee echt ambitieuze verkeersdoelen kunnen worden gehaald. Er wordt nu toch veel verschoven naar het NVVP en je kunt natuurlijk de vraag stellen of dat geen vlucht naar voren is.

De minister was het niet eens met onze kritiek dat zij te veel naar een draagvlak zoekt. Ik dacht dat wij het wel eens zouden kunnen worden maar, gehoord de uitspraken van de minister, denk ik toch dat het verschil groter is dan ik van tevoren had ingeschat. Bij haar is het creëren van een draagvlak een doel op zichzelf, terwijl een draagvlak naar mijn mening een middel is om een doel te realiseren. Ik wijs bijvoorbeeld op het verhaal van het water. Er is nu bij allerlei deskundigen en ambtenaren een krachtige visie ontstaan dat je niet meer moet boksen met het water, maar dat je ermee moet judoën. Je moet het water wat meer ruimte geven. Dat zal natuurlijk heel veel weerstand oproepen. Maar als je die visie hebt, als je ervan overtuigd bent dat het zo moet, dan houd je daar gewoon aan vast! Er is toch voldoende politiek draagvlak! Hoe zit het dan met het politieke primaat? De minister zeilt daar een beetje omheen. Zij zegt dat men er gezamenlijk uit moet komen. Zij spreekt over het poldermodel, over het er met z'n allen voor gaan en zegt dat dat het begin van het succes is.

Ik wil daar het volgende tegenin brengen. Neem het kwartje van Kok! Daarvoor was er toch ook geen draagvlak bij de automobilisten. Dat

is gewoon gebeurd. De minister verwacht veel van de beprijzing. Natuurlijk zal daar weerstand tegen zijn. Dat is natuurlijk het beroemde verhaal van de kalkoen die niet instemt met de kerst. Het is echt een illusie om te denken dat je er altijd met z'n allen uit kunt komen. Er zijn gewoon belangentegenstellingen, er zijn verschillende visies op het recht op automobilititeit. Progressieve politici kiezen op dat punt anders dan conservatieve politici.

De verschillen zijn ook groot op het punt van mainport en brainport. Ik vind dat de minister gewoon de kool en de geit spaart. Zij doet immers allebei. Dat klinkt natuurlijk mooi, maar de miljarden zijn wel naar de mainport, naar het ouderwetse Nederland Distributieland, gevlogen. Het is op zichzelf een heel harde keuze geweest om voor dat concept te kiezen. Ik heb niet het gevoel dat het echt zal veranderen. De minister gebruikt als argument dat dit in de defensie-industrie ook het geval was. De kritiek op de defensie-industrie is echter altijd geweest dat het een heel omslachtige manier is, een verspilling van veel geld, om innovaties te vinden. Als je dat veel directer had gedaan, als je direct had geïnvesteerd in het op te lossen probleem, had je de hele defensie-industrie niet nodig gehad. Ik word er door dit soort voorbeelden alleen maar meer van overtuigd dat de minister met de mainport- en brainportgedachte de kool en de geit wil sparen. Dat is door vele deskundigen al lang onderuitgehaald. Als je voor defensie bent, ben je voor defensie. Daar hoeft je echter niet voor te zijn om innovatie in het land te stimuleren.

De minister is niet zo somber. Wij moeten echter constateren dat de meeste doelstellingen uit het SVV niet gehaald zijn. Toen de streefdoelen in het debat bij de Taxiwet werden afgeschaft, dacht ik: logisch, met zulke resultaten bij het SVV! De minister heeft nu het hoofd voor de senaat gebogen. Ik ben daar op zichzelf blij mee. Wij kunnen nu tenminste weer toetsen en afrekenen op doelstellingen. Ik ben echter niet zo geweldig optimistisch, ik ben gewoon realistisch. De hamvraag is natuurlijk: hoe krijg je mensen de auto uit? Wij weten dat eigenlijk gewoon niet. Ik heb daartoe wel eens een quoteringsvoorstel geproduceerd. Het is maar de vraag of het zal lukken met het beprijzen. Ik ben op

Pitstra

zichzelf een voorstander van dat instrument. De heer Bierman zegt dat de betaler dan vervuult. Dat is waar, maar je hoopt natuurlijk dat er een regulering plaatsvindt. Dat is bij elke ecotaks het geval. Je moet dus zodanig beprijzen dat er een regulering plaatsvindt. Ik weet dat de SP daar dan weer op tegen is, omdat zij vindt dat mensen recht hebben op automobilititeit. Kortom, ik ben niet echt optimistisch, omdat het ei van Columbus niet gevonden is. De beprijzing zal waarschijnlijk op zoveel weerstand stuiten dat er, met het oog op het gewenste poldermodel, uiteindelijk gewoon niets zal gebeuren. Wij modderen dus gewoon maar door met het huidige beleid.

Een ander punt is de snelle trein naar Noord-Nederland. Ik ben een groot voorstander van een snelle trein. Ik geloof dat de heer Bierman wil dat ik naar mijn huis in Groningen loop, maar daar ben ik niet voor. Hij zal toch met mij eens zijn dat er niets tegen een snelle trein is. Ik ben niet voor dat ding op pootjes, dat is inderdaad lelijk. Het is ook peperduur. Je kunt op dat traject gewoon een snelle trein laten rijden. Die kan in het bestaande net worden gevoegd. Als het dan allemaal vergeleken wordt, rolt die er wellicht wel weer eens uit.

Ik vind dat de minister ook zo bedekt sprak over privatisering. Bij marktwerking gaat het allemaal om het belang van de burger. Zij wil af van vanzelfsprekendheden en een soort dynamiek en zegt dat het om de tucht gaat. Waar ik de oplossing bij zou zoeken is wel bij de tucht van de gebruiker, de reiziger. Die heeft belang bij goed openbaar vervoer. Ga de reizigers instrumenten geven waarmee ze de NS onder druk kunnen zetten om eindelijk eens goede informatie te geven. Ook zou dan kunnen worden gedacht aan sturingsinstrumenten die vroeger in de nutssector heel gewoon waren. Als een directie binnen vijf jaar bepaalde doelstellingen niet haalde, dan was het vertrekken. Dat werkte heel aardig. Als het gaat via prestatieafspraken waarin de wensen van de reizigers worden geformuleerd en ook de wensen van de maatschappij waar het gaat om milieudoelen, dan is dat op zich een moderne vorm van aansturing. Zoals het nu gaat, een monopolist die helemaal niet wordt aangestuurd, gaat het verkeerd. Ik hoop dat in de

notitie het idee van renationalisatie geen dogma wordt.

Het budget van die 30 km zou allang overschreden zijn, maar nu schijnt er een tweede tranche te komen. Is dat nog binnen deze regeerperiode? Ik verzoek de minister dit punt in de claims naar Financiën en in besprekingen over voorjaarsnota's enz. heel duidelijk in te brengen. Het gaat om drie doden per dag. Elke bedrijfstak die zo'n prestatie had, zou onmiddellijk worden gesloten. Bij het particuliere gaspedaal gebeurt dat niet! Die doden vallen vooral binnen de bebouwde kom. Er is dus een keiharde argumentatie te geven dat er gewoon meer geld voor moet komen. Het spaart mensenlevens en ik zou geen sterker argument weten dan een mensenleven om tot een hoger budget te komen.

Voorzitter! Ten slotte de fiets, niet alleen ons stokpaardje, maar ook de oplossing. De meeste ritjes in het openbaar vervoer, zo'n 70%, zijn minder dan 7,5 km. Een groot deel van de automobilisten zegt vaak achteraf dat zij net zo goed de fiets hadden kunnen nemen, maar omdat er collectief niet iets wordt verzonnen waarmee dat prisoners dilemma wordt weggenomen, doen zij dat ook de volgende keer niet. Waarom zou ik op de fiets als de buurman dat niet doet; het gekke Gerrit-effect. Je moet wel een fietsliefhebber zijn zoals ik om het leuk te vinden om een stukje door de regen naar huis te fietsen. Wordt dat toch in het NVVP als speerpunt neergelegd dat daar het alternatief ligt dat ook heel goedkoop is? Een fietskilometer is immers veel goedkoper dan een OV-kilometer. Komt er weer zoiets als een goed plan om dat echt van de grond te trekken? Deelt de minister niet de fascinerende gedachte dat er al een goed alternatief is? Zelfs om een brief op de brievenbus te doen nemen mensen nog de auto! Hoe lossen wij dat op? Vorige jaren heb ik de quoterij gesuggereerd. Als de minister dat niet wil, vind ik het best, maar laat zij dan met andere oplossingen komen. Mij lijkt het nog steeds het ei van Columbus, want als iemands quotum op is, zal hij wel moeten gaan fietsen. Ik vrees met de heer Bierman dat beprijzing van korte ritjes niet erg veel zal helpen, want men zal dat gewoon gaan betalen; dan worden de boodschappen bij Albert Heijn maar een beetje

duurder. Dus een klemmend verzoek aan de minister om de fiets heel centraal als alternatief in het NVVP op te nemen, omdat daar volgens ons toch de oplossing ligt.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik constateer dat het poldermodel bij beide bewindslieden nog niet tot polderblindheid heeft geleid: op een groot aantal punten is een helder antwoord gekomen. Als in de Vijfde nota een claim zal worden gelegd rond de zoekgebieden voor de waterberging, dan wens ik de staatssecretaris sterkte. Juist hiervoor geldt mijn waarschuwing in eerste termijn: het is zeer belangrijk dat nu wordt voorkomen dat de noodzakelijke plannen vanuit de verschillende sectoren de nek zal worden omgedraaid.

Een paar opmerkingen aan de minister. Op een aantal vragen heeft zij geen of onvoldoende antwoord gegeven, maar daarin kan snel worden voorzien. Mevrouw Bierman, ikzelf en anderen hebben gewezen op de twijfels over de omvang van de financiering voor innovatie en onderzoek. Ik denk dat de minister hierop niet heeft gereageerd. De essentie van mijn opmerking was dat innovatie op het gebied van verkeer en vervoer fondsen voor projecten vergt die oplossingen voor de toekomst kunnen bieden.

Ik ben geschrokken van de informatie dat slechts 4% van de Nederlandse bedrijven vervoersplannen hebben, juist omdat wij hiermee al een aantal jaren bezig zijn en dit blijkbaar maar geen zoden aan de dijk zet. Vervoersplannen, een goed plan voor het langzame verkeer zoals de fiets en een goed gehandhaafd parkeerbeleid zijn naar mijn stellige overtuiging drie sleutels voor mobiliteitsbeheersing en -sturing. Graag breng ik dit nogmaals onder de aandacht.

Over het ruimteprobleem is gesproken. De minister zei "meten is weten". Uiteraard ben ik gelukkig met de nuancering die zij aanbracht, omdat die voor de toekomst van het beleid belangrijk is: de politiek en de samenleving worden daarmee alert gehouden, wat nodig is voor een voortdurende bijsturing van het beleid.

Over de vier punten in het kader van de "prijs van de reis" nog een aantal opmerkingen. Ik wist niet dat

Castricum

het rekeningrijden al onder minister Kroes een actueel thema was. Dit feit onderstreept juist mijn waarschuwing dat dit project wel eens zou kunnen eindigen op een moment dat andere technieken en mogelijkheden beschikbaar zijn, die met een minder grote weerstand kunnen worden geïntroduceerd om het probleem aan te pakken. Over de plannen die de PvdA-fractie in de Tweede Kamer lanceerde in relatie met BB 21 en aanverwante zaken het volgende. De minister zei dat zij daarmee aan de gang is gegaan. Ik heb hierbij ook De Vervoerfabriek genoemd: een ander systeem van exploitatie op de rail, een bijna metroachtig systeem. Misschien kan de minister dit in tweede termijn meenemen.

De groei van 200 à 300% bij het goederenvervoer noopt ons, ondanks alle sympathie voor trein en binnenvaart, ook bij het wegvervoer tot maatregelen. Een van de leden merkte op dat nog veel leeg wordt gereden. Bij mij dient zich de vraag wel eens aan of het niet zinnig is om de onderbenutting van een voertuig te belasten. Voor een voertuig moet dan meer worden betaald naarmate het minder is beladen. Moderne ontwikkelingen bieden hier wellicht een mogelijkheid. De Rijksverkeersinspectie kan op dit moment in het verkeer metingen verrichten naar het gewicht van vrachtauto's, de belading per as enz. Met het oog hierop vermoed ik dat wij in de toekomst over mogelijkheden zullen beschikken om op een andere manier met het goederenvervoer en het vervoer in het algemeen om te gaan.

De minister heeft aangegeven dat in de komende tien jaar 150 mld. zal worden besteed aan nieuwe infrastructuur en aan beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur. Ik stel vast dat er 270 mln. tekort is om aan de wensen van de gemeenten in het kader van het thema van de 30 km tegemoet te komen. Hiermee beoogt men duurzame veiligheid te bereiken. Ik zal niet suggereren dat men die 270 mln. van die 150 mld. moet afhalen om zo een oplossing te bereiken. Ik meen echter wel dat 270 mln. een bedrag is dat wegvalt tegen het bedrag van 150 mld. Gezien de aard van de infrastructuur waaraan die 150 mld. zal worden besteed, kunnen er wellicht redenen worden gevonden om grotere investeringen in de verkeersveiligheid te entame-

ren. Ik ben die mening des te meer toegeedaan, omdat in het rapport van de SER Investeren in verkeersveiligheid wordt aangegeven dat het geschatte rendement van investeringen in verkeersveiligheid tussen de 6 en de 22% ligt. Dat is veel meer dan de rendementseis van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 4%. Ik denk dat deze cijfers in deze tijd het nodige gewicht in de schaal moeten leggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik bedank beide bewindslieden voor de open wijze waarop wij vandaag met elkaar konden discussiëren. Ik schrok wel een beetje van een opmerking die de minister maakte toen zij over het nabijheidsprincipe sprak. Zij maakte toen onderscheid tussen burgers en geëmancipeerde vrouwen. Ik zou zelf geëmancipeerde dames zeggen. Ik raakte toen ietwat ontregeld, want ik heb altijd gedacht dat geëmancipeerde dames hele goede burgers waren. Ik kon in ieder geval het onderscheid dat de minister maakte, niet plaatsen.

Ik heb de minister gevraagd iets te zeggen over de gespreide bundeling. Ik zie namelijk geen reden om dit thema zonder meer van tafel te vegen. Ik heb verder ook een vraag gesteld over de knooppunten. Misschien kan de minister hierover ook nog iets zeggen.

Ik wil de minister herinneren aan mijn vraag over de "inframanager". Wie is dat nu precies? Ik heb hier en daar geïnformeerd, maar mij is nog steeds niet duidelijk wie hiermee wordt bedoeld. De minister weet echter heel veel en zij kan ongetwijfeld wel een antwoord geven.

Ten slotte ben ik heel benieuwd naar wat het overleg met KPN op zal leveren. Als het lukt, gaat bij heel veel mensen zeker de vlag uit.

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik bedank de bewindsvrouwen voor hun onontbeerlijke en terzake doende bijdrage aan deze gedachtewisseling.

Mevrouw Bierman heeft het onderwerp van de kwantitatieve versus de kwalitatieve doelstellingen aangesneden bij het taxidebat. Ik heb er toen niets over gezegd. Vandaag heb ik mij na een opmerking van de

heer Castricum hierover beperkt tot de mededeling dat ik het interessant vond. Ik heb in beide gevallen geen oordeel willen uitspreken, omdat ik er nog niet echt uit ben. Een kwantitatieve doelstelling heeft de charme van het precieze, maar draagt tegelijkertijd het gevaar in zich dat verwachtingen worden gewekt. Ik kon mij daarom heel goed vinden in de genuanceerde benadering van de minister.

Je hebt van een debat van vandaag een zekere nagalm in je hoofd. Bij mij is die nagalm: investeringen. Is het inderdaad 150 mld. in de komende tien jaar in verkeer en vervoer? Het is een enorm bedrag. De vraag is hoe dat enorme bedrag wordt besteed en hoe vast je jezelf moet leggen. Dat heeft toch weer iets te maken met de kwantificering van de doelstelling. Het MIT is niet in beton gegoten, zo zei de minister. Inderdaad, je kunt er wat aan veranderen, als het regionaal geaccordeerd wordt. Je kunt schuiven maar dan moet men het daarmee eens zijn. De flexibiliteit is toch gering, omdat je uitgaat van een bepaalde invulling van zo'n bedrag. Als je praat over de wenselijkheid van een lightrailring die tientallen miljarden kosten, een snelle lijn naar het noorden, in welke vorm dan ook, of een fietsenstalling op alle stations om beter te kunnen fietsen, het draait altijd om investeringen. Als volksvertegenwoordiging hebben wij er ons zorgen over te maken: hoe vast leg je jezelf? Enerzijds mag het niet te vrijblijvend en anderzijds moet er flexibiliteit zijn om de enorme veranderingen van inzicht die onherroepelijk optreden in tien jaar het hoofd te bieden. Nu leven wij in een tijd dat de miljarden binnenstromen bij het Rijk. Ik wens de bewindslieden veel succes bij het verwerven van een flinke portie voor de noodzakelijke infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer. Wij weten heel goed dat wij de problemen niet kunnen oplossen zonder investeringen tot een enorm bedrag in de komende tien jaar. De problematiek moet worden opgelost. Dat is essentieel voor de welvaart en het welbevinden.

Voorzitter: Boorsma

De heer **Ruers** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden

Ruers

voor hun uitvoerige beantwoording. Ik wil kort terugkomen op de aspecten waarover ik in eerste termijn heb gesproken. Met betrekking tot het rekeningrijden sprak de minister over de bereikbaarheid van de Randstad. Zij zei dat je niet alleen moet spreken over rekeningrijden, maar over alles wat in een pakket hoort. Dat is juist. Ik heb erop gewezen dat het verkeer niet alleen een zaak is van dit ministerie. Het heeft alles te maken met ruimtelijke ordening en de economie. Er is een samenhang en dat maakt het moeilijk om het een-twee-drie op te lossen. Het structurele probleem dat eronder zit leert ons dat wij er met eenvoudige oplossingen niet komen. Rekeningrijden kan daarin geen rol spelen. Hetzelfde geldt voor de door de minister genoemde pakketten. Ik meen dat de problemen veel groter en dieper zijn. Wij hebben er net zoveel zorg over als de minister. Wij menen dat het opgelost moet worden. Nu hebben wij het over problemen met de bereikbaarheid van de Randstad. Over een paar jaar is het de rest van Nederland. De minister heeft erop gewezen dat er 6 miljoen automobilisten zijn. Het worden er misschien wel 9 miljoen. Nederland loopt vol en vast met alle gevolgen van dien. Dat is een enorm probleem waar wij ook over nadenken. Een oplossing is niet direct aan te geven. Het gebaar van de minister maken wij ook. Als het alleen maar over dit pakket gaat, is rekeningrijden niet de oplossing. Als het gaat over de infrastructurele investeringen – Randstadspoor en dat soort zaken – zeg ik: prima. De regio Utrecht smeekt al jaren over Randstadspoor. Als het achterwege blijft zie je een heel ander probleem. Ik kijk naar het Vinex-gebied Leidserijn: 30.000 woningen. De afspraak was dat het openbaar vervoer er zou zijn, als met de bouw werd begonnen. Er wordt nu twee à drie jaar gebouwd en het openbaar vervoer – Randstadspoor – is er niet. Het duurt nog jaren. Het gevolg is dat degenen die er nu wonen met de auto gaan. Het loopt compleet vast. Het parkeerprobleem groeit iedereen boven het hoofd. Zo zie je dus dat de ene maatregel de andere uitlokt of, liever gezegd, dat het uitblijven van een maatregel weer andere effecten heeft die we niet willen, maar het zijn allemaal effecten die er wel komen. Het is een structureel,

gigantisch probleem, wat je bijvoorbeeld in zo'n Vinex-gebied ziet. Dan denk ik: laten we eens kijken naar structurele oorzaken, boven het komen met maatregelen als rekeningrijden. Veel mensen denken daarvan: we gaan wat extra betalen en je staat vervolgens net zo lang in de file, alleen heb je iets betaald. Ik denk dat het niet onze doelstelling kan zijn, dat wij het probleem alleen maar iets veranderen. Er zal structureel iets aan gedaan moeten worden en dan moet je naar andere dingen kijken dan naar het rekeningrijden. Bovendien geeft rekeningrijden een slecht gevoel, want de mensen denken: de overheid wil ons geld uit de zak kloppen en verder wordt het gelaten voor wat het is.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil hier iets op zeggen. Het valt me toch van de SP een beetje tegen...

De heer **Ruers** (SP): Dat is dan wederzijds.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): U zegt dat er structureel iets moet gebeuren, maar u weet niet wat. Vervolgens heeft u bezwaren tegen rekeningrijden, want u zegt dat het niet werkt. Echter, als er maar een klein gedeelte uit de file zou verdwijnen omdat zij ervoor moeten betalen en dan bijvoorbeeld in het openbaar gaan en daarmee de dekkingsgraad van het openbaar vervoer weer verbeteren, of misschien op de fiets gaan, dan zou dat toch prima werken? Is dat nu echt een doorleefd, inhoudelijk gevoel van de SP of is het toch gewoon iets in de zin van: de ANWB voert er actie tegen en we kunnen er een graantje van meepikken? Dat is toch een conservatieve houding die je niet van de SP verwacht, die zich zo graag ter linkerkant van Groenlinks wil profileren? Dit is gewoon een achterhoedeoppositie.

De heer **Ruers** (SP): Dat was het? Ik zal u antwoorden. Ik heb niet het gevoel dat, omdat toevallig de ANWB en De Telegraaf die opvatting hebben, het daarom een opvatting is geworden die in mijn partij leeft. Ik ben nog steeds van mening dat wij een argumentatie hebben gegeven waarom wij vinden dat dit niet de oplossing is. Ik begrijp het probleem dat wij daar een verschil hebben met

GroenLinks. Maar wij hebben een structurele visie erop en wij hebben ook aangegeven wat onze benadering is van de echte oplossing voor het verkeer, namelijk dat je het niet in dit soort incidentele maatregelen moet zoeken. Ik geloof ook niet dat de mensen daarvoor naar het openbaar vervoer gaan. Je zult daar iets aan de aanbodzijde in de zin van goed openbaar vervoer moeten doen. Bijvoorbeeld zo'n Randstadspoor moet je aanbieden om de mensen daarheen te krijgen. Ik geloof ook niet dat de mensen uit de auto gaan, nog los van de vraag of je dat op financiële gronden moet doen. Dat is dan de volgende vraag, zoals de heer Bierman zei: de vervuiler betaalt en de betaler vervuult. Je betaalt dan iets méér en degenen die het kunnen missen, blijven in de auto rijden en degenen die het niet kunnen missen gaan te voet of op de fiets of gaan wachten op het station.

Een vervolg daarop is iets waar de minister niet op ingegaan is, maar ik wil het toch voorleggen. Wij hebben volgende week de discussies in de regio en mijn vraag is nog steeds deze: wat is nu eigenlijk de beslissingsbevoegdheid van regionale instellingen als een raad of een provincie? Hebben zij iets te zeggen of hebben zij niets te zeggen? Want als de minister zegt dat uiteindelijk de rijksoverheid, het parlement, dat bepaalt, dan wordt het een hele andere discussie dan wanneer de minister zegt dat deze organen wel degelijk iets in de melk hebben te brokken. Dat laatste is in ieder geval nu de indruk die er leeft bij de regio's, namelijk dat zij iets te vertellen hebben over wat de minister hun voorgelegd heeft, te weten het pakket en alles wat er omheen zit. Ik wil derhalve graag precies van de minister horen of het inderdaad zo is dat de regio's een stem hebben in het kapittel. Of is het van: we praten leuk met u mee, maar uiteindelijk beslissen anderen voor u? Als dat laatste het geval is, laat de minister dit dan zeggen, maar dan gaat de discussie in de regio een heel andere kant uit. Ik wil het wel graag van de minister horen, zodat er volgende week in de discussies in de regio helderheid over is.

Mijn laatste opmerking – de vorige keer was dit ook zo – betreft het verhaal inzake alcohol en rijden. Het was maar een klein puntje, maar ik vind het toch leuk te horen hoe de

Ruers

minister er tegenaan kijkt. Als het de veiligheid kan bevorderen, dan moeten we het zeker doen, zo denk ik. Anderen hebben al aangegeven hoe belangrijk het is, als het gaat om de veiligheid in het verkeer.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! Ik dank de bewindsvrouwen voor de beantwoording van de vragen. Er zijn nog een paar punten blijven liggen die ik graag behandeld zou willen zien. Hoe staat het met het luchtschip en met de certificering? Kunnen we nu verwachten dat dit in twee jaar rondkomt? Staat er wat in de startblokken?

Het andere punt betreft de fiscalisering. De minister heeft wel van de chipcard gerept, maar is niet ingegaan op het voorbeeld van de omroepbijdrage die nu vervalt, op grond waarvan je zou kunnen denken aan het laten vervallen van de tarieven in het regionaal openbaar vervoer. Zwartkijken is verdwenen: misschien gaat zwartrijden dan ook verdwijnen. Als je dat op regionaal niveau doet, zou je daarmee mijns inziens een enorme verbetering tot stand kunnen brengen. Tot slot de kwestie dat de bevolkingsontwikkeling gaat dicteren welke marges het beleid nog heeft. Maar die bieden de minister ook kansen om op een geheel eigen wijze mee te surfen en allerlei beleid niet te hoeven uitvoeren waarvan zij nu denkt dat dat wel moet gebeuren. Dat lijkt mij een enorm leuke besparing. Ik zou daarover nog graag iets horen, zowel wat de spanning op arbeidsmarkt betreft – moeten sommige dingen niet worden uitgesteld omdat zij te duur gaan worden? – als de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen op transportgebied: ouderen die niet meer met de auto mogen rijden, goederengroei die misschien helemaal niet zal optreden omdat de hele West-Europese regio vergrijsd.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Lemstra heeft gevraagd of er ten aanzien van de corridorbenadering sprake is van verschil van inzicht tussen VROM, EZ en Verkeer en Waterstaat. De regering spreekt met één mond! Dat antwoord is misschien niet helemaal voldoende. In de stukken wordt vaak

een andere titel gebruikt voor dezelfde inhoud. Internationaal worden de transportassen aangeduid met corridors. Ik kan mij daarin wel vinden. Bij VROM is de discussie ontstaan over lintbebouwing en dacht iedereen in Nederlands plotsklaps dat een corridor een lintbebouwing betrof. Dat is niet de bedoeling van het hele kabinet. Dat willen wij niet. Bij Economische Zaken spreekt men over vervoersassen en knooppunten. Daarover is het hele kabinet het ook eens. Je moet namelijk benoemen wat de grote vervoersassen/corridors door Nederland zijn; wat zijn de economische knooppunten waar activiteiten samenballen en hoe zit het met de netwerksteden die met name in de Vijfde nota ruimtelijke ordening worden uitgewerkt. Waar gebeurt wat?

Voorzitter: Baarda

Minister **Netelenbos**: De heer Van den Berg vraagt om een reactie op die gespreide bundeling. Die gespreide bundeling doet te zeer denken aan de lintbebouwing. Dat is niet de keuze die wordt gemaakt. Ik ben met Economische Zaken van mening dat wij multimodaal moeten ontwikkelen. Het hele kabinet is die mening toegedaan. Nieuwe bedrijfsterreinen worden in principe niet monomodaal ontwikkeld, dus minimaal weg/water, weg/rail, rail/water. Het zal waarschijnlijk een hele klus worden omdat overal geaccepteerd te krijgen. Het betekent namelijk dat bepaalde locaties afvallen. Als wij daarin echter niet heel strikt zijn, blijven wij zitten met te veel automobilititeit. Dat moeten wij zien te vermijden, want de modal shift is nog steeds zeer belangrijk. Ik heb ook nog steeds een subsidie-instrumentarium actueel waarmee wij modal shift stimuleren. Ook Europees is het een belangrijk thema. Vandaar dat die begrippen door elkaar lopen. Ik vind het woord corridor erg helder, maar daarover denkt men bij VROM weer iets anders. Wij moeten even afwachten, hoe het benoemd wordt in de Vijfde nota.

De vraag over de binnenvaart is aan de staatssecretaris gesteld. De staatssecretaris gaat over het water, maar het transport over dat water valt onder de competentie van de minister. Ik ben het eens met de opmerking van de heer Lemstra en

van de heer Terlouw, dat er nog een geweldige potentie zit in de ontwikkeling van de Nederlandse binnenvaart. Dat geldt overigens ook voor het Europese aspect. Nederland is dé grote binnenvaartvervoerder. Er kan nog een enorme ontwikkeling plaatsvinden. Onlangs heb ik met Hongarije afgesproken, dat we gemeenschappelijk een binnenvaart-symposium zullen houden. Als de stremmingen bij Novi Sad zijn verholpen, kan de binnenvaart voor de Donaulanden namelijk weer tot ontwikkeling komen. Er is pas een zandzuiger aan de Roemenen gegeven, opdat zij de Donau beter bevaarbaar kunnen maken. Er gebeurt dus van alles. De ontwikkeling van de binnenvaart bij ons is dan ook belangrijk en daarom moeten wij hier onze vaarwegen aanpassen. In het MIT worden daarvoor systematisch voorstellen gedaan. Ik denk in dit verband aan de ontbrekende 200 mln. In het kader van de claimnota's gaan wij na of wij hiervoor een oplossing kunnen bedenken. De bruggen zullen evenwel hoger gebouwd worden. De rivieren moeten eigenlijk te bevaren zijn zonder dat de bruggen open moeten, want het openzetten van een brug zorgt voor knelpunten in de mobiliteit. Hier wordt heel hard aan gewerkt en ik heb de goede hoop dat wij in het voorjaar met nadere voorstellen kunnen komen om het ontbrekende in te vullen.

Wij slagen er natuurlijk in de euro op tijd in te voeren. Dat zal wel moeten. Hieraan wordt met man en macht gewerkt. Tegelijkertijd zullen alle departementen hun begrotingen anders gaan inrichten. Wij willen daarbij proberen de in- en output meer zichtbaar te maken. Er zullen wel onzekerheden zijn. Dat ben ik met de heer Terlouw eens. Ik ben evenwel van mening, dat het aangeven van effecten altijd moeilijk blijft en dat wij moeten voorkomen dat het beleid volkomen verbureaucratiseert. Dat is de andere kant van de medaille. Ik denk in dit verband aan de beoordeling van de uitgaven van Rijkswaterstaat door de Algemene Rekenkamer. Wij zijn in de loop der jaren zeer precies geworden in het vastleggen van wat wij doen. Ieder onderdeel moet nu geteld worden. Zelfs het aantal Buxusboompjes dat je op een talud plaatst, wordt aangegeven. Op zichzelf is dat de rechtvaardigen, want je moet weten wat er met het geld wordt gedaan.

Netelenbos

Tegelijkertijd zorgt deze nauwkeurigheid bij de verantwoording voor enorm veel problemen. Als het aantal Buxusboompjes namelijk niet klopt, komt de vraag: hoe zit het met de rechtmatigheid van de uitgaven? Kortom, wij zijn vastgelopen door de verfijning en daarom proberen wij nu tot een meer globale aanduiding te komen.

In eerste termijn zijn vragen gesteld over het innovatief aanbesteden. In maart kom ik met een nadere uitwerking van de manier van opereren bij Rijkswaterstaat. Hierbij geldt evenwel ook, dat wij iets meer ruimte zullen moeten krijgen voor het uitgeven van guldens, straks euro's, en met betrekking tot de rechtmatigheid en doelmatigheid, want anders bestaat het gevaar dat wij vastlopen door de bureaucratie. Dat laatste kost ook heel veel geld en het is niet de bedoeling het daaraan uit te geven. Dit blijft evenwel een ingewikkeld traject, zeker bij een uitgaven- en doe-departement als het onze. Wat dat betreft verschillen de departementen onderling ook sterk.

Mevrouw Bierman heeft een opmerking gemaakt over het gezamenlijk adviseren door de VROM-raad en de Raad voor verkeer en waterstaat. Daaraan is gedacht, maar uiteindelijk heeft men daarvoor niet gekozen. De raden zijn overigens vrij om te bepalen of zij een bepaalde procedure al dan niet willen accepteren. Achteraf ben ik ook wel blij met de gescheiden trajecten. Ze zijn verschillend en dat maakt ze buitengewoon interessant. Op deze manier krijgt men ook wel eens onverwacht een andere kijk op een zaak. Het viel bijvoorbeeld op dat met name het advies van de VROM-raad tamelijk innovatief en onverwacht was. Zoiets vind ik dan ook interessant.

Voorzitter! Er is gesproken over de brainport. Ik ben van mening dat het verbreden van het begrip brainport natuurlijk aan de orde is. Nederland heeft sinds de middeleeuwen en misschien al wel langer als deltaland heel veel te maken met distributie en transport. Die horen bij ieder deltaland. Op dat punt onderscheidt Nederland zich niet van andere landen. Ieder deltaland heeft dus die functie. Ik ben dan ook van mening, zeg ik tegen de heer Pitstra, dat je niet zomaar ongestraft succesformules buiten beschouwing kunt laten. Tegenwoordig is het buitengewoon modern om zomaar te

filosoferen over die succesformules. Ik vind dat echter risicovol. In een gespannen arbeidsmarkt kunnen wij ons die luxe permitteren. Zodra het iets minder met de economie gaat, geldt een totaal andere visie. Ik vind dan ook dat wij ervoor moeten zorgen, dat wij onze distributiefunctie zo modern mogelijk invullen. Dan doen wij ook. Denk maar aan Schiphol, Rotterdam, de Nederlandse vervoerders en de milieu-investeringen. Wat dat betreft zitten wij aan de top. Wij moeten dat ook erkennen. Het begrip "brainport" is natuurlijk binnen andere economische sectoren in dit land aan de orde, maar ook binnen de distributiesectoren. Juist daar houdt het lege begrip "brainport" niets in. Een universiteit is een "brainport", een leverancier van kennis, maar geen producent van arbeidsplaatsen. Tot op zekere hoogte is dit natuurlijk wel het geval, maar in het algemeen niet. In de distributieketen speelt iedere sector daarin een rol.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Ik geloof dat ik niemand heb horen zeggen dat wij de succesformules "mainport" en "Nederland distributieland" moeten verlaten, althans men heeft mij dat niet horen zeggen. Het algemene gevoel is, dat het verstandig is om in een tijd, waarin de betekenis van geografische ligging en tijd steeds relatiever wordt, andere opties voor beleid te ontwikkelen. Wat mij betreft gaat de discussie daarover en niet over het verlaten van de "mainport"-optie.

Minister **Netelenbos**: Ik zou op dit moment niet zomaar durven zeggen dat de ligging straks niet meer relevant is. Tot nu toe is het wel relevant, ook wereldwijd. Het laat zich moeilijk voorspellen of dat straks verandert. Wij moeten daarom wel de ontwikkeling van globale activiteiten goed in de gaten houden en dat doen wij ook. Het valt mij op dat landen die aan de zee gesitueerd zijn, proberen om in de distributieketen hun rol te spelen en vanwege de omvangrijke stromen worden de kansen hierop steeds groter. Je ziet bijvoorbeeld dat de nieuwe toetreders die in de preaccessie zitten, heel veel zaken willen doen met Nederland. Zij willen bijna allemaal de distributiefunctie uitwerken, omdat economische groei en distributie, investeren in

infrastructuur en economische groei worden gezien als enorme motoren. Er zijn in de economie twee scholen: de ene gelooft in eerst investeren in de infrastructuur en daarna groei, en de andere denkt omgekeerd. Wij gaan in het beleid, net als veel Europese staten, uit van het eerste model.

Aan de ontkoppeling van de mobiliteitsgroei wordt in het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) aandacht besteed. Er is overigens niet één oplossing. In die strategie moeten tal van segmenten worden beschouwd, bijvoorbeeld transportpreventie, efficiencyvergroting, ondergronds transport en internationaliseren van de kosten die worden gegeneerd.

Mevrouw Bierman en ik zijn het eens over de benadering van de Europese dimensie: er moet worden begonnen in eigen land. Wij doen dat, zij het niet goed genoeg. De voetbalwedstrijd tussen Rotterdam en Amsterdam is iedere keer nog effectief aan de orde! Soms wint de één, soms de ander. Daarin kunnen wijzelf nog heel veel verbeteren, maar dat is niet het laatste woord. Aan de harmonisatie van de heffingen, ofte wel het witboek van Kinnock, zullen wij actief moeten werken. Maar ook dat kan alleen Europees. Nederland is veel te klein om die marginale kostenheffing uitsluitend zelf in te voeren; daarmee prijzen wij ons volledig uit de markt. Ik vind dus dat dat Europees moet. Wij zijn begonnen met railinfrastructuur, zodat dit voor het goederenvervoer in stappen tot 2006 wordt geëffectueerd. Dat is overigens een heel lastige zaak, omdat daarmee het goederenvervoer over het spoor, toch al niet het goedkoopst, op achterstand komt. Wij denken na hoe wij met de opbrengsten, zonder in strijd te komen met de Europese regels, het goederenvervoer per spoor stimuleren. Voor het goederenvervoer over de weg zullen wij ook strategieën moeten ontwikkelen, evenals voor de binnenvaart. Gelet op de Akte van Mannheim, kan men zich voorstellen hoe ingewikkeld dat voor de binnenvaart is. Waar het gaat om de weg zullen wij toch ook moeten kijken naar de vraag hoe de situatie zich wat dat betreft zo snel mogelijk kan ontwikkelen. Het ligt niet aan ons; wij hebben eigenlijk vanaf het Fins voorzitterschap getrokken aan dit dossier, maar mij valt op dat

Netelenbos

voorzitters er weinig heil in zien om dat zeer actief op te pakken. Nederland is nog lang niet aan de beurt voor het voorzitterschap, dus ik probeer met collega's dat debat los te trekken. Snel gaat het echter niet. Ik meen dat het wel een tienjarenplan wordt.

Wel interessant is de ontwikkeling in Duitsland met betrekking tot de kilometerbeprijzing voor het goederenvervoer over de weg. Dat kon wel eens een enorme motor worden in de veranderingen, waarbij wellicht het probleem van het leegrijden, waarop de heer Castricum wees, kan worden opgelost. Het is toch iets anders als je moet betalen voor een eurovignet in plaats van voor de kilometers die je rijdt. Duitsland gaat er nog steeds van uit dat het in 2003 ermee kan beginnen. Dat lijkt ons optimistisch, gezien onze jarenlange debatten over de prijzen, maar het betekent wel voor Nederland iets waarop wij zullen moeten reageren. Een eurovignet zonder Duitsland levert uiteraard een heel ingewikkelde situatie op. Ik ben in overleg met mijn Duitse ambtsgeenoot om na te gaan hoe hij er tegen aankijkt. Wellicht kunnen wij samen strategieën ontwikkelen. Vergeten mag niet worden dat Duitsland ons belangrijkste transitoland is. Zodra er wat meer over te melden is, zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer Castricum heeft gezegd geschrokken te zijn van de 4% in het kader van het vervoersmanagement. Ik ben er ook van geschrokken. Ik heb ook zeker geprobeerd in de pakketdiscussies met VNO/NCW en MKB in het kader van loven en bieden tot een uitwisseling te komen. Men wilde daartoe echter niet overgaan, hetgeen te denken geeft. Hoewel het om bedrijfsterreinen en aan te wijzen bedrijven gaat en het goed is dat daarvoor decentraal middelen beschikbaar zijn, neemt dat niet weg dat pakketafspraken op rijksniveau nodig zijn. Dit thema staat iedere keer op de agenda en steeds wordt men dan een beetje nijdig en zegt men: bij ons kan het niet. Dat geloof ik echter niet. Ieder bedrijf met een paar werknemers moet daartoe in staat zijn, maar dat denken staat nog aan het begin, ondanks alle jaren van activiteiten.

Over de kwalitatieve en kwantitatieve argumenten in het kader van de begroting, het NVVP etc. komen wij nog nader te spreken. Je zult er niet

altijd in slagen dat er gekozen wordt voor de meest efficiënte wijze van investeren. Anders prijst het openbaar vervoer zich compleet uit de markt. Gelet op het aantal kilometers is deze vervoerssoort heel duur. Toch blijf je ermee bezig om politieke redenen. Je legt dan ook uit waarom je dat doet, terwijl het niet het meest efficiënt is.

De heer Pitstra en ik hebben een enorm verschil in maatschappijopvatting. Ik vind het primaat van de politiek belangrijk, maar dan wel nadat de politiek heel goed weet hoe het zit met het draagvlak. Natuurlijk zal het niet lukken om iedereen achter de plannen te krijgen. Ik heb nog nooit meegemaakt dat enig plan 100% van de Nederlandse burgers aan het juichen brengt, wellicht met uitzondering van de Zalmsnip.

De heer **Castricum** (PvdA): Of het nieuwe belastingplan.

Minister **Netelenbos**: Dat laat zich raden, dat zullen wij zien. In ieder geval moet je wel weten hoe het zit met kansen en bedreigingen, met draagvlak en weerstand om uiteindelijk je keuze te maken. Ik geloof dus niet in een gecentraliseerd topdown-bestuur. Ik ben in principe een decentralist. Alles wat op decentraal niveau kan, moet je ook doen. Dat is een visie. Wij modderen niet door. Dat laat ik mij niet zeggen. Als er iemand actief is op dit vlak, dan ben ik dat zelf. Er gebeurt ontzettend veel, maar dat neemt niet weg dat het ingewikkeld is en tijd kost. Ieder tracébesluit in dit land kost maximaal 8 jaar. Het wetsvoorstel om die termijn te verkorten, ligt overigens voor in deze Kamer. Er zijn echter geen simpele oplossingen. De overheid is niet alleen eigenaar van de problemen, zoals in het verleden vaak de opstelling was. Het opvoeden van de samenleving blijft moeilijk. Iedere keuze van iedere burger heeft invloed. Degene die ritjes van 6,5 km in zijn auto maakt, is mede veroorzaker van het probleem.

Het is jammer dat de heer Pitstra op voorhand tegen de magneettrein is. Je moet innovatie toejuichen en ook de verbeelding een beetje aan de macht laten. Als een magneettrein mogelijk is, lijkt dit mij een fantastische oplossing. Een HSL is wel snel, maar stopt op zeer weinig stations.

Ik ben het eens met de opmerkingen van de heer Pitstra over de tucht van de gebruiker. De consumentenorganisaties moeten in de wet een stevige positie krijgen. Dat past goed in de nieuwe verhoudingen.

Voor het veiligheidsbeleid van gemeenten in het kader van de tweede tranche is veel geld beschikbaar. Wij zijn er absoluut van overtuigd dat dit geld niet in een keer besteed zal worden. Het Rijk voteert 135 mln. en door de andere overheden wordt tweemaal dit bedrag erbij gelegd. Er moet een enorm programma worden uitgevoerd en dat lukt niet in enkele jaren. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat wij op tijd zullen zorgen voor het vervolgtraject. Het is niet nodig om nu al 270 mln. op de begroting op te nemen, omdat de ervaring leert dat het wel even duurt voordat alle programma's zijn uitgevoerd. Zo gauw het budget dreigt op te raken, zullen er vervolgstappen worden gezet.

Het fietsbeleid is gedecentraliseerd. Er is ligt nog een fantastisch masterplan. Alle stations krijgen nieuwe fietsenstallingen en daar is een gigantisch budget voor beschikbaar. Gemeenten moeten bij hun bestemmingsplannen rekening houden met de fiets. Houten is inderdaad een goed voorbeeld. Als men erop gelet, wordt er meer gefietst. Dat kan ik echter niet vanuit Den Haag dicteren. Ik heb het liever over het grand design, maar daar komen wij bij de Vijfde nota nog wel over te spreken.

Wij hebben met behulp van de derde geldstroom het kenniscentrum Connect opgericht. Een deel van de eerste geldstroom is overigens afgeslankt, maar dit leidt niet tot minder kennisontwikkeling. Connect heeft te weinig aandacht gekregen, want het betreft een uiterst interessante ontwikkeling. Ik heb mij voorgenomen hier zelf meer ruchtbaarheid aan te geven. In Connect wordt de innovatie gebundeld, zowel van de overheid en de semi-overheid als van de markt. Ik zal de Kamer goed van de ontwikkelingen terzake op de hoogte houden, zodat zij kan beoordelen of het budget het probleem was of wellicht de dynamiek in de kennisontwikkeling. Het departement moet niet alles zelf willen doen.

Voorzitter! Variabilisatie van kosten is de mooiste techniek. Dan betaalt men geen motorrijtuigenbe-

Netelenbos

lasting meer en wellicht zelfs geen BPM meer, want alleen het gebruik van de auto wordt belast. Daarbij is variatie naar tijd en plaats mogelijk. Zo'n systeem kan pas rond 2010 in zijn geheel worden ingevoerd. De investeringen zijn namelijk zeer omvangrijk en het benodigde systeem moet deels nog ontwikkeld worden. Wellicht is een combinatie met het Europese Galileo-project mogelijk. De techniek is nu te duur en je kan niet van iemand met een goedkope personenauto vragen om een extra investering van f 2000 hiervoor te doen. De verwachting is dat het op termijn kan. Voor het vrachtverkeer is het eerder mogelijk. Dat zou gekoppeld kunnen worden met het Duitse systeem. Dat maakt dat het wachten op het betere systeem leidt tot niets doen tot 2010. Ook betaalstroken zijn pas mogelijk in 2008, omdat ze moeten worden gebouwd. Ik denk daarom, alles afwegende, dat het verstandig is om toch iets te doen. Het betere is altijd de gevangene van het goede. Ik vind dit ook niet het meest makkelijke thema. Het is een vorm van zelfkwellend, maar dat moet omdat er anders niets gebeurt. Het zou helpen, zeg ik tegen de SP, als men elkaar bij de hand hield. Het is een heel moeilijk systeem dat zich heel makkelijk op sentimenten laat aanspreken. Als wij elkaar daar nu eens vasthielden en zeiden: laten we maar eens kijken. Het woord "geloof" dat in tweede termijn ook weer drie keer viel, is het probleem. Men gelooft het niet. Laten we dan eens kijken. Wij kennen het profiel van de filerijder. Niemand gelooft dat 40% van die mensen sociale rijders zijn, maar het is toch zo. We hebben net opnieuw onderzoek gedaan en het komt er iedere keer weer uit. We willen een daluurtarief, zoals bij de NS, waar het ook goed werkt. De vergrijzing gaat daar na negen uur.

Voorzitter! Er is een opmerking gemaakt over BB21 en vervoerfabriek. Ik heb een afspraak met de Tweede Kamer dat ik het hele complex uitwerk. Ik kan daar op dit moment nog niet alles van zeggen, maar er wordt aan gewerkt.

Voorzitter! Dan de opmerkingen over de inframanager. Er zijn bij de Nederlandse Spoorwegen drie taakorganisaties, RailNed, RIB en de verkeersleiding. Zij nemen elk een onderdeel van de inframanager voor hun rekening. RailNed houdt zich bezig met de capaciteit, RIB met

aanleg, beheer en onderhoud, terwijl de verkeersleiding de dagelijkse leiding heeft op de rails. Dat is onze definitie van het inframanagement. De verzelfstandiging moet dit jaar worden gerealiseerd. Het is de bedoeling dat het over vier jaar een of twee ZBO's gaan worden. Dat moet in het wetstraject verder worden bediscussieerd en uitgewerkt.

De heer Terlouw heeft gewezen op de investeringen. Hij heeft gezegd dat het MIT weinig flexibel is en er in de loop van die periode veel kan veranderen. Ik ben het daarmee eens. Je bent in feite altijd bezig met de infrastructuur van je voorganger. Dat komt door de geringe omloopsnelheid van de beslissing. Je moet een tracéstudie, een startnota, een PKB, een MER-procedure en een tracébesluit door. Voor het zover is, ben je jaren verder. Dan pas begin je met bouwen. Je loopt het risico dat je dan weer opnieuw begint en jezelf steeds weer op dat vlak tegenkomt. Om die reden wordt het in de regio heel belangrijk gevonden dat bestuurlijke afspraken worden nagekomen. Bovendien is er vaak ook geen alternatief. Ik zoek nu dus naar een NVVP-strategie die meer dynamiek vertoont. Ik weet niet of dat gaat lukken. Men kan zich altijd bedenken. Dat komt soms ook voor. Soms zegt men: dan maar niet de rondweg Sneek, maar liever een weg bij Franeker. Dat bedenkt men overigens nog niet. Ik zou dat alleen graag willen. We hebben dat aan de regio voorgelegd.

De miljardeninvesteringen. De partij van de heer Terlouw heeft in de Tweede Kamer net een document gemaakt hoe zij de vele miljarden willen besteden. Zij zouden misschien iets meer naar de infrastructuur kunnen kijken, maar dat debat komt eraan.

De heer Ruers heeft gevraagd naar rekeningrijden en hoe het precies zit met overheden. Het rekeningrijden, zo staat in het regeerakkoord en ook in de wet, wordt Randstadbreed ingevoerd. We zijn nu in de fase dat ik het belangrijk vind dat we gaan aantonen hoe het werkt in de praktijk. Dat "geloven" moet eraf. We moeten weten. We beginnen daarom met een proef. We zijn vervolgens over die proef gaan praten. Het ging daarbij over pakketten. Dat is op zich verstandiger dan een geïsoleerde maatregel. Het kan een keuze zijn om niet mee te

doen, maar uiteindelijk leidt het wetsvoorstel rekeningrijden tot Randstadbreed invoering. De afweging of men met de pakketbenadering wil meewerken, dient dus in de regio te worden gemaakt. Daar hebben wij twee jaar voor uitgetrokken. Daarna weten wij hoe het loopt en of het over de gehele lijn wordt uitgevoerd of niet.

De heer **Ruers** (SP): Als een regio het pakket niet acceptabel vindt, gaat het dan voor die regio niet door? Of maakt de Kamer dat later uit?

Minister **Netelenbos**: De wet gaat ervan uit dat het uiteindelijk in de vier stadsregio's wordt ingevoerd. Met de voorlopers maken wij afspraken voor de proefperiode van twee jaar. Of het pakket voldoende is, kan ik nog niet beoordelen, want dat wordt half april pas bekend. Wie weet wat er nog allemaal in staat.

De heer **Ruers** (SP): Dat begrijp ik, maar ligt het definitieve oordeel bij de regio, of neemt de minister kennis van wat de regio zegt en beslist het parlement wat er uiteindelijk gebeurt?

Minister **Netelenbos**: Tijdens de proefperiode niet. Daarna wordt het Randstad-breed ingevoerd en dus ook in de regio Utrecht. Dan praten wij niet meer over een pakket.

Alcohol in het verkeer is breed besproken. Wij hebben ervoor gekozen om 0,5 promille te handhaven voor ervaren bestuurders. Nul promille is overigens beter, maar dat kan niet vanwege medische problemen. Sommige mensen schijnen uit zichzelf enig promillage in het bloed te hebben. Voor beginnende bestuurders ben ik nu een wet aan het ontwerpen die uitgaat van een tijdelijk rijbewijs, gekoppeld aan 0,2 promille. Deze bestuurders kunnen hun rijbewijs kwijtraken op het moment dat zij te veel brokken maken of een promillage hoger dan 0,2 hebben. Beginnende bestuurders zijn veelal jonge mensen, maar ook oudere, want er wordt niet op leeftijd gediscrimineerd.

Binnenkort heb ik een algemeen overleg over de zeppelin, waarop ik mij zeer verheug. Bij de RLD is een jaar geleden een projectgroep geformeerd die in drie fasen zal werken. De eerste fase betreft de technische specificatie en certificatie.

Netelenbos

In die fase bevindt de werkgroep zich nu en het duurt ongeveer een jaar voordat deze fase is afgerond. De tweede fase betreft het operationeel gebruik van de luchthaven. Wij moeten natuurlijk weten hoe het bijvoorbeeld gaat met palen waaraan de zeppelins moeten worden vastgebonden. De derde fase betreft de brevetten voor de vliegers. Waarschijnlijk duurt het totaal twee tot drie jaar. Er wordt aan gewerkt, maar wij moesten ook wachten totdat de aanvragen er waren en die zijn er inmiddels.

De variabilisatie heeft ook met een ander fiscaal regime te maken. In die zin regardeert dit niet alleen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook de ministeries van Financiën en VROM. Gemeenschap-pelijk zijn wij dit aan het uitwerken in een wetsvoorstel, maar het duurt nog wel even voordat dat er is. De basisbereidheid is er zeker.

In het NVVP moet de bevolkings-ontwikkeling natuurlijk worden meegenomen. Op zichzelf is dat lastig, omdat de fitte en huidige bejaarde nog heel lang doorrijdt. Wij keuren deze mensen wel. Overigens gaat de keuringsleeftijd als gevolg van de Europese harmonisatie naar 60. Als de mensen geschikt zijn verklaard, kunnen zij gewoon rijden. Er zijn mensen van 90 jaar die nog prima kunnen rijden, terwijl sommige zestigjarigen dat niet meer kunnen. Hiermee kunnen wij ons dus niet rijk rekenen.



Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! De heer Castricum sprak er zijn zorg over uit dat de claims met betrekking tot water straks misschien worden ondergesneeuwd door allerlei andere claims. Ik beschouw dat als ondersteuning van mijn beleid.

De beraadslaging wordt gesloten.

Beide wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 19.38 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:

14 maart 2000
Raming der Kamer voor het jaar 2001;

Gemeentelijke herindeling van Twente (26353);
18 april 2000:

Wijziging van artikel 141 van het Wetboek van Strafrecht (26519);

Wijziging van de Gemeentewet ter verbetering van de mogelijkheden tot bestrijding van grootschalige verstoringen van de openbare orde (26735) (inclusief eventuele stemmingen);

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering ter verruiming van de strafrechtelijke mogelijkheden tot handhaving van de openbare orde met het oog op grootschalige ordeverstoringen (26825) (inclusief eventuele stemmingen);
16 mei 2000:

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2000 (26800 XV);

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Spaarfonds AOW voor het jaar 2000 (26800 E);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden door de vaste commissies voor

Justitie
op 14 maart 2000:

Wijziging van artikel 141 van het Wetboek van Strafrecht (26519);
Verkeer en Waterstaat

op 14 maart 2000:

Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) (26343);
Financiën

op 21 maart 2000:

Wet inkomstenbelasting 2001 (Belastingherziening 2001) (26727);

Invoeringswet Wet inkomstenbelasting 2001 (26728);
Volksgezondheid, Welzijn en Sport

op 21 maart 2000:

Een aantal wijzigingen van de Wet bijzondere opnemingen in psychiatrische ziekenhuizen op technische punten onder meer naar aanleiding van de evaluatie (26527);
Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat

op 28 maart 2000:

Wijziging van de wet tot wijziging van de Wet algemene regels herindeling, de Provinciewet en de

Gemeentewet (Wijziging procedurele bepalingen) (Begrip grenscorrectie) (26655).

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 gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens (26228);

Vervanging van hoofdstuk IV van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (26367);

Wijziging van de Binnenscheperwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235) (26583);

Wijziging van de Gemeentewet ter verbetering van de mogelijkheden tot bestrijding van grootschalige verstoringen van de openbare orde (26735).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, inzake het voornemen tot het sluiten van uitvoeringsverdragen:

1. twee administratieve akkoorden betreffende projecten, te sluiten in het kader van de uitvoering van het raamverdrag inzake technische samenwerking met Mozambique en Egypte;

2. aanvaarding van een aantal reglementen behorende bij de op 20 maart 1958 te Genève totstandgekomen Overeenkomst betreffende het aannemen van éénvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen (Trb. 1959, 83) (griffiennr. 125249);

een, van de alsvoren, ten geleide van het verslag van de Algemene Raad d.d. 14 februari 2000 (griffiennr. 125255);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecre-