

moeten geven. Bij woningverbeteringsplannen moet deze categorie vanuit de diverse zorgdisciplines benaderd en behandeld worden. Is de staatssecretaris ook op volle kracht bezig om hieraan te werken? Leveren coördinatiemogelijkheden van verschillende hierbij betrokken departementen geen remmende werking op? Voorlichting en allerhande woonexperimenten voor ouderen stimuleren, aandacht voor de woonomgeving, met name de veiligheid in de ruimste zin van het woord, het bevorderen van de technische woonkwaliteit enzovoorts, zijn voor ons belangrijke zaken, die het leven van ouderen aangenamer maken.

Ik kom ten lange leste toe aan het vraagstuk van de huurharmonisatie. Mijnheer de Voorzitter! De huurharmonisatie blijft onze aandacht en onze zorg houden. Onze aandacht verplaatsen we naar de bespreking van — om het zo maar eens te noemen — de nota in verwachting. We spreken onze zorg nu uit. Het proberen om in de huurvoorraad een zo evenwichtig mogelijk huurpatroon te krijgen, steunen wij. Maar het moment waarop dat evenwicht bereikt wordt, is nog niet nabij. Waarom gaat dat zo traag?

De toegenomen organisatiegraad van huurders, de verdere beperking van de regelgeving, het minder grote woningtekort en het kunnen nemen van initiatieven en het grotere bereik van de regelgeving zullen de onderhandelingspositie van de huurders en de invloed op de huuraanpassingen versterken. Wordt dit facet ook in de te verschijnen nota meegenomen?

**De Voorzitter:** Ik geef het woord aan de heer Baarda. Ik nodig hem gaarne uit het spreekgestoelte te betreden voor het uitspreken van zijn maidenspeech.

□

De heer **Baarda** (CDA): Dank u wel, Mijnheer de Voorzitter! In het hoofdstuk Ruimtelijke ordening van de memorie van toelichting op de begroting 1988 van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wordt reeds in hoofdlijnen de vierde nota over de ruimtelijke ordening aangekondigd.

Inmiddels is de vierde nota verschenen. Gaarne wil ik namens de

fractie van het CDA de regering complimenteren met deze nota. Het is een helder geschreven stuk, waarin de beleidslijnen duidelijk en onderbouwd zijn weergegeven. In vergelijking met vroegere nota's blijkt het toch mogelijk te zijn om met minder woorden de zaken op een rij te zetten en om aan te geven op welke wijze de regering in haar ruimtelijk beleid de belangrijkste maatschappelijke veranderingen tegemoet wil treden. In de vierde nota wordt de procedure doorlopen van de planologische kernbeslissing, waarop ook de heer Van der Jagt reeds wees. Dit betekent dus, dat de nota in haar definitieve vorm in deze Kamer nog aan de orde zal komen.

Toch wil ik, vooruitlopend op deze behandeling, namens de fractie van het CDA thans een aantal punten aan de orde stellen. De inspraak is gestart. De "inspraakoffer" doet zijn werk. Nederland is opnieuw discussieland. Het is een prima zaak, dat de andere overheden en de maatschappelijke organisaties zo volop aan de discussie deelnemen. Samen wordt de verantwoordelijkheid gedragen en in goed overleg dient te worden bepaald, hoe de ruimtelijke indeling van ons land in de toekomst het beste gestalte kan krijgen.

Maar welke verwachtingen worden er gewekt? Het betreft hier beleidsvoornemens die nog niet zijn vertaald in wetgeving. Duidelijk wordt in de nota gesteld, dat geen extra gelden beschikbaar zullen komen en voor zover de beleidsuitspraken aanleiding geven tot financiële consequenties voor de rijksoverheid, zullen deze dienen te worden opgevangen binnen de beschikbare financiële middelen. Ook op termijn geen hogere lasten. Bezien tegen de achtergrond van het financieringsstekort, is dit een te begrijpen standpunt. Niettemin merkt mijn fractie op dat bouwen aan de toekomst extra financiële middelen kan vergen welke dan moeten worden vrijgemaakt door middel van een herschikking binnen het bestaande budget. Wat mag in dit verband worden verwacht van de publiek-private sector? Zijn hier mogelijkheden aanwezig voor bij voorbeeld de pensioenfondsen?

Met de vierde nota kijkt men naar Nederland in 2015. Dat duurt nog ruim 25 jaar. Natuurlijk, regeren is vooruitzien maar is de aangegeven periode niet te lang? Prognoses in vroegere ruimtelijke nota's bleken ook wel eens niet uit te komen, bij

voorbeeld ten aanzien van bevolkingsgroei en -ontwikkeling. Ook zal een beleid moeten worden gevoerd op kortere termijn en kan er worden gedacht aan fasering. In de vierde nota wordt bij voorbeeld gesteld dat naar verwachting in 2015 tweederde van alle huishoudens zal bestaan uit een- en tweepersoonshuishoudens. Moet dit nu al consequenties hebben voor het te voeren woningbouwbeleid? Hoe is te meten dat de individualisering zich zal doorzetten? Het wil mij voorkomen dat nu al in verschillende stedelijke gebieden het kleinere woningtype de overhand gaat krijgen. Daardoor kan een te eenzijdige bebouwing ontstaan. Wanneer de gestelde prognoses niet uitkomen, kan verpaupering een gevolg zijn. Willen de bewindslieden hierop eens nader ingaan?

In de memorie van toelichting en, nader uitgewerkt, in de vierde nota wordt een accent gelegd op de randstad en centraal Nederland. Daar klopt het economische hart van Nederland en dat dient te worden versterkt. De fractie van het CDA kan die stelling wel onderschrijven. De betekenis van de haven van Rotterdam en van de luchthaven Schiphol is voor de economische ontwikkeling van Nederland van groot belang, zeker voor ons land als distributie- en transportland. Nu steeds wordt gezegd en verwacht dat het economische centrum van Europa zich in zuidelijke richting zal verplaatsen, dient ook in het ruimtelijke beleid uitgangspunt te zijn het sterk houden en zo mogelijk versterken van de posities van Rotterdam en Schiphol, zeker ook met het oog op de open grenzen binnen West-Europa na 1992.

Zorg bestaat er over het bereikbaar houden van het randstedelijk gebied via de weg. Er zijn thans in Nederland 4,6 miljoen auto's. Naar verwachting zullen er in het jaar 2010 7 tot 8 miljoen auto's in ons land rondrijden. Ook daarop wees de heer Van der Jagt al. Daardoor dreigt het gevaar dat de doorgaande wegen die nu al vaak door files zijn verstopt, vooral in de randstad geheel zullen dichtslippen. Zonder ingrijpende maatregelen, zo laten berekeningen zien, zal het autoverkeer in de randstad in 1995 volledig vastzitten. Het is nog maar de vraag, of het bereikbaarheidsplan voor de randstad op tijd de noodzakelijke oplossingen zal bieden. Toch zal Nederland aansluiting moeten houden op de internationale ver-

keersstromen. In 1993 zal de Kanaaltunnel zijn voltooid en zal Engeland een vaste verbinding hebben met het vasteland van Europa. Dit kan ook consequenties hebben voor de randstad. Het verkeer, komend van de tunnel, zal via Rijssel en Antwerpen bij Breda ons land binnenkomen. Wat zal er gebeuren als dit verkeer wordt geconfronteerd met een dichtgeslibde randstad? Zijn er dan misschien nog ontwikkelingsmogelijkheden in de richting van Utrecht en Amersfoort, met mogelijk bedrijfsverplaatsingen uit de randstad? Er zou zelfs een hoofdroute kunnen ontstaan vanaf de Kanaaltunnel via Noord-Nederland naar Noord-Duitsland en Scandinavië. Van groot belang is in elk geval dat Nederland aansluiting krijgt op internationale verkeerswegen. De nieuwe tunnel moet daarbij zeker niet worden onderschat. Wat is hierop de visie van de minister?

Zorg bestaat er over de ontwikkelingskansen en mogelijkheden voor de landelijke gebieden. Ik denk daarbij vooral aan Noord-Nederland en aan Oost-Nederland. De werkgelegenheid in de landbouw en de daaraan verwante bedrijven loopt nog altijd terug. Nieuwe werkgelegenheid wordt er in die gebieden onvoldoende gecreëerd. Zo wordt voor dit jaar bij voorbeeld in Friesland een werkloosheidspercentage van 21 onder de beroepsbevolking voorspeld. Ook is er sprake van een vertrekoverschot dat met name de economisch sterkeren betreft. De vergrijzing neemt toe en de ontvolking van het platteland brengt het verzorgingsdraagvlak van de verschillende kernen in gevaar. Verpaupering kan daarvan het gevolg zijn en het is dan ook van groot belang dat er in de landelijke gebieden stedelijke centra zijn waar de werkgelegenheid kan worden bevorderd. Het landsdeel noord-Nederland is weinig verstedelijkt. Hier is het van belang dat de grote stedelijke centra op het gebied van werkgelegenheid, voorzieningen en verzorging ieder voor zich een bijzondere en opvallende centrumpositie innemen en dat zij de spil vormen binnen hun eigen verzorgingsgebied. Kijkend naar het Noorden, vormen het stadsgewest Groningen, met zijn ontwikkelingsas richting Assen en het stadsgewest Leeuwarden de belangrijkste aanknopingspunten voor een toekomstgerichte ontwikke-

ling, ieder met zijn eigen achterland en verzorgingsgebied. Daarom dient in het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid aandacht te bestaan voor de gelijkwaardige plaats van de stadsgewesten Groningen en Leeuwarden. Ook de heer Borgman heeft daar reeds over gesproken. Ook kan worden vastgesteld dat in het overgrote deel van Friesland de invloed en uitstraling van Groningen vrijwel nihil is. Naast de vrij aanzienlijke geografische afstand hangt dit ook samen met de sterke centrumpositie van Leeuwarden in de provincie Friesland.

In dit verband vestig ik nog de aandacht van de minister op de brief van 2 september 1987 van het Besturenoverleg Noord, waarin samenwerken de bestuurscommissie Noorden des lands, de werkgevers- en werknemersorganisaties en de vier noordelijke kamers van koophandel. In deze brief wordt een gezamenlijke visie gegeven op de ontwikkelingskansen van het Noorden. Ik acht het van groot belang dat men in het Noorden komt tot een dergelijke gezamenlijke visie, ook naar aanleiding van de beleidsvoornemens, zoals aangegeven in de vierde nota. De geografische plaats van Noord-Nederland geeft aan dat er ontwikkelingsmogelijkheden zijn in de relatie tussen de Randstad-Nederland en Noord-Duitsland. Die kansen dienen ook te worden aangegrepen.

Mijnheer de Voorzitter! In de Vierde nota is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk dat van stedelijk knooppunt. Bij een stedelijk knooppunt gaat het om het tot stand komen van regionale bundeling van voorzieningen, waarbij het beleid van de regering vooral zal worden gericht op de landsdelige voorzieningen voor gezondheidszorg, cultuur, hoger onderwijs en onderzoek. Daarnaast zal de versterking van de stedelijke knooppunten betrekking hebben op de telecommunicatie en op een verbetering van de verkeers- en vervoersvoorzieningen. Ik neem hierbij zonder meer aan dat het niet de bedoeling van de minister is om bestaande afspraken te schenden. In dat verband wijs ik op het convenant dat is gesloten tussen de minister van Onderwijs en Wetenschappen en het provinciaal bestuur van Friesland, aangaande de landsdeelverzorgende functie voor Noord-Nederland van het hoger beroepsonderwijs in Leeuwarden, hetgeen inhoudt dat bij vestiging in dit kader prioriteit aan

Leeuwarden wordt gegeven. Hoe is overigens de coördinatie met het departement van Onderwijs en Wetenschappen geweest bij de voorbereiding van de vierde nota? Dezelfde vraag kan worden gesteld met betrekking tot het departement van Landbouw en Visserij, aangezien voor de landelijke gebieden in de vierde nota nogal aandacht wordt gevraagd voor verruimde toepassing van de bergboerenregeling en voor de relatienota- en landinrichtingsinstrumenten.

Mijnheer de Voorzitter! Wij kijken naar de eenentwintigste eeuw en vragen ons af hoe de ruimtelijke inrichting verder zal moeten worden ontwikkeld. Ook belangrijk — misschien nog belangrijker — is de vraag welk mensbeeld zal ontstaan. Hoe willen we samen verder, in verantwoordelijkheid voor elkaar? Over deze vragen zal ook moeten worden gediscussieerd. Het komt mij voor dat daar een taak ligt voor politieke partijen, kerken en maatschappelijke organisaties.

Mijnheer de Voorzitter! In het kader van de ruimtelijke ordening wordt meestal gesproken over het treffen van nieuwe voorzieningen, aanleg van nieuwe wegen, vaarwegen, kunstwerken en uitleg van stedelijke gebieden. Maar hoe zit het met het onderhoud van de bestaande voorzieningen? Daarvoor wordt meestal geen planning gemaakt en wordt meestal te weinig geld gereserveerd. Ja, stadsvernieuwing is misschien een gunstige uitzondering, maar ook hierbij wordt meestal pas ingegrepen nadat verpaupering reeds is ingetreden of dreigt in te treden. Het is genoegzaam bekend dat de onderhoudstoestand van vele bestaande rioleringen zorgwekkend is. Mijn fractiegenoot Kruisinga heeft daarvoor nog aandacht gevraagd bij de behandeling van de uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. Het is mij bekend dat een notitie is uitgebracht over de rioleringen, maar ook moet gedacht worden aan het onderhoud van bestaande wegen, vaarwegen, kunstwerken, oevervoorzieningen etcetera. Ik realiseer mij dat het hier niet in de eerste plaats de beleidsterreinen van deze minister betreft, maar in het kader van de ruimtelijke ordening wil ik hier toch eens aandacht voor vragen. Ik krijg wel eens het gevoel dat als het gaat om het onderhoud van bestaande werken, wij de rekening doorschuiven

naar degenen die na ons komen. Wordt het geen tijd dat wij ook een planmatige visie ontwikkelen op het onderhoud van de bestaande infrastructuur? Gaarne vernemen wij daarover de mening van de minister.

Mijnheer de Voorzitter. Uit de antwoorden op de namens de CDA-fractie gestelde vragen 122 tot en met 125 leid ik af, dat de minister oog heeft voor het belang van de internationalisering van de ruimtelijke ordening. Het is een goede zaak dat de minister in oktober a.s. in het comité van ministers van de Raad van Europa de Europese samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening zal bepleiten en dat hij deze vooral wil richten op economische en technologische ontwikkelingen en de rol die de infrastructuur hierbij kan spelen. Ook bij de Europese Gemeenschap dient echter aandacht te worden gevraagd voor samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening. Immers, de Europese Gemeenschap beïnvloedt steeds meer het leven en werken van de burgers in de EG-lidstaten. Ik heb reeds gewezen op de éénwording van de EG-markt in 1992. Van verschillende kanten wordt aangedrongen op meer binnen-Europese samenwerking om mondiale uitdagingen beter aan te kunnen. Zeker geldt dat voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Een bredere samenwerking op het terrein van de ruimtelijke ordening binnen de Europese Gemeenschap zou daaraan dienstbaar kunnen zijn. Kan de minister globaal aangeven welke visie hierop vanuit Nederland zou kunnen worden ontwikkeld? In persberichten, onder andere in NRC-Handelsblad van 13 april jongstleden, heb ik gelezen dat de ontwikkelingen van een hoge-snelheidsnet voor de TGV's — of zo men wil: de snelle trein of flitstrein — in de vier meest betrokken landen, Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, België en Nederland, niet gelijk oplopen. Wij betreuren dat. Aansluiting op dit net is, mede met het oog op de Kanaaltunnel, voor Nederland van zeer groot belang. Daarbij moet met name gedacht worden aan een aansluiting op Rotterdam, Amsterdam en Schiphol. En wie weet: ook nog eens een snelle route via noord-Nederland naar noord-Duitsland en Scandinavië.

Ten slotte hebben ruimtelijke ordening en milieubeheer een duidelijke relatie. Bij het inrichten van

de ruimte dient ook sprake te zijn van een verantwoord milieubeheer. Beide beleidsterreinen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Bij het opstellen van bestemmingsplannen, streekplannen en de nationale planning dient dan ook ruimschoots rekening te worden gehouden met de kwaliteit van een goed milieu. Ruimtelijke ordening en milieubeheer zijn dan ook geen afzonderlijke componenten. Steeds meer wint de gedachte veld dat een goed ruimtelijk beheer begint met een verantwoord milieubeheer. Een gedachte waar wij ons graag bij aansluiten.



De heer **Ginjaar** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! In de eerste plaats mijn gelukwensen aan het adres van mevrouw Houben en de heer Baarda voor hun maidenspeech. Ik wil mijn bijdrage aan dit beleidsdebat beperken tot drie zaken, namelijk wat algemene opmerkingen, wat opmerkingen over wat ik zou willen noemen de publiekshouding en wat opmerkingen over de afvalproblematiek.

Het gaat nog niet goed met het milieu, niet in Nederland, niet in Europa en niet in de rest van de wereld. Onschuldige ogende terreinen blijken nog altijd vol schadelijke chemicaliën te zitten. De bodem, de lucht en het water worden er niet schoner op. De Rijn is nog altijd het grootste riool. Waterverontreiniging ten gevolge van bodemverontreiniging treedt ook op, met als gevolg moeilijkheden bij de drinkwatervoorziening. Wij kunnen zonder meer zeggen dat als wij een goed milieubeleid willen voeren, wij wellicht moeten nadenken over de vraag of het niet noodzakelijk is om tot een andere prioriteitsstelling te komen.

Het is mogelijk, een aantal ontwikkelingen te onderscheiden in de wijze waarop het milieubeleid gestalte krijgt. Al vanaf de eerste jaren van het milieuhygiënische beleid werd bij andere beleidsterreinen aandacht gevraagd voor milieuhygiënische aspecten. Bereikt is dat de milieuhygiënische doelstelling van de ecologische inpasbaarheid van het menselijk handelen naast de bescherming van de gezondheid van de mens in de sindsdien tot stand gekomen milieuwetgeving werd geïncorporeerd. Er bestaat een duidelijk raakvlak, niet alleen tussen milieube-

leid en ruimtelijke ordening, maar ook tussen milieubeleid en bescherming van de gezondheid. Het is bij voorbeeld steeds meer aanvaard dat bij de aanleg van wegen het probleem van de geluidhinder te voren bevredigend moet worden opgelost en dat bij de overslag van erts en kolen de stofoverlast voor omwonenden en voor natuur- en recreatiegebieden nauwkeurig wordt onderzocht.

Een en ander hangt nauw samen met de erkenning dat het zonder een expliciete toetsing aan de randvoorwaarden die het milieu stelt, niet langer gaat. Het milieubeleid gaat dan ook geleidelijk aan steeds meer actief zoeken naar de samenhang van de kwaliteit van de nationale leefruimte, het geheel van stad, land en grote wateren. Zo'n verweven kwaliteitsbeheer houdt zich bezig met de verbanden die bestaan tussen de verschillende vormen van aantasting en verontreiniging van het milieu en de integratie van beheersinstrumenten. Ook moet steeds vaker uitdrukkelijk worden ingespeeld op de mogelijkheden om een voor milieu en samenleving gunstiger productie- en consumptiepatroon te bevorderen. Onze levensstijl en ons consumptiepatroon zijn mede bepalend voor de instandhouding of versterking van kringlopen en levensprocessen.

De laatste jaren neemt de aandacht voor de wereldomvattende aard van de milieuproblemen eveneens toe. Wij behoeven maar te denken aan de World Conservation Strategy, het Global 2000-rapport aan de president van de Verenigde Staten en het rapport van de commissie-Brundtland. Het is duidelijk dat, willen wij een goed beleid ook op mondiaal niveau voeren, een grote krachtsinspanning noodzakelijk is. Voor het handhaven van een sustainable development, vooral in ontwikkelingslanden, is 5% groei noodzakelijk. De vraag laat zich stellen hoe een dergelijke opgave te realiseren is. Kan de regering tegen de achtergrond van haar standpunt over het rapport van de commissie-Brundtland er een idee van geven hoe wij in dit land kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van een duurzame, ecologisch inpasbare samenleving?

Het vorm geven aan en uitvoeren van het milieubeleid in de jaren die voor ons liggen, is niet eenvoudig. In de memorie van toelichting op de