

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 groeimogelijkheden 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 calamiteitenpolders 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 contingenten-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 vijftenzestigste 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