

Adelmund

voorstellen dat u liever had gezien dat het voor de eeuwigheid zou zijn geregeld, maar ik was al blij met die oplossing voor twee jaar, want er lag al lange tijd een motie van de Kamer op dit punt. In korte tijd hebben wij dus een zaak die lang op de linkerhoek van het bureau heeft gelegen – de hoek waar bewindslieden meestal de stukken leggen voor de opvolger – kunnen oplossen voor de komende twee jaar. Ik hoop van harte dat wij ook die dekking kunnen regelen via de beschikbare budgetten die vrijvallen door de aanscherping van het gewicht van 1,25. Die dekking zal in de Voorjaarsnota 1999 zijn opgenomen. Dat houdt in dat de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen de komende twee jaar elk 4,5 mln. op de begroting zullen zetten. Na die twee jaar zullen wij er dus wel opnieuw over moeten gaan praten. Het blijft een tijdelijke oplossing waarvan ik allerlei voor- en nadelen kan opsommen, maar het is in ieder geval een oplossing voor de komende twee jaar.

Mevrouw **Barth** (PvdA): Voorzitter! Natuurlijk willen wij geen millimeter afdoen aan de blijdschap, want onze blijdschap is net zo groot als die van de staatssecretaris, maar in mijn tweede termijn heb ik gevraagd of zij de komende twee jaar al wil gebruiken om te zoeken naar een structurele dekking, zodat wij straks misschien nog maar een jaar nodig hebben om een definitieve goede regeling te vinden.

Staatssecretaris **Adelmund**: Ik help het u hopen en dat geldt ook voor allerlei andere onderdelen die er nu weer bij zijn gekomen, zoals kinderopvang, brede scholen, vrouwelijke hoogleraren, enz.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Gisterenavond, liever gezegd vanmorgen, iets over middernacht, hield de staatssecretaris een betoog over de modernisering van de verhoudingen op school. Wij mochten haar toen niet onderbreken vanwege de tijd, maar ik had er nog wel een vraag over. Er komt op een gegeven moment een evaluatie van de medezeggenschap binnen scholen. Mijn fractie heeft al eens eerder gevraagd of het mogelijk is om...

De **voorzitter**: Mijnheer Rabbae, als

u dat vannacht niet mocht vragen, waarom hebt u het dan niet vanmorgen in uw tweede termijn gevraagd?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Omdat ik helaas maar enkele minuten had...

De **voorzitter**: En dus lost u het op deze manier op omdat het in uw eigen prioriteitenstelling kennelijk niet belangrijk was?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ja, voorzitter, daar hebt u wel gelijk in!

De **voorzitter**: Ja, maar ook nu is de tijd niet eindeloos, dus misschien kunt u uw vraag heel kort houden?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Natuurlijk, voorzitter. Kan de staatssecretaris bij de evaluatie van de medezeggenschap op school meenemen de overweging dat ook de OR-constructie op school kan worden ingevoerd?

Staatssecretaris **Adelmund**: Ik heb gisteren gezegd dat er twee stromingen zijn. De ene zegt dat er alleen maar een bijstelling van de huidige regelgeving voor nodig is – sinds 1997 wacht dat rapport op een beleidsreactie van het kabinet – en de andere die inmiddels de WOR heeft omarmd. Ik heb ook gezegd dat wij dit moeten verkennen vanuit de positie van de leerlingen, zeker waar het VO betreft, de positie van de ouder en de positie van de onderwijsgeevenden, en het lijkt mij dan ook niet verstandig om op voorhand daarvoor een standpunt in te nemen, maar om eerst te verkennen wat echt de beste vorm van zeggenschap is in het onderwijs. Ik wens met u dat wij daarover snel helderheid hebben. Ik wil graag goed geregelde informatie en zeggenschap binnen het onderwijs.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wat houdt dat concreet in?

Staatssecretaris **Adelmund**: Dat houdt in dat dit, vermoed ik, binnenkort aan de orde is. Het zou mij niet tegenvallen als het al zou prijken op de agenda betreffende de arbeidsvoorwaarden voor onderwijsgeevenden. Dan blijft nog de zorg voor een goede regeling voor de ouders en de kinderen. Zoals bekend, hebben wij uitspraken gedaan in het

regeerakkoord over de positie van ouders. Er ligt een adviesaanvraag bij de Onderwijsraad. De Kamer krijgt er vast dikke pakken over, waarna wij met elkaar kunnen beslissen hoe het allemaal moet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De Kamer zal nog nader over het onderdeel Cultuur spreken, zodat wij aanstaande dinsdag nog niet over de begroting kunnen stemmen. Kunnen wij dan wel over de moties stemmen?

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Er zitten er enkele bij die de komende weken al hun werking kunnen hebben. Ik vind het belangrijk dat misschien niet over alle moties maar dan wel over een aantal zo snel mogelijk wordt gestemd.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor, aanstaande dinsdag over alle moties te stemmen, zodat de bewindspersonen dit ook meteen weten.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999 (26200-XII).**

(Zie vergadering van 18 november 1998.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de

Netelenbos

voorzitter! Ik dank de leden voor de opmerkingen die zijn gemaakt en voor het welkom heten. Inderdaad is dit voor mij de eerste echte begrotingsbehandeling. Wij hebben al veel debatten gehad en dus voelt het al een beetje anders. Toch dank ik de leden heel erg voor hun opmerkingen.

De heer Reitsma heeft ons eraan herinnerd dat er nu sinds vele jaren weer een minister van de PvdA op Verkeer en Waterstaat zit. Tot zijn geruststelling kan ik zeggen dat het mij en ons heel goed bevalt. In dit verband wil ik het volgende citeren. "Wij van de PvdA, wij hebben nogal wat werk gemaakt van wat wij noemen de kwaliteit van het bestaan, de leefbaarheid van ons land. Daarin heeft het departement, Verkeer en Waterstaat, een geweldige taak. Waar je ook grijpt, het is overal raak. Bij de luchtvaart kom je direct bij de geluidshinder en van het verkeer en het vervoer ondervindt iedereen dagelijks de onleefbaarheid. Ik vind het bijzonder aantrekkelijk daar mijn schouders onder te zetten" Nu moet u raden van wie dit citaat is; dat citaat is van 33 jaar geleden van minister Suurhoff. Je ziet dat er eigenlijk nog helemaal niets is veranderd. De thema's van toen zijn de thema's van vandaag!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Op voorhand heb ik heel veel vertrouwen dat deze minister die lijn voortzet.

Minister **Netelenbos**: Hartelijk dank voor dat vertrouwen.

Het was tijdens het kabinet-Cals en ik heb in een andere rol heel veel met de wetten van Cals te maken gehad. Ik heb daar ook veel aan veranderd. Men herinnert zich uit die periode ook wel de nacht van Schmelzer. Kortom, er zijn heel wat dingen gebeurd, maar er is nog steeds heel veel werk aan de winkel op Verkeer en Waterstaat.

De heer Stellingwerf dacht dat de term dynamische delta heel erg per ongeluk in de memorie van toelichting bij de begroting stond. Dat is niet het geval. Die term staat er heel bewust. Het staat in de inleiding onder het gedicht. Dat gedicht, dat over wegen gaat, heb ik er hoogst persoonlijk in gezet en de heer Reitsma heeft dat geciteerd. De dynamische delta laat natuurlijk heel goed zien wat precies het vraagstuk is van ons land. Wij zijn een delta en

je ziet natuurlijk overal in de wereld, in Europa en daarbuiten, dat een delta altijd heel dichtbevolkt is en dat er druk gebruik wordt gemaakt van zo'n delta. Dat geeft extra vraagstukken. Delta's zijn altijd dynamisch omdat de relatieve voordelen van de plek waar ze liggen goed worden uitgebuit. Dat geldt ook voor Nederland. Wij willen die delta dynamisch houden en dat gaat niet vanzelf, want wij moeten daartoe een aantal vraagstukken beantwoorden. Toch hebben wij met heel veel overtuiging die term gebruikt.

Het gaat hierbij ook over het gegeven dat wij als delta internationaal gezien een positie hebben die maximaal moet worden uitgenut. Het viel mij op in de diverse bijdragen dat die internationale dimensie enigszins ontbrak. Voor verkeer en vervoer is die dimensie zeer actueel, al was het alleen maar dat 50% van onze wet- en regelgeving voortvloeit uit Europese regels. Je kunt dus niet zomaar onze regels veranderen, want dan heb je altijd te maken met Europa. Wij hebben er groot belang bij voor de positie van ons land en voor de wijze waarop wij met onze delta willen omgaan, dat wij in die wet- en regelgeving de flexibiliteit en de dynamiek behouden.

Mevrouw de voorzitter! Het beleid dat gericht is op voortgaande verstedelijking en de ontwikkeling van infrastructuur is ingewikkeld en het vraagt om een lange planning. Het is altijd een beleid van lange adem. De heer Hofstra gaf zijn eigen visie op hoe je met verstedelijking, infrastructuur en natuurbehoud en -beheer omging. Hij zei: je kunt straks vanaf de A4 naar het mooie Nederlandse landschap blijven kijken. Ik vond dat zo'n mooie uitspraak dat ik hem herhaal, al ben ik het er niet helemaal mee eens. Vol met wegen en infrastructuur, met stedelijke gebieden daartussen, en vanuit je auto zie je nog wat restanten natuur; zo stellen wij ons het toekomstige Nederland natuurlijk niet voor. Wij moeten erg zuinig zijn op de open ruimtes. In de houtskool-schetsen worden de principes uitgewerkt die ervoor zorgen dat wij onze ruimte zo goed en zo zuinig mogelijk benutten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb geprobeerd een corridor te beschrijven, maar daarbij heb ik gezegd dat er in ons land gelukkig nog veel open ruimte is. Het beleid is er toch

op gericht om dergelijke corridors te ontwikkelen? Ik ben het met u eens dat het landschap niet vanaf de snelwegen behoeft te worden bekeken. Lopend, op de fiets of op een paard gaat dit ook prima. Maar volgens mij zijn er in de toekomst ook nog veel open plekken in ons land, zelfs in de Randstad, in het Groene Hart, zoals ik heb gezegd.

Minister **Netelenbos**: Ik ben blij dat wij het meer eens zijn dat ik dacht. U zei letterlijk dat je vanaf de A4 het mooie Nederlandse landschap kunt zien. Dat vond ik heel benauwend, zo vanuit je autoraampje. Wij zijn het dus eens. Het kan eigenlijk niet mooier.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Nog één punt: ik heb de vergelijking met de A4 natuurlijk gemaakt omdat ik het zo jammer vind dat de treinpassagiers in de Thalys dat uitzicht niet hebben.

Minister **Netelenbos**: Daarover komen wij nog te spreken.

Voorzitter! Er staat twee principes centraal. Het eerste is de zorg om de open ruimte. Het gaat hier om ruimte voor de rivier, voor de kust, voor de internationale en nationale transportassen en voor onze mainports. Het tweede principe is het maximale gebruik van de bestaande infrastructuur, te weten de watersystemen en de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken. Deze structuren en het ware de corridors in ons land. Ze moeten goed gebruikt worden.

Alle woordvoerders hebben erop gewezen dat er op het terrein van verkeer en vervoer behoefte is aan een geactualiseerde grote lijn. Velen zeggen de visie op een versterking van het openbaar vervoer te waarderen, al twijfelt men soms aan de uitvoering. Niet voor niets staat dit allemaal in het MIT. Wij gaan echt heel veel doen aan het openbaar vervoer, want dat is belangrijk.

De heer Van den Berg had het over rentmeesterschap. Dat sprak mij aan. Juist in de sectoren waar wij ons dagelijks mee bezighouden, moet je dit beginsel voortdurend voor ogen houden, want voordat je het weet gaat het fout. Ik hoop in de komende jaren echt inhoud te kunnen geven aan begrippen als zuinigheid, een goed natuurbeleid en rentmeesterschap. Uiteindelijk zijn het natuurlijk niet de woorden, maar de daden die tellen.

Netelenbos

Het beleid moet integraal worden aangepakt. Het SVV-2 is een uitgewerkt integraal kader. Wij gaan op weg naar het nationaal verkeers- en vervoersplan. De heer Reitsma is altijd erg goed in het geven van een andere betekenis aan afkortingen. Het zou leuk zijn als hij ook een persiflage bedacht voor het NVVP!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik doe mijn best.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes heeft gevraagd naar de visie van het kabinet. Wij komen begin volgend jaar met de perspectievennota, waarin een schets wordt gegeven van de manier waarop moet worden omgegaan met mobiliteit tot het jaar 2030. En daarin ligt natuurlijk ook de visie beklonken. Alle mobiliteiten en ontwikkelingen moeten goed en in samenhang worden beschreven. De heer Van Gijzel heeft gevraagd waarom een perspectievennota nodig is. In de perspectievennota zal worden aangegeven hoe het NVVP straks vorm moet worden gegeven. Er wordt niet zomaar begonnen met het NVVP. Eerst moet een en ander worden beschreven. Daarbij moet worden gezocht naar uitdaging en naar creativiteit, maar ook naar het zinderen van de mobiliteit, zoals de heer Van Gijzel gisteren aangaf. Dat "zinderen" moet natuurlijk letterlijk en figuurlijk gebeuren. Wij werken dat alles nu uit en zullen daarover later komen te spreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp dat de perspectievennota een aantal hoofdlijnen bevat. Is het juist dat die eerst worden bediscussieerd en dat daarna de PKB-procedure voor het NVVP wordt gestart?

Minister **Netelenbos**: Ja. Mevrouw Giskes vroeg of het wel een PKB moet zijn en of dat niet anders kon. Wij moeten echter wel ruimte reserveren en daarvoor is de wettelijke PKB nodig. Maar niet voor alle onderdelen uit het NVVP is een PKB nodig. De perspectievennota beschrijft hoe het met het NVVP moet gaan. Dit wordt nu ontwikkeld met andere betrokken departementen, zoals VROM, Economische Zaken en LNV. Ook de provincies en de gemeenten zijn erbij betrokken, want zij zijn zeer belangrijk bij het mobiliteitsbeleid. Daarnaast zijn er nog andere actoren uit de wereld

van de mobiliteit bij betrokken. Het is dus een interactief proces. Ik hoop dat hierdoor voldoende draagvlak ontstaat. Mij valt immers op dat het eigenlijk altijd wel ergens aan draagvlak ontbreekt bij zaken die de overheid bedenkt. Dat maakt het lastig, want dan gebeurt er vaak helemaal niets. Dan hebben wij dus nog een veel groter probleem. Over het SVV-2, dat tien jaar geleden is vastgesteld, heeft de Raad voor verkeer en waterstaat een goed advies uitgebracht. Wij moeten eigenlijk concluderen dat er in het SVV goede afspraken waren vastgelegd, maar dat daar relatief niet al te veel van terecht is gekomen. Dat komt weer doordat iedere actor zijn eigen beleid voert. De optelsom is dan dat het net weer anders gaat dan wij dachten dat het zou moeten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de minister voor deze toelichting. Het ging mij om de procedure. Met het SVV hebben wij ervaring opgedaan en dat was niet in alle opzichten even geslaagd. Als ik het goed begrijp, is de perspectievennota een beleidsnota ten behoeve van het overleg en het verkrijgen van draagvlak. Daarna volgt de procedure met het NVVP, dat een PKB-status heeft. Dit betekent echter wel dat de minister waarschijnlijk pas laat in deze kabinetsperiode met het beleidsstuk komt dat de PKB-status en de bijbehorende doorwerking heeft. Hoe ziet de minister dat in het kader van de realisatie van het door haar voorgenomen beleid? Dat komt dan wel wat op termijn te staan.

Minister **Netelenbos**: Dat hoop ik niet. Ik hoop de perspectievennota in januari bij de Kamer te kunnen indienen, teneinde de uitgangspunten daaruit te kunnen bespreken. Vervolgens gaan wij op weg om het NVVP te maken. Ik hoop echt dat dit NVVP nog in 1999 kan verschijnen, zij het dat het dan natuurlijk nog niet is afgehandeld. Het zou echter jammer zijn als dit pas aan het eind van de kabinetsperiode verschijnt, want daarna komt er misschien iemand anders die er weer een slag anders over denkt. Dan komen wij niet verder. De bedoeling is dus dat wij in 1999 zowel de perspectievennota als het NVVP uitbrengen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit

interruptiedebatje illustreert precies datgene waar ik gisteren naar vroeg. Is het nu inderdaad nodig om het hele NVVP op te hangen aan de PKB-invalshoek, wat wellicht ook veel tijdverlies met zich brengt, gezien het feit dat het ruimtelijk aspect maar zeer ondergeschikt zal zijn aan alles wat wij willen afspreken over verkeer en vervoer? Waarom kunnen wij geen PKB's maken voor alleen die zaken met ruimtelijke implicaties, hetgeen ook voor delen van het land kan gelden? Waarom moeten wij een nationale PKB opstellen?

Minister **Netelenbos**: De PKB gaat lang niet over alle thema's in het NVVP. Als het goed is, hebben wij immers zomin mogelijk ruimte nodig. Het gaat echter ook om de planwet, het ordenen van overheden. Hoe zorgen wij ervoor dat de overheden hun neus in dezelfde richting hebben staan? Stel dat wij voor een concentratie van bedrijfsterrinen pleiten, omdat een verspreiding ervan tot een kleine ramp leidt ten aanzien van de mobiliteit. Als vervolgens geen enkele gemeente daar iets mee doet, dan bereiken wij niet het gewenste resultaat. Het gaat dus om het ordenen van de rol van de overheden, zij het dat waar mogelijk decentraal moet worden besloten door die overheid die het best zicht heeft op de problemen. Ik ben nu net als in mijn vorige functie een decentralist waar dat kan. Wij moeten echter wel goed regelen wie wat doet. Soms is het bijvoorbeeld beter dat het Rijk het doet om versnippering te voorkomen. Dat moet je regelen, en dat zit in het NVVP. Maar wij kunnen natuurlijk best met elkaar afspreken dat, als de Kamer bij de bespreking van de perspectievennota laat blijken voorstander te zijn van dit punt, dit onderdeel kan worden van het beleid dat geen wet nodig heeft.

Mevrouw **Giskes** (D66): Precies. Ik wil zelfs nog verdergaan: alles wat u nu beschrijft, inclusief de organisatievorm, staat helemaal los van PKB-procedures en wat dies meer zij. De voorbeelden van plaatsen waar geen bedrijfsterrinen mogen komen, zijn typisch dingen die niet in de sfeer van Verkeer en Waterstaat, maar in de ruimtelijkeordeningsplannen worden afgesproken. Wij moeten ons heel goed afvragen of

Netelenbos

wij met dit onderwerp een hele PKB-gang moeten maken. Je schuift daarmee immers je doel veel te ver weg, en je loopt het risico dat je langs twee verschillende lijnen naar de ruimtelijke inrichting van Nederland gaat kijken. Ik wil daarom een ernstig pleidooi houden om het ruimtelijk aspect daar te regelen waar het moet, in de vijfde nota ruimtelijke ordening, en om specifieke projecten niet in één nationaal plan samen te vatten.

De **voorzitter**: Maar u bent nu uw hele tweede termijn kwijt!

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee hoor, dit was een interruptie!

De **voorzitter**: Nee, dat was het niet! Wij weten beiden waar wij het over hebben!

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar ik doe het niet zo vaak! Alles relatief!

De **voorzitter**: Oké. Maar de interruptie was wel veel te lang. Ik zie dat de heer Reitsma ook nog iets wil zeggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil graag nog een antwoord.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik volg de hoofdbenadering van mevrouw Giskes wel. Maar het lastige is dat wij nu nog zo in abstracties praten. Het zou misschien praktischer zijn als wij straks bij de perspectievennota het debat voeren over de vraag hoe wij willen omgaan met het NVVP. De bouwstenen voor het creëren van nationale verhoudingen met andere overheden worden dan immers voorgerezen. Vervolgens ga je kijken wat je wilt in dat plan. De Kamer heeft op dit punt al een hele traditie, waar het gaat om de planwet, het Verdi-akkoord en het ordenen van rollen. De ervaring leert dat het binden van partijen het grote vraagstuk is, wat niet alleen maar kan via de vijfde nota ruimtelijke ordening. Die nota is er overigens nog steeds niet; dat duurt nog wel een tijd. Eerst komt nog de houtschootschets. In de mobiliteitswereld moet met de overheden die een rol spelen wel hetzelfde worden gedaan. Een van de hoofdvraagstukken van ons land is toch dat het zo versnipert. Gemeentes, provincies, waterschappen en het Rijk voeren hun eigen beleid. Het SVV-2 leert dat

de optelsom vaak niet is wat wij hebben gewild.

Voorzitter! Ik beveel de adviezen van de Raad voor verkeer en waterstaat van harte aan. Deze raad zegt niet dat Verkeer en Waterstaat niets moet doen. Hij zegt: pak het nu breed en integraal aan. Daarin spelen VROM, EZ en LNV een rol. Deze ministeries zijn betrokken bij de perspectievennota. Wij doen dat dus integraal.

De heer **Reitsma** (CDA): Over de totstandkoming van de perspectievennota krijgen wij vrij breed uit het veld veel signalen dat het ambtelijke gehalte in de discussies te groot is, en dat maatschappelijke organisaties het gevoel hebben dat wat zij mogen zeggen, weinig meetelt. Kent de minister deze signalen? Op welke manier tracht de minister de perspectievennota, die van grote betekenis is, een goede start mee te geven, inclusief een zo breed mogelijk draagvlak?

Minister **Netelenbos**: Ik heb dat niet gehoord. Ik heb zelf gesproken met alle actoren die betrokken zijn bij het maken van de perspectievennota, waarbij ik alleen maar lovende woorden heb gehoord. Ik geloof niet dat zij dat tegen mij zeggen vanwege mijn blauwe ogen. Ik denk dat zij zeggen wat zij op hun lever hebben. Wij komen nu in een stroomversnelling. Toen ik aantrad, lagen er allemaal losse onderdelen, maar het begint nu echt een tekst te worden. Ik hoor niets dan goede berichten. Maar ik zal er nog eens op letten of dat gevoelen misschien nog ergens heerst. Dat lijkt mij namelijk niet de manier waarop het groene poldermodel inhoud wordt gegeven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het verlengde van de opmerking van de heer Reitsma: de afgelopen weken hebben wij van heel veel instellingen inderdaad gehoord dat zij beschikken over de perspectievennota. Zij zijn uitgenodigd tot het geven van een reactie; daar wordt ook naar verwezen. Het is voor ons een beetje onhandig om die nota dan niet te hebben. Wat verzet zich ertegen als wij een voorlopig exemplaar van de perspectievennota kunnen krijgen, zonder debat daarover?

Minister **Netelenbos**: Neen, ik vind dat wij dat niet zo moeten doen,

want het kabinet heeft ook nog geen standpunt ingenomen over die perspectievennota. Het zou toch helpen als de heer Van Gijssel weet welk standpunt het kabinet inneemt. Dat is nu het nadeel van interactief. Daar vraag ik wel begrip voor, want dit betekent dat er heel veel voorfasen circuleren in de samenleving. Ik zou het toch wel wenselijk vinden als hetgeen de Kamer en het kabinet hier bediscussiëren een gedragen discussie is. Het kan best zo zijn dat men tijdens het kabinetsonderzoek zegt: het staat wel zo op papier, maar wij denken er toch een slag anders over.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Interactief betekent niet gesloten. Bij het interactieve zijn zoveel partijen betrokken dat het semi-openbaar is. Ik begrijp niet dat dit niet kan. Dan moeten wij wellicht op een andere manier, bijvoorbeeld via de ANWB, die stukken krijgen.

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft ze al.

Minister **Netelenbos**: Daartegen moet de heer Van Gijssel zichzelf ook een beetje willen beschermen. Als wij iedere conceptnota aan de Kamer zouden sturen, hebben wij nog eens echte verwarring georganiseerd. Waar het gaat om de formele relatie tussen kabinet en Kamer, dient het stuk dat door het kabinet is geaccordeerd, te worden verstuurd. Verder moet ieder Kamerlid zijn werk doen door zoveel mogelijk informatie uit de samenleving te halen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik begrijp wat de minister bedoelt. Ik heb die koudwatervrees niet. Wij krijgen dan op een andere manier onze informatie. Het is een beetje onhandig dat de Kamer indirect geïnformeerd moet worden.

Minister **Netelenbos**: Als het aan mij ligt, krijgt de Kamer begin januari een gedragen stuk. Soms moeten de formele posities worden benadrukt. Dat lijkt mij ook in het belang van het verkeer tussen de Kamer en het kabinet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De perspectievennota en het nieuwe NVVP zijn van groot belang. Ik denk dat iedereen maar vooral de sleutelpersonen – dat zijn de mensen die op de een of andere

Netelenbos

manier via gemeenten, provincies of maatschappelijke organisaties bezig zijn met het verkeer en vervoer – hierbij goed betrokken zijn. De minister heeft zelf al aangegeven dat Verkeer en Waterstaat te veel de probleemeigenaar wordt, terwijl toch iedereen van die mobiliteit gebruik maakt en iedereen er een mening over heeft en daarbij een rol speelt. Naar mijn mening is het dan ook belangrijk dat iedereen breder wordt betrokken bij de totstandkoming van het NVVP. Mensen moeten binnen die discussie ook eigen oplossingen zoeken. In die zin moet die discussie breed worden gevoerd, dus buiten de normale kaders. Dat zie ik nog niet helemaal gebeuren.

Minister Netelenbos: Dat is een belangrijke opmerking. De officiële stakeholders hebben natuurlijk wel een achterban. De ANWB zegt altijd tegen mij dat zij de grootste organisatie van Nederland is. Dan antwoord ik steeds dat dit komt omdat men vanwege de Wegenwacht lid moet worden, maar dat wordt dan meteen door de ANWB bestreden. In ieder geval vertegenwoordigt men miljoenen Nederlanders en houdt men ledenvergaderingen. Gelet op het SVV-2 en op hetgeen er eigenlijk echt misgegaan is ten aanzien van de doelstellingen, kun je constateren dat gedragsverandering een grote rol heeft gespeeld. Je hebt daar de gehele bevolking bij nodig en die moet je wat dat betreft ook organiseren. Het lijkt mij heel goed om nader te spreken over de wijze waarop je dat kunt bereiken. De Adviesdienst verkeer en vervoer op ons departement haalt wat dat betreft ook nieuwe kennis binnen. Gisteren zei iemand iets heel onaardigs over ingenieurs. Wij hebben die mensen juist heel hard nodig om ervoor te zorgen dat de bruggen goed functioneren, dat de openbaarvervoersbakken niet onder water lopen etc. Daarnaast hebben wij communicatiedeskundigen en sociologen nodig. De vraagstukken rond mobiliteit zijn zo complex dat je ook mensen nodig hebt die veel kennis hebben over gedrag. Wij kunnen namelijk constateren dat het ook op dat laatste punt vaak misgaat. Je verwacht dat mensen iets laten om vervolgens te moeten constateren dat ze het toch doen. Dat maakt dat een van de kernthema's in de perspectievennota wordt hoe je

gedrag kunt beïnvloeden. Dat laatste kan vaak ook via de portemonnee.

Kijkend naar het SVV-2 kun je constateren dat in tien jaar tijd de samenleving enorm is veranderd. Los van de gedragseffecten, levert individualisering enorm veel vraagstukken rond mobiliteit op. Wanneer beide partners werken, levert dat veel meer mobiliteit op. Mensen wonen vaak ook verder van hun werk. Daar had het SVV-2 geen rekening mee gehouden. Gelukkig kennen wij een economische groei, maar economische groei zorgt ook altijd voor veel mobiliteit. Verder kan de samenwerking tussen overheden echt beter zijn. Met het Verdicovenant is al een heel belangrijke stap gezet. Ik dit kader noem ik ook nog de planwet en het NVVP. Ik heb heel bewust niet gekozen voor de term SVV-3, want dat is alleen maar de PKB. Het NVVP heeft voor alle ingeheden ook iets te maken met de overheden en hun onderlinge samenwerking. Dat is volgens mij de sleutel naar succes. Dat was immers een van de knelpunten; ik verwijs hierbij naar de evaluaties.

Voor de toekomst is een aantal grote thema's aan de orde. Ik zal deze kort schetsen. Zij worden nog verder uitgewerkt. Schaarste aan capaciteit is echt een hoofdvraagstuk in dit land. Dat heeft te maken met plaats en met tijd. Sommige zaken zijn echt tijdgebonden. Ik wijs bijvoorbeeld op de discussies over Walcheren. Het heeft ook zeer te maken met het toeristenseizoen. Dat is weer een ander vraagstuk dan de files die elke dag optreden. Schaarste is een van de grote vraagstukken, ook in relatie tot de verwachte groei van de mobiliteit. Volgens alle voorspellingen zal de mobiliteit echt nog groeien. Daar moet je dus ook rekening mee houden.

Een volgend thema is de kwaliteit van de leefomgeving. Groei van de mobiliteit vergroot de milieudruk. Het viel mij op dat de heer Van Gijssel de enige was die in dit verband wees op spelende kinderen. Ik kom uit een metier waar het altijd gaat om kinderen en jongeren en daarom viel het mij op dat in documenten over mobiliteit het woord "kinderen" eigenlijk nooit voorkomt. Dat is raar, omdat kinderen en trouwens ook ouderen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Bij de groei van de mobiliteit moet je rekening houden met de zwakkere deelnemers in het maatschappelijk en mobiliteits-

verkeer. Naarmate de mobiliteit groeit, wordt dit vraagstuk steeds groter. Dit geldt ook voor het milieu. Ik kom straks nog te spreken over inpassing en over de vraag of schermen 2 of 3 meter hoog moeten zijn. De vraag is nu hoe je de groei van de mobiliteit zo kunt opvangen dat het milieu en de meer kwetsbare groepen in onze samenleving die groei aankunnen.

Ik kom op het vraagstuk van organisatie en sturing, de vraag hoe om te gaan met de beprijzing van de mobiliteit en op de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden onderling, maar ook tussen overheid en marktpartijen. De marktsector speelt namelijk een belangrijke rol. De heer Van der Steenhoven wees op het probleemeigenaarschap. Ik heb in de memorie van toelichting heel bewust geschreven dat ik vind dat de problemen te vaak alleen naar de overheid worden verplaatst. Kamer en kabinet zullen gezamenlijk moeten bevorderen dat het beeld "de file dat ben je zelf" duidelijker naar voren wordt gebracht. Je kiest uiteindelijk je eigen wijze van vervoer. Dat betekent dat niet alleen de overheid aangesproken kan worden op het oplossen van de problemen. Als dit wel gebeurt, bezwijkt de overheid onder iets wat voortdurend door gedrag wordt beïnvloed.

De oplossing van de mobiliteitsvraagstukken is dus een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. Ieder is voor zijn eigen situatie verantwoordelijk. Hetzelfde geldt voor het milieu. Het milieu dat ben je zelf en kun je zelf beïnvloeden. De Kamer kent de spotjes: milieu begint bij jezelf. Dat geldt ook voor de mobiliteit. Ook dan is niet alleen de overheid probleemeigenaar. De overheid moet wel iets doen, maar dat geldt ook voor ieder individu, dat door zijn keuzegedrag verantwoordelijk is. Wij hebben onlangs bij het masterplan fiets gesproken over het feit dat er steeds meer korte ritjes in de auto worden gemaakt. Er is de verlokking om, zodra het regent, de auto te nemen en de fiets te laten staan. Dit vraagstuk kan de overheid niet alleen oplossen en je zult de ander dan ook moeten aanspreken op zijn rol.

Over variabiliteit zijn opmerking gemaakt door de heer Stellingwerf, mevrouw Giskes en anderen. Op dat vraagstuk kom ik straks terug. Beprijzing en variabiliteit zijn heel

Netelenbos

belangrijk, zodat iets bezitten minder kost maar iets gebruiken meer, en je meer kunt kiezen. Als je iets hebt dat veel kost en je moet voor iets anders kiezen waarvoor je ook een kaartje moet kopen, dan is dat een moeilijke keuze. Als het bezit echter minder kostbaar is, ben je vrijer in je keuze. Dat is een van de kernvraagstukken waarvoor wij staan.

Bij PPS komt de rol van private partijen uitdrukkelijk naar voren. Ook is er gesproken over competitie in het openbaar vervoer. Al deze aspecten werk ik later uit naar aanleiding van de vragen die daarover zijn gesteld.

De heer Van Gijzel sprak over minder remmen en meer sturen. Dat spreekt mij wel aan. Met volume-doelstellingen hebben wij vaak gewerkt. Zij lijken wat uit de tijd. De heer Hofstra en mevrouw Giskes hebben vragen gesteld als: hoe kijk je aan tegen mobiliteit, en gezegd dat je niet moet moraliseren ten aanzien van mobiliteit. Ik ben het met dat laatste eens. Dat heeft geen zin. Het is ook niet juist. In een geëmancipeerde samenleving zijn mensen nieuwsgierig. Zij willen mobiel zijn om die nieuwsgierigheid te kunnen bevredigen. Het past bij een geëmancipeerde samenleving om de wereld te verkennen.

Wij moeten naar mijn mening ook niet zeggen: u zou niet moeten reizen of u zou niet op vakantie mogen naar de zon. Dat is niet de rol van de overheid. Je kunt wel de kosten, ook de milieukosten van je mobiliteit in rekening brengen. Dat is een ander debat. De overheid moet echter niet moraliseren ten aanzien van mobiliteit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik kan mij wel iets voorstellen bij wat de minister zegt. Met moraliseren bereik je niet veel. Maar hoe bepaal je dan de grenzen? Wij hebben milieugrenzen, bijvoorbeeld in verband met CO₂-uitstoot van auto's. Dat zijn toch wel grenzen, niet voor aantallen auto's, maar wel milieugrenzen. Ik neem aan dat de minister daar wel iets mee wil. Als de minister dat moraliseren noemt, dan hebben wij een probleem.

Minister **Netelenbos**: Grenzen en moraal zijn twee verschillende dingen. Je moet niet het mobiliteitsgedrag van burgers moraliseren. Wel zijn er doelstellingen ten aanzien van

CO₂-uitstoot of van NO_x-uitstoot. Je probeert technologisch heel veel op te lossen. Dat werkt ook. De katalysator is er gekomen, omdat Nederland daarin alleen een positie heeft ingenomen. Wij wilden het eerst binnen Europa regelen, maar dat duurde allemaal veel te lang. Vervolgens hebben wij het zelf geregeld. Dat had een geweldig effect binnen Europa. Dat is een technologische ontwikkeling die van groot belang is. Die moet je stimuleren.

Er is echter geen absoluut recht op mobiliteit. Er zijn ook effecten van mobiliteit die een ander in zijn leefmilieu, in de milieuruimte en in zijn rust te veel kunnen belemmeren. Daaraan zul je grenzen moeten stellen door niet méér toe te staan. Je kunt bijvoorbeeld niet altijd doorgaan met meer asfalt aan te leggen. Er zijn alternatieven. Die moet je ook bieden. De discussie over de fietsenstalling bij het openbaar vervoer tot en met de rol van het openbaar vervoer of het al dan niet verder aanleggen van wegen behoort ook tot het beleid waarmee het milieu gediend kan worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Je moet op een gegeven moment je doelstellingen kunnen meten. Je kunt een bepaalde uitstoot van CO₂ nastreven of een bepaald gebruik van de auto in de openbare ruimte. Van dat laatste kun je zeggen: tot hiertoe en niet verder. Hoe denkt de minister dat in de komende tijd vast te leggen? Ik noem bijvoorbeeld als doelstelling van het SVV-2 groei met 40% van het autoverkeer tot 2010 toestaan. Als de minister dat te moraliserend vindt, hoe wil zij dan bepaalde meetbare doelstellingen vastleggen?

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven mag mij niet verkeerd interpreteren. Als je de moraal opvoert, zit je voor je het weet in een fout debat. Doelstellingen als het stimuleren van modal shift, minder transport op de weg en meer op de rail of op het water, blijf je natuurlijk hanteren. Ik noem de houtskoolschets en de manier waarop je met de ordening van je land omgaat. Daarbij is sprake van versnippering omdat je steeds maar meer wegen aangelegd ziet worden. Over dergelijke zaken zullen wij natuurlijk verstandige uitspraken

doen. Die houtskoolschets komt er binnenkort. Daarin zullen opmerkingen worden gemaakt over het tegengaan van versnippering. Soms zal het misschien ook gaan om het wegruimen van zaken die er al zijn. Je geeft dus niet onbelemmerd de ruimte. Je moet er alleen voor oppassen dat je niet met opgeheven vinger tegen de burger zegt dat hij niet mobiel mag zijn. Daarmee hoef je niet heel Nederland te asfalteren, want dat is de andere kant van het verhaal.

Nu zie ik de heer Hofstra bij de interruptiemicrofoons. Dat dacht ik al.

De **voorzitter**: Eerst komt nog de heer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind dat de minister een redelijk gewaagde uitspraak heeft gedaan en daar wil ik haar best voor prijzen. Ik zal de minister daar de komende vier jaar ook graag op toetsen. Zij heeft gezegd dat zij in het verkeers- en vervoersbeleid niet wil moraliseren. Ik proefde iets bij de mensen die hier iets over luchtvaart hebben gezegd, maar dat is voor rekening van de betrokkenen. Betekent het heel concreet dat de minister niet tijdens spreekbeurten, hier in de Kamer of waar dan ook, zal zeggen dat men eigenlijk wat meer met het openbaar vervoer moet gaan?

Minister **Netelenbos**: Nee.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee? Dat is ook moraliseren.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat ben ik niet met de heer Reitsma eens. Als je ervoor zorgt dat er beter openbaar vervoer in de stad komt, is men meer geneigd om het openbaar vervoer te nemen. Dat heeft met gedragsveranderingen te maken. Je moet ervoor zorgen dat er voldoende aanbod is en dat het aanbod voldoende aantrekkelijk en veilig is. Als je dat niet doet, kun je als overheid iedere keer met opgeheven vinger staan, maar dan lukt het niet. Het bieden van aantrekkelijke alternatieven is de beste manier om de burger in het openbaar vervoer te krijgen, vooral als je het combineert met het duurder maken van het rijden in de spits: rekeningrijden. Je probeert het gedrag te beïnvloeden. Naarmate het openbaar vervoer beter is, zal de burger er eerder voor

Netelenbos

kiezen, vooral als het te duur wordt om de auto te nemen. Dat is iets anders dan in een geëmancipeerde samenleving zeggen: u zult niet mobiel zijn. Dan weet je van tevoren al dat het tot mislukken is gedoemd. Het is beter om goede milieu-verantwoorde alternatieven te bieden voor zaken die nu misschien de norm zijn, maar die het milieu te veel belasten. Ik denk dan aan de HSL voor de reis naar Parijs en Frankfurt, de fiets voor de korte afstand en goede stallingsmogelijkheden, zodat je fiets niet gestolen wordt. Dat zijn betere alternatieven.

De heer **Reitsma** (CDA): Over de fiets heb ik gisteren al een advies gegeven.

Ik kom nog even terug op het moraliseren. De minister deed toch een redelijk duidelijke uitspraak, maar zij kleedt die nu weer volledig uit.

Minister **Netelenbos**: Nee, ik ben het daar volstrekt niet mee eens.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil de minister twee uitspraken voorleggen. De minister heeft gezegd dat je eigenlijk niet tegen de burgers mag zeggen dat zij niet mogen vliegen. Dat is toch ongeveer dezelfde uitspraak als wanneer je zegt dat je eigenlijk niet met de auto zou moeten gaan, maar met het openbaar vervoer. In beide gevallen is er toch sprake van een moraliserende uitspraak. Als de minister zegt dat zij dat zo niet bedoelde, dan heeft haar uitspraak van zo-even nog maar heel weinig betekenis.

Minister **Netelenbos**: De heer Reitsma hoort mij niet zeggen dat men eigenlijk niet zou mogen vliegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat bedoelde de minister dan net wel met die uitspraak? Dat is mij dan volstrekt onduidelijk. De minister zei net dat je geen moraliserende uitspraken zou moeten doen. Beide uitspraken zijn in mijn optiek moraliserend.

Minister **Netelenbos**: Nee. De rol van de overheid is het stimuleren van beleid en het bieden van goede alternatieven die het milieu ontlasten. Mensen moeten kunnen kiezen. Men is best bereid om het milieu te ontzien, als er maar goede

alternatieven zijn. Ik heb laatst in een interview iets gezegd over de biobak. Dat is een mooi voorbeeld. Als de gemeente dat goed organiseert, zijn mensen best bereid om extra handelingen te verrichten om het milieu te ontzien. Zo zit een mens in elkaar. De trein, de tram of de metro moeten een veilig en goed werkend alternatief zijn. Als je 's ochtends iedere keer in de file staat, ben je best bereid om te kiezen voor het openbaar vervoer, maar dan moet het wel een goed alternatief zijn. Die zijn er onvoldoende en dat gaan wij stimuleren.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal alle speeches van de minister in de komende vier jaar nalezen en ik zal ze toetsen op de uitspraak die zij net gedaan heeft.

Minister **Netelenbos**: De heer Reitsma gaat kijken wat de moraal van het verhaal is. Dat is heel goed.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Stellingwerf. Het is nog maar de eerste termijn van de beantwoording van de minister. U kunt beter in de tweede termijn onderling in discussie gaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U hebt gelijk, voorzitter. Ik zit hier al drie dagen en dan raak je de tel wat kwijt.

De **voorzitter**: Dat overkomt mij ook wel eens.

De heer **Hofstra** (VVD): Allereerst hulde aan de minister voor de duidelijkheid over het moraliseren, temeer omdat een collega van haar daar nog wel eens een handje van heeft. Ik heb nog wel een vraag over haar opmerking dat burgers geen recht op mobiliteit hebben. Ik heb in mijn termijn geprobeerd duidelijk te maken dat dit recht er eigenlijk wél is. Ik trek een parallel met het wonen: Nederland heeft in het kader van habitat het recht op wonen geformuleerd. Ik vind dat de overheid een belangrijke taak heeft om burgers mobiliteit te garanderen. Dat is toch een zeer fundamenteel recht. Ik ben het wel eens met de alternatieven, maar als er files zijn – en die zijn er – moet dat eigenlijk als de wiedeweerga worden veranderd.

Minister **Netelenbos**: Ik hoop dat de heer Hofstra wel mét mij van mening is dat er geen onbelemmerd recht op mobiliteit is. Dat zou immers betekenen dat heel Nederland van een asfaltlaag moet worden voorzien. Dan zijn er ook geen files meer, zij het misschien wel weer ander ongerief, omdat dan iedereen ongericht gaat rijden. In ieder geval is er geen onbelemmerd recht. Bovendien is mobiliteit een rekbaar begrip. Je kunt te voet, te fiets, te paard, in de auto, met de trein, met de metro enzovoorts. Ook het milieu is een zorgplicht van de overheid; de overheid heeft echt de plicht om ervoor te zorgen dat ons milieu zodanig blijft dat wij die erfenis kunnen overgeven aan onze kinderen en kleinkinderen. Dat is het rentmeesterschap waar de heer Van den Berg op heeft gewezen en dat mij zeer aanspreekt. Het betekent dus geen onbelemmerd recht en soms ook acceptatie van files. De heer Hofstra lost de files trouwens ook niet op. Wij gaan wel proberen om daar zoveel mogelijk aan te doen, maar niemand wil dat heel Nederland één asfaltbaan wordt.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat hoeft ook niet. Het is ook mogelijk om files te laten verdwijnen zonder dat de weg wordt verbreed, bijvoorbeeld door de trein meer mogelijkheden te laten bieden. De treinen zitten echter in de spits ook vol. Er zijn nu heel wat plaatsen in Nederland waar er in totaal te weinig capaciteit is, dus trein en weg samen genomen. Volgens mij is het de taak van de overheid om ervoor te zorgen dat er wél voldoende capaciteit is. Dan kan nog nader worden gediscussieerd over de onderlinge verdeling, maar het betekent wel dat wij een inhaalslag hebben te maken.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het mee eens. Wat mij betreft komt er daarom nu een sterk accent op het openbaar vervoer, juist omdat wij een grote inhaalslag te maken hebben. Gelukkig gaan wij dat nu ook uitvoeren.

Waar het gaat om de vraag hoe dan de mobiliteit te ordenen, staat het laten benutten van de huidige infrastructuur door nieuwbouw op de eerste plaats. Ik spreek op dit moment met de regio's over hun wensen en mij valt op dat het thema "benutten" nog niet echt door eenieder verinnerlijkt is. Toch zullen

Netelenbos

wij het daarin moeten zoeken, naast het snel realiseren van benuttingsmaatregelen. Ik kom daar straks nog over te spreken.

Problemen moeten ook worden opgelost op het bestuursniveau waar dat het beste kan, dus decentraal waar het kan en centraal waar het moet. Het Rotterdamse fileplan is een goed voorbeeld van een regio die zeer actief is om te zorgen dat er nu minder files zijn dan anders het geval zou zijn geweest. Dit werkt in de praktijk heel goed en wij hebben dat ook uitgewerkt in de memorie van toelichting. Er is ook ruimte voor differentiatie, want het ene gebied geeft natuurlijk meer problemen dan het andere. Een natuurgebied behandel je natuurlijk anders dan de Randstad met de mainport en omgeving. Dat betekent ook differentiatie binnen landsdelen. Corridorontwikkeling, compactestad-beleid, houtskoolschets, het komt straks allemaal terug.

Wij hebben al gesproken over voortvarender inzet van nieuwe technologie. Er zijn interessante ontwikkelingen gaande, die een deel van de milieuvraagstukken zouden kunnen oplossen. Er worden nieuwe typen brandstof ontwikkeld. Ik mocht laatst een prijs uitreiken voor een ecobrandstof diesel uit natuurlijke grondstoffen. Het nadeel daarvan was eerst dat als je daarop reed, je naar een patatraam rook. Daar is inmiddels iets op bedacht. Er zijn dus allerlei ontwikkelingen die het mogelijk maken met andere typen brandstof het milieu te ontzien.

Ik ben blij dat een aantal Kamerleden automatische voertuiggeleiding interessant hebben genoemd. Dat is natuurlijk een goed systeem om de capaciteit van de weg goed te benutten en de verkeersveiligheid te bevorderen. Aan de andere kant is het nogal ingrijpend als het om de vrijheidsbeleving gaat. Ik vond het daarom goed te horen dat velen het hier interessant noemden en van mening waren dat wij antwoorden moeten willen formuleren op vragen die daaromtrent bestaan.

De tijd van polarisatie tussen economie en milieu is naar ik hoop voorbij. Ik zal daar straks nog iets over zeggen. Bij SVV-2 ging het om het in balans brengen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Alleen was toen de overheid als enige aan zet om die balans te bewerkstelligen. Ik vind dat nu ook andere actoren, het maatschappelijk middenveld en de

individuen zelf, daarop kunnen worden aangesproken.

De heer Reitsma heeft een opmerking gemaakt over de mobiliteitscommissie. In de allereerste plaats gaat het om een vraag die de Kamer zelf moet beantwoorden. Ik hoop dat de discussie die wij gemeenschappelijk moeten voeren over de perspectievennota en het NVVP zich ook zal richten op de hele organisatie van het draagvlak via het interactieve proces. Ik wil maar zeggen dat er in het kader van mobiliteit al velen in de benen zijn gekomen om te praten over de vraag hoe wij daarmee willen omgaan tussen nu en 2030. Er is ook allerlei beraad, zoals het nationaal vervoerberaad en de overlegorganen verkeer en vervoer. Die zijn natuurlijk ook zeer betrokken bij mobiliteit als vraagstuk. Toen ik onlangs een gesprek had over wat er terechtgekomen is van SWAP en TIP en wat er nog moet gebeuren, is mij opgevallen dat zowel de openbaarvervoerssector als de transportsector van mening was dat er nu eigenlijk eens consensus moest komen over de aanpak van beleid, omdat de tragiek is dat bijna iedere keer als de overheid iets voorstelt, er een belangrijke partij is die vindt dat het anders moet, met als gevolg dat er te weinig gebeurt. Ieder voorstel moet net weer een slag anders. Men zag dat zelf ook als een zeer lastig vraagstuk. Tegenwoordig is het gebruik om als er een ingewikkeld probleem is een soort Camp Davisoverleg te voeren of in een kamertje te overleggen. Nu wilde men in een kasteel gaan overleggen om consensus te bereiken over de aanpak van de mobiliteit. Ik vind dat een belangrijk signaal. Iedereen ziet in dat wij eruit moeten zien te komen op de Nederlandse manier om te zorgen dat het goed gaat met de oplossing van ingewikkelde vraagstukken. Ik heb gezegd dat het mij aansprak en dat ik hoopte dat het zou leiden tot consensus met betrekking tot het beleid. Dat is toch wel iets, waarop wij in deze sector zitten te wachten.

Voorzitter! Dan kom ik nu tot het MIT. Volgens de heer Reitsma, die de laatste weken opvalt door zijn humor, staat MIT voor miserabel, inconsequent en treurig. U begrijpt dat ik een heel andere invulling aan die afkorting zou willen geven, namelijk millenniumbestendig,

integer en toekomstgericht. Ik zal straks uitleggen hoe ik dat zie.

De heer **Reitsma** (CDA): U had nog wat van mij te goed. NVVP is voor mij Netelenbos' verkeerde vervoerspromotie.

Minister **Netelenbos**: Die staat mij ook wel aan.

Voorzitter! Er zijn zeer veel opmerkingen vanuit de Kamer gemaakt over het personenvervoer. Het is voortdurend zoeken naar een verantwoord evenwicht in het personenvervoer. Ik vind het begrip "evenwicht" ook zo passen bij de Nederlandse verhoudingen. Je zoekt voortdurend naar de balans. Het gaat dan om het evenwicht tussen economische kracht en behoud van de kwaliteit van ons leefmilieu, tussen economische dynamiek en sociale rechtvaardigheid en tussen individuele ontplooiing en wederzijdse verantwoordelijkheid. Dat is eigenlijk het referentiekader wanneer je kijkt naar de ontwikkeling van met name het personenvervoer.

De heer Van Gijssel heeft gezegd dat hij de corridorontwikkeling helder uitgewerkt wil zien. Ik ben het daarmee eens. Dat gebeurt in de houtskoolschets en de vijfde nota ruimtelijke ordening. Het is een geweldige opdracht om ervoor te zorgen dat in Nederland geen langgerekt verstedelijkt lint ontstaat. De bestaande en aan te leggen infrastructuur moet optimaal worden benut. In dit verband is PPS een interessant gegeven. Die mogelijkheid benutten wij nog onvoldoende. Het komt nogal eens voor dat allerlei zaken langs infrastructuur worden gerealiseerd waarvan bij nader inzien de vraag kan worden gesteld of die er wel hadden moeten komen. Een van de uitdagende vraagstukken voor de komende tijd is te komen tot een optimale benutting van de samenwerking tussen particulier initiatief en overheden. Daarbij zal zeker ook de vraag aan de orde komen hoe de autonomie van de diverse overheden zich verhoudt tot de inbreng van de particuliere sector. In de houtskoolschets zal onder andere worden ingegaan op de vraag hoe dit ruimtelijk verantwoord gestalte kan worden gegeven.

Het mobiliteitsbeleid personen kent drie sporen: optimaal benutten van de bestaande infrastructuur, selectief investeren in uitbreiding van de infrastructuur en een andere

Netelenbos

organisatie van verkeers- en vervoerssystemen.

Bij het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur moet in de eerste plaats worden gedacht aan spreiding van verkeer en vervoer over de dag. Er is terecht op gewezen dat rekeningrijden alleen er niet toe leidt dat mensen minder gaan rijden. De congestie van verkeersstromen is een piekverschijnsel en het is van groot belang die piek af te vlakken. Vandaar het streven naar spreiding over de dag, naast het verstandig afwikkelen van verkeersstromen. In het regeerakkoord is vastgelegd dat tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds in de Randstad maximaal 100 km/uur mag worden gereden en buiten de Randstad 120 km/uur, terwijl op plaatsen in de Randstad waar het kan 120 km/uur mag worden gereden. Ik heb wat dit betreft met veel geïnteresseerden hoe twee grote regeringsfracties elkaar bestookten met het regeerakkoord in de hand. Wij houden ons natuurlijk aan het regeerakkoord, waarvan de inkt overigens nauwelijks droog is. Een en ander is nog niet geregeld, want er dient eerst te worden gekeken naar de bewegwijzering, de milieuregelgeving enz. Naar verwachting zal in de eerste helft van 1999 een plan van aanpak kunnen worden gepresenteerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het er helemaal mee eens dat het regeerakkoord correct moet worden uitgevoerd, maar ik meen dat de minister het niet helemaal correct weergaf. Afgesproken is dat in de Randstad tussen 7 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends 120 km/uur mag worden gereden, behalve op plaatsen waar dat niet kan. Op een beperkt aantal plaatsen zou dan 100 km/uur moeten worden gereden. Maar u zei: waar het kan in de Randstad mag 120 km/uur worden gereden. Dat is een ietwat ander accent.

Minister **Netelenbos**: Dit lijkt op het halfvolle en halflege glas. In het regeerakkoord staat: in principe 120 km/uur na 7 uur 's avonds, maar op plekken waar het niet kan 100 km/uur. Die plekken moeten in kaart worden gebracht. Dat krijgt u van mij zo spoedig mogelijk uitgewerkt gepresenteerd. Ook ik ben van mening dat het zo snel mogelijk zou moeten worden ingevoerd, want het

verkeer wikkelt zich beter af en het is ook beter voor de CO₂-uitstoot. Er is wel even gezegd dat het milieu hierbij vergeten was, maar daar was het toch ook voor bedoeld, want het meeste verkeer zit toch tussen 7.00 en 19.00 uur op de weg.

Voorzitter! Ik kom op het rekeningrijden en de alternatieven die daarvoor door de CDA-fractie naar voren zijn gebracht. De heer Reitsma vroeg zich af of wij wel al die investeringen moesten doen en of zij wel zouden helpen. De heer Stellingwerf zei dat wij ervoor moesten oppassen om niet het Hongkong van Europa te worden. In het regeerakkoord hebben wij een afspraak gemaakt over het rekeningrijden omdat wij op deze manier willen proberen gedrag te beïnvloeden, om iemand die niet in de spits hoeft te rijden later te laten rijden. Daarnaast zullen wij voor allerlei alternatieven gaan zorgen, zoals via het openbaar vervoer, maar niet eendimensionaal gekoppeld, zoals ik op sommige momenten in het debat proefde. Dat is wat mij betreft niet aan de orde; wij introduceren het rekeningrijden om te proberen de spits wat te spreiden. Uit een rekensom blijkt dat wanneer 10 tot 15% van de weggebruikers later of eerder in de auto stappen er al een afname wordt bereikt van 30 tot 40% van het aantal congestie-uren, dus een enorm effect op de files.

Er is gevraagd of niet eerst de proef kan worden geëvalueerd, maar die gaat niet over het gedrag maar om de werking van het elektronische systeem om die f 5 te laten betalen. Het wachten op de evaluatie heeft dus geen zin, want het gaat niet om het principe, maar om de vraag met welke techniek mensen automatisch kunnen betalen en worden geregistreerd als zij niet automatisch betalen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Collega Hofstra zei dat als wordt overgegaan tot generiek rekeningrijden, het kordonsysteem dat wordt voorgesteld, er wel een behoorlijke garantie moet zijn dat het effect sorteert. Als dat vooraf niet duidelijk is, zou je er zijns inziens niet aan moeten beginnen. Wat vindt de minister dan van die stellingname?

Minister **Netelenbos**: Zo'n stelling bergt het risico in zich dat je gevangene wordt van een cirkelredenering. Binnen de Nederlandse

verhoudingen kun je dat natuurlijk niet aantonen, behalve door het te gaan doen. Als je het niet doet, kun je alleen maar kijken naar andere landen waar het werkt. Als je dat doet, zullen velen zeggen dat dit geen Nederlanders zijn. Je zult het dus gewoon in de praktijk moeten beproeven. Gisteren zeiden sommigen "stel nu dat het niet helpt, dan is er een enorme investering gedaan voor niets!". Ik geloof het niet, maar als dat al zo is, dan geldt dat er ook voor betaalstroken, die de CDA-fractie bepleit, er zo praktisch mogelijke systemen nodig zijn. Ik ga ervan uit dat de poorten voor het rekeningrijden ook zeer bruikbaar zijn voor betaalstroken. Ik ben niet tegen betaalstroken, maar wat mij betreft wordt rekeningrijden ingevoerd. Daarnaast is het best mogelijk om hier en daar betaalstroken te introduceren voor degenen die de hele dag zo snel mogelijk willen rijden. Het lastige van betaalstroken is echter dat er nieuwe infrastructuur voor moet worden aangelegd, want in niet veel delen van het land liggen er zoveel stroken dat je er zomaar een kunt afhalen en bestemmen voor betaalstrook. Je moet dan dus weer een nieuwe strook aanleggen. Dat is soms niet eens mogelijk. Door de CDA-fractie is gevraagd of er niet ergens een pilotproject kan komen met betaalstroken. Welnu, ik praat op dit moment met de regio's over rekeningrijden. Ze komen bij mij ook langs met verlangens in het kader van het MIT. Dan heb ik ook een verlangen, namelijk het rekeningrijden. Dan zeg ik: dat heeft effecten, zodat wij misschien niet al die wegen hoeven aan te leggen. Dat moeten wij incalculeren. Door de regio Rotterdam is gezegd dat men eigenlijk een proef wil doen met een betaalstrook. Ik heb daarop gezegd dat ik daar niet tegen ben, mits men ook het rekeningrijden krijgt. Dat zou dus een pilotproject kunnen zijn. Op zichzelf volg ik wel de redenering van de heer Reitsma dat je meerdere dingen kunt doen. Je kunt echter niet iets schrappen. Mijn voorgangster, mevrouw Maij-Weggen, heeft het ook geprobeerd, maar toen is het mislukt. Hadden wij het toen maar gedaan, dan hadden wij nu waarschijnlijk minder files.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben de minister erkentelijk voor haar welwillende houding tegenover onze voorstellen. Het lijkt mij het beste in

Netelenbos

het vervoltraject beide onderwerpen volledig op hun merites te beoordelen. Die discussie kunnen wij verder voeren in het kader van het wetsvoorstel. Ik heb thans mijn opvatting gegeven, maar ik sta uiteraard open voor elke nadere discussie en afweging. Wel handhaaf ik voorlopig mijn standpunt ten aanzien van het generiek rekeningrijden. Ik stel er nog wel een vraag over. Ik vind het eigenlijk niet al te chic dat de minister tegen de stadsregio Rotterdam zegt dat men wel mag beginnen aan een pilotproject voor een betaalstrook – blijkbaar is zij ook overtuigd van een aantal goede punten – maar dat de voorwaarde daarbij is dat Rotterdam ook het generiek rekeningrijden neemt. Ik roep de minister op per onderdeel de discussie te voeren en de afweging te maken. Zij moet niet zeggen: als dit, dan ook dat. Dat is immers een beetje moraliserend.

Minister Netelenbos: U bent al gauw aan het turven geslagen, merk ik. Ik ben het niet met de laatste opmerking van de heer Reitsma eens. Het opvallende is dat er grote steden zijn die niet stonden op het lijstje voor rekeningrijden, maar die het wel heel interessant vinden. Je ziet dus soms dat stadsbestuurders of provinciale bestuurders zeggen dat het voor hun regio ook wel iets kan zijn om ervoor te zorgen dat men 's morgens minder last van files heeft. Je ziet dus dat zich een aantal bewegingen voordoet. Rond de grote steden in de Randstad wordt wat mij betreft het rekeningrijden ingevoerd. Het voorstel voor de kaderwet ligt al een tijdje bij de Kamer. Het voorstel voor de invoeringswet komt later. Ik hoop dat wij die wetsvoorstellen snel kunnen afhandelen.

Wat de betaalstroken betreft zal ik niet de terminologie van de heer Van Gijzel gebruiken. Ik vond haar wel grappig, maar ik zal haar niet gebruiken. Betaalstroken geven wel een andere dynamiek dan generiek rekeningrijden. Vaak zal het zakelijk verkeer gebruik maken van de betaalstroken. De prijsstelling van de betaalstroken zal ook hoger zijn dan van het rekeningrijden. Rekeningrijden is het beïnvloeden van spitsgedrag. In het regeerakkoord hebben wij de afspraak gemaakt dat het geld van het rekeningrijden teruggaat naar de burgers. Door sommigen is gevraagd of het niet naar de infrastructuur kan gaan. Ik

houd mij aan het regeerakkoord en dat betekent dat de burger het geld weer terugrijgt, via lastenverlichting. Het is dus geen melkkoe. Als je buiten de spits rijdt, houd je er als het ware aan over. Dat is de bedoeling.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De systemen die de minister tot nu toe heeft besproken, leiden allemaal tot spreiding van het verkeer, maar niet tot een reductie. Reductie was een van de grote doelstellingen van het SVV-2. Dat zal het, naar ik aanneem, ook zijn van het NVVP. Graag zie ik dat de minister in dat kader ook denkt aan systemen die in algemene zin tot een mobiliteitsreductie kunnen leiden.

Minister Netelenbos: Waar denkt u dan aan?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb daar gisteren vragen over gesteld. U bent er in de schriftelijke antwoorden op ingegaan. U geeft echter niet aan dat u daarop in het kader van het NVVP meer principieel wilt terugkomen. Het betreft een heffing per gereden kilometer.

Minister Netelenbos: Dat zijn ontwikkelingen die wij uitwerken. Dan gaat het bijvoorbeeld om het bevorderen van het groepsvervoer, los van het bevorderen van het openbaar vervoer. Wij bevorderen het openbaar vervoer heel principieel, niet alleen in het regeerakkoord, maar ook in het MIT. Dat biedt een zeer goed alternatief, zeker in het woon-werkverkeer. Als het openbaar vervoer beter is, gebruiken de mensen het openbaar vervoer echt voor het woon-werkverkeer. Nu kan dat vaak niet. De heer Schutte maakte gisteren al een opmerking over overvolle treinen. Hij ervaart die heel vaak. Hij moet vaak staan. Dat is niet bevorderlijk voor een keuze voor het openbaar vervoer. Dan zitten mensen liever in hun eigen auto. Daar gaan wij dus iets aan doen: shuttlevervoer promoten en met het bedrijfsleven samen goede contracten bedenken waardoor het interessant genoeg wordt om aan van-deur-tot-deurgroepsvervoer te doen. Je ziet ook dat allerlei ondernemers zich richten op al die ontwikkelingen. Vaak zijn dat jonge ondernemers die op die manier bedrijven beginnen en dat is interessant. Je moet dat willen

bevorderen en dat gaan wij ook doen. Daarnaast moet je proberen om het spitsverkeer te spreiden. Als je niet echt in de spits weg hoeft, ga dan later of eerder. Ik hoop dat het bedrijfsleven ook afspraken gaat maken over begintijden. Dat geldt ook voor scholen en instituten. Gisteren is daarover ook een opmerking gemaakt. Waarom beginnen wij allemaal om half negen, negen uur? Dat is één van de oorzaken van het grote fileprobleem. Als het onderwijs die tijden had willen spreiden, was het OV-contract goedkoper geweest, maar men wilde het niet omdat het dan aan het einde van de dag zo laat werd. Maar wat maakt het uit of je om vijf uur naar huis gaat of om zes uur? Dat is een kwestie van wennen en de zomer- en wintertijd komen wij ook goed door.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik hoor de minister impliciet een warm pleidooi houden voor rekeningrijden. Zij verwacht er ook veel van. Met die spreiding zal het allemaal wel goed komen. Maar ik hoorde de heer Hofstra gisteren twijfel uiten. Hij wil naar rekeningrijden kijken als een experiment. En als het niet snel wat wordt, moeten wij helemaal terug. Is die opmerking dat het echt als experiment wordt opgevat ook het standpunt van het kabinet? En gaan wij dan weer terug, wanneer de files daardoor niet in een vlot tempo verdwijnen?

Minister Netelenbos: Deze discussie is volgens mij al tien jaar gevoerd in deze Kamer. Iedere keer komen wij toch weer uit op het thema rekeningrijden. Het regeerakkoord is er ook helder over. Daarin staat: in de Randstad en rond de grote steden wordt rekeningrijden ingevoerd op een manier dat de inkomsten teruggaan naar de burger. Het is dus geen vorm van lastenverzwaring. De 400 mln. die het oplevert, gaan via de lastenverlichting terug naar de burger. Als de burger dus buiten de spits rijdt, houdt hij er als het ware aan over. Dat is een belangrijke gedragsbeïnvloeding via beprijzing. Daarmee kun je geen klein experiment houden; dat voer je in. Ik hoop dat wij het in 2001 gaan invoeren, maar daarvoor moeten wij echt alles op alles zetten. Met de regio's moet worden bekeken waar de poorten komen te staan, want het is niet de bedoeling dat er sluipverkeer gaat ontstaan in de regio. Dat is nog een

Netelenbos

groot vraagstuk en er wordt nu goed naar gekeken. Wat dat betreft is het regeerakkoord – gisteren is daar vaak mee gezwaaid – voor mij en voor de coalitiepartners heilig.

Mevrouw **Giskes** (D66): In dat regeerakkoord staat: de opbrengst van rekeningrijden wordt teruggesluisd. Dat is ook zeer terecht. Ik heb gisteren gevraagd of dit per se via de inkomstenbelasting moet gaan zodat het gewoon bij iedereen en overal terecht komt. Zouden wij toch niet moeten durven kijken naar een methode waarbij het iets gerichter terecht komt op de plek waar het geheven wordt of bij de mensen die eraan bijdragen? Die vraag wil ik nog eens aan de minister stellen.

Minister **Netelenbos**: Het rekeningrijden is opgenomen in de financiële paragraaf en niet in het hoofdstuk over ruimte. Maar het is wel onderdeel van het regeerakkoord. Daar kan men zien dat die 400 mln. in de generieke lastenverlichtingsmaatregel zijn opgenomen. Gisteren is een vraag gesteld over het risico dat de werkgever de heffing gaat terugsluizen naar de werknemer, waardoor er geen gedragseffect zal ontstaan. Datzelfde zou gebeuren wanneer je heel direct het geld aan de gebruiker gaat teruggeven. Waarom zou je je er dan iets van aantrekken? Het leuke van het systeem dat wij willen invoeren, is dat als je door de poortjes gaat, je via de inkomstenbelasting het geld weer terugkrijgt. Dat zal nooit precies hetzelfde bedrag zijn, want het wordt generiek versleuteld. Maar als je buiten de spits gaat rijden, hou je er als het ware iets aan over. Er zit wel degelijk een positieve prikkel in. In het andere geval zit die er niet in, want dan ben je het aan het begin van de maand kwijt maar krijg je het aan het einde van de maand weer terug.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als het één op één gaat, heeft de minister gelijk. Maar je zou je ook kunnen permitteren om daarin een beetje te differentiëren, zodat je het draagvlak voor het rekeningrijden wat groter weet te maken. Aan dat laatste schort het immers nog tot op heden in de samenleving. Hoe terecht het systeem ook is. Maar leg het maar eens uit!

Minister **Netelenbos**: Het is bekend

dat iedere differentiatie in belastingtarieven zeer kostbaar is. Daarmee moet je dan ook buitengewoon terughoudend zijn. Uit een onlangs gehouden enquête onder een representatieve groep, ik dacht in het Algemeen Dagblad, bleek niet dat een meerderheid van het Nederlandse volk tegen de invoering van rekeningrijden is. Dat beeld is dus verkeerd. Als ik het mij goed herinner, was een kleine meerderheid van mening dat er iets moest gebeuren: rekeningrijden, dat moest dan maar. De mensen zien natuurlijk wel dat er al veel is geprobeerd en dat door middel van rekeningrijden wordt bevorderd dat je in ieder geval door kunt rijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik bestrijd niet het nut van rekeningrijden en van wat er verder allemaal te verzinnen valt. Ik wil alleen weten wat wij met de opbrengst doen. Ik snap best dat Financiën vindt dat alles binnen Financiën moet blijven. Het is allemaal heel ingewikkeld, maar wellicht kan het kabinet als geheel wat meer creativiteit aan de dag leggen.

Minister **Netelenbos**: Alles zit nu in de generieke lastenverlichting die in het belastingplan voor de 21ste eeuw wordt uitgewerkt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Als dat het geval is, krijgt een groot deel van Nederland dat niet in de Randstad in de spits rijdt, geld. Waarom? Kennelijk omdat wij rekeningrijden gaan invoeren. Dat is heel onlogisch, dat ben ik met mevrouw Giskes eens. Om het draagvlak voor rekeningrijden te versterken, is het toch veel logischer om alternatieven voor de auto in de Randstad te financieren, zodat mensen die het rekeningrijden niet kunnen of willen betalen, bijvoorbeeld via transferia, de overstap naar het openbaar vervoer kunnen maken. Op die manier worden de regio's ook over de streep getrokken. Overigens is mijn fractie een groot voorstander van rekeningrijden; wat ons betreft had het allang ingevoerd mogen worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, u voert een heel interessant betoog over dit belangrijke onderwerp, maar dat kan niet via een interruptie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begrijp de redenering, maar ik voel mij gebonden aan het regeerakkoord.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb net opgemerkt dat door het rekeningrijden het spitsverkeer weliswaar wordt gespreid, maar niet wordt gereduceerd. Voor reductie zijn eigenlijk andere systemen nodig. Ik heb in de schriftelijke voorbereiding het alternatief aangedragen van de heffing per kilometer. De minister antwoordt dat een mogelijk geavanceerd systeem van kilometerheffing niet in strijd is met de introductie van rekeningrijden. Zij vindt zelfs dat beide heel goed op elkaar kunnen aansluiten. Dat vind ik positief, maar is het niet dringend nodig om een dergelijk alternatief, gezien het basale karakter, duidelijk mee te nemen in de perspectievennota en in het NVVP uit te werken?

Minister **Netelenbos**: Dit soort onderwerpen werken wij uit in de perspectievennota. Wij komen er dus in dat kader nog over te spreken. Om het ingewikkeld te maken, wijs ik erop dat wij in dit verband vaak te maken hebben met de Europese context, de Europese ruimte. Maar dat thema werken wij dus uit. Zoals u heeft gezien, heb ik het niet afgewezen, mijnheer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar ben ik blij mee. Ik denk dat het ook heel goed nationaal kan worden ingevoerd. Maar daarover komen wij later nog te spreken.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft gezegd dat de fiets wordt ondergewaardeerd. Ik ben het daar niet mee eens. Wij hebben onlangs een goede discussie gevoerd over het masterplan fiets. Er gebeurt heel veel om goed fietsbeleid te bevorderen. Het betreft hier vaak gemeentelijk beleid. Het is duidelijk dat er veel aandacht voor de fiets bestaat. Ik wijs erop dat bij het nieuwe Centraal Station van Utrecht 22.000 klemmen worden aangebracht voor fietsen. Volgens mij is er in geen enkel ander land zoveel aandacht voor de fiets.

Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de fietsenstalling. Gevraagd is hoe het is gesteld met de afspraak die in het kader van het masterplan fiets is gemaakt. Er is niet meer geld voor uitgetrokken, zo werd gezegd.

Netelenbos

Er is wel meer geld voor uitgetrokken. Ik verwijs naar het MIT 1998, waarin voor fietsenstallingen 10 mln. per jaar is gereserveerd voor de periode 1999-2010. In totaal gaat het dus om 110 mln. Dat geld is bedoeld om leningen van NS Rail Infrabeheer af te dekken. Het was de bedoeling dat het geld werd geleend op de kapitaalmarkt. De rente en aflossing zouden dan ten gunste van het Rijk komen. Dit was opgenomen in de post "instandhoudingskosten spoor" in het MIT 1998. In het MIT 1999 is een verschuiving bewerkstelligd van de leningensector naar de à fonds perdu-financiering op het aanleg-artikel. Dat betekent dat voor een aantal uitgaven voor fietsenstallingen niet wordt geleend, maar dat deze worden opgenomen in kosten van projecten. Ik noem bijvoorbeeld de Bijlmer bij de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht. Hierdoor kon het niveau van aan te trekken leningen worden verlaagd naar 11 maal 5 mln., dus 55 mln. in het totaal. Er zijn extra FES-middelen gereserveerd, bijvoorbeeld 50 mln. voor Amsterdam CS. Vanaf 2006 tot 2010 is 20 mln. per jaar gereserveerd voor kwaliteitsverbetering. Dat is maximaal een verdubbeling. Ik kan mij goed voorstellen dat de Kamer zegt dat 2006 wel erg ver weg is. Ik heb wel gevoel voor die redenering. Aangezien wij nu toch een hele exercitie maken om te zien hoe wij met de jaren van het MIT omgaan, zal ik proberen om de investeringen naar voren kan halen. Ik zal bij de behandeling van het MIT laten weten hoe dat uitpakt. De kosten van het lenen kunnen dus tot een niveau van 5 mln. per jaar worden afgedekt. Daarnaast zal ik, zoals gezegd, bekijken of ik het investeringsprogramma naar voren kan halen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik denk dat de minister de Kamer goed heeft begrepen. Kunnen wij hierover een nota van wijziging ontvangen voordat wij in december over de begroting stemmen? Dan kunnen wij concreet zien wat tussen nu en 2006 aan extra middelen wordt ingezet voor fietsvoorzieningen, fietsenstallingen bij stations, enzovoorts.

Minister **Netelenbos**: De Kamer krijgt van mij nog een hele rapportage over hoe wij met het investeringsprogramma van het MIT omgaan. Daarin zal ik dit meenemen.

Ik ga ervan uit dat de Kamer niet over de begroting stemt voordat het MIT met mij besproken is.

De heer **Reitsma** (CDA): Als wij het voor 1999 nog effectief willen maken, betekent dit dat de minister op dat onderdeel mogelijk met een nota van wijziging komt.

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Deze toezegging, de aanpassing van het MIT voordat het wordt behandeld, is op zichzelf prima. Maar om welke omvang van bedragen gaat het dan?

Minister **Netelenbos**: Dat ga ik nog goed uitrekenen, want er zijn nog meer wensen. Ik zeg toe dat ik probeer het investeringsprogramma naar voren te halen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De PvdA-fractie hecht er namelijk wel aan dat wij ongeveer op het niveau terechtkomen dat wij met elkaar hebben afgesproken. De minister kan nu niet aangeven of dat zal gebeuren. Wij zullen haar voorstellen dus afwachten en de bedragen eventueel via amendering verhogen.

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet welk niveau wij met elkaar hebben afgesproken. Ik heb bedragen gehoord van meer dan 100 mln., maar daar heb ik met de Kamer nooit een afspraak over gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het algemeen overleg hebben wij met elkaar de richting en het bijbehorende volume aangegeven. Ik wacht af met welk voorstel de minister in het kader van het MIT komt. Ik kondig wel aan dat wij willen voortgaan op het niveau dat wij met elkaar tijdens het algemeen overleg hebben vastgelegd. Daar hechten wij aan.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat ik in algemene termen had gezegd dat het belangrijk is om te bekijken hoe wij een en ander kunnen versnellen. Er zijn echter ook bedragen als 300 mln. genoemd en ik zou niet weten waar ik die vandaan zou moeten halen. Het leningentraject, waarbij je de kosten van rente en aflossing afdekt, is natuurlijk ook interessant. Wij moeten het in samenhang met de versnelling van het programma bekijken. Wij kunnen echter niet in

heel korte tijd alle wensen gefinancierd krijgen. Dat lukt gewoon niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft door Rail Infrabeheer een inventarisatie laten maken, waaruit zou blijken dat voor 500 mln. alle stallingen bij de NS-stations kwalitatief en kwantitatief op niveau kunnen worden gebracht. Wij hebben die inventarisatie overigens nooit ontvangen; ik ben daar nog steeds benieuwd naar. Ik heb gezegd dat het waarschijnlijk ook voor minder geld zou kunnen, maar dat 400 mln. zeker noodzakelijk zal zijn. Dat moet je dan in een jaar of vijf doen, en dan kom je al snel op de 100 mln. waar de heer Van Gijzel het over had. Gezien de miljarden die wij uittrekken voor wegen en openbaar vervoer, is dat niet zo heel veel geld. Kan de minister niet haar uiterste best doen om dat in de komende tijd te vinden? Op zichzelf ben ik blij met het positieve signaal dat zij gaf, maar wij hebben nog niet zoveel houvast.

Minister **Netelenbos**: Ik kan niet meer zeggen dan wat ik nu doe. Wij hebben natuurlijk een hele waslijst aan verlangens, die ik zoveel mogelijk met elkaar in harmonie moet brengen. Ik ga mijn best doen. Het resultaat zal worden voorgelegd aan de Kamer, waarna zij maar moet bekijken of zij het daarmee eens kan zijn. Maar ik vind 0,5 mld. wel heel veel geld.

Voorzitter! Er zijn vragen gesteld over de ontwikkeling van de ketenbenadering. Het is bekend aan de Kamer dat er een nota Dienstverlening en ketenmobiliteit is, welke nota in maart aan de Kamer is toegestuurd. In die nota zat een heel aantal actiepunten, waarvan ik er vier noem. De dienstverlening rond ketenmobiliteit biedt een goede voedingsbodem binnen de zakelijke markt. Je ziet bijvoorbeeld dat autoleasebedrijven een Odysseepas aanbieden van het bedrijf Transvision, waarbij de zakelijke reiziger gebruik kan maken van trein, treintaxi, taxi of huurauto, in combinatie met elkaar. Dit is om leaserijders te verleiden vaker van de keten gebruik te maken. Verder wordt overleg gevoerd met de Bovag om samen een onderzoek te doen naar de marktmogelijkheden van ketenmobiliteit voor Bovag-ondernemers. Er is een autodealer-

Netelenbos

bedrijf dat mobiliteitsadviezen verkoopt in een mobiliteitswinkel, iets wat de heer Van Gijzel toch moet aanspreken. Verder is een onderzoek gestart om recreanten te verleiden van ketens gebruik te maken. Als je bijvoorbeeld naar een bekend dolfijnenpark gaat, wordt geprobeerd de keten aaneen te schakelen via het kaartje waarmee je van het dagje uit kunt genieten. Er zijn initiatieven via de subsidieregeling Dienstverlening en ketenmobiliteit aangekondigd. Ik noem nieuwe samenwerkingsverbanden om innovatieve oplossingen te bedenken. Voor deze regeling, die door Novem samen met Senter zal worden uitgevoerd, is de komende vier jaar jaarlijks 3 mln. beschikbaar. Over de rijksbijdrage aan gemeenten op het vlak van transferia, fietsvoorzieningen, overstapmogelijkheden en goede parkeer- mogelijkheden zijn in het kader van Verdi afspraken gemaakt. Die worden door de andere overheden ingevuld.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb verwezen naar een regeling die bestaat bij het openbaar vervoer en gevraagd of het mogelijk is op dit punt een soortgelijke regeling te maken. Hebben de voorstellen waarover de minister met de gemeenten afspraken heeft gemaakt of nog moet maken, dat karakter? Een dergelijke stimuleringsregeling, een soort investeringsimpuls, kan namelijk op zich handig zijn om de bestaande P+R-terreinen, die sterk verouderd zijn, moderner te maken.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat ik al schriftelijk antwoord had gegeven op uw vragen over P+R-terreinen. Wij denken natuurlijk niet zozeer aan een De Boerregeling, want die is al ingewikkeld genoeg. In het kader van het Verdi-convenant zijn afspraken gemaakt over de rolverdeling tussen de diverse overheden. Verder heb ik jaarlijks 3 mln. beschikbaar voor het uitwerken van initiatieven langs de lijn van Novem en Senter. Dat is het budget waarmee ik dat moet doen. Je ziet allerlei interessante initiatieven van marktpartijen, die belangrijk zijn om te bevorderen. Het initiatief van de Bovag is interessant, omdat de sector daaraan na uitwerking inhoud kan geven.

Voorzitter! De heer Hofstra heeft gevraagd wanneer er sprake is van een goed functionerende chipcard. Dit jaar moet daarover een beslissing vallen, naar aanleiding van een

eerste pilot. Volgend jaar moet een beslissing vallen over een tweede pilot. Verder is het heel belangrijk en interessant dat inmiddels overeenstemming is bereikt met de OV-bedrijven, in het kader van Mobis. Ik kan mij uit een grijs verleden herinneren dat het thema chipcard heel veel discussie oproep. Velen voelden ervoor, maar velen ook niet. Wij zijn nu veel verder. De bedoeling is dat nog deze week een intentieverklaring wordt getekend over de invoering van de chipcard. Het gaat dus de goede kant uit. Ik kan nog niet zeggen wanneer dat concreet over de gehele linie wordt ingevoerd.

De heer Van Gijzel zei dat hij zich zorgen maakt over een te complexe chipcard. Enerzijds deel ik die zorg, anderzijds zijn er ook "intelligente" cards die je een aantal functies kunt geven. In dat licht vond ik de opmerking van de heer Schutte erg interessant. Hij zei dat je ook na zou kunnen denken – de bedrijven moeten dat ook zelf doen – over de vraag hoe je ook voordelen kunt organiseren, zodat mensen zo'n chipcard willen hebben. Dat is de manier waarop je klantenbinding kunt organiseren. Dat zijn allerlei zaken die mogelijk zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het op zichzelf met dat laatste punt eens. Het enige wat ik wil opmerken, is dat wij niet opnieuw in een situatie mogen terechtkomen, zoals ten tijde van minister Smit-Kroes met het Siemensdebacle. Dat lag niet aan Siemens, maar aan de vervoersbedrijven etc. Dat heeft ons zeven jaar in een absolute blokkade gebracht, omdat wij anders 500 mln. aan Siemens moesten betalen. Ik wil dus de garantie dat als wij overstappen op de chipcard, er niet zoveel toeters en bellen aan vastzitten dat wij weer hetzelfde traject ingaan. Op dit punt wil ik echt een bevredigend antwoord van de minister.

Minister **Netelenbos**: Wij moeten daar inderdaad goed op letten. Ik weet gelukkig helemaal niets van het Siemensdebacle, maar het moet geen debacle worden. Wij doen natuurlijk ook pilots om te kijken hoe het gaat. De heer Van Gijzel heeft het gehad over vervoersbedrijven die een eigen kaart aan het introduceren zijn. Hij doelt vast op de metro in Amsterdam. In dat specifieke geval heb ik toestemming verleend, omdat

men in Amsterdam de metro's veiliger wil maken, hetgeen zeer nodig is. Mij is gevraagd of men daar voorlopig een aparte kaart mag invoeren, teneinde de perrons af te kunnen sluiten. Men heeft er wel aan toegevoegd dat zodra er een landelijk systeem is, men daartoe zal overgaan. Soms kun je niet wachten en dat maakt dat ik genoemde toestemming heb verleend.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat betreft Amsterdam heeft u het zo geregeld dat het om een tijdelijke pas gaat. Bij Noordnet en IVO-plus is dat echter niet het geval. Dat zou wel eens een probleem kunnen opleveren waar het integraliteit van het kaartstelsel betreft. Ik vrees nu dat in verschillende gebieden om allerlei redenen aparte kaartsystemen worden ingevoerd. Dat moeten wij dus niet hebben.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het volstrekt mee eens. Daarom is zo'n intentieverklaring met Mobis belangrijk. Uiteindelijk heeft de markt daarbij ook zijn werking. Als het zo onhandig wordt dat je bij wijze van spreken een portefeuille met chipcards moet hebben om te kunnen reizen, is dat niet goed voor de klantenbinding. Mensen hebben belang bij een eenduidige kaart voor zowel trein als bus. Het afrekenen wordt nu juist zo vergemakkelijkt met die kaart. Dat is het grote voordeel van de chipontwikkeling, die nu natuurlijk veel verder is dan ten tijde van het zogenoemde Siemensdebacle.

Voorzitter! Er moet inderdaad veel gebeuren aan de verkeersbeheersing die mogelijkheden geeft tot het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Ik denk dan aan toeritdosering en dynamische informatiepanelen. Vaak gaat het om een optelsom van maatregelen, dat leidt tot resultaten.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de veiligheid op het spoor. Het spoornet zal een nieuw beheers- en veiligheidssysteem krijgen, te weten BB 21, hetgeen het mogelijk maakt om treinen sneller en dichter op elkaar te laten rijden. Dat is belangrijk om infarcten op het spoor te voorkomen. Dit systeem wordt natuurlijk stap voor stap geïntroduceerd. Wij beginnen bij de HSL-Zuid en de Betuweroute. Vandaag is er een brief naar de Kamer gestuurd over de beveiliging en de systemen

Netelenbos

in dat verband. Kortom, het betreft hier een belangrijke ontwikkeling waarmee overigens ook veel geld is gemeoid.

Vervolgens kom ik te spreken over selectieve investeringen in het openbaar vervoer en achterlandverbindingen. Zoals eerder gezegd, wordt er goed geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Hoewel wij nog apart komen te praten over het MIT en de 12 mld., hecht ik eraan te benadrukken dat wij in dit kader een aantal uitgangspunten hebben gehanteerd om te komen tot de toewijzing van het budget. Allereerst komt het openbaar vervoer, vervolgens het maximaal benutten van de infrastructuur. Het kost natuurlijk ook geld om allerlei voorzieningen daarvoor te treffen. Het goed bewaken en versterken van de economische positie van Nederland – mainport, achterlandverbindingen – is ook een belangrijk hoofdpunt. Vervolgens is een aantal extra criteria gehanteerd. Die zijn heel precies gehanteerd, omdat men in de verschillende regio's het gevoel heeft dat daardoor recht wordt gedaan aan het referentiekader waarop is geoordeeld. Dat is ook belangrijk. Extra criteria waren: het rendement van de investering – wat zijn de effecten, bijvoorbeeld op de economie – het versterken van achterlandverbindingen en mainports, bestuurlijke en politieke afspraken bijvoorbeeld over Vinex en SWAB, de versterking van het milieu, het grotestedenbeleid en de afspraken gebaseerd op de commissie-Langman. Vanochtend zag ik nog in de knipselkrant dat men over de infra-investeringen toch gematigd positief was. Volgens mij klopt dat ook, want alle wensen uit het noorden die in het Langmantraject zaten, zijn naar mijn mening gehonoreerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Mag ik daarover een vraag stellen? Ik ben daar wat ongerust over geworden. In het Langmanakkoord stond een redelijk heldere uitspraak over de Zuiderzeespoorlijn. Nu vernemen wij in kranten, onder andere in Cobalt, dat in de discussie over de ruimtelijke inrichting van Nederland de noordelijke corridorgedachte, de Zuiderzeespoorlijn, helemaal niet voorkomt. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Ik dacht dat de minister ook steeds heeft gezegd dat die

hoogwaardige spoorverbinding er moet komen.

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet wat er allemaal precies in de ruimtelijke schetsen staat, want de discussie daarover is nog niet afgerond. Ik weet wel wat in het MIT staat. Dat heeft de Kamer ook. Daarin staat bij de Hanzelijn een asterisk. De Zuiderzeespoorlijn staat in categorie 1a. Het Centraal planbureau zegt dat er een relatie is tussen de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn en dat die elkaar wellicht beconcurreren, waardoor beide lijnen problemen krijgen. Ik weet niet of de aannamen goed zijn, omdat het volgens mij nogal afhangt van wat je gaat doen. De Hanzelijn is een traditionele intercitylijn. Over de Zuiderzeespoorlijn bestaan allerlei ideeën, maar er is nog geen begin van een uitwerking. Wij moeten nog met de verkenningen gaan beginnen en bekijken wat voor soort spoorlijn dat zal worden. Er wordt wel gedacht dat aangetakt moet worden op Noord-Duitsland en Scandinavië. Bij een dergelijke spoorlijn heb je het over heel iets anders dan bij een intercity. Dat moet allemaal verkend worden, maar er is een relatie tussen het een en het ander. Wij zullen vrij snel, eind van dit jaar of begin volgend jaar, een uitspraak moeten doen over de vraag hoe je dat moet zien en hoe die twee zich tot elkaar verhouden. Het kabinet wil eerst weten hoeveel geld gemeoid is met de Zuiderzeespoorlijn en wat het precies voor een soort spoorlijn wordt. Vervolgens zullen wij nog in deze kabinetsperiode beslissen hoe wij daar in financiële zin mee omgaan. Dat staat er nu en verder kan ik niet gaan, want wij weten nog niet eens waar en wat er zal komen en hoe het eruit zal gaan zien.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik. Ik wil twee opmerkingen maken die uitmonden in een vraag. Ten eerste heeft de minister haar handtekening gezet onder het Langmanakkoord dat 16 april is gesloten. Ik ga ervan uit dat een contract een contract is. Ten tweede heeft de heer Alders de afgelopen weken in het noorden gezegd dat de Zuiderzeespoorlijn in de discussie over de ruimtelijke invulling helemaal niet voorkomt. Mag ik hieruit begrijpen dat de minister zich zal houden aan de afspraken in het Langmanakkoord en dat in de

ruimtelijke ontwikkeling uiteraard een vorm van Zuiderzeespoorlijn past?

Minister **Netelenbos**: Ik hou mij aan datgene wat ik in het MIT namens het kabinet aan de Kamer heb geschreven. Daar wordt uitdrukkelijk gesproken over de Zuiderzeespoorlijn, in categorie 1a, en vervolgens wordt bij de asterisk ingegaan op de Hanzelijn. Over die asterisk kan ik begin volgend jaar meer zeggen. Er is op dit moment een studie gaande. Hij staat er niet voor niets vermeld. 1a is een zeer belangrijke categorie megaprojecten. Wij nemen daar een besluit over. Hij kan niet met een streep uit de houtskoolschetsen worden afgevoerd. Als de heer Reitsma daar bang voor is, kan ik die vrees bij hem weg nemen.

Voorzitter! Er is gesproken over de prioriteitenstelling van het MIT en de procedure. Tegen de heer Reitsma zeg ik nadrukkelijk dat ik een zeer groot voorstander ben van een betrouwbare overheid. Ik heb de Kamer gisteren een brief gestuurd die vandaag is aangekomen met daarin een overzicht van convenanten, moties en de relatie tot de infrastructuur. Ik praat op dit moment met de provincies. Vorige week heb ik de negen provincies aan tafel gehad. De drie noordelijke provincies had ik al gesproken in het kader van de commissie-Langman. Wij hebben gesproken over het MIT. Met de gehonoreerde punten is iedereen natuurlijk blij. Wij ondervinden veel steun voor onze OV-benadering. Ook is gesproken over de pijnpunten die nog overblijven.

Aan de provincies is gevraagd mee te denken hoe wij ten aanzien van categorie 1 kunnen komen tot versnelling, bijvoorbeeld door voorfinanciering op publiek-private financiering. Ook is gevraagd hoe zij aankijken tegen de andere categorie. Wij hebben goed en constructief met elkaar gesproken. Wij hebben allemaal huiswerk meegekregen: de provincies, de regio's, maar ik ook. Wij praten volgende week en daarna nog verder. De uitkomst van dat overleg krijgt de Kamer toegestuurd voor de behandeling van het MIT – ik hoop echt dat dit begin december zal zijn – zodat het totaaloverzicht per regio goed bekeken kan worden.

Ik herhaal dat ik voor een betrouwbare overheid ben, zowel in

Netelenbos

juridische als in bestuurlijke zin. De overheid dient ook accenten te zetten bij het openbaar vervoer. Het valt op dat de wegen de pijnpunten zijn. Het gaat over niets anders dan wegen. Het benutten, zo veel mij op, kwam niet in het denken voor. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld rekeningrijden. Wij gaan nu na wat er allemaal gedaan wordt in de regio, wat dit betekent voor de vervoersstromen en wat er overblijft aan wensen en hoe wij daar uit kunnen komen. Het is een goed overleg dat goed afgerond kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister heeft twee, drie keer de woorden betrouwbare overheid in de mond genomen.

De **voorzitter**: Op 14 december is er een overleg over het MIT van 11.00 tot 23.00 uur. Ik geef toe dat als de minister er zelf op ingaat, er voor de Kamerleden ook aanleiding is erop in te gaan. Is het niet verstandiger dat overleg daadwerkelijk op 14 december te houden?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben dat volstrekt met u eens, maar het gaat in dit geval om het algemene kader en de betrouwbare overheid. Wij moeten dan weten wat de minister daaronder verstaat. Misschien mag ik één voorbeeld noemen. Ik zal daar dan verder niet op ingaan.

De minister heeft de A73 geschrapt in het MIT. Die weg komt op zijn vroegst in 2006.

De **voorzitter**: Maar, mijnheer Reitsma, dat is een heel specifieke vraag en geen algemene. Het onderwerp mag wel de betrouwbare overheid zijn, maar het voorbeeld is specifiek. Daarover kan bij uitstek op 14 december de hele dag gesproken worden. U helpt ons allemaal als u daar vandaag niet verder op ingaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan kom ik in tweede termijn daarop terug.

De **voorzitter**: Dat zou ik ook niet doen als ik u was. U kunt daar op 14 december over spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doen wij ook. Het gaat de CDA-fractie om het algemene kader. Hoe gaat de overheid, de minister van Verkeer en Waterstaat om met de andere partners?

De **voorzitter**: Dat heb ik goed begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik constateer dat de minister in dat opzicht strijdig handelt, dan moet dat bij de begrotingsbehandeling in algemene zin en desnoods aan de hand van een concreet voorbeeld, aan de orde gesteld kunnen worden. Als dat niet kan, waar zijn wij dan mee bezig!

De **voorzitter**: Dat ben ik met u eens. U kunt het algemene onderwerp aan de orde stellen en niet dat specifieke voorbeeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn excuses voor mijn hoge toon. Dat was niet aan uw adres bedoeld. Het zint de CDA-fractie maar matig, en ik heb dat in eerste termijn helder verwoord, dat als de overheid afspraken maakt, daar handtekeningen onder zet, de nieuwe minister bij de start niet kan zeggen: hups, die handel in de prullenmand. Zij houdt zich niet aan de afspraken. De minister kan in dit debat dan niet tot drie, vier keer toe zeggen dat zij beoordeeld mag worden op het thema betrouwbare overheid. Als zij die uitspraken niet teruggraait, dan is zij namelijk niet betrouwbaar!

De **voorzitter**: Ik denk dat dit een heel duidelijke stellingname is. Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begrijp de behoefte van de heer Reitsma om dit te blijven zeggen. Ik vraag hem van mijn kant om heel goed naar de brief te kijken die wij de Kamer hebben gestuurd, om straks te kijken naar de uitkomsten van het bestuurlijk overleg en om zijn eigen opmerking te verinnerlijken dat hij tevreden is met de keuze voor het openbaar vervoer in de steden. Ik heb iedere keer het CDA-verkiezingsprogramma bij me met het lijstje met het geld dat daaraan zou worden besteed. Het CDA had bij lange na niet kunnen doen, wat ik nu doe. Ik stop echt veel meer geld in het MIT dan in het CDA-programma voor het MIT was opgenomen. Maar goed, dat doet er verder allemaal niet toe. Wij gaan goed met de partners om. De uitkomst van het overleg ligt er.

Voorzitter! Ik ben het zeer eens met wat de heer Schutte zei. Hij zei dat er vaak verwachtingen worden

gewekt door het interactieve proces van overleg en verkenningen. Die verwachtingen liggen vaak nergens vast, maar bijna iedereen in de regio denkt dan dat iets doorgaat. De heer Schutte zei gisteren dat hij voorstander was van een politiek moment, waarop je van een verkenning overgaat naar een tracéfase, als het allemaal wat concreter begint te worden. Dat lijkt mij een goede afspraak. Gebleken is dat er in de beleving van velen veel meer was toegezegd dan vaak in formele zin aan de orde is. Dat vind ik een lastig vraagstuk, juist omdat je de burgers er zo bij betreft.

De Kamer heeft met collega Zalm onlangs nog een goed gesprek gevoerd over PPS. Er is ook een aantal moties ingediend. Het is de bedoeling dat ook infrastructuur wordt betrokken bij proeven met PPS. Ik ben daar een groot voorstander van omdat ik denk dat er meer kan. Dat thema wordt in de contacten met de regio's verkend. Je ziet ook dat wij in een soort stroomversnelling komen, waar wij allen veel belang bij hebben.

Dan kom ik bij het collectief personenvervoer. Er is gevraagd of er nu marktwerking moet komen in het openbaar vervoer. Wat betekent het allemaal voor de dienstverlening? Wordt er dan wel voldoende openbaar vervoer aangeboden? Er werden voorbeelden genoemd van steden waar niet werd geprivatiseerd, maar waar het toch heel goed ging. Vrijburg is genoemd. Wij hebben afgesproken hoe wij omgaan met marktwerking in het openbaar vervoer. Daarbij is ook de rol van de provinciale overheid aan de orde gekomen. Ik denk dat het goed is om te bezien hoe die 35% marktwerking zich de komende tijd ontwikkelt.

Ook is gevraagd waar het wetsvoorstel personenvervoer 2000 blijft. De heer Schutte heeft daar onder anderen een vraag over gesteld. Dat wetsvoorstel komt eraan. Het duurt wat langer dan mijn voorganger heeft toegezegd, maar dat komt omdat ik er zelf nog even heel goed naar wil kijken. Het gaat natuurlijk om een zeer ingrijpend wetsvoorstel en ik wil voor mijzelf het gevoel hebben dat ik ook de volle politieke verantwoordelijkheid wil nemen. Ik zal het dus uiterst minutieus lezen en dat kost tijd. Ik hoop dat wij het wetsvoorstel voor het eind van het jaar naar de Kamer kunnen sturen.

Netelenbos

De heer **Schutte** (GPV): Is de minister het met mij eens dat de tijdsplanning wel erg in de problemen komt, als het niet lukt om de definitieve tekst in april rond te hebben, inclusief de Kamerbehandeling? Het is natuurlijk niet alleen een kwestie van de wetstekst vaststellen, maar vervolgens moet het ook nog worden geïmplementeerd door de vervoersorganisaties zelf.

Minister **Netelenbos**: Er is zeker vertraging opgetreden. We zullen ook nog eens goed moeten nagaan wat dat betekent voor de vormgeving van het wetsvoorstel. We kijken wel vooruit en er gebeurt dan ook veel. Dit is evenwel zeker een punt waarvoor aandacht moet komen. We konden niet sneller handelen. Zelf had ik het gevoel dat het om een ingrijpende verandering van ons bestel ging. Ik wil dan ook heel goed weten of sprake is van een goede gedachte en van een goede uitwerking.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft vragen gesteld over de sociale functie van het openbaar vervoer. Hij vroeg zich in dat verband af of de bezuinigingen op het openbaar vervoer mogelijk waren en hoe het zat met de nieuwe taakstelling. In het kader van de dialoog over het openbaar vervoer zijn reeds tijdens de vorige regeerperiode afspraken gemaakt. Het was bekend dat jaarlijks voor het exploitatiebudget een taakstelling van 35 mln. gold. De groei wordt de eerste jaren gerealiseerd met de groeibuffer. Daarover is reeds bij het feitenonderzoek gesproken. Vanaf 2001 is de 2% SVV-groei hiervoor beschikbaar. In de meerjarenraming is daarmee rekening gehouden. Zie het gesteld op bladzijde 111, hoofdstuk XII.

Voor de taakstelling op grond van het huidige regeerakkoord is een bedrag opgenomen bij het openbaarvervoersartikel. Ik meen dat ik de Kamer al heb laten weten, ook via de schriftelijke vragenbeantwoording, dat dat een parkeerartikel is. Zelf ben ik namelijk van mening dat we eerst moeten nagaan hoe we die taakstelling gestalte kunnen geven. Ik zie namelijk de spanning tussen enerzijds bezuinigen op het openbaar vervoer en anderzijds de gevolgen daarvan voor bijvoorbeeld het openhouden van minder rendabele lijnen. Ik moest het bedrag evenwel

ergens noteren. Over het opnemen van dat bedrag is een goede afspraak gemaakt met de minister van Financiën. Pas in 2000 moet er sprake zijn van effectuering en dat betekent dat ik nog even de tijd heb om na te denken over de daadwerkelijke uitvoering. Wat mij betreft wordt echter niet alleen maar richting openbaar vervoer gedacht. Liever heb ik niet de negatieve uitwerking. Dat is ook mijn primaire intentie. Nogmaals, ik doe mijn best elders het bedrag onder te brengen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn blij met deze toezegging, die de minister ook eerder heeft gedaan. Deze bezuiniging op het exploitatiebudget is dus voorlopig van de baan. Wij zijn met haar van mening dat deze bezuiniging niet goed. Er is echter nog sprake van twee andere bezuinigingsposten. Zij hebben te maken met enerzijds het betalen van de tendering en anderzijds met de efficiëncykorting. Die lopen gezamenlijk op tot boven de 100 mln. Ik hoop dat de minister ook op die bedragen doelt als zij zegt: ik wil die niet ten laste van het exploitatiebudget laten komen, maar voorlopig parkeren.

Minister **Netelenbos**: Ik heb nadrukkelijk gezegd: ik wil het openbaar vervoer ontzien, omdat we al een taakstelling van 35 mln. per jaar hebben. Dat is al heel fors. Begrotingstechnisch moet ik de bedragen wel ergens onderbrengen. In de loop van het jaar ga ik mij hiermee bezighouden. Tendering kan natuurlijk wel. Op zichzelf is daar natuurlijk niets op tegen. De vraag of dat lukt, kunnen wij natuurlijk in de loop van het jaar goed beantwoorden. Hetzelfde geldt voor aanbesteding. Dat maakt dat ik u op grond van de basispositie die ik nu inneem – niet zomaar alle bezuinigingen richting openbaar vervoer laten gaan – kan zeggen dat wij proberen de bedragen elders onder te brengen. Ik moet hierop echter nog studeren. Als ik al een oplossing wist, had ik nu al iets geregeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, mevrouw de voorzitter, dan zegt de minister nu wel dat die 35 mln. – ik had begrepen dat dat bedrag ook geparkeerd zou worden – toch geëffectueerd wordt.

Minister **Netelenbos**: Dat is iets wat voortvloeit uit afspraken die in de vorige regeerperiode zijn gemaakt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat weet ik, maar ik had begrepen dat u die bezuiniging ook aan wilde houden.

Minister **Netelenbos**: Die was al ingeboekt en die gaat dus door. Er kwam echter nog een andere bezuiniging bovenop en van die bezuiniging heb ik gezegd: die parkeer ik. Ik vond het namelijk ook wel genoeg.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar toezegging nog eens goed de mogelijkheden te zullen bestuderen. Voorlopig blijft evenwel het zwaard van Damocles boven de sector hangen. De minister heeft het nu over "elders onderbrengen". Hoe breed is "elders"? Wil zij de bedragen elders in deze sector onderbrengen of elders op de begroting? Waaraan moet ik denken?

Minister **Netelenbos**: Elders op de begroting. Ze kunnen ook verwerkt worden bij aanbestedingsprocedures. Er zijn tal van trajecten waar we revenuen kunnen vinden. Ik begrijp evenwel uw zorg en ik deel die: we kiezen hetzelfde vertrekpunt. Laat ik het helderder zeggen: de sector hoeft zich geen zorgen te maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het zou natuurlijk triest zijn, mevrouw de voorzitter, als de prikkel die wij met het aanbestedingsbeleid proberen te geven, hierdoor verdwijnt. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Minister **Netelenbos**: De Kamer heeft mij ook wel eens gevraagd hoe het gaat met verkoop en opbrengsten.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zegt dus dat wij de bedragen waar wij als Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor zijn, zullen ophoesten. Maar zij weet nog niet of dat ook in die mate bij het openbaar vervoer moet gebeuren. Wij hebben al eerder gezegd dat het ons goed lijkt om daarover te discussiëren. Wij willen graag weten waar de bezuiniging terecht komt. Over welke orde van grootte praten wij nu concreet voor de komende jaren?

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Het gaat om 8,7 mln. in 1999 die ik niet heb toegevoegd aan de korting op het openbaar vervoer. Daaruit blijkt mijn beleidsintentie dus al. Dat loopt op tot... De Kamer krijgt dat in tweede termijn van mij.

De heer **Hofstra** (VVD): Het zou prettig zijn als we precies weten over welke bedragen we spreken. Het bedrag van 8,7 mln. voor volgend jaar is nu ergens anders ingeboekt. Dat is geen probleem. Het gaat om de bedragen in de periode daarna. Hoe groter ze worden, hoe moeilijker het wordt om ze weg te zetten. Daarom zou er misschien enige zorg in de OV-sector moeten blijven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Is het tot 2002 geen oploop naar een niveau van 114 mln.? Daar moet 35 mln. van afgetrokken worden. Er blijft dan ongeveer 80 mln. over.

Minister **Netelenbos**: Dat is fantastisch uitgerekend. Dat was de afspraak uit het regeerakkoord. De heer Van Gijzel citeert die zo voor de vuist weg.

Voorzitter! Er is gevraagd wanneer de Kamer de nota Derde eeuw spoor tegemoet kan zien en hoe het zit met de wetgeving rond de spoorwegen. Het is de bedoeling dat de nota Derde eeuw spoor begin volgend jaar verschijnt. Deze nota was de Kamer al eerder toegezegd, maar hier speelt het gegeven een rol dat in het regeerakkoord een uitspraak van groot belang is gedaan. Er moet goed worden gekeken hoe we in de komende eeuw met het spoor willen omgaan. Ik ben van mening dat ik er flink wat tijd in moet stoppen voor er een gedragen standpunt ligt. Naar mijn verwachting kan die nota er begin 1999 zijn. We hebben dan een heel krap tijdspad. De sprekers die daarop gewezen hebben, hebben gelijk. Aan de andere kant moet je een goede politieke weging kunnen maken of je het met wat gaat gebeuren, voluit eens bent. Dat vraagt nu eenmaal tijd van een nieuwe bewindspersoon die op zo'n stoel komt te zitten. Dat is de reden dat die nota er nu nog niet is.

Voorzitter! Ik kom te spreken over een kwestie die in de afgelopen week veel aandacht heeft gekregen, de discussie over de stoptrein en hoe zich dat verhoudt tot het goederenvervoer. Zodra er gesproken wordt over de volte op het spoor en hoe

daarmee om te gaan, ontstaat al snel het beeld dat alle stoptreinen tussen west en oost zullen moeten wijken voor het goederentransport. Ik heb dat nooit beoogd. Daar is geen denken aan. In principe proberen we alles op het spoor zo goed mogelijk af te wikkelen. Er zijn echter ook in het verleden een aantal stoptreinen verdwenen als gevolg van de volte op het spoor. Het station De Reeshof in Tilburg wordt bijvoorbeeld niet aangelegd omdat een extra stop zich niet verdraagt met de drukte op het spoor. Ik las dat sommigen van u hadden bedacht dat ik dat riep omdat nog niet iedereen overtuigd was van de noodzaak tot aanleg van de Betuwelijn. Ik zou dat zien als een middel om de zeltjes even flink te kneden. Dat is zeker niet mijn bedoeling geweest. Maar er speelt zich dagelijks een geweldige drukte af op het spoor. Mensen klagen dat ze moeten staan. En er hoeft maar iets te gebeuren of er ontstaat vertraging. Dat heeft ook te maken met de enorme drukte op het spoor. Om die reden moeten wij zorgen voor voldoende infrastructuur voor het personenvervoer. Wij bevorderen het gebruik van het openbaar vervoer, inclusief de trein, maar ook het goederentransport moet voldoende ruimte worden geboden, anders komen er te veel auto's op de weg bij. Dat geeft ook problemen. Dit betreft een ingewikkeld vraagstuk, maar als het aan mij ligt, vervallen er in principe geen stoptreinen. Het is echter een lastig vraagstuk. Begin volgend jaar weten wij beter wat een en ander betekent voor het spoorboekje 2000-2001. Voor 1999-2000 vervalt er niets. Er is wat de ruimte voor het transport betreft voor komend jaar een veer gelaten. In het voorjaar van 1999 zijn wij beter op de hoogte van de problemen. Ik houd de Kamer op de hoogte. Als het aan mij ligt, gaat alles gewoon door, maar het wordt wel steeds moeilijker. Ik wil de Kamer de feiten niet onthouden. Vaak vindt men dat er van alles niet mag, maar het probleem dat daardoor ontstaat, kan niet altijd opgelost worden. Ik wil niet al die vrachtauto's op de weg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De intentie van de minister lijkt mij helder. In de eerste plaats vraag ik de minister of de stoptreinen in de spits in alle gevallen blijven rijden. In de tweede plaats heb ik sterke aanwijzingen dat

RailNed capaciteit vrijmaakt voor cargo, die vervolgens niet wordt benut. Is de minister met mij van mening dat dit niet kan? In de derde plaats gooien de NS de stoptreinen er op een aantal lijnen uit, bijvoorbeeld bij Vught en Zaltbommel, vanwege de exploitatie. Uit een oogpunt van mobiliteit is dat een buitengewoon slechte ontwikkeling. Wil de minister in het kader van het overgangscontract daarover contact met de NS opnemen?

Minister **Netelenbos**: Ik heb de indruk dat bij de NS het reizigersvervoer voor cargo gaat. Ik heb niet de indruk dat capaciteit wordt vastgelegd die niet wordt benut. Ik zal dat nog navragen.

Mij is gezegd dat de verlangens van de NS ten aanzien van de dienstregeling voor cargo niet zijn gehonoreerd. Men had meer ruimte willen hebben, maar heeft die niet gekregen. Dat maakt wel zichtbaar dat het overvol is. Feiten moeten voor zichzelf gelden. Enerzijds wordt er voortdurend op gewezen dat het goederentransport wel belangrijk is, maar dat het verder niet veel voorstelt en dat de Betuwelijn maar niet aangelegd moet worden – dit beeld wordt hier en daar, ook door sommige woordvoerders, naar voren gebracht – terwijl er anderzijds enorme drukte is op het spoor vanwege het personenvervoer. Dat is op zichzelf goed. De trein is een prima openbaarvervoermiddel, zeker als het gerieflijker wordt gemaakt. Op dit moment loopt echter alles door elkaar. Het cargovervoer moet nu inleveren ten gunste van de reizigers. Die keuze zal velen aanspreken. Straks komt men echter met cijfers en wijst men erop dat ik heb gesproken van een groei in het goederentransport in een aantal jaren van 10%, terwijl het percentage zakt. Dat is dan ook omdat men geen ruimte krijgt op het spoor. Ik wil dat het debat zuiver wordt gevoerd. Ik gebruik het dus niet als pressiemiddel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kunt u nog antwoord geven op mijn vragen over stoptreinen in de spits, onbenutte capaciteit en overleg met de NS?

Minister **Netelenbos**: Ik beantwoord alledrie de vragen bevestigend.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De

Netelenbos

minister heeft gezegd dat stoptreinen dreigen uit te vallen door de drukte.

Minister **Netelenbos**: En stations niet worden aangelegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Vorig jaar werd gesproken over het inleveren van stoptreinen, maar daarvoor kwamen intercity's en sneltreinen in de plaats. Dat was een andere aanleiding. Nu gaat het om vrachtvervoer en dat is toch wezenlijk anders. Er moeten nu wellicht stoptreinen uitvallen, maar kunnen er wel meer treinen op het spoor als er minder vrachtvervoer is?

Minister **Netelenbos**: Ik wilde een beeld geven van de realiteit. Men zit elkaar op die overvolle trajecten gigantisch in de weg. Nu willen wij het goederentransport een eigen route geven, net als in Duitsland. Dat is erg belangrijk, want goederentransport is zwaar transport en moet zoveel mogelijk door kunnen rijden. Het is risicovol als dat niet het geval is. Wij zijn aan het organiseren dat dit kan, maar nu zit men elkaar nog in de weg. Het alternatief voor het goederentransport per rail is water, maar dat is het niet altijd. Het is soms de weg, maar de weg is ook al overvol. Dat is mijn boodschap.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U vindt dus dat er in ieder geval een heldere prioriteitenstelling moet komen. Moet de geldende voorrangregeling dan worden heroverwogen?

Minister **Netelenbos**: In 1995 was met de Kamer afgesproken dat het goederentransport niet automatisch moet wijken als de Kamer vond dat er problemen waren. Volgend jaar hoeft er gelukkig niets te veranderen. Het spoorboekje voor 1999-2000 blijft ongeveer hetzelfde. Er gaat niets uit. Voor het jaar daarop weten wij het in het voorjaar. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte, want zij krijgt in het voorjaar van 1999 informatie over hoe het er het jaar daarop uitziet. Mijn boodschap is dat het steeds lastiger wordt naarmate de tijd verstrijkt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is geen antwoord op mijn concrete vraag. Ik vroeg of u van mening bent dat de huidige prioriteitenstelling moet veranderen. Ik kan mij voorstellen dat er op sommige trajecten meer treinen voor

personenvervoer kunnen worden ingezet. Dat is nu niet mogelijk vanwege de prioriteitenstelling ten gunste van het goederenvervoer, en dat vind ik heel jammer.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar ik wil niet in generieke termen over de prioriteitenstelling praten, maar de feiten voor zichzelf laten spreken. Vervolgens kijken wij hoe wij de alternatieven moeten beoordelen. De overheid gaat er niet echt over en het verandert ook in de loop van de tijd. In het voorjaar van 1999 kan ik vertellen welke problemen er dan zijn en hoe zij worden opgelost.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb gisteren gezegd dat de goederentreinen van de NS maar een paar treintjes zijn en dat er 's nachts volop ruimte is. Ik zou daar nog graag een reactie van de minister op horen.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben ook de Wet geluidhinder. De moeilijkheid is dat die route dwars door bebouwde kernen gaat. Dat is ook een van de problemen waar wij voor staan. Wij hebben de Betuwelijn nodig om ze eruit te krijgen. Je kunt maar niet ongebreideld door de bebouwde kom heen, zodat mensen niet kunnen slapen. Het is allemaal heel ingewikkeld.

De heer **Hofstra** (VVD): Los van de Betuwelijn, waar wij voor zijn, zou ik graag de toezegging willen van de minister dat wij zo snel mogelijk een beeld krijgen, ook kwantitatief, van wat er gebeurt met de treininzet overdag en 's nachts. Mochten er problemen dreigen, dan denk ik dat het goed is dat wij er eens goed over doorpraten.

Minister **Netelenbos**: In het voorjaar van 1999 krijgt u een schets daarvan.

De **voorzitter**: Vanaf nu worden er alleen korte, verhelderende vragen gesteld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik constateer verheugd dat de minister op de vraag van de heer Van Gijssel heeft toegezegd dat zij met de NS gaat praten over het uitvallen van de stoptreinen bij Geldermalsen, waarnaar ik had gevraagd.

Minister **Netelenbos**: Het antwoord op deze vraag is "nee".

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zei dat er volgend jaar niets in de dienstregeling verandert.

Minister **Netelenbos**: In het voorjaar van 1999 zullen wij praten over de nieuwe dienstregeling. Dat is echt een groot probleem.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Volgend jaar verandert er niets, dus uw uitlating in de krant klopt niet.

Minister **Netelenbos**: Wij praten in het voorjaar over de dienstregeling daarna. Er is een probleem dat moet worden opgelost. Ik snap er uit het oogpunt van het openbaar vervoer helemaal niets van dat u niet voor de Betuwelijn bent. Ik heb u de vorige keer uitgedaagd om te vertellen hoe het milieu en het openbaar vervoer daarmee gediend zijn; dat kan nu niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U bent het niet met mij eens, maar ik kan het heel goed uitleggen. Dat heb ik al vaker gedaan, maar u bent het gewoon niet met mij eens.

Minister **Netelenbos**: U zorgt ervoor dat er nog veel meer vrachtwagens op de weg komen, want niet alles kan per schip.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar wel veel meer dan nu gebeurt.

Minister **Netelenbos**: Gaat u nou eens een krop sla per schip vervoeren; ik weet niet of u weet hoe lang sla goed blijft.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Kijk eens wat er allemaal in Rotterdam wordt ingevroren en wat vervolgens vervoerd wordt.

Minister **Netelenbos**: Een ingevroren krop sla? U kookt zeker nooit!
Voorzitter! De heer Van Gijssel heeft gesproken over de regeling van de consumentenbelangen. In de wetgeving die straks aan de orde is, zullen wij daar natuurlijk nog over komen te spreken. Ik ben het eens met zijn uitgangspunt dat dit punt

Netelenbos

goed en niet vrijblijvend moet worden geregeld, zodat je niet te veel afhankelijk wordt van goedertierenheid. Dat betekent dat de wet zelf daarvoor aangrijpingspunten moet hebben, want juist bij meer marktwerking in het openbaar vervoer is het uiterst belangrijk dat de consument een stevige positie heeft.

De heer Hofstra heeft gevraagd hoe het met de taxi's zit en of ik daar wel genoeg mee opschiet. Ook op dit punt heb ik het gevoel dat ik als nieuwe minister nog eens goed moet praten met de branches en met de verschillende actoren op het terrein van het taxibeleid. Ik ben het eens met de zorgen van de heer Hofstra over de klantvriendelijkheid, serviceverlening en kosten. Dat zijn natuurlijk uiterst actuele thema's waar wij vaak in de krant over kunnen lezen, maar je zou ook moeten proberen om uit het conflictmodel te raken waar wij heel lang in hebben gezeten. Dat betekent dat ik zelf eens goed wil praten met de verschillende brancheorganisaties om te bezien of wij een gemeenschappelijke route kunnen uitzetten waarmee al onze wensen gerealiseerd kunnen worden. Ik weet natuurlijk niet of dat zal lukken, want die gesprekken zullen binnenkort plaatsvinden. Daarna maak ik mijn mind op en kom ik weer bij de Kamer terecht.

De heer Van den Berg heeft gezegd dat er in het regeerakkoord een opmerking staat over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicaptenvervoer, maar dat hij daar in de memorie van toelichting en de begroting eigenlijk niets van terugvindt. Voor 1999 is een bedrag van 18,9 mln. beschikbaar om de toegankelijkheid van stads- en streekvervoer – daar is het immers nog het minst in orde – goed te regelen. Er moeten hierover afspraken worden gemaakt met de OV-sectoren en ik zal daarbij bekijken of wij gemeenschappelijk een traject in kunnen waarmee iedereen bevordert dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor gehandicapten. In een steeds meer vergrijzende samenleving is toegankelijkheid van het openbaar vervoer natuurlijk absoluut van belang, ook voor het binden van klanten. Ik ga ervan uit dat wij die afspraken kunnen maken.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de decentralisatie van bevoegdheden naar het openbaar vervoer. Zoals ik

al heb gezegd, wordt daarmee al ervaring opgedaan. De provincies Gelderland en Friesland krijgen vanaf halverwege volgend jaar zelf de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van onrendabele contractsectordiensten. Ik verwacht dat wij op die manier ervaring opdoen die wij kunnen gebruiken bij een allesomvattende decentralisatie-operatie. Ik heb onlangs een brief gestuurd naar de provinciale staten van Groningen, waarin een decentralisatie-experiment halverwege 2000 wordt toegestaan. Dat is in vergelijking met de experimenten in Friesland en Gelderland een nieuw experiment, omdat het tevens een aanbestedingsexperiment is. Het is de bedoeling dat de provincie Groningen zeer binnenkort een aanbestedingsbestek publiceert voor de exploitatie van drie onrendabele contractsectordiensten in de provincie. Ook hier gaan wij dus met voorbeeldprojecten aan de gang waarvan wij kunnen leren.

Voorzitter! Dat wat betreft het personenvervoer. Ik kom nu te spreken over een geheel ander onderwerp, voordat ik overstap op het goederenvervoer. Dat heeft te maken met opmerkingen die zijn gemaakt over het functioneren van het departement van Verkeer en Waterstaat. Een aantal fracties heeft daarover opmerkingen gemaakt. De suggestie is gewekt dat de structuur en organisatie van het departement niet op orde is. Er wordt gewezen naar, bijvoorbeeld, de discussie over Schiphol, de convenanten en de enquête over de Bijlmerramp. Ik moet hierover het volgende opmerken.

Naar aanleiding van het rapport van de Algemene Rekenkamer over Schiphol en de omgang met modellen wordt veel te gemakkelijk naar de organisatie van het departement gewezen. Dat kan men niet doen. Bij het hanteren van modellen gaat het om politieke keuzes en men moet daarover ook een politiek debat voeren. Ik heb 160 vragen gehad. Die beantwoord ik nu. Daarna moeten wij maar eens kijken hoe het loopt. Dat heeft echter op zichzelf niets te maken met de organisatie. Ik vind dat een verkeerde relatie. Die mag men niet leggen.

Over de MIT-convenanten moet ik het volgende zeggen. Ik heb een brief gestuurd, waarin nog eens goed wordt uitgewerkt hoe het precies allemaal zit. Bij de organisa-

tie van Verkeer en Waterstaat bestaat er een heel helder onderscheid tussen beleid en uitvoering. De uitvoering beslaat 80% van het werkveld van Verkeer en Waterstaat. Slechts 20% heeft te maken met beleid. De politieke discussie richt zich dan ook vaak op deze 20%. Bij de uitvoering heeft 200 jaar ervaring bij Rijkswaterstaat laten zien dat er weinig klachten zijn. De uitvoering is altijd heel goed. Er is natuurlijk wel eens wat. Door de bank genomen loopt het echter allemaal prima bij de uitvoering.

De wijze van werken wordt gevormd door decentralisatie van de uitvoering. Men zit dicht op het werk. Wij zien de autootjes van Rijkswaterstaat rijden. Als men ziet hoe Rijkswaterstaat straks met gladheid omgaat, dan loopt dat perfect. Er wordt heel goed werk geleverd. Beleid en uitvoering staan dicht bij de praktijk. Een en ander is erop gericht om de organisatie regionaal en lokaal in te zetten.

De heer Hofstra heeft onlangs in het blad Binnenlands Bestuur wederom opmerkingen gemaakt over de ingenieurs van Rijkswaterstaat en de HID's. Dat heeft hij vaker gedaan. Ik ben het volstrekt oneens met het beeld dat hij schetst. De wijze van opereren binnen de regio's door Rijkswaterstaat is uitstekend. Ik vind het niet goed om het beeld neer te zetten dat het beter zou gaan als wij het anders zouden organiseren. Ik ben daar absoluut niet van overtuigd. Men loopt dan immers het grote risico voortdurend het wiel opnieuw uit te moeten vinden. Juist omdat wij kennis organiseren, kennis verdiepen en in staat zijn tot kennistransfers, werkt Rijkswaterstaat zo goed. De heer Hofstra heeft zijn punt twee keer gemaakt sinds ik op deze stoel zit. Ik wil daarom met hem de afspraak maken om hiermee te stoppen.

De heer **Hofstra** (VVD): Helemaal niet! Ik vraag de minister om in het archief een afspraak op te zoeken van een voor-voorganger van haar. Die heeft ooit een afspraak gemaakt met de noordelijke provincies om een groot deel van het werk van Rijkswaterstaat naar de provincie over te brengen. Dat was een heel gezond uitgangspunt. Het leverde namelijk geld op. De afspraak was om de winst te delen. Een en ander is met rapporten aantoonbaar. Uiteindelijk is het er niet van

Netelenbos

gekomen vanwege de macht van het apparaat. Ik houd niet op met deze strijd te voeren. Het evenwicht moet immers verschuiven.

Minister Netelenbos: Ik weet niet wat ooit in het verleden is uitgerekend over wat de opbrengst van decentralisatie kan zijn. De ervaring leert echter iets anders. Mij hebben de VNG en het IPO gemeld dat decentralisatie altijd meer geld kost. Ik heb dat nooit helemaal willen geloven. Men was daar vaak heel bedroefd over. Het automatisme dat decentralisatie geld oplevert, bestaat niet. De decentrale overheden vertellen altijd dat het meer geld kost. Men kan zich ook wel voorstellen hoe het werkt. Na decentralisatie heeft men immers een nieuw apparaat nodig om ervoor te zorgen dat de regio aan informatie komt. Bij een overall organisatie, waar de ervaring uit Zeeland de kennisinput van Groningen kan zijn en omgekeerd, werkt dat veel praktischer. Ik vind dat in de sfeer van de rijkswegen en de verantwoordelijkheid van het Rijk voor de eigen infrastructuur niet hard kan worden gemaakt dat het niet goed werkt. Het wordt iedere dag in de praktijk beproefd. Ik ben het er dus niet mee eens en ik ben het er helemaal niet mee eens dat het beeld wordt geschetst van een janboel door het ook decentraal uit laten gaan van brieven en afspraken. Wel ben ik van mening, en dat heb ik ook in mijn brief naar de Kamer uitgesproken, dat decentralisatie vraagt om een centrale registratie. Aangezien die er niet was, gaan wij die nu organiseren.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik hecht eraan te zeggen dat ik niet het woord "janboel" heb gebruikt en dat ik de discussie over decentralisatie ook niet heb gekoppeld aan al of niet problemen met contracten en dergelijke. Het gaat om de vraag wie wat het beste kan doen en wat dat in totaal kost, want doelmatigheid moet toch voorop blijven staan. Als het duurder zou zijn, zou ik het natuurlijk niet bepleiten.

Minister Netelenbos: Ik ben blij dat het u niet gaat om het thema "janboel"!

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ook ik kijk heel goed en graag naar decentralisatie, maar dat is nog wat anders dan deconcentratie. Als wij

spreken over onderdelen van Rijkswaterstaat in de provincie, dan hebben wij het nog steeds over rijksbezigdheden. Ik vind het belangrijker te weten wat qua beleidsvorming en beslissingen over de aanwending van middelen kan worden overgelaten aan andere overheden dan het Rijk.

Minister Netelenbos: In het Verdi-convenant zijn afspraken gemaakt over decentralisatie als zodanig: wat kan beter door gemeenten of provincies worden uitgevoerd en wat beter door het Rijk? Dat wordt uitgewerkt en zal ook in het NVVP terug komen. In principe ben ik van mening dat het in sommige gevallen gewoon beter is om te decentraliseren, want het is soms te gemakkelijk om verlangens te definiëren en elders neer te leggen waar men er niet altijd iets mee kan omdat de optelsom te grotesk wordt. Beide kanten hebben dus belang bij decentralisatie en dat wordt dan ook nader uitgewerkt. Voor een deel zit dat al in de planwet. Echter, dit is wat anders dan de uitvoering van Rijkswaterstaat ook door decentraliseren, want dan krijg je weer een bureaucratie. Nu valt men onder "onze" bureaucratie en dat is er maar één en anders heeft men er met misschien twaalf of nog meer te maken!

Voorzitter! Ik kom op het goederenvervoer. De heer Stellingwerf heeft behoefte aan een nieuwe visie op het thema Nederland distributieland. Ik ben het ermee eens dat dit concept van mijn voor-voor-voorganger aan vernieuwing toe is. Nederland distributieland vindt dat overigens zelf ook. Het gaat dan om de combinatie van mainport, brainport, kennisintensiteit, intelligente systemen, e.d. Dit soort zaken leeft ook zeer in de wereld van Nederland distributieland. In gesprekken die ik daarmee heb gevoerd blijkt dat men er zeer voor te porren is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Wanneer komen wij daarover dan te spreken? Als Nederland distributieland dat concept ook wel wil aanpassen, moeten wij wel kritisch blijven en is het goed ook een moment aan te wijzen.

Minister Netelenbos: Ik ben dat met u eens, maar ik kan nog niet precies

zeggen wanneer dat is uitgekristalliseerd. Het moet wel samen gebeuren met de partijen die inhoud aan Nederland distributieland geven. Zij hebben mij duidelijk gemaakt dat ook zij dat zeer nodig vinden, ook om draagvlak te houden, dus ook daarbij bestaan aspecten van randvoorwaarden, zoals milieu.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Lijkt het niet verstandig om als overheid zelf een visie neer te leggen, bijvoorbeeld in de perspectievennota?

Minister Netelenbos: Zeker, en dat brengen wij natuurlijk ook in in dat concept, maar wanneer het dat "logo" krijgt, kan ik nu nog niet helemaal overzien.

De heer Van Gijzel heeft gesproken over meer doelgroepstroken voor het goedertransport op de weg en over inhaalverboden op alle achterlandverbindingen. Ik ben het met hem eens dat wij zouden moeten bezien of het mogelijk is al het vrachtverkeer over één baan te leiden, zoals dat ook in Duitsland gebeurt. De experimenten die daarmee zijn gedaan, hebben goede resultaten opgeleverd. Het kan echter niet overal, want niet iedere weg is daarvoor geschikt. Ik kan daarom niet zomaar zeggen of dit op alle achterlandverbindingen mogelijk is. Ik onderschrijf echter zijn hoofdenadering en zeg toe dat wij dit zullen uitwerken. De Kamer zal vernemen hoe dit kan worden gerealiseerd en op welke termijn. Overigens heb ik ook van andere kanten wel gehoord dat dit wellicht een goede gedachte is.

Voor de selectieve versterking van de infrastructuur en het behoud van onze internationale concurrentiepositie investeren wij in de mainports. Verder is Nederland aangesloten op de TEN's, dit zijn belangrijke corridors.

De heer Reitsma heeft een opmerking gemaakt over het ondergronds transport. Bij de behandeling van het rapport "Transport onder ons" is afgesproken dat eerst een aantal studies en pilots zullen worden uitgezet. Een van die pilots is al gevorderd: het zogenaamde bloemenlijntje tussen Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp. Een aantal steden is geïnteresseerd in ondergronds transport ten behoeve van de stedelijke distributie. Thans wordt kennis vergaard over de mogelijkheden daartoe. Zo wordt

Netelenbos

geprobeerd stap voor stap verdere ontwikkelingen te stimuleren. De opzet van een alomvattend ondergronds transportnet in Nederland is echter nog niet aan de orde.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Hofstra heeft gisteren gewezen op een van de grootste knelpunten in Nederland: de tak van de A4 naar de A9. Deze leent zich uitstekend voor een project dat bovendien gekoppeld kan worden aan private financiering waarvan de minister voorstander is. Is zij bereid een dergelijk project in dit kader op te zetten?

Minister **Netelenbos**: De verlangens in Zuid-Holland met betrekking tot de A4 zijn mij bekend en ik hoor ook wel eens iets over plannen van private financiers. De deur staat voor hen open, maar ik waak ervoor verwachtingen te wekken die ik op dit moment nog niet kan waarmaken. Voor het traditionele ondergronds buizentransport wordt het een ander ontwikkeld. Verder gebeurt er van alles en nog wat in de haven van Rotterdam. Maar wij zijn nog lang niet toe aan de hoofdvraag van het rapport "Transport onder ons" en een heel netwerk onder Nederland. Het is wel interessant en er wordt een aantal studies en pilots opgezet om de mogelijkheden te bestuderen en te bezien hoelang het zal duren voordat echt resultaat kan worden geboekt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb mij versproken: collega Hofstra sprak over de tak van de A6 naar de A9.

Minister **Netelenbos**: Als de heer Reitsma spreekt over de verbinding tussen de A6 en de A9, heeft hij het mijns inziens over een tunnel waar gewoon verkeer doorheen wordt gevoerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Een tunnel is toch ook ondergronds transport?

Minister **Netelenbos**: Met ondergronds transport bedoelen wij toch iets anders; daar rijdt de heer Reitsma niet met zijn eigen auto doorheen.

De **voorzitter**: Daar komt de heer Reitsma wel achter. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In het kader van het duurzaam

transport zijn opmerkingen gemaakt over het modal-shiftbeleid, de regionale overslagterminals, het geld dat daarvoor is uitgetrokken, efficiënter wegvervoer, intermodaal vervoer enz. Het wordt allemaal gestimuleerd en bevorderd. In de Transportraad wordt gesproken over het bevorderen van intermodaal vervoer en je ziet dat, weliswaar langzaam, deze ontwikkeling doorzet: zuiniger en stiller.

Sprekend over bedrijfsaansluitingsregelingen voor spoor en binnenvaart, meent de fractie van het CDA dat de binnenvaart er bekaaid vanaf is gekomen. Voorzitter! Daar ben ik het volstrekt mee oneens. Ik verwijs naar wat er wordt geïnvesteerd in waterwegen. Vrijwel alle knelpunten worden opgelost, hetgeen ook blijkt uit de kaarten die door de branche zélf worden verspreid. Dat is toch voorwaar een mooie prestatie. Bovendien versterkt de modal shift de positie van de binnenvaart; dat proces verloopt kansrijk en succesvol. Overigens gaat het om een commerciële sector; men moet ook zelf nagaan hoe verbeteringen kunnen worden gerealiseerd. Ik vind, voorzitter, dat ik de binnenvaart juist heel goed bedien, óók in het kader van het investeringsprogramma.

Het containervervoer per binnenschip is in de afgelopen vijf jaar met ongeveer 70% gegroeid; die ontwikkeling is enorm. Op grond van de tijdelijke bijdrageregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart zijn er vier verbanden opgericht. In het kader van het in het TIP genoemde telematicabeleid is voorts een IT&T-voorlichtingsloket onder de vlag van de organisatie Binnenvaart Nederland tot stand gekomen, alsmede een binnenvaartinformatie- en communicatiesysteem ten behoeve van betrouwbare en eenvoudige melding door de schipper aan de vaarwegbeheerder. Er gebeurt dus heel veel.

De heer Hofstra vraagt aandacht voor een brouwer die bier moet vervoeren van Moerdijk naar Zoeterwoude. Voorzitter! Dit past natuurlijk uitstekend in het modal-shiftbeleid. Bierbrouwers bepalen uiteraard uiteindelijk zelf hoe hun vervoer wordt georganiseerd. Ik volg deze ontwikkeling met belangstelling.

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat om lege flesjes die in Moerdijk worden gemaakt en die in Zoeterwoude worden gevuld. Ze hebben u nodig

in verband met de aanloopkosten van het transportsysteem. Ze hebben een nieuwe techniek ontwikkeld en er zijn interessante effecten te bereiken. Immers, dat vrachtverkeer moet over drukke wegen in de Randstad. Mijn vraag was dan ook concreet wanneer er een positief besluit zou volgen op het voorstel dat u is voorgelegd.

Minister **Netelenbos**: U maakt met uw vingers een gebaar dat erop neerkomt dat men geld wil zien, maar het is het bedrijf zelf dat ook wat dit betreft keuzen moet maken. Men kan niet altijd de rekening bij de overheid neerleggen. Zo gaat het niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Natuurlijk niet; daar ben ik als liberaal ook beslist niet voor. Het gaat erom dat er iets gestimuleerd moet worden en daar heeft u een regeling voor. Welnu, dit project past er heel goed in.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er is inderdaad een stimuleringsregeling. Ik hou de heer Hofstra op de hoogte, maar de flesjes zitten nog niet op het schip.

Gevraagd is wat mijn standpunt is met betrekking tot het transportpreventiebeleid. Voorzitter! Het onderzoek hiernaar van de stichting Natuur en milieu hebben wij inhoudelijk en financieel gesteund. Hieruit blijkt dat er van de kant van Verkeer en Waterstaat veel belangstelling bestaat voor dergelijke thema's. Naast duurzaam transport moet ervoor worden gezorgd dat er zomin mogelijk wordt vervoerd. In het begin van 1999 doen zich aangrijpingspunten voor dit beleid voor. Ik hou de Kamer hiervan op de hoogte, mede in relatie met perspectievennota en NVVP.

De internationale arena op het terrein van het goederenvervoer is natuurlijk zeer belangrijk. Men denke hierbij ook aan de liberalisatie van de transportsector, die met betrekking tot het spoorvervoer een zeer ingewikkeld thema oplevert. Dit proces kruipt heel langzaam in de goede richting. Het zou echt sneller moeten, maar op dit moment is dat nog niet het geval. Harmonisatie is in Europees verband belangrijk. In een ander kader hebben wij daar ook over gesproken. Ook is er het witboek-Kinnock over de prijzen van mobiliteit en het doorberekenen van

Netelenbos

kosten van mobiliteit. Dat is een belangrijk thema. Het kabinet heeft een SER-advies gevraagd over dit witboek om goed in beeld te krijgen wat er speelt in de Nederlandse context, waar de problemen zitten en wat de antwoorden daarop zijn. In de loop van volgend jaar komen wij hier hopelijk uitvoerig over te spreken. In Europees verband zal het nog een heel traject worden, want het betreft heel complexe Europese vraagstukken. Zelf vind ik dit een belangrijk thema. Nederland moet zo'n benadering ook goed ondersteunen in Europees verband.

Voorzitter! Ik kom te spreken over een heel ander onderwerp...

De **voorzitter**: Hoelang denkt de minister nog nodig te hebben?

Minister **Netelenbos**: Ik denk ongeveer een halfuur.

De **voorzitter**: Kan het niet iets korter? Ik zou graag de staatssecretaris nog het woord geven voor de avondpauze. De leden kunnen haar betoog dan betrekken bij de voorbereiding van hun tweede termijn.

Minister **Netelenbos**: Ik alleen nog iets zeggen over de luchtvaart... Wat mij betreft kan het in een kwartier.

Voorzitter! Gisteren is mij het stenografisch verslag toegestuurd van de opmerkingen die de minister-president maakte over de discussie in het kabinet en het traject dat wij voor onszelf hebben uitgezet voor de besluitvorming over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur (TNLI). Ik vind het jammer dat de milieubeweging het gevoel heeft dat er met olifantspoten door de porseleinkast wordt gelopen. Dat is zeker niet de bedoeling. De start ligt in het IBV-traject, in welk verband wordt gesproken over selectiviteit en groei in de luchtvaart. Het vorige kabinet heeft hierover met deze Kamer gesproken. Het IBV-beleid is breed ondersteund. Vervolgens is er een regeerakkoord gekomen dat zich uitspreekt over verdergaande groei van de luchtvaartsector binnen het kader van selectieve groei – IBV-beleid dus – en dat het kabinet als het ware sommeert om voor het eind van het jaar te komen met een standpunt over de vraag wat op Schiphol zelf kan worden gedaan en wat eventueel elders moet worden

gedaan. Het is zo eind van het jaar. Op dit moment zijn wij bezig om stap voor stap de TNLI-documenten – de Kamer heeft die gekregen – te duiden en als het ware steeds weer een schil van het debat af te pellen, zodat eind van het jaar een verantwoord standpunt kan worden ingenomen. Hierbij zijn veel adviezen aan de orde. Het RIVM – daar lezen we bijna dagelijks over in de krant – het CPB en de TNLI-projectgroep zelf hebben scenario's gemaakt over wat binnen verantwoorde en vastgelegde milieuvoorwaarden met groei op de luchthaven Schiphol kan worden gedaan en over de vraag hoe dat dan wel zou moeten worden geregeld. Ik vind het jammer dat er een soort beeld is ontstaan van: ze gaan eerst voor groei en het milieu bungelt er dan wat achteraan. Een en andermaal heb ik gezegd – dit heb ik ook met de Kamer afgesproken in het debat over de luchtvaart en de schoonschipnotitie en ik meen het tot op de dag van vandaag – dat wij in PKB's af moeten van definities over aantallen passagiers. Dat is helemaal geen referentiekader. Vliegtuigen worden steeds groter en aantallen passagiers zeggen derhalve helemaal niets waar het gaat om milieubeleid. Ook moeten wij af van aantallen vliegtuigen. Afhankelijk van de inspanning is dat aantal groter of kleiner. We moeten naar een gedefinieerde milieuruimte in de PKB. Daarbinnen moeten wij Schiphol zien als een bedrijf. Ook dat thema hebben wij hier volgens mij al eens verkend. Het bedrijf Schiphol krijgt in die visie een milieuvergunning, waarbinnen groei mogelijk is. Aan die milieuvergunning moet men zich dan houden. Zo behoort je met het bedrijf Schiphol – luchtvaart – om te gaan. Dat hadden we hier besproken, dat zijn we nu aan het uitwerken en wat mij betreft is de vastgelegde milieuruimte de ruimte waarbinnen kan worden gegroeid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Op zichzelf kan ik het me heel goed voorstellen wat de minister nu zegt, maar het punt is alleen dat het zo niet naar buiten is gekomen. Er is gesproken over het aantal vluchten dat in een groeisituatie op Schiphol mogelijk zou zijn. De minister zegt nu heel duidelijk dat de milieugrenzen het aantal op Schiphol af te wikkelen

vluchten bepalen, maar zo was het niet naar buiten gekomen.

Minister **Netelenbos**: Toch wel. Ik heb het zelf ook allemaal nog eens teruggezien. Ik begrijp best dat er hier en daar wantrouwen is. Wij hebben hier ook een debat gevoerd over de ingewikkeldheid en over de hele historie van het bouwwerk dat wij hebben gecreëerd om met de handhaving en het milieu om te gaan. Maar wat het milieu zelf betreft, ik denk dat ik als eerste tegen de luchtvaart heb gezegd dat ik het gebruiksplan niet goedkeur, omdat men zich niet aan de milieuafspraken houdt. Dat is mijn uitgangspunt, dat men zich daaraan houdt. En vervolgens heb ik nu een baan gesloten bij windkracht 5 uit het westen. Ik ben dan ook een beetje bedroefd doordat er nu eigenlijk een initiatiefwet is aangekondigd om mij duidelijk te maken dat ik die baan niet had mogen sluiten. Maar ik handhaaf mijn besluit en het bedrijf Schiphol zal ervoor moeten zorgen dat men anticiperend op het gedoogbeleid de geluidscontouren niet overschrijdt. Let op mijn daden, zou ik zeggen, het milieubeleid wordt gehandhaafd. Er is op die maandag gezegd dat het referentiepunt om en nabij de 600.000 vliegbewegingen ligt. Ook de minister-president heeft gisteren gezegd dat op grond van de studies van RIVM, TNLI en CPB een orde van grootte van 600.000 vliegbewegingen haalbaar lijkt. Maar dan moet de sector een nieuwe vloot kopen, waarmee vele miljarden gemoeid zijn, men moet dan zorgen voor een goede handhaving, men moet de start- en landingsprocedures veranderen enz. De resultaten van de studies variëren wel enigszins, maar in die fuik zou ik niet willen zwemmen. Nee, de milieuruimte bepaalt de groeimogelijkheden. Daarom ben ik er ook erg bedroefd over dat de milieubeweging niet meer wil praten. Dat is precies het verkeerde signaal, want in de PKB nieuwe stijl wordt juist vastgelegd hoe het met het milieu zit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Met alle respect...

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de voorzitter van gisteren met u afgesproken heeft dat de minister dit onderwerp eerst zou bespreken en dat de leden er dan in tweede termijn op zouden kunnen terugko-

Netelenbos

men. Zo heb ik het in het stenogram gelezen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar ik zou bij dit belangrijke onderwerp toch even...

De **voorzitter**: Dit is inderdaad een ontzettend belangrijk onderwerp, maar ik vind net als de Kamer eigenlijk alle onderwerpen wel belangrijk als het over Verkeer en Waterstaat gaat. Wij kunnen nu alleen niet even een mondeling overlegje over dit onderwerp inlassen, dus wij laten de minister nu uitspreken. Heeft u nog een verhelderende vraag nodig voordat u uw tweede termijn kunt voorbereiden, dan zal ik daar toestemming voor geven. Zó gaan wij het nu even doen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik hoop oprecht dat ik met de stakeholders, dus de milieubeweging, de overheden in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Flevoland en in het bijzonder de stad Amsterdam, evenals de sector zelf, nog kan bespreken hoe wij het gaan doen. Dit is de opmaat naar de besluitvorming aan het eind van het jaar en wij hebben te maken met een hele berg studies, die sinds 1995 verricht zijn. Ik lees soms in kranten dat wij nog maar even zouden moeten wachten, omdat het allemaal veel te snel gaat, maar wij zijn al een aantal jaren bezig met het verkennen van dit vraagstuk, wij beginnen niet bij nul. Wij willen selectieve groei; dat staat ook in het regeerakkoord. En vervolgens gaan wij telkens verder met het ordenen van de besluitvorming. Daar hebben wij iedereen bij nodig, dus ook de milieubeweging. Het is dus de bedoeling dat ook hierbij het poldermodel werkt, maar dat wil wel zeggen dat wij met elkaar overleggen en dat geen van de partijen vindt dat zij de wijsheid in pacht heeft. Dat betekent dat iedereen die zijn rol speelt in het overleg, met ons praat vanuit zijn eigen invalshoek. Wij praten dan over de manier waarop wij het aanpakken, hoe wij ervoor kunnen zorgen dat een nieuwe PKB kan functioneren en wat dat betekent op de middellange en lange termijn. Dat staat los van de locatievragen, want wij zijn er nog helemaal niet aan toegekomen om te bepalen hoe wij daarmee omgaan en wat dat

betekent voor het besluit van 18 december en de periode daarna. Ook dat wordt allemaal nog besproken in de komende weken.

Over de hoofden van de leden heen zeg ik dat ik oprecht hoop dat de milieubeweging met ons wil praten over de vraag hoe je een milieuvergunning organiseert voor een bedrijf als Schiphol, wetend hoe belangrijk de definitie van de milieuruimte is. Wij gooien de oude schoenen, dat wil zeggen de huidige PKB met zijn passagiersbewegingen, niet weg voordat wij de nieuwe schoenen hebben. Die nieuwe schoenen zijn dan een milieuvergunning die Schiphol in een positie brengt om als bedrijf binnen die vergunning te kunnen functioneren. Die nieuwe schoenen zijn er pas op het moment dat de milieuvergunning wordt vastgesteld.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Even een vraag ter verheldering.

De **voorzitter**: Dat is wel een slim begin van een interruptie!

De heer **Van Bommel** (SP): De minister heeft het over een referentiepunt van 600.000 vlieg-bewegingen. Is dat hetzelfde als het piketpaaltje, als het tussenbesluit dat zij bevestigd heeft?

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is niet hetzelfde. Het piketpaaltje heeft te maken met het volgende. Als een groot deel van het kabinet in het Catshuis gaat zitten praten, dan doen die ministers dat niet omdat zij een avondje vrij hebben. Wij, die ministers dus, hebben dat namelijk nooit. Wij praten dan met elkaar over de vraag hoe wij dit vraagstuk aanpakken, op weg naar een verantwoorde besluitvorming op 18 december. Iedere keer schil je er als het ware een plak af. Het aantal van 600.000 komt uit de studies die klaarliggen. Het RIVM geeft wisselende cijfers, van 520.000 tot 700.000. De TNLI geeft rond 600.000 bewegingen. Het CPB komt met meer dan 600.000 vliegbewegingen. Ik wil af van cijfers over vliegbewegingen, passagiers, enz. Ik heb een aantal weken al tegen de Kamer gezegd dat ik heel sterk toe wil naar het definiëren van de ruimte. Daarbinnen voer je dan een bedrijf. Shell raffineert zijn olie binnen een milieuvergunning. Ook Akzo werkt

binnen een milieuvergunning. Zo zal Schiphol kunnen vliegen binnen een milieuvergunning. Dat lijkt mij een beter, zakelijker en bedrijfsmatiger omgaan met de sector luchtvaart.

De heer **Van Bommel** (SP): Nog even een vraag om volstrekte duidelijkheid te krijgen. Het tussenbesluit was dus "wij gaan kijken naar de milieuruimte, los van de cijfers"?

De **voorzitter**: Het is meer een constatering en niet zozeer een vraag.

De heer **Van Bommel** (SP): Het is een vraag.

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat ik dit vraagstuk zo heb belicht dat er geen woord Spaans meer bij is.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij ook. De minister kan verdergaan met haar betoog, want als zij wacht, denkt de heer Van Bommel dat hij moet interrumperen!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In mijn bijdrage heb ik de heer Van Gijzel al laten weten dat ik op zichzelf niet zo gelukkig ben met zijn opmerking over de boetes. Die opmerking zet wat mij betreft iets te makkelijk het beeld neer dat het sluiten van de baan geen goed besluit is. Ik moet echter handhaven. Als ik het niet zelf doe, dwingt de rechter mij er wel toe. Ik handhaaf dus.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Een verhelderende vraag graag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister daagt mij uit in te gaan op het beeld dat ik geschetst heb.

De **voorzitter**: Daar kunt u in tweede termijn op reageren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zal ik doen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dan de vraag hoe wij in de toekomst moeten omgaan met het bedrijf Schiphol. Een aantal weken geleden heb ik de Kamer al gezegd dat ik een halfjaar de tijd nodig had om te

Netelenbos

ontvlechten en om de bedrijfsmatige kant van de luchtvaartsector beter uit te werken. Ik zie graag dat wij dat niet ad hoc doen. Als het gaat om de manier waarop wij met de sector omgaan, doe ik dat graag in samenhang. Doordat wij iedere keer een beslissing op het bouwwerk hebben geplaatst, zijn wij uiteindelijk met een systeem komen te zitten waarmee wij geen kant uit kunnen. Een aantal weken geleden heb ik de Kamer gevraagd mij een halfjaar te geven om de ontvlechtigingsvisie en de bedrijfsmatige visie uit te schrijven in haar samenhang. Daarin wil ik graag de desbetreffende thema's aan de orde hebben. Dan gaat het ook om de vraag hoe wij omgaan met sancties als men zich niet aan de vergunning houdt en de vraag hoe wij omgaan met het beleid ten aanzien van het vliegverkeer voor de korte afstand. Ook dat heeft te maken met de bedrijfsmatige aanpak. Er wordt in de motie ook gevraagd binnen een halfjaar een visie te geven. Ik wil die visie geven maar daarbij Schiphol als bedrijf zien. Daarmee kiest men voor een net iets andere invalshoek en legt men niet namens de overheid wat op.

Wat de BTW en de accijns betreft ben ik het zeer eens met de benadering die door velen in de Kamer wordt gekozen: accijns en BTW dienen in deze sector vergelijkbaar met andere sectoren aan de orde te zijn. Het lastige is evenwel dat Nederland hier niet alleen de regelingen kan treffen. Daarentegen dient hierbij op Europees niveau gehandeld te worden. Het voorneemen dit te doen staat op de agenda, maar het tempo is niet hoog. Nederland is een van de weinigen die de Commissie het mandaat wil geven internationaal, dus met de Verenigde Staten, te onderhandelen. Wij hebben de commissaris altijd gesteund in zijn ambitie om voor Europa, dus in het contact met vertegenwoordigers van andere delen van de wereld, veel meer te kunnen doen. Lang niet iedereen is overtuigd van ons standpunt in dezen. Het is een moeizaam debat. Wij spannen ons in en de heer Pronk en ik zullen bij de desbetreffende gelegenheden steeds proberen voortgang te boeken.

Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft een opmerking gemaakt over de kleine luchtvaart. Op dit moment wordt een ministeriële regeling

voorbereid waarmee scherpere geluidseisen worden gesteld, eisen die vergelijkbaar zijn met die van het zeer strenge Duitse beleid. Op de lange termijn zal ik met een integrale beleidsvisie met betrekking tot de infrastructuur van de kleine luchtvaart komen. Er wordt ter bescherming van natuurgebieden onderzoek gedaan naar de versterking van fauna door kleine vliegtuigen. Verder wordt gewerkt aan brombeleid en aan regels voor de reclamesleepvliegtuigen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat klinkt mooi, voorzitter, maar ik wil graag een concreet antwoord. In het verleden, twee of drie jaar geleden, is een motie aangenomen waarin werd gevraagd om een vliegverbod boven stiltegebieden. Daartoe zou je ook grote natuurgebieden kunnen rekenen. Die motie wordt niet uitgevoerd, terwijl drie jaar geleden mevrouw Jorritsma al heeft gezegd: er ligt een AMvB op de plank. Wij zien evenwel niets en we horen niets, terwijl we hier juist wel wat zouden moeten horen.

Minister **Netelenbos**: U zult het mij misschien niet euvel duiden dat ik nog niet alle dossiers heb kunnen bestuderen. Voortdurend kwam een dossier aan de orde dat met voorrang behandeld moest worden. Ik zal naar het desbetreffende dossier nog goed kijken. Er wordt in verband met de versterking van fauna- en stiltegebieden een onderzoek uitgevoerd. Het is mogelijk dat alles, ook naar mijn zin, te lang duurt. Ik zal u daarom in ieder geval laten weten wat de planning is. Voorts kunnen wij nagaan of het beleid echt gestalte kan krijgen.

Voorzitter! De heren Van Gijzel en Hofstra hebben vragen gesteld over de ontwikkelingen in Beek. Door de regio is het verzoek gedaan de oost-westbaan niet meer aan te leggen, maar met dien verstande, dat men graag met ons wil spreken over de alternatieven die de economische ontwikkeling in Limburg inhoud en dynamiek kunnen geven. Thans voer ik in het kader van het MIT overleg met de regio's. Bij dat overleg is dit onderwerp eveneens aan de orde gekomen. Interdepartementaal moet het ook aandacht hebben. Voor het eind van het jaar wordt de Kamer op de hoogte gesteld van de uitkomst van het overleg. Van mijn kant heb ik al laten weten dat de betrokkenen

een moedige en dappere stap hebben gezet.

De heer Van Gijzel heeft vragen gesteld over de ontwikkelingen in Laarbruch. Is Nederland daarbij betrokken? Zijn wij het met die ontwikkelingen eens? In het licht van goed nabuurschap wordt overleg gevoerd en zullen wij een verdrag opstellen, waarbij de procedures voor vliegvelden met grensoverschrijdende effecten worden vastgelegd. Voor Laarbruch zal binnenkort de Duitse aanwijzingsprocedure beginnen. De verwachting is dat de zone die daarbij aan de orde zal zijn op het Nederlandse grondgebied kleiner zal zijn dan thans het geval is. Wij houden de vinger aan de pols en natuurlijk zal ik de Kamer van de ontwikkelingen op de hoogte houden.

Voorzitter! Tot slot wil ik ingaan op de vraag van de heer Van Gijzel over de isolatie. De planning van het isolatieprogramma houdt uiterlijke realisering in 2002 in. Dan moet het programma dus zijn afgerond. De projectinkomsten zullen zodanig moeten zijn, dat de isolatiekosten gefinancierd worden. Hogere kosten voor de uitvoering zullen gedekt moeten worden aan de hand van hogere opbrengsten, via het langer doorgaan van de heffing dan wel door een hogere heffing. Met andere woorden: men moet het zelf doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb een punt gemist met betrekking tot het gezondheidsrapport en de veiligheidssituatie rondom de luchthaven.

Minister **Netelenbos**: Ik hoop op het punt van de veiligheid binnenkort uitvoering te geven aan uw motie. U heeft mij dat al een aantal keren gevraagd, maar het rapport is nog niet klaar. Ik hoop voor het eind van het jaar de Kamer de uitkomsten daarvan te laten weten. Ik dacht dat er een stuk naar de Kamer is gestuurd van het RIVM over een gezondheidsonderzoek, waarbij vragen in de regio zijn gesteld, al vallen daaruit niet echt veel conclusies te trekken. Er loopt ook nog een gezondheidsonderzoek dat misschien meerduidend is. Ik moet mede namens de minister van Volksgezondheid, die hier al een aantal malen met mij over gesproken heeft, zeggen dat tot nu toe uit onderzoek niet blijkt dat een relatie bestaat tussen de gezondheids-

Netelenbos

situatie van mensen die bij het vliegveld wonen in vergelijking met anderen. Dat is de enige manier om aan te tonen dat er een correlatie bestaat tussen de ligging van het vliegveld en ziekte en gezondheid. Er loopt dus nog het een en ander. Ik dacht dat de Kamer het onderzoek van het RIVM al had ontvangen. Als dat niet zo is, zal ik bevorderen dat dit gebeurt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik wil voor de goede orde ook van deze minister nog even weten hoe zij aankijkt tegen de door mij gereactiveerde motie-Augusteijn-Esser/Feenstra over de beperking van korte vluchten.

Minister **Netelenbos**: Ik had dat dacht ik al gezegd, voorzitter! Ik wil dat meenemen in de hele discussie van het komend halfjaar over hoe om te gaan met Schiphol als bedrijf. Ik sta weliswaar sympathiek tegenover de basisgedachte, maar als je het thema Schiphol als bedrijf uitwerkt, moet je ook bedrijfsmatig invulling geven aan zo'n benadering. Je moet daar met de sector afspraken over maken. Als je bedrijfsmatig binnen vergunningsvoorwaarden gaat werken, betekent dat ook iets voor posities in de interactie. Ik wil dat thema daar inbrengen. Ik vraag dus om mij tussen nu en een halfjaar de kans te geven om dat op die manier uit te werken. We komen er over een halfjaar opnieuw over te spreken hoe je dat moet zien in die bedrijfsmatige benadering vanuit een positieve grondhouding.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Ik wil in de eerste plaats de leden danken voor hun inbreng en betrokkenheid bij het beleidsterrein van het water. Ik zal mijn spreektijd iets korter houden dan de minister. Dat is misschien, gezien de dinerpauze, een prettige gedachte.

Voorzitter! Hoe wrang ook, de recente wateroverlast heeft het water toch een plaats gegeven op de agenda van de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat. Ik heb begrepen dat het onderdeel nog wel eens dreigde onder te sneeuwen onder andere belangrijker politieke dossiers.

De minister is haar inbreng begonnen met de delta. De

Nederlandse delta is een belangrijk onderdeel van het stroomgebied van de grote rivieren Maas, Schelde, Rijn en Eems. Ongeveer de helft van het Nederlandse grondgebied ligt onder de zeespiegel en wordt tegen overstromingen beschermd door dijken, duinen, dammen en stormvloedkeringen. Het water biedt dan ook vele mogelijkheden. Water voor scheepvaartindustrie – dus voor transport – en als bron voor drinkwater, voor recreatie en voor natuur.

Het leven met het water in Nederland gaat gepaard met het besef dat afhankelijkheid van water en de dreiging ervan hand in hand gaan. De ontwatering van de laaggelegen gebieden ten behoeve van de land- en tuinbouw en van verstedelijking, maar ook de winning van diepe delfstoffen hebben ook effecten op de bodemligging. Als gevolg van klimaatveranderingen zullen we ook rekening moeten houden met toenemende rivierafvoeren. Door stijging van de zeespiegel en daling van de bodem van het land nemen de te overwinnen peilverschillen toe. Bij het benutten van de beschikbare bergingscapaciteit kost het steeds meer energie om het overtollige water weg te pompen en soms lukt het, zoals we tijdens de recente wateroverlast hebben gezien, niet omdat het water aan de andere kant te hoog staat door verkeerde wind of door hoog water. Bovendien onttrekken wij steeds meer grondwater aan de hoger gelegen gebieden waardoor verdrogings schade voor landbouw en natuur kan optreden. Water is een bedreiging als er te veel of te weinig van is, als het te warm is of als het te vuil is, maar één ding is zeker: het zal ons altijd bezighouden en het zal altijd bestuurlijke aandacht en veel geld vragen. Mijn eerste uitgangspunt zal steeds zijn: veiligheid van bewoners voor laaggelegen gebieden.

Met de Derde nota waterhuishouding uit 1990 is onder de noemer "integraal waterbeheer" een nieuwe strategie uitgezet, die als uitgangspunt neemt dat de na te streven doelen voor waterbeheer alleen door de integrale benadering "water keren en water beheren" kan worden bereikt. Integraal waterbeheer is een succes gebleken. De vierde nota waterhuishouding zal dan ook intensief op deze ingeslagen weg verdergaan. De noodzaak tot

versterking van de uitvoering, maar ook van de verbreding en verdieping van de doelstellingen van integraal waterbeleid zijn wel duidelijk. De watersysteemverkenningen maken duidelijk dat bij ongewijzigd beleid een aantal van de doelstellingen uit de Derde nota waterhuishouding niet binnen de destijds gestelde termijnen gehaald kan worden. Te denken valt hierbij aan bijvoorbeeld het emissiebeleid, de diffuse bronnen die leiden tot verontreiniging van het water. Waterbodemsanering is ook een punt wat vertraging dreigt op te lopen. Verder noem ik nog de herstel- en inrichtingsmaatregelen.

De bijna-overstromingen van de Rijntakken, de overstromingen van het Maasstroomgebied in de afgelopen jaren en ook de recente wateroverlast in het westen en in het noordoosten van ons land tussen september en nu hebben duidelijk gemaakt dat de maatregelen die herhaling moeten voorkomen meer inhouden dan het eenvoudig verhogen van de dijken en de boezemkades. Een strategie die leidt tot een duurzame oplossing vergt maatregelen die niet alleen betrekking hebben op het water keren of op het riviersysteem zelf.

In de vierde nota wordt daarom krachtig gepleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen, zoals veiligheid – als belangrijkste uitgangspunt – landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Ik wijs ter illustratie op hetgeen onlangs in de krant is verschenen met betrekking tot Delfland. In een missive aan Berkel en Rodenrijs met betrekking tot de bouw van een nieuwe woonwijk, heeft het waterschap meegedeeld dat het betrokken gebied dan wel 50 cm opgehoogd moet worden in het kader van het watersysteem. Ik ga verder niet op deze specifieke kwestie tussen Delfland en Berkel en Rodenrijs in, maar het is wel illustratief voor de problematiek waarvoor wij staan, namelijk het ontbreken van voldoende samenhang tussen ruimtelijke ordening en waterbeheer, waar een aantal sprekers naar heeft gevraagd.

Formeel bestaat er een wettelijke verplichting om waterschappen in te schakelen bij de voorbereiding van gemeentelijke bestemmingsplannen.

J.M. de Vries

In elk bestemmingsplan waarin het belang van waterbeheer aan de orde is, dient het gemeentebestuur ook in overleg te treden met het waterschapsbestuur. Het waterschap kan de gemeente daar ook op aanspreken. Bovendien moeten de resultaten van het gevoerde overleg volgens het Besluit ruimtelijke ordening in de toelichting op het bestemmingsplan worden aangegeven. Gedeputeerde staten kunnen er op die manier, al dan niet op instigatie van de Provinciale planologische plancommissie, op toezien dat dit overleg ook daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en of de uitkomst ook naar genoegen is. Zo nodig kunnen GS hun goedkeuring onthouden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik ben het met de strekking van het betoog eens, maar is de staatssecretaris bereid om dit als ordenend principe op te nemen in de vijfde nota ruimtelijke ordening? Dat lijkt mij de kern van het debat.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Niet in de vijfde, maar nog in de vierde.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, ik heb het over de vijfde nota ruimtelijke ordening. Als het alleen maar in de vierde nota waterhuishouding is opgenomen, is dat onvoldoende.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Water als ordenend principe is ook opgenomen in de houtskoolschets, die de basis vormt voor een aantal nota's die eraan komen. Samen met collega Pronk, die over de vijfde nota ruimtelijke ordening gaat, zal ik deze uitwerken. Mijn illustratie van Delfland hield in dat wij op papier wel een aantal zaken hebben geregeld, maar dat zij in de praktijk niet zo gaan. De regelgeving is er wel, maar zij is kennelijk niet gebiedend genoeg om te zorgen dat daaraan uitvoering wordt gegeven, doordat bij de bouw van woonwijken en van industrieterreinen of bij uitbreidingen wordt gekeken naar het watersysteem en de inrichting van het gebied op grond daarvan wordt aangepast.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind het erg belangrijk dat het ministerie niet alleen uit het oogpunt van mobiliteit, maar ook van waterbeheer betrokken is bij de houtskoolschets.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Overall waar ik erbij kan zitten wat betreft de houtskoolschets, zit ik erbij.

De heer **Van den Berg** (SGP): Prima, dat betreft het beleid. Wordt er ook gekeken naar het instrumentarium? U noemde als voorbeeld het overleg tussen gemeenten en waterschappen. In het Besluit ruimtelijke ordening is het de bevoegdheid van de gemeente om te beoordelen of men het waterschap inschakelt. Het is niet een absolute plicht om bij ieder bestemmingsplan buitengebied het waterschap in te schakelen. Het gebeurt wel eens dat men te laat tot de ontdekking komt dat dit had moeten gebeuren. Bent u bereid om in overleg met het ministerie van VROM te bekijken of het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangescherpt?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat is een van de punten die ik bij de vierde nota waterhuishouding bekijk. In regelingen zoals het Besluit ruimtelijke ordening bekijken wij of de huidige regelgeving niet stringent of duidelijk genoeg is. Soms biedt zij mogelijkheden om erlangs te fietsen. Wij moeten het ordenende principe er daadwerkelijk in krijgen. In de prioriteitenstelling die ik zal aanbieden, zal ik nog op die punten ingaan. Daarover voer ik nog overleg met de betrokken collega's. Dit was een klein uitstapje naar Delfland, ter illustratie.

Bij alles wil ik uitgaan van gebiedsgericht maatwerk: een combinatie van een geïntegreerde, generieke aanpak voor landelijke, gemeenschappelijke doelstellingen en een specifieke, regionale uitwerking, rekening houdend met de lokale omstandigheden en mogelijkheden. In de vierde nota zijn alle elementen van het waterbeheer samengebracht: waterkwantiteit, -kwaliteit, grondwaterbeheer en beveiliging tegen overstromingen.

Een aantal leden heeft gevraagd naar de landelijke en regionale bevoegdheden van de verschillende bestuurders wat het water betreft. Bij de bevoegdheden voor het waterbeheer is het allereerst zaak om onderscheid te maken tussen beleid en beheer. De verantwoordelijkheid voor het landelijk beleid voor water ligt bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Daarbij zijn onderwerpen die ook andere

bewindslieden aangaan, zoals de waterbodempromotiek. Daarvoor is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Deze komt tot uitdrukking in de ondertekening van de vierde nota waterhuishouding. Deze zal namelijk medeondertekend worden door mijn collega's Pronk en Faber.

Voor de regionale wateren ligt de beleidsverantwoordelijkheid bij de provincie. De provincie geeft in het waterhuishoudingsplan dat zij moet opstellen en dat wordt afgestemd op de andere provinciale beleidsvoorstellen, richting aan de uitvoerende taak van de waterschappen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de riolering en voor de ontwatering van het stedelijk gebied. De uitvoerende taak bij het beheer van het hoofdsysteem van ons land ligt bij Rijkswaterstaat, onderdeel van Verkeer en Waterstaat. Voor het overgrote deel van de regionale wateren ligt deze bij de waterschappen. Uitzondering hierop vormen in de meeste provincies het vaarwegbeheer voor de wat grotere, niet-rijkswateren en het grondwaterbeheer bij de uitvoering van de Grondwaterwet. Waar voor het Rijk en de provincie geldt dat de financiering van de uitvoeringstaken vrijwel geheel plaatsvindt vanuit de algemene middelen, zijn voor de waterschappen de omslag en de heffingen de belangrijkste bronnen van inkomsten.

In bijzondere omstandigheden hebben Verkeer en Waterstaat voor de rijkswateren en de waterschappen voor de overige wateren in eerste instantie het voortouw. Dat ligt echter iets anders als zich een zogenaamde rampsituatie voordoet. Als het om lokaal niveau gaat, heeft de burgemeester als vertegenwoordiger van het algemeen bestuur het voortouw. Gaat het om regionaal niveau, dan is het in het algemeen de commissaris van de koningin, terwijl bij landelijke rampsituaties de minister van Binnenlandse Zaken het voortouw heeft. Wellicht herinnert eenieder zich nog de situaties in 1993 en 1995. Toen kon men hen allemaal successievelijk zien optreden.

De heer Herrebrugh heeft nog een vraag gesteld over de bestuurlijke organisatie. Duidelijk is dat de waterschappen een belangrijke rol in ons waterbeheer hebben. Het is daarom van groot belang dat voldoende bestuurskracht aanwezig is om die taken ook adequaat te

J.M. de Vries

kunnen uitvoeren. Ik wil de door mijn voorgangster ingezette lijn naar integrale waterschappen van voldoende omvang krachtig stimuleren, ook om ervoor te zorgen dat waterschappen partij zijn tegenover provincies en gemeenten. Wij vinden het water immers zeer belangrijk als ordenend principe. Ik hecht er dan ook aan dit proces de komende jaren met voldoende snelheid te blijven volgen en te stimuleren.

Een groot aantal woordvoerders heeft, soms onder verwijzing naar mijn brief van 11 november, vragen gesteld over de aanpak van de wateroverlast die recentelijk heeft plaatsgevonden. In de brief van vorige week heb ik aangegeven dat ik in de ministerraad van medio december, waarin ook de regeringsbeslissing ten aanzien van de vierde nota waterhuishouding aan de orde zal komen, een aantal prioriteiten zal bespreken. Die zijn in lijn met de vierde nota waterhuishouding. Die is dus niet ineens herschreven naar aanleiding van de gebeurtenissen in september en oktober jongstleden. Daar zat al een aantal tendensen in, maar ik denk dat, gezien de actualiteit, een aantal zaken naar voren zal moeten worden gehaald en met grotere spoed zal moeten worden afgehandeld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb in eerste termijn al een concrete vraag op dit punt gesteld. In de brief van 11 november wordt een heleboel aangekondigd. Mijn feitelijke vraag is: lukt het om op de door de minister aangegeven termijn over een aantal zaken verantwoord en goed voorbereid te beslissen? De staatssecretaris kondigt een notitie aan die tegelijk met de vierde nota waterhuishouding zal verschijnen. Daarin worden heel wat fundamentele zaken behandeld. Ik kan mij haast niet voorstellen dat dit in een paar weken mogelijk is, ook met het oog op de financiële consequenties. Hoe moet ik mij dat voorstellen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik denk dat niet alle zaken volledig tot op de bodem uitgezocht kunnen worden, maar er zijn wel een aantal zaken te noemen. Ik neem op wetgevingsgebied bijvoorbeeld de ruimtelijke ordening. Daarvoor is het een mooi moment, omdat wij ook met een vijfde nota komen. Die kunnen nu met voorrang behandeld

worden. Ik hoop dat de Kamer van de urgentie van een dergelijke regeling doordrongen is. Van een aantal andere zaken die al in de planning zaten, wil ik het onderzoek naar voren halen teneinde te kunnen beslissen of er bijvoorbeeld bemalingscapaciteit nodig is of dat er op een andere wijze met de rivier moet worden omgegaan.

Het is wat minder simpel dan destijds met de overstroming van de grote rivieren. Toen was het eigenlijk een eenduidige oplossing, want het was een kwestie van geld, klei, dijken verhogen en dat zo snel mogelijk. Het zal nu veel gecompliceerder zijn omdat er per regio een andere problematiek aan de orde is. Ik noem bijvoorbeeld Groningen. Die provincie heeft heel veel water gehad dat uit de lucht kwam, maar de helft van het water kwam ook nog van Drenthe, waar het water in feite niet in de bodem wordt opgenomen en in één keer richting Groningen afstroomt. In Drenthe zou je dan een beleid moeten voeren dat gericht is op het vasthouden van het water in de grond, terwijl je in Groningen naar overlopen en naar ruimte voor de rivier moet zoeken. Dat zijn een aantal onderzoeken. Niet alles zal op korte termijn kunnen worden gedaan, maar ik wil dus een aantal zaken uit de nota naar voren halen. Ik probeer dat zoveel mogelijk bij voorrang te doen; daar wordt nu heel veel extra capaciteit van het apparaat aan gewijd, omdat ik begin volgend jaar bij de behandeling van de vierde nota waterhuishouding niet tegen de Kamer wil zeggen dat ik met van alles bezig ben en dat die zaken een jaar later aan de orde zullen komen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb iets gevraagd over het uitdiepen van de uiterwaarden, maar ik weet niet of dat bij dit onderwerp hoort. Komt u daar nog op?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Daar kom ik nog op.

Ik zal niet ingaan op alle suggesties van Kamerleden in het kader van de vierde nota waterhuishouding, want daarover zullen wij begin volgend jaar een uitgebreide discussie voeren. De heer Stellingwerf heeft echter een vraag gesteld over het opvangen van regenwater, bijvoorbeeld voor huishoudelijke doeleinden. Een van de zaken die in de vierde nota waterhuishouding aan

de orde komt, is het water in de stad. De tendens in de stedelijke gebieden is dat water dat op het asfalt komt, zo snel mogelijk de put in moet en via het riool moet worden afgevoerd. Dat is niet goed, want water moet ook daar in de grond blijven en je moet daar meer mee doen. In het concept van de wijk Leidsche Rijn zijn twee circuits opgenomen: één voor het drinkwater – de beste kwaliteit water – maar ook één voor "grijs" water, dat uitstekend geschikt is voor het sproeien van tuinen, het doorspoelen van het toilet en een aantal andere zaken. In ieder geval in nieuwbouwggebieden kan dus al met een heleboel maatregelen begonnen worden, maar ook aanpassingen die in oudbouw nog mogelijk zijn, hebben mijn hart. Ook in samenwerking met andere ministeries, bijvoorbeeld het ministerie van VROM, kunnen wij op dit punt in het kader van duurzaam bouwen best een slag maken.

Ik loop niet te veel vooruit op de vierde nota; daarvoor is dit ook niet de juiste dag. De Kamer zal echter alle suggesties en een uiteenzetting over alle aan de orde zijnde zaken zo spoedig mogelijk na de behandeling in de ministerraad ontvangen.

Ik heb al tegen de heer Van den Berg gezegd dat mijn dienst bezig is met het in kaart brengen van de verschillende opties voor een nog betere waterhuishoudkundige inrichting van Nederland. Op basis van die verkenning zal ik overleg voeren met vertegenwoordigers van de waterschappen, gemeenten en provincies over de maatregelen die wij op de kortere en de langere termijn moeten nemen. Het gaat immers om een gebiedsgerichte, regionale aanpak die samenhangt met het watersysteem van de regio. Dat bestuurlijk overleg is overigens gepland op 1 december. Daarna zal mijn notitie in het kabinet worden besproken.

De heren Reitsma en Van den Berg hebben specifiek gevraagd naar de waterinbreng in de houtskoolschets; ik heb daar al antwoord op gegeven.

Veel vragen hadden betrekking op de wateroverlast van de afgelopen periode. Ook daar zal ik in de nota op terugkomen.

De heer Reitsma is bezorgd dat in de internationale afspraken over water het kwantitatieve element van het waterbeleid ondergeschikt wordt aan het kwalitatieve element. Ook dat punt heeft een duidelijke relatie

J.M. de Vries

met de wateroverlastproblematiek. Ik ben hem erkentelijk voor zijn vragen. Het gaat niet om ondergeschiktheid; het gaat erom in het waterbeleid – ook internationaal – een optimale synergie te bereiken tussen waterkwantiteit en waterkwaliteit, zodat een integraal waterbeleid wordt gevoerd. De vierde nota waterhuishouding is op dit punt heel duidelijk. De regering streeft naar integrale overlegkaders voor de Rijn, de Maas en de Schelde. In januari hopen wij alvast een eerste succes te bereiken met de ondertekening van het nieuwe Rijnverdrag, waarin duurzame ontwikkeling centraal staat, maar waarin waterafvoer, grondwater, ecologie en hoogwaterpreventie nu ook formeel als pijlers van het samenwerkingsgebied worden erkend. Ik hoop in de komende maanden dezelfde verbreding te bereiken met betrekking tot de verdragen over de Schelde en de Maas. Intussen ontwikkelen wij samen met Duitsland en andere Europese landen richtsnoeren voor hoogwaterpreventie in het kader van de Europese, in Helsinki gesloten riviervoorverdragen. Deze richtsnoeren hopen wij vast te kunnen stellen tijdens de bijeenkomst van de partijen van deze verdragen; deze bijeenkomst zal in 2000 plaatsvinden in aansluiting op het tweede Wereldwaterforum.

Ik stel met genoegen vast dat ook de Wereldbank integraal waterbeheer inmiddels tot toetssteen van door dat instituut te ondersteunen projecten heeft gemaakt. Begin volgend jaar zal ik de Kamer een nota inzake het internationaal waterbeleid zenden. De stap van de Wereldbank lijkt mij een heel goede kans voor ons bedrijfsleven en onze consultancy, want wij hebben op dit punt in het buitenland een goede naam.

Er zijn een aantal vragen gesteld met betrekking tot de problematiek van hoogwaterbescherming langs de rivieren en de problemen van de zeedijken.

De heer Hofstra heeft gevraagd naar de stand van zaken bij de voortgang van de rivierdijkversterking in met name Duitsland en België. Ook in Duitsland en België ligt het accent op maatregelen die leiden tot verlaging van de hoogwaterstanden dan wel een vermindering van de overstromingschade. Dat is niet veel anders dan het beleid in Nederland. Op

bepaktere schaal dan bij ons is daarbij ook sprake van versterking van dijken en kades. Een overzicht van die maatregelen heb ik de Kamer overigens onlangs toegezonden met het actieplan hoogwater Maas en het actieplan hoogwater Rijn. In Vlaanderen wordt langs de Maas het Maasdijkenplan uitgevoerd. In Wallonië zijn inmiddels op enkele plaatsen kademuren aangelegd. Duitsland zal uiteindelijk 450 km dijk verbeteren. Het zwaartepunt van de verbetering ligt tussen de jaren 2005 en 2020.

Mevrouw Giskes heeft gevraagd of het waar is dat er op dit moment plannen worden voorbereid om op een grote schaal de uiterwaarden uit te diepen. In het rivierengebied willen wij komen tot een duurzame veiligheid ten opzichte van overstromingen. Wij willen die veiligheid primair bereiken door de rivieren meer ruimte te geven in de breedte. Wij kunnen niet verdergaan. Wij hebben een grote slag geslagen wat betreft het verhogen van de dijken. Daar zijn wij een beetje bij het eindpunt aangekomen. Er is niet alleen in de hoogte, maar ook in de breedte ruimte nodig. Als een dijk te zwaar wordt, houdt de ondergrond het niet meer. Ook daar is dus sprake van eindigheid. Wij zoeken het daarom nu in een aantal andere manieren.

Wij kunnen de rivieren op een aantal manieren meer ruimte geven. Wij kunnen dat doen door het zomerbed te verdiepen of te verbreden. Soms verleggen wij dijken naar achteren of verlagen wij uiterwaarden. Dat hangt een beetje van de lokale situatie af. Het moet ook in samenhang gebeuren met het stroomgebied. Het gaat om een lijn die in de lengteas loopt. Uiteindelijk wil men ervoor zorgen dat het water beheersbaar wordt tot waar het uitmondt in het grote water. Wat men op de ene plaats doet, heeft invloed op wat men op de andere plaats doet. Op sommige plaatsen kan men heel weinig doen, omdat de ruimte er niet is en ook heel moeilijk gecreëerd kan worden. Het gaat dus niet alleen om verdiepen, maar ook om een aantal maatregelen afhankelijk van de locatie. Op dit moment wordt zowel voor de Rijn als de Maas onderzocht op welke manier wij de veiligheid het best kunnen waarborgen.

Mevrouw Giskes en de heer Van den Berg hebben beiden hun zorg

uitgesproken over de voortgang van de waterbodemsanering. De heer Hofstra heeft meer in het algemeen gevraagd naar de stand van zaken. Daarnaast heeft de heer Van den Berg gevraagd of de 115 mln. extra voor de sanering niet een druppel op een gloeiende plaat is.

Het regeerakkoord voorziet bovenop deze 115 mln. voor de regeerperiode een extra intensivering van de waterbodemsanering vanaf het jaar 2003. De gemiddelde jaarlijkse extra middelen stijgen dan met bijna 30 mln. per jaar tot 60 mln. per jaar in de periode 2003-2010. Dat komt bovenop de bestaande reeks van 50 mln. per jaar. Toen mijn voorganger de Kamer een tienjaren-scenario toezegde, was er nog geen sprake van het beschikbaar komen van deze extra middelen voor de waterbodemsanering. Nu dit wel het geval is, zal ik de verwachting van wat ik de eerstkomende tien jaar kan doen aan waterbodemsanering, bijstellen. Ook het beleid dat voor de waterbodems in de vierde nota waterhuishouding is opgenomen en dat binnenkort door het kabinet moet worden vastgesteld, zal ik nader bekijken. Het is de bedoeling om kort na het uitbrengen van de vierde nota te komen met een notitie waarin ik zal aangeven wat wij de komende tien jaar aan waterbodemsanering gaan doen en waar er nog onzekerheden bestaan. Ik moet constateren dat ook mét de extra middelen er helaas nog rekening mee gehouden moet worden dat de gehele waterbodemsaneringsoperatie tientallen jaren zal vergen. Het is een heel langdurig proces. De vraag van de heer Hofstra over de stand van zaken met betrekking tot het baggeren en het saneren van de waterbodems beschouw ik hiermee als beantwoord. De Kamer krijgt hier meer inzicht over in het begin van het volgende jaar.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als dat nog zo lang gaat duren, komt bij mij de vraag naar boven wat hiervan de consequenties zijn voor het milieu. De vervuiling die veel waterbodems bevatten, zal dus kennelijk nog tientallen jaren blijven zitten en zich misschien verspreiden naar het grondwater en andere kwetsbare gebieden. Moeten daarvoor geen maatregelen worden genomen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het

J.M. de Vries

duurt langer. Dat heeft inderdaad consequenties. Wij proberen natuurlijk om op de plaatsen waar de situatie het meest ernstig is, de zaken zo snel mogelijk in de prioriteitenstelling te herzien. Ik heb eenvoudigweg niet meer geld. Ik heb ook niet meer geld gekregen bij het regeerakkoord. Het is al heel mooi dat er op dit punt een extra intensivering is gekomen. Ik zal kijken of ik in de begrotingen van de komende jaren een andere prioriteitenstelling kan maken, maar ik kan dat niet beloven. Wat ik in ieder geval niet wil, is afdingen op de veiligheid en ook daarmee zijn hoge kosten gemoeid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bent u dan misschien bereid om in die notitie ook aan te geven welke waterbodems niet kunnen worden aangepakt en wat daarvan de risico's zijn, zodat de Kamer ook weet welke situaties ontstaan als bepaalde zaken niet kunnen worden aangepakt?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Daar ben ik toe bereid, want het zal geen probleem zijn om ook qua prioriteitenstelling aan te geven hoe ik het ga doen, wanneer, wat en waarom en zo hebt u alle onderdelen in beeld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De staatssecretaris zal weten dat de Kamer verleden jaar Kamerbreed een motie van onze fractie heeft ondersteund waarin werd uitgesproken dat dit een hoge prioriteit moest hebben. Het ging toen ook om de verdeling van de ICES-middelen. Het is uiteraard fijn dat er wat meer geld voor beschikbaar is gekomen, maar ik blijf erbij dat het een druppel op de gloeiende plaat is en niet alleen uit een oogpunt van milieu, want ons bereiken steeds meer signalen dat ook het gewone onderhoud van vaarwegen geen doorgang kan vinden omdat men nergens met het spul heen kan. Dat heeft dus niet alleen consequenties voor ons vaarwegenbeleid, maar het kan ook consequenties hebben voor de waterafvoer. Al deze aspecten spelen een rol en leiden gezamenlijk toch tot de wens van een heel hoge prioriteit.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! De staatssecretaris

benadrukt de problemen om geld te vinden voor de baggerwerkzaamheden. Ik heb begrepen dat een deel van de problemen zit in de slibopslag en vooral in het vinden van plaatsen voor baggerdepots. Is dat inmiddels opgelost of moet daar ook nog rekening mee worden gehouden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het probleem zit hem in meer punten. Inderdaad is er te weinig geld om een hoger tempo aan te houden. De door de heer Van den Berg genoemde motie heeft ertoe geleid dat er in het regeerakkoord extra middelen gekomen zijn. Net als andere bewindslieden nodig ik u graag uit te proberen bij de algemene beschouwingen de komende jaren daar nog extra middelen voor te genereren. Ik zou u daar buitengewoon erkentelijk voor zijn. Ik zal in ieder geval mijn best doen om iets binnen mijn begroting te doen.

Er is nu een slibdepot in het Ketelmeer en het slibdepot in het Hollands Diep is in het laatste deel van de procedure door de Raad van State afgewezen. Ik wil niet treden in de motivering van de Raad van State, maar het aanleggen van een slibdepot vergt een zeer lange procedure, bijna vergelijkbaar met een landingsbaan. Er zijn ook niet veel plekken waar zo'n depot kan worden gevestigd en daarom gaan wij de procedure voor het Hollands Diep weer opnieuw beginnen, rekening houdend met de bezwaren die de Raad van State heeft gemaakt. Dat is dus in ieder geval al een vertragende factor.

Mevrouw Giskes sprak over de toepassing en verwerking van baggerspecie. Ik ben het met haar eens en het is ook mijn beleid om zoveel mogelijk baggerspecie nuttig toe te passen. De aanleg van kostbare depots met alle consequenties van dien, ook procedurele, zou ik het liefst zoveel mogelijk beperken. Als ik ze helemaal niet hoef aan te leggen, zal iedereen daar wel voor zijn. Toepassing van baggerspecie is echter niet mogelijk zonder een voorafgaande bewerking van de specie. Met de huidige stand van de techniek wordt het schone zand uit de soms zwaar vervuilde baggerspecie gehaald voor hergebruik. De restfractie moet helaas tot nu toe worden gestort, maar dat gebeurt onder IBC-criteria – isoleren,

beheersen en controleren – in speciaal daarvoor ingerichte grootschalige depots. Bouwkorrels fabriceren, het zogenaamde ecogrind, uit baggerspecie is nog geen toegepaste techniek. Er zijn wel ontwikkelingen en het ziet ernaar uit dat die wel verder komen, maar thans is de kostenrendementsverhouding nog niet dusdanig dat ze voor grootschalige toepassing in aanmerking komen. Onder meer is in het programma ontwikkelingssaneringsprocessen waterbodems – dat liep tussen 1988 en 1997 – zo ongeveer 35 mln. gestopt om die ontwikkeling te steunen. Niettemin is het nog niet rendabel, dus het is niet interessant voor de bouw om het af te nemen. Dan heb je dus een probleem. Het komt er nu op aan de kostenrendementsverhouding door marktinitiatieven sterk te verbeteren. Als dat niet lukt en de Kamer vraagt mij nog meer aandacht aan geavanceerde technieken te besteden en die krachtig financieel te ondersteunen, dan zou ik dat alleen kunnen doen uit de pot waterbodemsanering. Dat heb ik al voor een groot bedrag gedaan, zeker gelet op de bedragen die voor dit onderdeel beschikbaar zijn. Ik heb niet meer geld. De Kamer ontvangt op zeer korte termijn de tijdens de behandeling van zijn begroting door de minister van VROM toegezegde gedetailleerde kostenvergelijking en ik zal die medeondertekenen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wordt het probleem vooral veroorzaakt door de techniek om korrels te maken of door de gebruikers, omdat zij moeten overschakelen op andere grondstoffen of materialen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het is gewoon nog te duur. De techniek is er, maar het is nog niet zover dat die op grote schaal kan worden toegepast. Daarom is dit als bouw materiaal niet interessant in vergelijking met andere materialen, en omdat niemand het koopt omdat het te duur is, is het voor de markt niet interessant om er in te investeren. Die beweging moet nu uit de markt komen, want ik heb helaas geen geld om daaraan nog een volgende impuls te geven.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zou graag nog iets vragen over de overschrijdingskansen in de

J.M. de Vries

Deltawet, die thans zijn vastgesteld op eenmaal in de honderd jaar. Mogen wij verwachten dat deze problematiek in de vierde nota waterhuishouding aan de orde komt? Is daarin een bijstelling nodig?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij zijn bezig met een andere waardering van de dijken waarin niet meer wordt uitgegaan van een kans op overstroming van eenmaal in de zoveel jaar, maar van het risico van de dijk. Er wordt dan gekeken naar de hoeveelheid bewoond gebied achter de dijk en de mogelijke schade aan mensenlevens, dieren, gewassen en bedrijfsterreinen. Daartoe is inmiddels een exercitie verricht die nu wordt nagerekend en beoordeeld door de technische adviescommissie voor de waterkeringen. Als die werkzaamheden zijn afgerond, kom ik hiermee bij de Kamer terug. De versterking van de dijken zal worden aangepast aan deze andere waardering van bestaande dijkvakken. Hierover zal vanzelfsprekend met de Kamer worden gesproken.

Het vorige kabinet heeft het Nationaal actieprogramma elektronische snelwegen herijkt en aan de Kamer toegezonden. In deze kabinetsperiode zal aan deze herijking nader invulling worden gegeven aan de hand van vijf programmaclusters. Een belangrijke doelstelling daarbij is het beter gebruik en verdergaande stimulering van de elektronische snelwegen in Nederland. Tijdens de recente begrotingsbehandeling van het ministerie van Economische Zaken is een motie van mevrouw Voûte-Droste aangenomen waarin de regering wordt verzocht meer samenhang en synergie in de overheidsinitiatieven te brengen in het ICT-deltaplan. In het kader van het nationaal actieprogramma waaraan verschillende ministeries en ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor wat betreft de telecommunicatie deelnemen, zal dit verzoek nader worden uitgewerkt. Ook ik zal daaraan een bijdrage leveren. De verwachting is dat deze integrale ICT-nota in de loop van 1999 – maar nog ruim voor de zomer – de Kamer zal bereiken.

Het tempo van de technologische ontwikkeling in de informatie- en communicatietechnologie is buitengewoon hoog. Nieuwe telecommunicatienetwerken ontstaan

met een fundamenteel andere technologie – wij denken nog steeds aan kabels en telefoons –, een andere transportcapaciteit en een andere kostenstructuur. Nieuwe diensten zullen van de een op de andere dag worden gerealiseerd. De betekenis van ICT voor de economie en de snel veranderende structuur van de markt leiden tot heel nieuwe vraagstukken vanuit de overheid. De afgelopen jaren hebben vooral in het teken gestaan van het opheffen van monopolies en het bevorderen van marktwerking. De liberalisering van de telecommunicatiemarkt is een van de belangrijkste actiepunten van het eerste Nationaal actieprogramma elektronische snelwegen geweest. Thans is het beleid juist gericht op economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht voor Nederland. De nieuwe ontwikkelingen in de IC-voorzieningen bieden de Nederlandse economie volop kansen. We lopen hierbij voorop, maar moeten wel zien dat we het kunnen bijhouden. Binnen mijn portefeuille tracht ik om daarvoor de condities te scheppen.

Voorzitter! Daarbij geldt het uitgangspunt dat wij alleen regels moeten stellen die strikt noodzakelijk zijn in het licht van de te bereiken doelen en de te beschermen belangen. Het gaat erom zoveel mogelijk ruimte te bieden aan de markt en de ontwikkelingen op die markt, zonder allerlei onnodige beperkingen. Ook binnen de EU zal Nederland zich inspannen om regels te evalueren en aan te passen aan de feitelijke ontwikkelingen en ook om die regels zo licht mogelijk te houden. Ook binnen de EU zijn er partijen die houden van vele annexen en veel regels.

De zogenaamde convergentie leidt ook in Europa tot heel nieuwe vraagstukken, bijvoorbeeld op het terrein van intellectueel eigendom, privacy en belastingheffing. Waar gaat bij E-commerce de BTW naartoe, naar het land waar het artikel vandaan komt of naar het land waar het artikel naartoe gaat? Voor een verdere ontwikkeling van de ICT vormt een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur een essentiële voorwaarde. Inmiddels weten wij dat die structuur voor bedrijven de derde vestigingsfactor vormt. Het gaat erom niet alleen een mainport maar ook een brainport te zijn. Ik ben dan ook betrokken bij de extra impuls die het kabinet geeft aan de hoogwaar-

dige infrastructuur voor de universiteiten en de topresearchinstellingen door middel van het project Gigaport.

Voorzitter! Nu de moderne IC-voorzieningen diep doordringen in ons dagelijkse functioneren, vind ik het belangrijk dat brede geleidingen in de maatschappij van al die mogelijkheden gebruik kunnen maken. Ook daar treft men vraagstukken aan die voor de overheid van belang zijn. Ik denk hierbij aan toegangswesties en aan betrouwbaarheid en pluriformiteit van informatie. In de komende periode zal ik ook daaraan alle aandacht geven.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 18.50 uur tot 20.20 uur geschorst.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording in eerste termijn. Helder is dat iedereen in dit huis – maar ook de bewindslieden op het departement van Verkeer en Waterstaat – ervan overtuigd is dat het mobiliteitsprobleem zeer groot is. Maatregelen zijn absoluut nodig. Wij hebben een regering om daarmee te komen. Op deze plaats wil ik, ondanks de kritische opmerken die wij op onderdelen plaatsen, de ambtenaren van het departement een pluim geven voor hun grote inzet. Met veel toewijding komt men toch steeds weer met concrete maatregelen. Ik hoop dat de minister deze boodschap wil overbrengen.

Voorzitter! Het gaat ons om een verantwoorde keuze uit een aantal maatregelen. Daar mogen wij best verschillend over denken; daar is het debat ook voor. Daarom komt de CDA-fractie thans met een viertal moties. Om des tijds wille begin ik daarmee. De eerste gaat over het spoorvervoer. In eerste termijn hebben wij concurrentie op het spoor al afgewezen. Wat ons betreft moet de NS via een prestatiecontract worden geprikkeld om goed openbaar vervoer te leveren, inclusief de HSL. Daarom dien ik thans de volgende motie in.

Reitsma

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij het personenvervoer concurrentie op het spoor maatschappelijk onwenselijk is;

van mening, dat de hogesnelheidslijnen een integraal onderdeel vormen van het kernnet en integratie van de HSL in het kernnet leidt tot maximale benutting;

tevens van mening, dat stoptreinen op het drukbereden kernnet bij het prestatiecontract voor dat kernnet behoren;

verzoekt de regering de NS een langdurige concessieverlening voor HSL, kernnet en stoptreinen op dat kernnet te verlenen en dit in een prestatiecontract vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (26200-XII).

De heer Reitsma (CDA): Mevrouw de voorzitter! Er is weinig geld voor infrastructuur. De infrastructuur die wij aanleggen, moet naar ons oordeel verantwoord worden aangelegd, zeker ook qua inpassing. Dat kan bij de HSL. De VVD-fractie heeft daar in eerste termijn redelijk heldere uitspraken over gedaan. Daarom dien ik nu de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat besloten is het tracé van de Hogesnelheidslijn Zuid door het Groene Hart aan te leggen via een geboorde tunnel;

kennisnemende, dat door de bouwsector (onder andere NBM-Amstelland) een creatievere en goedkopere methode voor aanleg van deze tunnel is voorgesteld;

overwegende, dat hierdoor op de aanlegkosten van deze HSL-tunnel een zeer aanzienlijke besparing kan worden gerealiseerd;

verzoekt de minister alsnog deze goedkopere bouwtechniek op zijn toepasbaarheid te onderzoeken en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (26200-XII).

De heer Van Gijssel (PvdA): De CDA-fractie heeft het in deze motie verwoorde voorstel al eerder gedaan. Minister Jorritsma antwoordde toen op de desbetreffende vraag 29 (25603, nr. 20) dat de "cut and cover"-methode in strijd zou zijn met de bandbreedte van de planologische kernbeslissing HSL-Zuid. Dit zou het opstellen van een nieuwe PKB vergen, hetgeen ernstige vertraging van de HSL met zich zou brengen.

De heer Reitsma (CDA): Ik ken die passage. Wij hebben toen al kenbaar gemaakt dat wij niet onder de indruk waren van dat antwoord. Er zijn twee redenen waarom wij op dit moment toch deze motie indienen. De eerste is dat de VVD-fractie in het debat redelijk helder heeft uitgesproken dat de kans om hier eventueel enkele honderden miljoenen te besparen, niet onbenut mag blijven, gezien de enorme krapte aan middelen voor andere infrastructuur. En de tweede reden is dat ik de minister in de motie vraag dit te onderzoeken en de Kamer zo snel mogelijk over het resultaat te rapporteren. Als uw argument steekhoudend is, dan blijkt dat wel uit die rapportage; wij zijn er nog niet van overtuigd.

De heer Van Gijssel (PvdA): Maar misschien is het dan toch belangrijk om een beetje te weten waar wij staan. Als de uitkomst daarvan is dat het een forse vertraging met zich mee zou brengen, omdat er in ieder geval een partiële herziening van de PKB nodig is, handhaaft u dan de motie?

De heer Reitsma (CDA): Ik wil eerst het antwoord van de minister afwachten; dat zullen wij op zijn merites beoordelen. Ook wij hebben

belang bij het snel aanleggen van de HSL.

De heer Van Gijssel (PvdA): Dat vind ik te gemakkelijk. U dient een motie in waarin u vraagt om dit nog eens te onderzoeken, terwijl de prijs daarvoor zou kunnen zijn dat de PKB partieel herzien moet worden. Is dit u die prijs waard?

De heer Reitsma (CDA): Dat is uw stelling, ik ben er nog niet van overtuigd dat zo'n herziening noodzakelijk zou zijn. Maar als je op een project enkele honderden miljoenen kunt bezuinigen terwijl het dan toch nog voldoet aan de uitgangspunten voor de inpassing, dan zou je daar serieus naar moeten kijken. Ik vind dat de belastingbetaler onvoorstelbaar veel geld in de HSL steekt. Wij willen de HSL ook, zij het liever met een ander traject, maar wij respecteren de besluitvorming, zoals uit de motie blijkt. In die zin vind ik het echt de moeite waard om hier nog eens naar te kijken.

De heer Van Gijssel (PvdA): Met andere woorden, u gelooft dus gewoon niet wat minister Jorritsma de Kamer destijds voorgehouden heeft.

De heer Reitsma (CDA): Volgens mij hebben wij toen tamelijk goed duidelijk gemaakt dat wij niet overtuigd waren door de argumentatie van de minister. En nu is er een heel concreet voorstel, waar verschillende politieke partijen om gevraagd hebben.

De heer Schutte (GPV): Voorzitter! Wat is naar de mening van de CDA-fractie het nieuwe feit dat aanleiding zou kunnen zijn om dit opnieuw aan de orde te stellen, afgezien van de indruk van de CDA-fractie dat de fractie van de VVD er misschien iets anders over zou denken?

De heer Reitsma (CDA): Wij vinden dat van niet onaanzienlijk belang en bovendien heeft het aannemersconsortium nu een heel concreet voorstel gedaan.

De heer Schutte (GPV): Maar de gedachte als zodanig is toen ook aan de orde geweest en die heeft het toen niet gehaald. Dat nu een mogelijk belanghebbende die gedachte opnieuw naar voren

Reitsma

brengt, lijkt mij op zichzelf geen nieuw feit dat ertoe zou kunnen leiden om terug te gaan in de procedure om te bezien of wij de plannen niet alsnog zouden kunnen wijzigen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik pleit er niet voor om terug te gaan in de procedure, ik pleit ervoor er nog eens naar te kijken. Wij kunnen de belastinggelden maar één keer uitgeven en ik ga graag zuinig met de belastinggelden om, dus vind ik het de moeite waard om deze laatste kans om de zaak opnieuw te bekijken niet te laten schieten, als het om enkele honderden miljoenen gaat.

De heer **Schutte** (GPV): Het zou naar de mening van een potentieel belanghebbende om enkele honderden miljoenen gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Laat het onderzoek dan uitwijzen hoeveel het oplevert. Ik kan dat ook niet beoordelen.

Voorzitter! Ik kom tot het indienen van een derde motie. Onze fractie heeft in eerste termijn gepleit voor infrastructuur aanleggen met verantwoorde inpassing, maar wij voelen niets voor een aparte pot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat verantwoorde inpassing van infrastructuur noodzakelijk is om draagvlak te verwerven voor aanleg van wegen en spoorwegen;

constaterende, dat de regering in de meerjarenraming extra middelen reserveert voor inpassingseisen;

van mening, dat inpassingsmiddelen integraal onderdeel dienen te zijn van middelen voor concrete projecten infrastructuur;

verzoekt de regering deze middelen toe te voegen aan het totale budget voor weg- en spoortrajecten en het advies over de inpassing van infrastructuur van de Raad voor verkeer en waterstaat te betrekken bij nadere beleidsvoornemens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (26200-XII).

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Het is op zichzelf legitiem om af te wegen of je er een apart potje van maakt of het een onderdeel van de projecten laat zijn. Dat laatste heb ik zelf ook bepleit, maar welk effect verwacht de heer Reitsma nu van deze motie? Verwacht hij dat er wellicht meer ruimte beschikbaar komt voor meer projecten? Of is het puur een kwestie van toerekening van het bedrag van 2 mld. aan concrete projecten die toch al gekozen zouden zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn inschatting is dat er niet meer ruimte voor concrete projecten zal komen; ik doe dit om een betere integrale afweging te kunnen maken, omdat ik van mening ben dat inpassing zeer belangrijk is bij projecten. En ik wil voorkomen dat er, als het potje leeg is, zou worden overgegaan tot het aanleggen van kale infrastructuur. Ik vind deze integrale benadering gewoon principieel juist.

De heer **Schutte** (GPV): Dan ben ik zeer benieuwd waarom de VVD-fractie straks wellicht voor deze motie stemt.

De heer **Reitsma** (CDA): Misschien maakt de VVD een andere inschatting. Ik heb de indruk dat ook de VVD pleit voor een wat meer integrale benadering.

Mevrouw **Giskes** (D66): De tranen springen mij bijna in de ogen als ik hoor welke motivering de heer Reitsma aan de motie geeft.

De heer **Reitsma** (CDA): Laat u ze eens zien!

Mevrouw **Giskes** (D66): Kom eens wat dichterbij, zou ik zeggen. Uit de eerste termijn is gebleken dat de heer Reitsma de motie eigenlijk indient omdat hij hoopt met name wat meer wegen te kunnen realiseren in gebieden waarvoor hij als belangenbehartiger wil optreden. Het is toch een beetje mal dat hij zegt: inpassing is mooi, daarom wil ik het budget niet meer apart houden en daarom wil ik het toevoegen aan het andere budget, met het risico dat

het niet voor inpassing wordt gebruikt. Ik snap zijn toelichting niet. Ik denk dat hij ons een beetje voor de gek houdt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik acht mijn collega Giskes hoog, maar ik stel het wel op prijs als zij echt vertaalt wat ik in eerste termijn over dit onderwerp heb gezegd. Ik heb herhaaldelijk gezegd dat ik het onverstandig vind om twee potten te hebben. Ik zie namelijk aankomen dat dan in het MIT alle projecten via de zogenaamde kale benadering neergelegd worden. Als dit budget dan gedurende tien jaar voor inpassingseisen benut moet worden, zie ik aankomen dat de pot vrij snel leeg is. Dat is dan een alibi om te zeggen: de inpassingsmiddelen zijn op en wij gaan gewoon door met het aanleggen van infrastructuur. Dat is geen integrale benadering. Dat is mijn probleem. Mevrouw Giskes mag mij geen ander verhaal in de mond leggen. Ik zou zeggen: veeg die tranen dan maar weg.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zal ik doen. Uit de eerste termijn heb ik begrepen dat u bang bent voor kale wegen. Wat u nu probeert te bewerkstelligen, betekent alleen dat u met hetzelfde geld meer wegen kunt aanleggen. Dat zijn eigenlijk nog meer kale wegen. Als dat niet uw doel is, waarom wilt u dan een budget wegmoffelen – u zegt dat u er veel waarde aan hecht – dat speciaal bedoeld is voor de inpassing? Als je dat doet, houd je er geen greep meer op. Dan krijg je kale wegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zou in herhaling moeten vervallen en ik weet dat u, voorzitter, het niet later wilt maken dan noodzakelijk is. Ik kan verwijzen naar hetgeen ik al drie keer heb gezegd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waarom hoopt de heer Reitsma op steun van de VVD-fractie voor de motie? Gelet op de inbreng die de VVD-fractie gisteren heeft geleverd, is die fractie iets heel anders van plan. De heer Reitsma moet dat ernstig zorgen baren. Ik geloof in zijn integriteit en in zijn doelstelling, maar als hij in dezen rekent op steun van de VVD, dan zit er een addertje onder het gras.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik doe zelfs

Reitsma

een beroep op u om de motie straks, bij de stemmingen, te steunen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U sprak net expliciet over de VVD.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb in mijn toelichting op de motie de VVD in het geheel niet aangehaald. Ik heb het bij de HSL gehad over de VVD. U of mevrouw Giskes – ik weet niet meer wie het was – heeft geconstateerd dat de VVD iets heeft gezegd in het debat. U hebt het mij niet horen zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U sprak over de VVD, naar aanleiding van de opmerking van de heer Schutte. U zei daarbij: ik hoop op steun van de VVD-fractie, maar hoe zij de motie interpreteert, is haar zaak.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil dat voortaan wel verbreden. Ik hoop op steun van alle fracties in dit huis. Er is toch niks mooier, want dan zijn wij met z'n allen blij!

Voorzitter! Ik kom bij mijn laatste motie. De CDA-fractie heeft in dit debat een notitie overgelegd over betaalstroken. Diverse partijen, maar ook de minister hebben die notitie positief ontvangen, omdat betaalstroken een zekere mate van bereikbaarheid opleveren. Ik dank de minister voor de positieve houding die zij inneemt ten aanzien van het onderwerp betaalstroken. Ik heb de minister gezegd dat ik het debat met haar aanga, vanuit de zelfstandige benadering van het generiek rekeningrijden. Ik leg de volgende motie aan de Kamer voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat betaalstroken hun bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de mobiliteitsproblematiek;

van mening, dat zoveel mogelijk gedaan moet worden om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken;

overwegende, dat de Kamer zich reeds heeft uitgesproken voor experimenten met het "select-systeem";

van oordeel, dat er voor betaalstroken een breed draagvlak aanwezig is;

verzoekt de regering op korte termijn te komen met een wettelijk kader voor betaalstroken en een voorstel voor de introductie van betaalstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (26200-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik ben een beetje achterdochtig en daarom wil ik van de heer Reitsma nog horen of ik hieruit moet afleiden dat hij alleen maar betaalstroken wil of dat hij die als een van de mogelijkheden ziet, dus als iets dat ingevoerd kan worden naast bijvoorbeeld rekeningrijden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zie betaalstroken als een mogelijkheid naast vele andere die gebruikt kunnen worden om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen. Over verschillende maatregelen heb ik een oordeel en een standpunt, maar ik ben bereid bij de behandeling van andere onderwerpen een constructieve discussie te voeren en de voors tegens met elkaar te vergelijken. Vervolgens wil ik per maatregel een oordeel geven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Reitsma weet dat er al tien jaar wordt gediscussieerd over de mogelijkheid om aan de hand van de prijzen voor het weggebruik de files te bestrijden en het toenemend autoverkeer tegen te gaan. Na tien jaar is er een wet voor het rekeningrijden. Wil de heer Reitsma de maatregelen die in die wet worden genoemd steunen? Steunt hij dus deze wet, maar wil hij daarnaast nog betaalstroken? Het is belangrijk hierop een antwoord te krijgen, want als de heer Reitsma betaalstroken ziet als een alternatief voor rekeningrijden, hebben wij nog een paar jaar nodig om iets op te lossen. Daarmee zouden wij opnieuw in de vicieuze cirkel terechtkomen.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie is voorstander van

prijjsbeleid als wij het hebben over de mobiliteit. Volgens mij is dat absoluut noodzakelijk. Het invoeren van betaalstroken zou wel eens een van de hardste prijsmaatregelen kunnen zijn. Zojuist heb ik al gezegd dat ik alle mogelijkheden om de bereikbaarheid te vergroten op hun eigen merites zal beoordelen. Per onderdeel zal ik het debat met de Kamerleden aangaan en vervolgens zal ik mijn conclusies trekken. Dat heb ik al een aantal keren gezegd. Ik heb gemerkt dat de minister positief staat tegenover de mogelijkheid van betaalstroken en daarom wil ik ook deze mogelijkheid kunnen benutten om de bereikbaarheid te verbeteren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar heeft u eigenlijk al niet gekozen? Ik neem aan dat u zichzelf niet nog eens gaat afvragen of er betaalstroken moeten komen. U kiest nu dus voor betaalstroken. Belangrijk is vervolgens te weten of u dat wel of niet als een mogelijkheid naast rekeningrijden ziet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan het antwoord dat ik mevrouw Giskes heb gegeven herhalen, maar ik hoor de voorzitter zeggen: hoeft niet.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. De CDA-fractie hecht aan een betrouwbare overheid. Uit het overzicht van de contracten blijkt dat de afspraken over de A73 keihard zijn en dat de minister van Verkeer en Waterstaat tot nu toe heeft gehandeld in strijd met de inhoud van het MIT. Wij beschouwen dat als contractbreuk. Als het anders is dan ik aangeef, hoor ik dat wel van de minister. Ik vind evenwel dat de minister bij de behandeling van alle onderdelen moet uitstralen dat we een betrouwbare overheid hebben.

De bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn voorlopig geparkeerd. Ik heb gevraagd om een heldere visie. Hoeveel moeten wij bijvoorbeeld op de lange termijn, zeg maar voor de komende tien tot twintig jaar, uittrekken voor de exploitatiebijdrage? Mijn inschatting is dat die zal moeten toenemen, willen wij gebruikmaking van het openbaar vervoer fors stimuleren. Daarom nodig ik de minister alsnog uit met die heldere visie op de ontwikkelingen in de komende tien tot twintig jaar te komen, zodat we daarover een debat kunnen hebben.

Mijn fractie is tegenstander van de bonus-malusregeling voor het

Reitsma

promoten van de openbare aanbesteding. Het indienen van een amendement op dit punt teneinde het geld dat hiervoor is uitgetrokken te kunnen gebruiken voor dekking van andere uitgaven, is het overwegen waard. Er is namelijk nog een uitgave van 80 mln. niet gedekt. Over de mogelijkheid van een amendement zullen wij de komende tijd nadenken.

Voorzitter! Ik rond af met een opmerking over de luchtvaart. Ik vind hetgeen de afgelopen week is gebeurd een klucht. Wie is er begonnen over getallen? Wie heeft gesproken over 600.000 vlieg-bewegingen? Dat was de minister. Wie is nu de echte minister van Verkeer en Waterstaat? Die vraag stel ik mij na lezing van de brief van minister Pronk. Mijn fractie vindt dat de minister in eerste termijn wel Spaanse woorden heeft gebruikt. Zij mag zuinig zijn, maar het zou haar sieren als zij in dit debat zegt: ik ben er eigenlijk een beetje ingetuind. In ieder geval moeten we dit niet nog eens krijgen, want op deze manier schaadt men het draagvlak voor de luchtvaart.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoord in eerste termijn. Ik vind het te prijzen dat er sprake is van een nuchtere maar geen vrijblijvende houding van de minister. We staan voor de forse uitdaging om met elkaar een nieuwe basis te leggen voor het mobiliteitsbeleid voor de komende decennia in Nederland. Ik vind het een goede zaak dat de minister een open discussie heeft aangekondigd. Zij heeft ook getoond dat zij de Kamer op een aantal aspecten serieus wenst te nemen en goed wil luisteren naar de wensen die hier naar voren worden gebracht. Wij hebben dat eerder mogen meemaken bij de discussie over de noodwet 5P. Dat is prima!

Voorzitter! Ik wil nog enkele zaken belichten. Om te beginnen wil ik graag van de minister horen hoe zij met de MIT-methodiek omgaat in het kader van de herijking die eventueel het gevolg zal zijn van het nationaal verkeers- en vervoersplan. De minister heeft gezegd dat zij voor het goederenvervoer met een uitwerking van de aparte rijstrook en een inhaalverbod bij de Kamer terug-

komt. Wij prijzen haar daarvoor. Wij hopen dat dit op korte termijn zal zijn.

De minister heeft in de schriftelijke beantwoording gezegd dat zij nog eens naar het convenant wil kijken. Wij willen om die reden de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het goederenvervoer explosief zal blijven groeien;

overwegende, dat de doelstelling voor de groei van vrachtauto-kilometers uit het SVV-2 voor 2010 bij het huidige beleid niet gehaald zal worden;

overwegende, dat dit negatieve gevolgen met zich meebrengt voor leefbaarheid, veiligheid en milieu;

gezien de positieve resultaten tot nu toe van milieu- en energiebesparingsconvenanten tussen overheid en bedrijfsleven;

overwegende, dat in een convenant tussen de overheid en de bedrijfssector goederenvervoer en verladers afspraken gemaakt kunnen worden over:

- transportpreventie en reductie voertuigenbewegingen;
- verschuiving naar vervoer over water en spoor;
- emissiereductie van schadelijke uitlaatgassen;
- exclusieve benutting van weg-infrastructuur;
- introductie paarse diesel conform gemaakte afspraak;
- experimenten met afwijkende voertuigmaten;

verzoekt de regering op korte termijn met de sector te overleggen om tot een dergelijk convenant te komen, en de Kamer daarover voorjaar 1999 te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Hofstra en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (26200-XII).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben blij dat de minister heeft geoordeeld dat toeritdosering positief bezien moet worden. Mijn vraag is wat we nu concreet gaan doen. Er ligt nog een motie van de fractie van de Partij van de Arbeid om op zo kort mogelijke termijn in de Randstad alles te voorzien van een toeritdosering. Ik hoor graag van de minister of zij voornemens is dat te doen.

De minister heeft het idee van de begin- en eindtijden interessant genoemd. Ik heb gevraagd om een interdepartementale werkgroep in te stellen en daar spoed achter te zetten. Is zij van plan dat te doen?

De minister heeft in de schriftelijke en mondelinge beantwoording gezegd dat zij de noodzaak van de revitalisering van de park-and-ridevoorzieningen onderschrijft. Vervolgens wijst zij naar de pilot van transferium die heel veel geld kost. Het gaat hier om een veel breder en ook simpeler systeem van park and ride dan het gecompliceerde transferium.

Voorzitter! Ik ben niet gelukkig met de wijze waarop het met het bonus-malussysteem in het openbaar vervoer gelopen is. De minister wijst naar aanleiding van de schriftelijke vragen op de antwoorden die naar de Kamer gestuurd zouden zijn naar aanleiding van het algemeen overleg van 30 september. Wij hebben die antwoorden niet ontvangen. Ik overweeg daarom op dit punt een amendement in te dienen, waardoor die gelden opnieuw beschikbaar komen voor de De Boerinvesteringen, mede in het licht van de toezegging die de minister gedaan heeft over de exploitatiebezuinigingen op het openbaar vervoer. Zij heeft gezegd dat de oude afspraak blijft staan, dat de toegevoegde bezuinigingen die op het departement in brede zin moeten rusten gearpeneerd worden, en dat de sector zich daarover geen zorgen behoeft te maken.

De minister heeft toegezegd dat zij de Kamer concreet zal informeren over de succesvolle OV-projecten. Ik dank haar daarvoor. Ik wil de minister echter graag uitnodigen om voor het algemeen overleg dat wij met haar gaan voeren, die brief aan de Kamer te doen toekomen.

Voorzitter! Wij vinden dat de termijnen in de ruimtelijke planologische procedure een probleem vormen bij de voortgang van de

Van Gijzel

aanleg van de gemeentelijke en provinciale wegen. Wij zouden graag zien dat de minister in overleg treedt met VNG en IPO om te kijken of een wetsaanpassing mogelijk is die, mede gelet op de infrastructuur die zij zelf tot stand wil brengen, een aanzienlijke versnelling met zich brengt.

Voorzitter! In de schriftelijke antwoorden stelt de minister dat de Kamer een rapport is toegestuurd over een fonds voor agressie. Ik ben dat nagegaan. Het rapport is noch bij het commissiebureau noch bij de griffie bekend. Wellicht dat ik hierover alsnog een amendement indien.

Ik kom op het uitvoeringsprogramma inzake de punctualiteit van de spoorwegen. De minister heeft vandaag een brief aan de Kamer gestuurd waarin wordt ingegaan op het beter benutten van het spoor. Het gaat daarbij met name over de 1500 voltvoorziening en de 25 kV. Tevens meldt de minister dat nog dit jaar een opdracht voor een uitvoeringsprogramma gegeven zou moeten worden. De brief gaat niet over overwegen, bovenleidingen en wissels. De minister heeft overleg hierover aangekondigd. Toch leg ik de Kamer een uitspraak voor op dit punt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de punctualiteit van de Nederlandse Spoorwegen verslechtert (beleidseffectrapportage 1997);

overwegende, dat de belangrijke oorzaken hiervan zijn:

- ongelukken bij spoorwegovergangen;
- problemen met wissels en bovenleidingen;
- storingen in de stroomvoorziening;
- het verouderde beveiligingssysteem;

verzoekt de regering in overleg met NS Reizigers en Rail Infrabeheer zo spoedig mogelijk een verbeteringsprogramma op te stellen, en dit begin 1999 aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Hofstra en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (26200-XII).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben de minister buitengewoon erkentelijk voor de concrete antwoorden – drie keer “ja” – op mijn concrete vragen. Daarvoor lof, want daardoor is helderheid gecreëerd op een punt waarover onduidelijk was ontstaan.

Het antwoord inzake het bedrag van 316 mln. voor extra rail-onderhoud en 2 km nieuw spoor is buitengewoon vaag. Ik verzoek de minister om op korte termijn een betere onderbouwing te geven van de precieze besteding van het toch niet geringe bedrag. Ik wil die gelden mogelijkerwijs gebruiken voor de fietsvoorzieningen. De minister heeft de belangrijke toezegging gedaan een en ander naar voren te halen, maar het oorspronkelijke programma behelsde ieder jaar 42 mln. voor een periode van zeven jaar. Het zal nu om een langere periode gaan, namelijk twaalf jaar, maar dan moet het bedrag gehandhaafd worden. Dat betekent dan zo'n 25 mln. per jaar. De minister zegt dat dit wellicht 20 mln. zal worden. Ik vraag de minister het bedrag van 316 mln. te onderbouwen. Ten behoeve van een amendement inzake de fietsvoorzieningen kan wellicht daaruit geput worden.

De minister heeft toegezegd dat zij onderzoek zal doen naar de slachtofferhulp. Dat is prima, maar mijn fractie hecht eraan daarover voor 1 april antwoord te krijgen. Ik leg de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat slachtofferhulp ten behoeve van verkeersslachtoffers zeer gewenst is;

constaterende, dat van structurele financiering nog steeds geen sprake is;

verzoekt de minister initiatieven te nemen die de slachtofferhulp voor verkeersslachtoffers voor de toekomst veiligstelt, en hierover

uiterlijk 1 april aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (26200-XII).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik kom op de luchtvaart. Ik heb een motie aangekondigd met betrekking tot de Nederlandse Antillen, maar gelet op het schriftelijke antwoord van de minister houd ik haar nog even achter de hand. Ik vraag de minister om aan te geven wat de consequenties zijn van het opzeggen van een protocol dan wel het handhaven ervan, maar dan met toevoeging van een stringente prijs- en frequentiebewaking. Ik snap dat dit juridisch gecompliceerd is. De minister hoeft ook niet vandaag te antwoorden. Wellicht kan zij schriftelijk reageren op deze vraag.

Over de gezondheid en de veiligheid rondom Schiphol zijn in het kader van de PKB heldere afspraken gemaakt. Binnen drie jaar na de totstandkoming van de PKB – in 1995 – zou de Kamer daarover gerapporteerd worden. De minister heeft terloops gezegd dat dit rapport er is, maar het is noch bij het commissiebureau noch bij de documentatiebalie beschikbaar. Ik wil graag een exemplaar, zodat er misschien nog een gedachte-wisseling met de minister hierover kan plaatsvinden voor 18 december a.s.

Ten aanzien van het boetesysteem trek ik het boetekleed aan. Misschien ben ik onduidelijk geweest en ging ik er te veel van uit dat de voorgeschiedenis bekend was. Begin jaren negentig heeft de milieubeweging in de discussie over PMMS voorgesteld om naast het sluiten van (alle) banen ook een boetesysteem te introduceren. Wij waren daarvoor. Toen vorig jaar overschrijding van de zone veelvuldig voorkwam, heeft de rechter bij de sluiting van de tweede baan uiteindelijk geoordeeld dat het sluiten van een groot deel van de luchthaven Schiphol een onevenredig zware sanctie was. Om die reden is dat niet doorgegaan. Dat betekent dat je het sanctie-instrument zou moeten aanpassen. Wij willen het sluiten van een baan niet schrappen als sanctie-instrument, maar wij

Van Gijzel

willen daar een meer preventief instrument voorzetten van zware boetes, zowel in individuele gevallen, wanneer piloten van de tolerantiegrens afwijken, als bij zoneoverschrijding. Dat moet gepaard gaan met zware boetes, die veel groter zijn dan het economisch gewin van de vlucht van dat toestel. Het is dus meer een aanvulling dan een vervanging.

In de pers heb ik wel gelezen dat ik zou vinden dat de minister de baan niet had moeten sluiten, maar de minister kon niet anders, want zij had geen ander sanctie-instrument. De minister heeft er dus terecht voor gekozen om de baan te sluiten, zoals ik al eerder heb gezegd. Ik vind dat wij ook in preventief opzicht iets meer moeten kunnen bieden dan de heel zware sanctie van het sluiten van de luchthaven, waarvan de rechter mogelijkerwijs zegt dat het onevenredig zwaar is, zoals hij al eens heeft gezegd. Daarom stel ik een initiatiefwetsvoorstel voor. Ik heb al twee keer aan de minister gevraagd of zij tot een boetesysteem wil komen, maar zij heeft dat twee keer geweigerd.

Voorzitter! Ik zal niet alles overhoophalen wat er in de organisatie de afgelopen jaren niet vlekkeloos is gegaan, want dat heb ik eerste termijn al een beetje gedaan. Ik heb een rijtje punten die niet allemaal even mooi zijn. Het gaat vaak om punten waardoor het departement in juridisch opzicht buitengewoon kwetsbaar is: de carpoolwielstrook, de aanbestedingen, de positie bij Lovers en bij Schiphol. De minister heeft gezegd dat dit beter geregeld wordt en dat de zaken in een aantal opzichten worden opgeschoond. Dat heeft onder andere te maken met de verplichtingen bij de convenanten. Ik ga ervan uit dat zij overzicht heeft en zal houden. In dat opzicht vind ik dat de minister wel daadkracht heeft getoond en steun van de Kamer verdient.

De minister en de staatssecretaris hebben de afgelopen dagen getoond dat zij er zin in hebben om deze klus te klaren. Gelet op de uitdaging waar zij voor staan, zullen wij als Kamer ons best doen om hen zoveel mogelijk steun te verlenen, als zij dat verdienen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik heb niets meer gehoord over de motie van Partij van de

Arbeid en D66 die nog boven de markt hangt. Die motie om vliegverkeer op de korte afstand te ontmoedigen, waar ik zeer voor ben, zou bij het debat over deze begroting ingediend worden, want zij was aangehouden. Ik hoop dat deze motie na de uitleg van de minister wordt ingediend.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die motie is al bij het vorige debat ingediend en zij staat er gewoon nog. De minister heeft gezegd dat zij deze wil meenemen bij de uitwerking in het komend halfjaar. Ik geloof niet dat dit strijdig is met de strekking van die motie. Daarin wordt gevraagd om maatregelen te treffen om te kijken of het aantal binnenlandse vluchten gereduceerd kan worden. De minister heeft gezegd dat zij tijd nodig heeft om die maatregelen te beschouwen en voor te leggen.

De heer **Van Bommel** (SP): Met alle respect, ik heb de woorden van de minister anders verstaan. De minister wil kijken naar het behandelen van de luchthaven als een gewone bedrijfstak. Het binnenlands vliegen gaat niet alleen over Schiphol. Ik vind het teleurstellend om te moeten vaststellen dat u bereid bent om dat proces af te wachten, waarin de inhoud van die motie wel eens kon sneuvelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is een stap te snel om te zeggen dat de inhoud van die motie zou kunnen sneuvelen. Eind vorig jaar hebben wij samen met GroenLinks de vorige minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een pakket selectiviteitsmaatregelen voor te leggen. Daar is een nota over selectiviteitsbeleid uit voortgekomen, waarin allerlei voorstellen staan die er mede toe leiden om binnenlandse vluchten te ontmoedigen. De vorige minister heeft gezegd dat zij deze wil uitwerken, maar deze minister zegt dat zij daar tijd voor nodig heeft. Ik zou zeggen: tel je zegeningen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zat nog even te mijmeren over het slot van de bijdrage van de heer Van Gijzel, dat ik mooi vond. Ik vroeg mij af waarom hij dat in de afgelopen vier jaar niet tegen de minister heeft gezegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb

het nog eens nagekeken. Ik heb bij de eerste begroting tegen minister Jorritsma gezegd dat ik haar alle steun toewens. Ik was daar misschien een tikkeltje luchthartiger in. Ik heb toen gezegd dat de minister zich wel moest realiseren dat je met een glimlach soms wel maatschappelijke steun kunt verwerven, maar dat uiteindelijk telt of je harde keuzes durft te maken en welke prestaties je levert. Daar wordt een minister op afgerekend. Dat geldt ook voor deze minister, maar bij haar is de glimlach vaak wat minder manifest.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor haar uitgebreide antwoord op de opmerkingen en vragen over de natte waterstaat, terwijl veel antwoorden in wezen ook al in haar brief van 11 november aan de Kamer waren opgenomen. Ik begrijp dat de meeste opmerkingen terugkomen in de vierde nota waterhuishouding en sluit mij aan bij de vraag van de heer Van den Berg. Hij vroeg of het, gezien de vrij korte termijn, wel mogelijk is om alle nieuwe inzichten en uitgangspunten met betrekking tot het waterbeheer in Nederland nog in die nota op te nemen. Wij verwachten de nota immers al begin volgende maand. Ik hoop van harte dat het de staatssecretaris lukt. Wij zullen wel zien of het inderdaad allemaal daarin opgenomen kan worden.

De staatssecretaris heeft ons een fraaie lezing gegeven over het overlegtraject tussen de waterschappen, de gemeenten, de provincie en het Rijk in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening. Zij maakte daarbij een pikante opmerking, namelijk dat zij erover nadacht om de bestuurskracht van de waterschappen te versterken. Doet zij dat dan bijvoorbeeld in het kader van de aanvullende bevoegdheden van waterschappen in de Waterstaatswet of denkt zij aan extra bevoegdheden van de waterschappen in de Wet op de ruimtelijke ordening? Ik wil haar, ook voor het opstellen van de vierde nota, de suggestie meegeven om waterschappen een blokkerende bevoegdheid te geven voor de uitvoering van bijvoorbeeld streekplannen van provincies of bestemmingsplannen van gemeenten, waarna het nog in te zetten

Herrebrugh

traject naar de hogere overheden kan gaan.

Een andere maatregel die de staatssecretaris heeft aangekondigd, betreft die over de ontwikkelingen in het zomerbed van de rivieren en de uiterwaarden. Ik verwijs met enige zorg naar een uitspraak van de Raad van State van vorige week in het kader van een conflict tussen de provincie Gelderland en Akzo bij Arnhem. Een onbebouwd buitendijks gelegen stuk grond dat eigendom is van Akzo, was in het kader van de plannen inzake ruimte voor de rivier bestemd als overloopgebied. De Raad van State heeft daar korte metten mee gemaakt en gezegd dat de mogelijkheden die daarmee aan Akzo zijn ontnomen om tot een normale inrichting of bedrijfsmatig gebruik van dat stuk grond te komen, in strijd zijn met de plannen die de provincie in het kader van het waterstaatsbeheer had. Even los van de betekenis van dat kleine stukje grond, vraag ik mij af of dit soort ontwikkelingen niet juist in strijd zijn met de uitgangspunten die wij in het kader van het herziene waterstaatsbeheer willen aanhangen.

Mijn laatste opmerking is een reactie op het antwoord van de minister inzake de problematiek van de berging van baggerspecie. Ik begrijp dat daarmee een deel van het baggerprogramma voor komende jaren niet kan worden uitgevoerd. Even doorexercerende: betekent dit dan ook dat een deel van het budget dat voor baggeractiviteiten was bestemd, overblijft? Zo ja, dan zou ik de staatssecretaris te zijner tijd nog enkele aardige suggesties kunnen doen over een aantal vaarwegen die wellicht alsnog vervroegd kunnen worden uitgebaggerd.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Vanwege de tijd kan ik niet meer op alle punten ingaan. Hoewel wij indringend met de minister van mening verschillen over een aantal punten, wil ik haar toch een compliment maken voor haar beantwoording in eerste termijn. Zij heeft zeer uitvoerig en met kennis van zaken geantwoord op alle vragen en opmerkingen. Dat heeft zij uitstekend gedaan.

Een belangrijk punt van meningsverschil is haar reactie op de gebeurtenissen rond Schiphol. Ik

hoef niet in herinnering te roepen wat er de afgelopen jaren is gebeurd op het punt van de win-winsituatie van de dubbeldoelstelling, uitmondend in het rapport van de Rekenkamer. Gelet daarop kan de minister zich vast voorstellen dat de milieubeweging en heel veel omwonenden zich rot geschrokken zijn toen zij maandagavond op de tv die uitlatingen hoorden. De minister heeft in de richting van haar voorgangster wel eens gezegd dat die moeite had met communicatief schrijven, maar misschien heeft zij in dit geval moeite met communicatief spreken. De misverstanden die de wereld in zijn geholpen, zijn immers niet gering. Ik denk dat het heel goed is als de Kamer heel duidelijk aangeeft dat de milieunormen wel degelijk maatgevend zijn en wel degelijk uitgangspunt zijn voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. De minister heeft dat zelf al aangegeven en om die lijn te steunen en de communicatie met de bewoners rondom Schiphol en de milieubeweging weer op gang te brengen, dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de milieugrenzen de ruimte dienen te bepalen waarbinnen groei op de locatie Schiphol kan plaatsvinden;

overwegende, dat het van belang is dat er helderheid komt over wat de milieugrenzen zullen zijn;

van oordeel, dat voordat dit kabinet een besluit neemt over de verdere groei op Schiphol, ook de Kamer zich heeft moeten kunnen uitspreken over deze milieugrenzen;

verzoekt de regering pas te besluiten over doorgroei op de locatie Schiphol nadat de milieugrenzen waarbinnen de groei van de luchthaven kan plaatsvinden, zijn vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der

Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (26200-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij zijn bijzonder ingenomen met de toezegging van de minister op het punt van de stoptreinen. Wij hebben duidelijk gehoord dat zij met de NS gaat praten, met name over de stoptreinproblematiek rond Zaltbommel. Wij hebben ook begrepen dat er met de NS gesproken zal worden over de handhaving van de stoptreinen in de spits; dat was één van de drie "ja's" op de vragen van de heer Van Gijssel. Gelet op die uitkomst van vandaag, zal de minister moeten toegeven dat haar uitspraken in de Volkskrant ongelukkig zijn geweest, heel anders bedoeld zijn en feitelijk niet meer bestaan, omdat zij in ieder geval geen effect hebben voor de dienstregeling van volgend jaar en, conform de toezegging, ook niet meer van toepassing zijn op de jaren daarna.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is de heer Van der Steenhoven dan van mening dat er helemaal geen probleem is? Er is natuurlijk wel degelijk een probleem, want er is capaciteitsgebrek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Natuurlijk. Er is wel degelijk een probleem, maar andere sprekers en ik hebben al suggesties gedaan voor de oplossing van dat probleem: wij hebben het gehad over een versnelling van de viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem en over het eerder introduceren van het veiligheidssysteem of van 25 kV. Het is ook mogelijk – dat heeft de minister ook toegezegd – om geen goederentreinen in de spits te laten rijden, waardoor de stoptreinen wel kunnen rijden. Er zijn allerlei mogelijke oplossingen en ik heb begrepen dat de minister die met de NS gaat bespreken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De suggesties die u zojuist hebt gedaan, betreffen nogal vergaande infrastructurele werken. Het kost vijf jaar voordat daar de eerste resultaten van te zien zijn. Ik ben dus nog niet echt overtuigd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het kost natuurlijk veel

Van der Steenhoven

tijd, maar nu zijn die zaken te ver naar achter geschoven. Zij zouden naar voren gehaald moeten worden om een oplossing te kunnen zijn.

Ik wil ingaan op de discussie over de inpassing. Wij hebben vandaag een brief gekregen waaruit blijkt dat de A73 voor 2004-2005 aangelegd zal worden; de tunnel onder het Roerdal zal echter niet meer gefinancierd kunnen worden. Ik breng de Kamer in herinnering dat die ondertunneling indertijd voor minister De Boer de uitdrukkelijke voorwaarde was om akkoord te gaan met de A73 op de oostoever. Ik neem aan dat niet alleen de fractie van de PvdA, maar ook andere fracties de discussie over de weg op de oost- of westoever zullen heropenen. Als er geen tunnel onder het Roerdal komt, betekent dat immers een ecologische ramp voor dat deel van Limburg. Om het belang van die inpassing te onderstrepen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, het belang van een goede inpassing van infrastructurele projecten;

overwegende, dat het van groot belang is dat er helderheid komt over de criteria voor inpassing van infrastructurele projecten;

van oordeel, dat het onmogelijk is om nu vast te stellen welk bedrag tot 2010 nodig is voor bovenwettelijke inpassing;

spreekt als haar mening uit dat zo nodig ook meer dan de thans voorziene 2 mld. aan bovenwettelijke inpassing besteed moet kunnen worden en derhalve ook bovenwettelijke maatregelen uit het budget voor uitvoering infrastructuur gefinancierd kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (26200-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is gesproken over

het geld dat mogelijk extra gevonden kan worden in het MIT om wensen uit de regio tegemoet te komen. De minister heeft aangegeven dat er wat dat betreft ook andere wensen liggen. Wij denken dat het, in het kader van het regeerakkoord, heel logisch is als de Kamer de volgende uitspraak doet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verwijzend naar het regeerakkoord waarin de afspraak is opgenomen over de verhouding 60%-40% voor investeringen in respectievelijk openbaar vervoer en wegen;

verzoekt de regering bij eventuele extra financiële ruimte voor infrastructurele projecten voor minimaal 60% aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen te besteden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (26200-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben overwogen om een motie of amendement in te dienen rond de stationsfietsenstallingen. Wij hebben echter begrepen dat de minister haar uiterste best zal doen om in de komende tijd dit probleem op te lossen. Wij wachten haar nadere voorstellen af, om dan te kunnen bepalen of wij alsnog een amendement zullen indienen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil allereerst de minister en de staatssecretaris danken voor de antwoorden. Helaas moet ik daaraan toevoegen dat het de minister gelukt is om bijna alle thema's die ik gisteren duidelijk naar voren heb proberen te brengen, te negeren. Ik vraag mij zelfs af of hiertussen een verband bestaat: hoe duidelijker men iets probeert te zeggen, hoe minder antwoord men krijgt. Dat zal straks wel uit de moties blijken!

Voorzitter! Ik begin met het regeerakkoord. De 100/120 km-discussie is nu wel duidelijk. Bij de marktwerking trein gaat het om een afspraak van tien jaar met de NS. Ik zeg dit vooral tegen de heer Van Gijzel. Ik vraag hem ook vooral het zinnetje te lezen in het regeerakkoord dat erna komt. Dat is voor ons het punt om te zeggen dat het denken niet ophoudt. Wij moeten ook over concurrentie op het spoor doordenken. Die tien jaar zijn immers om voordat wij het weten.

Over het inpassingsbudget is gisteren al veel gewisseld. Ook daar blijf ik erbij dat zowel de formulering in het regeerakkoord als de ICES-brief heel duidelijk aangeeft dat het niet alleen om inpassing hoeft te gaan, maar dat het ook heel goed kan gaan om het voorbeeld van de A50. Het is niet onwettelijk als door Veghel 10.000 vrachtwagens per dag rijden. Er is geen wet die dat verbiedt. Dat is een heel goede legitimatie om inpassingsgelden te gebruiken. Ik laat het daarbij, vanwege de vele woorden die wij daar gisteren aan hebben besteed.

De heer **Schutte** (GPV): Kan de heer Hofstra meedelen wat de VVD-fractie vindt van de motie van de heer Reitsma op dit punt?

De heer **Hofstra** (VVD): Die motie zullen wij niet steunen. Wij hebben wel sympathie voor de moties op de stukken nrs. 9 en 11. Ik heb gisteren al gezegd dat het mij niet zoveel uitmaakt of het een of twee potjes zijn. De opzet is zo gekozen in het regeerakkoord. Wij denken dat wij ermee kunnen doen wat ik gisteren heb geprobeerd duidelijk te maken. Ik hoop ook dat de regering dat binnenkort zal laten blijken.

Ten aanzien van het prijsmechanisme heeft collega Van Gijzel de opmerking gemaakt over een yuppenlaan. Betaalstroken zouden betekenen dat er een tweedeling in de samenleving ontstaat. Ik stel vast dat rekeningrijden dit fenomeen ook oproept. Immers, het autorijden wordt duurder. Als wij ervan uitgaan dat de betaalstroken extra stroken zijn en niet bestaan uit bestaande stroken, heeft het altijd voor iedereen voordeel. Er is dan geen tweedeling. Wij moeten een vergelijking maken met de wachtlijsten in de zorg. Door meer bedrijfspoli's in te richten, wordt voor iedereen de wachtlijst korter. Dit is een aardige illustratie.

Hofstra

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die vergelijking met de zorg vind ik buitengewoon interessant. Mensen met een dikke portemonnee kunnen immers eerder gezondheidszorg inkopen dan mensen met een dunne portemonnee.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Deze discussie hebben wij op andere fronten al gevoerd. Mijn stelling is dat het voor iedereen beter is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is vooral beter voor mensen met een dikke portemonnee. Mensen zonder dikke portemonnee blijven gewoon langer wachten. In de gezondheidszorg doet zich dit reeds voor. Het invoeren van betaalstroken in brede zin op het hoofdwegennet betekent dat dit ten koste gaat van de capaciteit voor de rest.

De heer **Hofstra** (VVD): En rekeningrijden dan?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Rekeningrijden gaat niet af van de rest. Gisteren heb ik al in de richting van de heer Reitsma gezegd dat zo'n 70% er beter van kan worden, terwijl dat bij betaalstroken 15% zou zijn. Dat is dus inkomensgerelateerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, voorzitter, dat is niet waar, want rekeningrijden met de gekozen terugsluis betekent dat het autorijden in Nederland duurder wordt. De mensen met de kleinste portemonnee worden zo ook uit de spits gedrukt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het wordt dus gecompenseerd. Degenen die zorgvuldig omgaan met het gebruik van de auto, kunnen er zelfs aan overhouden. U bent altijd voorstander van variabilisatie geweest. Het laatste voorstel van de vorige minister om tot verdere variabilisatie te komen in het kader van de benzineaccijns – overigens ruim gesteund door de PvdA – was daar een goed voorbeeld van. U hebt het bovendien ook nog in het regeerakkoord ondersteund!

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Over de oprichting van een antifeilplatform, een punt dat wij met enige nadruk naar voren hebben gebracht, heb ik de minister niet gehoord en ik zal daarover straks een motie indienen.

Gisteren is al duidelijk gebleken dat wij te weinig geld hebben voor met name wegenprojecten. De soberheid wil ik nogmaals benadrukken, maar ook de wenselijkheid om te onderzoeken hoe het zit met de geldstromen van Rijk, provincies en gemeenten voor de infrastructuur en of die wel evenwichtig zijn. Collega Giskes zal daarover straks een motie naar voren brengen. De VVD-fractie wenst ook de gebundelde doeluitkering overeind te houden zolang niet tot structurele wijzigingen in die financieringsstromen wordt besloten. Ook dit punt is in de motie opgenomen.

Voorzitter! Aan de goederentreinen is al veel aandacht besteed. Ik blijf bij mijn overigens niet erg gedeelde opvatting, als ik althans zo om mij heen kijk en luister, dat er maar relatief weinig goederentreinen zijn en dat er vooral 's nachts capaciteit is. Als wij vanwege de Wet geluidhinder ook 's nachts die capaciteit niet meer kunnen benutten, dan gaat het in dit land naar mijn smaak helemaal de verkeerde kant op. Ik verheug mij dan ook over de discussie hierover in het voorjaar van 1999.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De heer Hofstra weet dat alle gemeenten waar de noordtak van de Betuwelijn is gepland en met name de bewoners van de gemeenten waar de huidige lijn doorheen gaat, onoverkomelijke bezwaren hebben tegen nog meer goederenvervoer. Pleit hij er nu voor om ook op die lijn 's nachts meer goederenvervoer te laten plaatsvinden?

De heer **Hofstra** (VVD): Natuurlijk zeg ik niet dat overal in het land, zonder met omstandigheden rekening te houden, er wel allerlei goederentreinen over het spoor kunnen worden gejaagd, maar er zijn toch heel veel lijnen – de lijn die de heer Reitsma noemt, hoort daar niet bij – die ruimer zijn opgezet, wat verder van de bebouwing liggen en waar overdag misschien wel 30 of 40 treinen per uur overheen gaan. Mijn vraag is of daar dan 's nachts niet twee of drie goederentreinen per uur langs kunnen.

Over Schiphol is al veel gezegd. Ik wil nog herhalen dat als wij ervoor zorgen dat die vijfde baan er snel komt – voor een belangrijk deel ligt dat in onze handen, zeker als wij denken aan de mogelijkheden die

een lex specialis nog kan bieden – er 5000 woningen in een aanmerkelijk betere situatie zullen worden gebracht en dat het grofweg gaat om 15.000 mensen. Hoe sneller wij dat doen, hoe korter wij hoeven te gedogen, dat toch al zoveel onaangename kanten heeft.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben hier zo'n twee weken geleden een noodwet aangenomen. U zegt dat die vijfde baan er snel moet komen en dat er ook nog een lex specialis moet komen, maar dat hebben wij al geregeld!

De heer **Hofstra** (VVD): Dat weet ik wel, maar ik heb er wat moeite mee dat als hier eenmaal iets besloten is, je er blijkbaar niet meer over mag nadenken. De lex specialis zal nog een aanmerkelijke versnelling geven en als wij zwaar gaan tillen aan gedogen of dingen die op slot moeten, waar wij groot tegenstander van zijn, dan blijft het hopelijk toch ons recht als fractie om te zeggen dat wij liever een lex specialis willen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is een lex specialis!

De heer **Hofstra** (VVD): Laat ik het dan anders zeggen: een lex specialis die in een keer 406 vergunningen overbodig maakt!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die is er. Weliswaar maakt die de vergunningen niet overbodig, maar bundelt ze wel.

De heer **Hofstra** (VVD): U weet wel wat ik bedoel en als u het niet weet, moet u maar contact opnemen met mijn collega Te Veldhuis.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar was ik al bang voor!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik had met de VVD de deal gesloten om voor de volgende baan een lex specialis uit te werken. Volgens mij moet de heer Hofstra het daarover hebben, want die andere is inderdaad al afgewerkt!

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, als het sneller kan dan volgens de wet die inderdaad net is aangenomen, dan is dat voor dit belangrijke probleem alleen maar een groot voordeel.

Hofstra

De heer Van Gijzel heeft nog enkele opmerkingen gemaakt over de tarieven op de lijn naar de Antillen. Daarover is volgens mij ook al in de commissie voor NAAZ gediscussieerd. Op zich steunen wij het idee om als er een monopolie is, dat te doorbreken. Wij vinden het op zich wel grappig dat vooral de fractie van de Partij van de Arbeid aandringt op lagere vliegtarieven, zeker in verhouding tot die andere motie die nog voorligt. Wij willen hierover wel nadenken, maar voor ons is wel bepalend in hoeverre de Staat – dus de minister – bij dit onderwerp is betrokken. Als er sprake is van een duidelijke betrokkenheid van Nederland, zijn wij ervoor die zaak open te breken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat erom dat er een monopoliepositie is terwijl er geen alternatief is voor de Antillen. Het gevolg is dat de prijzen extreem hoog zijn. Daarom vragen wij of dit wel op deze manier moet worden geregeld.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik ben het hiermee eens. Wij willen graag marktwerking, wij willen overal een goede prijsstelling, maar wij hebben er geen behoefte aan de route naar de Antillen anders te zien dan andere routes. Die route hoeft niet als het ware gesubsidieerd te worden; hij moet behandeld worden als alle andere lijnen onder dezelfde omstandigheden.

Voorzitter! Ik heb opnieuw geprobeerd de discussie aan te gaan over de vraag hoe verstandig en redelijk het is dat iedere avond om elf uur de bijl valt op het vliegveld Eelde. Ik heb daarover slechts een enkele zin aangetroffen. Ik heb de vraag opgeworpen of deze situatie werkbaar is en of het niet beter zou zijn een beetje soepelheid te betrachten. Binnen bepaalde normen zou het mogelijk moeten zijn een uitzondering te maken voor bijzondere vluchten of in geval van vertraging. Het kan toch niet zo zijn dat dit stukje van de wereld 's avonds om elf uur op slot gaat.

Het laatste punt waarover ik wil spreken is de verkeersveiligheid. Ik heb opgeroepen om het promillage van 0,5 tweemaal te handhaven: als grens in de wet, maar ook door de pakkans te vergroten. Wij willen als fractie echt iets doen aan het probleem van alcohol en verkeer. Ik heb hierover helaas niets gehoord

van de collega's en ook niet van de minister.

Voorzitter! Een bescheiden mens is de vrijheid waard, dus ik beperk mij tot twee moties. De eerste luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat door het vorige kabinet diverse trajecten zijn ingezet om marktwerking in te voeren bij het stads- en streekvervoer, het taxivervoer en het spoorvervoer;

voorts constaterende, dat de invoering van marktwerking bij het taxivervoer en bij het spoorvertraging heeft opgelopen;

overwegende, dat duidelijkheid over de invoering van marktwerking zowel voor het stads- en streekvervoer, het taxivervoer en het spoor van groot belang is voor de groei van het openbaar vervoer en verbetering van de efficiëntie;

verzoekt de regering binnen twee maanden alle plannen en wetsvoorstellen voor invoering van marktwerking in het spoorvervoer, het stads- en streekvervoer en in het taxivervoer aan de Kamer over te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (26200-XII).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb een vraag over deze motie. De heer Hofstra spreekt over alle wetten. Ik kan mij voorstellen dat conform de motie-Van den Berg bepaalde wetten zelfs aan de Raad van State moeten worden voorgelegd. Is de uitwerking van die motie dan nog wel mogelijk?

De heer **Hofstra** (VVD): Dit is een redelijke vraag. Wij hechten er in ieder geval aan dat wij kunnen beschikken over de beleidsstukken die het kader vormen voor de wetgeving, want nu gaat het allemaal veel te traag. De Wet personenvervoer zal de Kamer nog

dit jaar bereiken, althans dat zei de minister. Als bepaalde stukken van de wetgeving wat later komen, dring ik erop aan dat wij dan toch de beleidsstukken krijgen en de meest essentiële wetgeving die daarbij hoort.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Deze intentie spreekt mij aan, zij is volledig in de geest van de uitspraak die ik eerder heb gedaan en die door de Kamer is aanvaard. Ik vind echter dat je geen wensen moet uiten die niet te vervullen zijn, dat is weinig geloofwaardig. Ik vind ook dat het sneller moet, maar dat mag niet betekenen dat de Raad van State geen tijd krijgt voor advies. Wij mogen dat als Kamer met het oog op zorgvuldige wetgeving zeker niet bevorderen. Ik wil de heer Hofstra adviseren zijn motie op de beleidsnota's te richten, met het verzoek dat de wetgeving ook zo spoedig mogelijk komt, maar dat heeft de Kamer al eerder uitgesproken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zal overwegen of het verstandig is de motie hierop toe te spitsen, want ik vind het redelijk wat de heer Van den Berg naar voren brengt. Het springende punt voor ons is dat het ei een keer moet worden gelegd. Als ik naar de minister luister, denk ik dat de beleidsvisie op het stads- en streekvervoer en het taxi- en spoorvervoer in ieder geval op die termijn moet kunnen verschijnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met betrekking tot taxi en stads- en streekvervoer hebben wij de beleidsnota's al. Die stukken zijn ook al besproken, de taxibeleidsnota dit voorjaar en de andere nota het vorige jaar. Het lijkt mij dan ook onzinnig om nog twee maanden te wachten totdat die stukken er zijn...

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klopt. Daarvoor zou de Wet personenverkeer dan weer gelden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat betekent wél dat deze motie even van boven tot beneden moet worden veranderd. Het gaat immers niet meer om de termijn van twee maanden en nog slechts om een beleidsdocument voor één kwestie in plaats van voor drie.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zal nagaan of de gemaakte opmerkingen nog

Hofstra

aanleiding geven om de motie te wijzigen. Wij hebben nog alle tijd voor daarover wordt gestemd.

Voorzitter! Ik dien mijn tweede motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat dankzij het huidige beleid de filezwaarte in Nederland minder snel toeneemt;

overwegende, dat in het kader van de bereikbaarheid een extra inspanning moet worden gedaan voor een forse reductie van de filezwaarte;

voorts overwegende, dat deze reductie met eenvoudige, creatieve en relatief goedkope maatregelen kan worden bereikt, zeker als alle betrokkenen (overheden, bedrijfsleven, particuliere organisaties en wetenschap) intensief samenwerken. De maatregelen betreffen zogenoemde benuttingsmaatregelen inzake het wegennet maar ook organisatorische maatregelen zoals vervoersmanagement, carpool en telewerken;

verzoekt de regering om een "antifileplatform" in te stellen, dat de invoering van diverse maatregelen bevordert en jaarlijks over de voortgang rapporteert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Giskes, Van Gijzel en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (26200-XII).

□

De heer Van Bommel (SP): Mevrouw de voorzitter! Ik wil mijn teleurstelling uitspreken over de wijze waarop de minister is ingegaan op de uitlatingen, deze week gedaan over Schiphol en de kwestie van de stoptreinen. Ik heb begrepen dat het gaat om piketpaaltjes, referentiepunten en tussenbesluiten. Het is er allemaal niet duidelijker op geworden en ik denk dat de afstand die is ontstaan tussen de milieubeweging

en de minister, niet is verkleind. Ik zou wensen dat zij wenste dat die afstand toch snel verkleind kon worden. Wat de stoptreinen betreft denk ik dat vandaag duidelijk is geworden wat de intentie is, maar wat ik heb gemist is een zuinige formulering in de zin van dat het allemaal wat ongelukkig was geformuleerd. Ik hoop dat de minister alsnog bereid is om een dergelijke uitspraak te doen.

Wat het vervoer over de oostwestas betreft heb ik de indruk dat de beantwoording de conclusie rechtvaardigt dat de opmerkingen, gemaakt over het goederenvervoer over deze as, duidelijk een functie hadden in het Betuwelijndebat. Ik herinner eraan dat door de fracties van GroenLinks en de SP is aangegeven dat er wel degelijk ook andere oplossingen zijn en dat het een kwestie van kiezen is. Genoemd is het volledig viersporig maken van de oostwestas waardoor ook veel goederenvervoer opgevangen kan worden. Ik vraag de minister hierop in tweede termijn nog even kort in te gaan.

Ik betreur het, voorzitter, dat de motie van D66 en PvdA over het vliegverkeer over de korte afstand nu niet door de PvdA bij dit debat wordt ingediend. Ik hoop dat D66, de eerste indiener van deze motie, dat wél zal willen doen. Het is een heel goede motie. Gesteld wordt dat men binnen zes maanden dient te komen met beperkende maatregelen; ik denk dat dit alleszins nastrevenswaardig is.

De heer Van Gijzel (PvdA): Die motie is ingediend bij de behandeling van de VROM-begroting en is vervolgens aangehouden. Het zou heel raar zijn wanneer wij die motie nu opnieuw zouden indienen. Hij maakt in feite deel uit van de beraadslaging.

De heer Van Bommel (SP): Dat weet ik; ik ken de techniek. Echter, bij de behandeling van de VROM-begroting is verwezen naar deze begrotingsbehandeling. Er zou nu over gesproken worden. Ik moest u om een uitspraak vragen voordat u zei dat u tevreden was met het antwoord van de minister. Ik vind dat wat onbevredigend. De motie werd door de fractie van D66 ingediend met de overtuiging dat dat het juiste moment daarvoor was, gelet op de onstuimige groei. Ik heb de Handelingen er nog eens op

nagelezen. Ik denk dat je niet nog eens een halfjaar moet wachten voordat je dit onderwerp alsnog gaat agenderen. Dan ben je in feite een jaar verder.

De heer Van Gijzel (PvdA): In die motie staat dat er over een halfjaar iets over dit onderwerp moet komen, en dat is door de minister toegezegd. Twee weken geleden was de VROM-begroting aan de orde; bij die gelegenheid is er uitvoerig over gesproken. Het lijkt mij nu, gelet op de tijd, niet juist om alle argumenten van collega Feenstra te herhalen.

De heer Van Bommel (SP): Dat lijkt mij ook niet wenselijk. Ik denk alleen dat de haast die er toen was, thans is verlaten en is ingeruild voor een wat achterovergeleunde houding. Dat gebeurt dan ten aanzien van een onderwerp dat zeker aanspreekt in de discussie over de luchtvaart en dan met name de binnenlandse luchtvaart. Dat vind ik jammer.

De woorden die de minister sprak over het benaderen van de luchthaven als een gewoon bedrijf, spreken mij aan. Ik vind jammer dat het inhoud geven aan de discussie over BTW en accijns moet wachten op Europese instemming. Ik zou wensen dat wij in Nederland dat kleine beetje doen wat kan worden gedaan. Die stap voorwaarts moet worden gezet.

Voorzitter! De schriftelijke antwoorden van de minister op vragen over de verminderde dienstverlening in het openbaar vervoer op het platteland krijgen een beetje het karakter van een kip-ei-discussie. Ofwel, daalt het gebruik van het openbaar vervoer omdat er minder aanbod is, of is er minder aanbod omdat er minder gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer? Ik wil de discussie niet op die manier voortzetten. Wil de minister in ieder geval concreet aangeven dat er ook bij het vraagafhankelijk openbaar vervoer sprake is – kan zijn, zal zijn, wellicht – van een minimumniveau? Op een gegeven moment zul je ook bij die manier van vervoeren door een bodem kunnen zakken. Dan is er op een gegeven moment op het platteland helemaal niets meer; iets wat zij zelf toch ook niet wenst. Ik hoop dat zij zich hier duidelijk over wil uitspreken.

Ten slotte kom ik dan te spreken over de binnenvaart, voorzitter. Ik heb gevraagd om een experiment

Van Bommel

waarin één kleine vaarweg geheel wordt verbeterd en tegelijkertijd de logistiek over water van en naar de bedrijfsterrinen wordt geoptimaliseerd. De minister antwoordde hierop dat er al op wordt gestudeerd. Op dit moment vind ik dat niet voldoende. Graag ga ik een stap verder. Ik zou willen komen tot één proefproject waarvan wij kunnen leren om vervolgens te bezien of het ook op andere plaatsen kan worden toegepast. Ik ben bang dat wij ons te veel concentreren op de hoofdvaarwegen en dat we de kleinere waterwegen erbij laten zitten. Daarom dien ik hierover thans een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- kabinet en Kamer het aandeel van de binnenvaart in het binnenlands transport willen verhogen;
- de beschikbare rijksmiddelen vrijwel uitsluitend worden ingezet voor het verbeteren van hoofdvaarwegen, met inbegrip van het realiseren van combiterminals langs deze vaarwegen;
- het wenselijk is om het aantal "witte vlekken" voor hoogwaardige ontsluiting over water te beperken;

verzoekt het kabinet bij de prioritering voor het MIT 2000-2003 één nevenvaarweg als proefproject voor integrale verbetering aan te wijzen, waarbij bestaande knelpunten worden opgelost, multimodale overslag mogelijk wordt en één organisatie voor vervoersmanagement voor alle bedrijfsterrinen langs de vaarweg wordt opgezet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (26200-XII).



Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw de voorzitter! Ook ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun beantwoording. Ik heb de indruk dat de minister mijn beschrijving van de

algemene benadering die ik in de komende vier jaar hoop aan te treffen, deelt. Dat schept grote verwachtingen. Ik zal u met belangstelling volgen, ook wat dat betreft. Het eerste bewijs ervan zal zijn wat wordt opgenomen in de perspectievennota en het nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP). Wij hebben gesproken over de vraag of de overheid probleemeigenaar van het mobiliteitsvraagstuk moet zijn. Minstens even belangrijk vind ik de vraag of Verkeer en Waterstaat echt de enige probleemeigenaar van dit onderwerp moet zijn. Daarom heb ik de discussie opgeroepen over de vraag of het wel zinnig is om het NVVP zozeer toe te spitsen op wat er in de sfeer van PKB's moet gebeuren en het daardoor ook op te zadelen met alle procedurele aspecten van dien. Ik geloof nog steeds – de gedachten die wij hierover tot nu toe hebben gewisseld, hebben mij nog niet overtuigd – dat specifieke ruimtelijke problemen die samenhangen met verkeer en vervoer, beter gewoon in specifieke PKB's kunnen worden geregeld. Die kunnen wellicht ook worden toegesneden op delen van het land. Het NVVP zelf kan dan puur worden gericht op wat er zoal in Nederland moet gebeuren op mobiliteitsgebied. Om dit vast te leggen, dien ik thans een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om een notitie in het eerste kwartaal van 1999 omtrent de beoogde vorm van het nationaal verkeers- en vervoersplan, en de wenselijkheid PKB-behoevende beleidsonderdelen daarvan los te koppelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Van Gijzel, Hofstra en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (26200-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp niet zo goed wat de bedoeling van deze motie is. Wij krijgen al een perspectievennota en daarna het NVVP. Wilt u daar

tussenin nog weer een notitie hebben? Wat moeten wij daarmee, ook procedureel?

Mevrouw **Giskes** (D66): Voordat wij de perspectievennota uitvoerig gaan behandelen, want daar zal het toch van komen, wil ik weten welk vervolgartje men eigenlijk in gedachten heeft. Ik zou mij heel goed kunnen voorstellen dat de perspectievennota op zichzelf al een basis biedt om binnen een aantal maanden een goed nationaal verkeers- en vervoersplan te ontwikkelen, zodat wij dan ook aan de slag zouden kunnen. Nu lopen wij het risico dat er toch weer een heel traject moet worden doorlopen, alleen omdat dit beleid ook enkele ruimtelijke aspecten heeft.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik moet er toch op wijzen dat het nationaal verkeers- en vervoersplan een wettelijk instrument is, met een PKB-status. Je ontkomt er dus niet aan om een bepaalde procedure te volgen, en ik begrijp dan ook niet wat mevrouw Giskes met die notitie wil.

Mevrouw **Giskes** (D66): U heeft er gelijk in dat het die vorm moet hebben omdat het in de planwet staat. Eigenlijk stel ik dus ter discussie of dit wel de meest gelukkige gedachte is en of dit niet te veel geënt is op wat wij altijd gewend zijn geweest. Ik vraag me dus af of wij misschien zelfs niet het lef zouden moeten hebben om er nog eens over na te denken. Desnoods veranderen wij de planwet nog een keer, maar ik verneem graag een beschouwing van de minister hierover. En dan is de volgende stap de vraag of er enige wetswijziging nodig is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb altijd begrepen dat er ook een harde overeenkomst met de VNG en het IPO is om de planwet op die manier tot stand te laten komen. Je moet je dus in het licht van de betrouwbare overheid afvragen of je dit zou moeten veranderen.

Verder zou in de planwet bijvoorbeeld ook het sturend parkeerbeleid een plek moeten krijgen. De gemeenten rondom de grote steden beconcurreren deze met hun parkeerbeleid; dat zouden wij dus landelijk moeten afdwingen. Het

Giskes

plan heeft ook de PKB-status om dat te kunnen afdwingen; als wij dat verlaten, staan wij wat dit betreft met lege handen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat je je toch ernstig moet afvragen of alleen de PKB-status de zekerheid geeft dat iets afgedwongen zal kunnen worden. En als u zich beroept op wat er met VNG en IPO overeengekomen is, dan geldt evenzeer dat deze organisaties wat meer zeggenschap willen over wat er op dit terrein moet gebeuren. Daar gaat trouwens ook mijn volgende motie over. Ik denk dat je dus eerder belemmert dan bevordert wat VNG en IPO juist bepleiten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik snap uw intentie, maar een aantal jaren geleden is er na heel veel onderhandelen het Verdi-convenant gesloten, waarop dit proces gebaseerd is. Ik denk dat u meer tijd kwijt bent als u dit proces anders wilt laten verlopen dan met de volgorde die het kabinet nu wil aanhouden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar een convenant is een overeenkomst tussen verschillende partijen, terwijl een PKB op landelijk niveau meer een verzoek, een wens van de Kamer behelst dan datgene waarop die andere overheden zo zeer zitten te wachten. Hiermee is het allerlaatste woord nog niet gezegd; ik wil er in ieder geval nog een keer een discussie over of dit nu de aangewezen manier is om te bereiken wat wij willen, namelijk het kunnen voeren van een effectief mobiliteitsbeleid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verantwoordelijkheid voor infrastructurele en andere aspecten van mobiliteitsbeleid bij voorkeur ligt op het bestuursniveau dat het meest direct bij de problematiek is betrokken;

constaterende, dat er via de rijksbegroting rechtstreeks gelden beschikbaar komen voor gemeentelijke en provinciale verkeers- en vervoersprojecten;

verzoekt de regering in het eerste kwartaal van 1999 een standpuntbepaling te verschaffen over de organisatie van de formulering en uitvoering van het mobiliteitsbeleid, inclusief de financiële kant van de zaak, en de gebundelde doeluitkering in de begroting te handhaven, tenzij de financiële verdeling structureel wordt gewijzigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Van Gijzel en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (26200-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil niet lastig zijn, maar ik zou toch ook hierover een vraag willen stellen, want ik begrijp de strekking van de motie niet. Er wordt op een bepaald punt een heroverweging gevraagd en er wordt uitgesproken dat de doeluitkering in de tussentijd gehandhaafd zou moeten worden, en dan volgt een tenzij. Maar dat tenzij is nu juist datgene waarom in de motie gevraagd wordt, namelijk heroverweging van de bestuurlijke verhoudingen. Is het dus geen cirkelredenering?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, want de uitvoering van de motie kan ook inhouden dat er aanleiding is om af te zien van de gebundelde doeluitkering. Wij vinden dat daartoe niet kan worden besloten dan nadat duidelijk is hoe je die organisatie precies wilt zien. De gebundelde doeluitkering is nu op twee jaar gezet. Als wij die termijn beëindigen, zou je er anders vanaf zijn, maar dat vinden wij niet zo'n goede gedachte.

Voorzitter! Wij hebben een aantal schriftelijke antwoorden gekregen en ik kan het niet laten te zeggen dat de naam D66 al jarenlang zonder apostrof wordt geschreven.

Ik dank met name voor het antwoord over het bevorderen van het denken over zeppelins en het laten ontwikkelen van prototypes.

Uit de mondelinge beantwoording begrijp ik verder dat er gewerkt wordt aan het uitbreiden van inhaalverboden. Mijn fractie juicht dat zeer toe, want wij dringen daar al jaren sterk op aan.

De paarse diesel heb ik in eerste termijn niet genoemd, hoewel ik dat wel had willen doen. Ik ben blij dat het verwerkt is in de motie van de

heer Van Gijzel. Wij steunen die motie. Ik hoop dat het onderwerp op deze manier nadrukkelijk een rol blijft spelen.

Ik ben gerustgesteld door de opmerkingen over de aandacht die er zal zijn voor ketenbenadering. Ik beluister daarin veel activiteit, overigens niet allemaal direct vanuit de minister. Het laatste hoeft echter ook niet. Wij volgen met belangstelling wat er op dit front gebeurt.

Dan het rekeningrijden. Ik heb er al het een en ander over gezegd. Afgezien van het feit dat wij er zeer tevreden over zijn dat het prijsmechanisme eindelijk zijn toepassing lijkt te gaan krijgen in de mobiliteitsbeleidsmaatregelen, blijf ik het wenselijk vinden om te durven nadenken over de vraag hoe wij het terugsluizen precies regelen. Dat is vooral van belang in verband met het draagvlak dat zo'n maatregel nodig heeft. Wij kunnen een parallel leggen met de terugsluisopties die wij hebben geïntroduceerd bij de regulerende energiebelasting. Dat is weliswaar een ander dossier, maar het heeft dezelfde kenmerken. Ook hierbij wordt geheven van mensen die iets doen, terwijl je hoopt dat ze dat wat minder gaan doen. Ook daar is sprake van terugsluizen over de hele linie. Ik dien hierover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het maatschappelijk draagvlak voor rekeningrijden toeneemt als het voordeel ook merkbaar wordt op andere wijze dan via generieke lastenverlichting;

verzoekt de regering de mogelijkheid te onderzoeken om, analoog aan de terugsluis van de regulerende energiebelasting, uit de opbrengst van rekeningrijden een bepaald bedrag voor positieve prikkels in de mobiliteits sfeer te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (26200-XII).

Giskes

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik realiseer mij dat ik over dit idee in eerste termijn eigenlijk niet gesproken heb. Het idee is gaandeweg opgekomen. Ik hoop dat de minister er met een open mind naar wil kijken.

Mijn vraag over het nautisch onderwijs is schriftelijk beantwoord. Dat antwoord laat nog enigszins open wat er werkelijk gedaan zal worden aan bevordering van het nautisch onderwijs. Wij weten dat er een actie is geweest, onder de titel "Je toekomst ligt in het water". Die actie vond ik heel leuk. Ik denk dat er nog wat aanvullends moet gebeuren. Graag heb ik nog een nadere toelichting daarop.

Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. De antwoorden geven mij geen aanleiding om er nader op in te gaan.

Ten slotte de motie over korte-afstandsvluchten. Ik heb geluisterd naar de opmerkingen hierover van de minister. Ik zie er nog niet direct een aanleiding in om de motie niet te activeren, zoals ik al gezegd heb. Als het al aan de orde is, vind ik dat er overleg over moet zijn met de eerste ondertekenaars. Afhangelijk daarvan zal blijken wat wij op dit front doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel nog een vraag over die motie op stuk nr. 11.

Mevrouw **Giskes** (D66): Op stuk nr. 11?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, dat is de motie waar het over gaat.

De **voorzitter**: Dan weet u meer dan wij, want wij kennen dat nummer niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is de motie op stuk nr. 11, 26200-XI.

De **voorzitter**: Oh, u bedoelt de eerder ingediende motie.

De heer **Hofstra** (VVD): Precies. Die motie wordt nu besproken. Wij vinden het een beetje inconsequent dat er nu gesproken wordt over vliegen over korte afstand, zonder dat erbij wordt gezegd: binnen Nederland. Eigenlijk worden de vluchten in het binnenland over één kam geschoren met korteafstandsvluchten over de grens. Ik hoop dat ook de fracties van D66 en de PvdA

van mening blijven dat het altijd in Europees verband moet, als wij de grensoverschrijdende vluchten bespreken. Voor Nederland kun je een eigen beleid voeren, als je dat wilt. Daar ben ik overigens geen voorstander van. Ik vind dit punt onduidelijk in de motie.

Mevrouw **Giskes** (D66): U hebt gelijk dat de tekst onduidelijk is. Wel wijs ik erop dat ik hierover in de eerste termijn het nodige heb gezegd. Verder is indertijd bij de indiening een toelichting gegeven. De tekst is dus niet voor tweeërlei uitleg vatbaar, maar u hebt gelijk dat de motie beter geformuleerd had kunnen worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Nu mevrouw Giskes haar termijn heeft afgerond, wil ik haar een vraag stellen over iets wat zij niet heeft genoemd. Een aantal fracties in de Kamer heeft iets gezegd over de integratie van de HSL in het lijnennet. Evenals anderen denken wij dat heel veel voordeel bij die integratie te halen is. Wat is de mening van de fractie van D66 op dit punt?

Mevrouw **Giskes** (D66): In de eerste termijn heb ik die integratie zelf ook aan de orde gesteld. Ik heb gezegd dat het nu al duidelijk is dat de HSL-concessie naar de Nederlandse Spoorwegen zal moeten gaan. Die implicatie kun je niet zomaar afkondigen, omdat er een openbare aanbesteding zal zijn. Ik wil nu nog horen of wat wij willen, überhaupt kan. Het voordeel ervan zie ik heel goed. Dat heb ik in eerste termijn ook gezegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil eveneens terugkomen op de motie waarover zojuist is gesproken en die is ingediend bij de behandeling van de begroting van VROM. In die motie is sprake van vliegverkeer voor de korte afstanden. Ik ga ervan uit dat dat vliegverkeer ook de kleine luchtvaart betreft.

Mevrouw **Giskes** (D66): U doelt op het vliegverkeer waarover u in eerste instantie sprak?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat de kleine luchtvaart hier ook

onder valt. Doelt u nu ook op de pleziervluchtjes?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Op alle kleine vliegvelden in Nederland. Er is van alles denkbaar, maar het gaat dan allemaal om vliegverkeer voor de kleine afstanden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik moet met enig voorbehoud spreken, maar ik denk dat ook op dat vliegverkeer bedoeld wordt. Primair wordt echter gedacht aan de problematiek die dit vliegverkeer oplevert voor Schiphol. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan. Ik meen wel dat uw onderwerp hieronder valt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijn onderwerp? Het is een onderwerp dat hier al sinds jaar en dag aan de orde is en waarover verschillende moties zijn aangenomen, maar die zijn nooit uitgevoerd. Daarom denk ik dat het van groot belang is dat het vliegverkeer waar ik op doelde, er in ieder geval bij hoort.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zeg u toe dat ik dat zal checken. Vooralsnog ga ik ervan uit dat dat zo is.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Ik wil beginnen de bewindslieden te complimenteren met hun optreden. De minister heeft op een aantal beleidsterrein een open houding tegenover de Kamer getoond. Dat heb ik de afgelopen jaren wel eens anders meegemaakt. Helaas kan ik nu slechts enkele punten aanstippen.

1. De minister heeft openingen geboden in de richting van systemen die uitgaan van een heffing per kilometer. Ik juich dat zeer toe en ik hoop dat op dit basisprincipe in zowel de perspectievennota als in het NVVP fundamenteel zal worden ingegaan. Een dergelijk systeem werkt, ongeacht of je nu een grote of een kleine portemonnee hebt.

2. De minister heeft gezegd dat ook zij van het concept Nederland distributieland af wil. Waar het om gaat, is dat distributie niet als doel op zichzelf wordt benaderd. Dat proefde ik ook uit de reactie van de minister. Het kan wat ons betreft niet blijven bij een ander etiket op hetzelfde concept. Wij menen dat het

Stellingwerf

goed is dat de Kamer op dit punt een richtinggevende uitspraak doet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de eenzijdige inzet op groei van het internationale goederentransport de Nederlandse samenleving confronteert met een groot aantal negatieve gevolgen;
- het streven naar verdergaande groei van het goederentransport geen doel op zichzelf dient te zijn;

verzoekt de regering bij de voorbereidingen van het NVVP het concept Nederland distributieland te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (26200-XII).

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! 3. Er is de dreiging van uitval van personenvervoer ten gevolge van conflicterende belangen op het spoornet. De minister heeft in dat verband voor de korte termijn krachtig duidelijkheid gegeven. Echter, het probleem blijft hoe dan ook op de achtergrond spelen en het zal zich de komende jaren versterkt aandienen. Erkent de minister dat? Ik ben van mening dat op dit punt ook helderheid voor de langere termijn moet ontstaan. In februari hebben wij bij de wijziging van de Spoorwegwet hierover ook al gediscussieerd. De minister heeft toen een beleidskader aangekondigd. Bij de bespreking ervan zouden we over de voorrangsregeling kunnen discussiëren. Deze minister heeft gezegd: begin volgend jaar komt de nota er. Ik ga ervan uit dat de minister in die nota klip en klaar duidelijk maakt dat hoe dan ook het personenvervoer niet zal worden weggedrukt, maar ook dat het personenvervoer dat er nu misschien nog niet is, zal kunnen ontstaan. Ik ga er dus van uit dat er groei kan zijn. Daarbij denk ik aan trajecten

waarop nu wellicht nog goederenvervoer is.

4. Ik ga voorlopig akkoord met de toezeggingen van de minister op het gebied van het fietsverkeer. Wij wachten nadere informatie af. Zo nodig kunnen wij dan zelf actie ondernemen.

Ik rond af met Schiphol. De minister wil Schiphol benaderen als een normaal bedrijf. Daar zit nu juist het probleem volgens ons. Schiphol is geen normaal bedrijf. Schiphol maakt gebruik van de openbare ruimte, zo'n beetje van Leiden tot Alkmaar en tien kilometer de lucht in. Er zal dan te allen tijde een heel bijzondere aanpak nodig zijn.

□

De heer Van den Berg (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de bewindslieden welgemeend voor de mondelinge en schriftelijke beantwoording. Ik wil ook graag mijn waardering uitspreken voor de kwaliteit van die beantwoording, waarin een aantal toezeggingen zijn gedaan waarmee wij zeer content zijn. De intentie van de bewindslieden sprak ons ook aan. Het was goed om te horen dat de notie van het rentmeesterschap de minister aansprak, al komt het natuurlijk wel op de uitwerking aan. Wij zullen elkaar op dat punt nog wel eens ontmoeten. Vooralsnog hebben wij daar vertrouwen in.

Er komen veel zaken later nog terug. De tijd laat mij niet toe nu veel thema's verder aan te roeren. Ik wil één motie indienen. Het heeft mij bevreemd, zoals ik in eerste termijn ook heb gezegd, dat de begroting zelfs niets zegt over beleidsvoornemens voor de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor lichamelijk gehandicapten. Het regeerakkoord spreekt er wel over. Nu hoef ik natuurlijk het regeerakkoord niet te bewaken, maar er staat ook wel eens iets goeds in. Ik wil op dit punt de minister graag een duwtje in de rug geven. Ik bedoel dat positief.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1999

geen voorstellen bevat ter bevordering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor lichamelijk gehandicapten;

overwegende, dat het van groot belang is ook voor lichamelijk gehandicapten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te waarborgen c.q. te verbeteren;

verzoekt de regering de knelpunten alsmede de oplossingsrichtingen ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer van lichamelijk gehandicapten in kaart te brengen en de Kamer hierover te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (26200-XII).

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik rond in verband met de tijd af met een opmerking over de waterhuishouding. Ik zie met veel belangstelling uit naar de vierde nota. Ik wil in ieder geval aankondigen dat mijn fractie op het punt van de sanering van de waterbodems vindt dat het uiterste gedaan moet worden om daarvoor meer middelen vrij te maken. Het is echt een groot knelpunt om meerdere redenen. Wij zijn nu althans nog niet voornemens in de huidige situatie te berusten. Wij zullen dat met elkaar nader bespreken.

Voorzitter! De staatssecretaris gaf wat impressies over haar visie op de waterschapsorganisatie. Daar komen wij met elkaar ook nog over te spreken. Zij tenderde nogal nadrukkelijk naar vergaande schaalvergroting. Ik zou daar toch voor willen waarschuwen. Juist de ontwikkelingen van de laatste tijd hebben ons bewezen van hoe groot belang – dat is de kardinale betekenis van de waterschappen – de kennis van en betrokkenheid bij het gebied is. Hoe belangrijk de kennis van de kleinschalige waterhuishouding is, is bij dit type wateroverlast gebleken. Ik zou haar dit aspect nadrukkelijk willen meegeven. Het is veel te eenzijdig om zonder meer in de richting van schaalvergroting te tenderen.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de beide bewindslieden voor hun gedegen beantwoording. Aan het begin van het antwoord van de minister ontstond een wat merkwaardige discussie naar mijn gevoel. De minister zei: als het gaat om het mobiliteitsbeleid, moet je niet moraliseren. De heer Reitsma oarmde die uitspraak. Ik vroeg mij bij beiden af wat daar nu mis mee is. Ik neem aan dat de minister in haar mobiliteitsbeleid ook morele overwegingen mee laat spelen. Als je morele overwegingen daarbij een rol laat spelen, dan zeg ik: waarom zou je ze dan wel hebben en niet uitspreken? Ik vind het dus merkwaardig. Ik mag het misschien toespitsen op een voorbeeld dat ik ook in eerste termijn heb genoemd. Bij de regeling van de maximumsnelheid gaat het dunkt me niet alleen om een zo snel mogelijke doorstroming van het verkeer. Daarbij zullen ook milieuoverwegingen, dus een element als rentmeesterschap, een rol spelen. Als het niet zo is, hoor ik dat graag. En als dat zo is, kun je daar in de voorlichting vanuit het departement best rekening mee houden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het moet een misverstand zijn. Ik heb niets oarmd. Ik heb geconstateerd dat de minister die opmerking maakte. Ik heb toen gezegd: ik zal dan ook toetsen aan andere uitspraken of u moraliseert. Ik vind dat er best moraliserende opmerkingen gemaakt mogen worden.

De heer **Schutte** (GPV): Hartelijk dank voor deze toelichting. Ik had dit niet zo begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik neem dat misverstand graag weg!

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Van verschillende zijden is gevraagd naar de Wet personenvervoer. De minister hoopt het wetsvoorstel nog dit jaar naar de Kamer te kunnen sturen. Begrijp ik het goed dat het nog niet ter advisering aan de Raad van State is gezonden? Als dat inderdaad nog niet is gebeurd, moet ik constateren dat het zeker niet zal lukken om het wetsvoorstel nog voor het kerstcees aan de Kamer te zenden. Dit onderstreept mijn grote

zorg dat de onzekerheid in de sector – bijvoorbeeld over wat er op het terrein van de aanbestedingen zal gebeuren – groot blijft. Wat wil de minister eraan doen om die onzekerheid zo snel mogelijk weg te nemen? Dat moet gebeuren, nog los van de vraag of de Kamer in staat zal zijn om de wet in een bepaald tempo te behandelen.

Voorzitter! Ik heb ten aanzien van het openbaar vervoer in de kleine kernen voorgesteld pilotprojecten te starten. De minister heeft schriftelijk geantwoord dat dit een gedecentraliseerde taak betreft. Dat is op zichzelf waar, maar in het kader van het NVVP kan er wel aandacht aan geschonken worden. In dat plan gaat het niet alleen om direct rijksbeleid. Er kunnen ook allerlei elementen in de sfeer van de uitvoering bij de lagere overheden aan de orde komen. Vandaar dat ik mijn vraag heb toegespitst op dat punt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Om te beginnen wil ik mijn dank uitspreken voor de vele ondersteunende opmerkingen die er zijn gemaakt, en voor de zeer vele moties die zijn ingediend. Ik zal hier nog inhoudelijk op reageren, maar het is zeer indrukwekkend. Het lijkt mij zo laat op de avond het meest overzichtelijk om de verschillende opmerkingen van de woordvoerders langs te lopen.

De heer Reitsma heeft gewezen op het mobiliteitsprobleem. Dat is een groot probleem. Hij zei dat de regering regeert en zo is het precies. Ik ben blij dat hij naar voren bracht dat de inzet van het apparaat zeer groot is. Dat klopt. Wij proberen gezamenlijk om met verstandig beleid te zorgen dat die mobiliteit in goede banen wordt geleid.

Over het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen en de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regeerakkoord, is een motie ingediend op stuk nr. 8. Over het kernnet is bij het regeerakkoord afgesproken dat er een concessie komt voor tien jaar, waarna wij moeten definiëren wat het kernnet precies is. Vervolgens wordt er een relatie gelegd met het binnenlandse verkeer op de hogesnelheidslijn. Er is ook nog regionaal vervoer per rail,

waarvan de bedoeling is dat het wordt gedecentraliseerd. Van dat hele complex moeten wij nog het een en ander uitwerken.

Ik begrijp de opmerkingen over de vraag hoe je met de Nederlandse Spoorwegen goede afspraken kunt maken over hun prestaties en over de kosten van het treinkaartje. Hoe verhouden de activiteiten op het kernnet zich tot de HSL? Dat is een zeer complex vraagstuk waarover nog niet zo lang geleden uitspraken zijn gedaan door de Nederlandse Spoorwegen, tijdens het Railforumcongres.

Ik heb het volgende bezwaar tegen deze motie. Bij de debatten die wij hierover hebben gevoerd, wordt mij iedere keer voorgehouden dat ik er ook voor moet zorgen dat ik voldoende inkomsten genereer om megaprojecten te financieren. De Kamer maant mij een- en andermaal om te zorgen dat er iets van komt, het CDA voorop. Maar het is niet handig om je publiekelijk met onderhandelingen te bemoeien, want dan weet ik zeker dat zij voor de overheid niet goed aflopen. Ik deel de zorg over de vraag hoe het gaat met de toekomst van het openbaar vervoer over het spoor en over het voeren van een verantwoord beleid, maar tegenover degenen die hierin belangen hebben, zou ik wel graag een positie houden waardoor ik ervoor kan zorgen dat de Nederlandse belastingbetaler niet meer dan nodig hoeft bij te dragen aan een goed functionerend openbaar vervoer. Daarbij is deze motie gewoon hinderlijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb de minister in eerste termijn een vraag gesteld over dit onderwerp. Wil zij niet overwegen om de gebruikersbijdrage voor een vrij lange periode te kapitaliseren om in te kunnen spelen op de private financiering van het gat bij de HSL? Het is opvallend dat zij veel vragen heeft beantwoord, maar deze niet. De bal ligt voor het doel. Als zij deze vraag betreft bij deze motie, kan daar iets prachtigs uitkomen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ontraad de Kamer de aanvaarding van deze motie. In de nota Derde eeuw spoor zal worden ingegaan op de wijze waarop moet worden omgegaan met de Nederlandse Spoorwegen en met de afspraak die in het regeerakkoord is gemaakt over

Netelenbos

het uitgeven van de concessie voor tien jaar. Voorts zal er in die nota een uitspraak moeten worden gedaan over andere participanten, zoals Lovers. Verder moet worden aangegeven wat niet valt onder het kernnet, hoe daarmee moet worden omgegaan, hoe moet worden omgegaan met de stoptreinen, enzovoorts. Ik ben dat hele palet aan het verkennen. Dat is een ingewikkeld palet. Het gaat immers om zeer grote belangen. Ik probeer zo rond de kerst dat hele palet te schetsen. Dat betekent derhalve dat die notitie er na de kerst ligt.

Ik kan het echter niet hebben dat mij als het ware voor de voeten wordt gelopen, waardoor ik ineens niet meer in positie ben. Dat kan dus ook niet. Ik vraag de Kamer dringend om mij het spel te laten spelen. De uitkomst van het spel wordt hier voorgelegd en dan kan de heer Reitsma altijd nog overwegen om een motie in te dienen. Het is nu echter nog veel te vroeg daarvoor.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft voorts een vraag gesteld over de inpassing van de HSL. Die vraag was ook al in eerste termijn gesteld, maar dat hele blokje HSL heb ik in eerste termijn enigszins vergeten. Dat heb ik overigens niet bewust gedaan, maar dat is er in de snelheid wat bij ingeschoten. Het gaat dus om de vraag: hoe zit het nu met de inpassing van de HSL, met name met de tunnel onder het Groene Hart? Wat zou er gebeuren als wij luisteren naar ideeën over goedkopere alternatieven dan het boren van een tunnel onder het Groene Hart?

Het is zeker waar dat er goedkopere alternatieven zijn voor tunnels. Dat is overigens indertijd ook allemaal besproken. Tunnels kunnen ook op andere manieren worden aangebracht dan via boren. Je kunt een tunnel graven, daar weer een laag grond overheen gooien en daar gras op laten groeien. Dan zie je die tunnel ook niet meer. Er is indertijd gesproken over de verdiepte bak en er zijn allerlei andere plannen besproken.

De Kamer heeft uiteindelijk gekozen voor de geboorde tunnel onder het Groene Hart. Die staat ook in de planologische kernbeslissing. Op het moment dat je kiest voor een andere wijze van aanleg van een tunnel of anderszins, zul je die PKB moeten herzien. Op de vraag of er met een alternatief kan worden bespaard, luidt het antwoord

natuurlijk "ja". Het bedrag is afhankelijk van de keuze die je maakt. Met het meest vergelijkbare alternatief van graven in plaats van boren kun je zo'n 200 à 300 mln. besparen. Naarmate je naar een simpeler verwerking gaat van dit deel van het tracé, kun je tussen de 200 mln. en 600 mln. besparen. Het gaat dus inderdaad wel om grote bedragen.

De vraag luidt vervolgens: hoe zit het dan met het tempo? Wij wachten met smart op de HSL. Die moet immers dienen als substitutie voor de groei van de luchtvaart. De kortere trajecten kunnen namelijk zeer goed via de HSL worden bediend. Met de luchtvaartsector is ook afgesproken dat 20% van die vluchten wordt gesubstitueerd naar de snelle spoorlijn. De gedachte is dat het toch wel minimaal een jaar kost. Naarmate er meer procedures zijn, duurt het uiteraard langer. Je kunt via de aanleg dan wel weer wat tijd winnen, maar je verliest al met al tijd. Dat is onherroepelijk aan de orde.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is toch wel heel triest dat er zoveel verdiend zou kunnen worden, maar dat het op zo'n procedurekwestie vastloopt. Mijn concrete vraag is: om hoeveel meter gaat het? Is er nu niet een snellere procedure mogelijk, bijvoorbeeld via een *lex specialis*, om het in een halfjaar te regelen? Wij zetten onszelf toch helemaal klem op deze manier! Ik wijs op de bedragen die de minister noemde. Dat is inderdaad groot geld en dat geld hebben wij hard nodig op allerlei andere punten.

Minister **Netelenbos**: Wij moeten nu niet doen alsof dat allemaal indertijd niet besproken is. Dat is natuurlijk wel het geval. De heer Hofstra wist toentertijd ook dat er voor een dure oplossing was gekozen. Dat is namelijk uitvoerig in de Kamer aan de orde geweest. Er ligt wel een relatie tussen een herziening van de PKB en een versnelling als gevolg van de aanleg. Je kunt weer wat tijd winnen door een snellere aanleg als gevolg van een eenvoudiger procedure. Het is echter besloten en dat is de situatie. Ik schets de feiten en spreek absoluut geen oordeel uit. Er ligt nog een motie van de heren Reitsma en Leers. Laatstgenoemde is zeer aanwezig in dit debat.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik moest u wel de groeten doen.

Minister **Netelenbos**: Het zal u niet verbazen dat ik dit, gelet op wat er allemaal gebeurd is, geen verstandige motie vind.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gaat inderdaad om een zeer substantieel bedrag. Daar is destijds over gediscussieerd en de vorige minister heeft op vragen van de Kamer geantwoord dat het om een aanzienlijke vertraging gaat. U zegt nu dat het om een jaar gaat en dat je nog een deel kunt winnen, zodat het misschien een paar maanden vertraging oplevert. Toen was het beeld dat het slechts tientallen miljoenen zou opleveren; nu hebt u het over 600 mln. Er is dus een dermate groot verschil tussen de gegevens, dat ik u vraag om een nadere schriftelijke toelichting.

Minister **Netelenbos**: Ik zeg toe dat ik schriftelijk zal toelichten hoe dit precies bezien kan worden en wat dat procedureel en financieel betekent.

De heer **Reitsma** (CDA): Zou de minister, nadat die onderdelen beter in kaart zijn gebracht, opnieuw een oordeel over deze motie willen geven?

Minister **Netelenbos**: Dan vraag ik u heel dringend om deze motie aan te houden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doen wij sowieso, omdat de stemmingen na de behandeling van het MIT zullen plaatsvinden en dus vermoedelijk pas op 18 december.

De **voorzitter**: Daar vergist u zich in, mijnheer Reitsma. Over de begroting kan niet worden gestemd voor de behandeling van het MIT, maar over de moties kan dinsdag worden gestemd.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zou kunnen, maar mijn fractie doet het verzoek om ook over de moties na de behandeling van het MIT te stemmen.

De **voorzitter**: Dat is zeer ongebruikelijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Zo hebben wij dat de afgelopen jaren bij de

Netelenbos

behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gedaan.

De **voorzitter**: Bij de behandeling van de begroting van het ministerie van OCW is er ook nog de behandeling van het deel Cultuur van de begroting, maar wij stemmen dinsdag wel over de moties. De zaak ligt anders als de moties een direct verband hebben met het MIT, maar dan had u die moties misschien beter op 14 december kunnen indienen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik heb geen zin in een ordedebat over dit punt; wij kunnen hierover later een beslissing nemen. Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: De heren Reitsma en Hofstra hebben opmerkingen gemaakt over de inpassing. Ook daarop had ik niet gereageerd, omdat ik dat al eerder naar aanleiding van mondelinge vragen had gedaan en omdat ik dacht dat mijn standpunt bekend was. Bij de inpassing, waar wij bij de behandeling van het MIT uitvoerig over zullen spreken, speelt het volgende. Het MIT heeft geen betrekking op "kale" wegen. Al die plannen worden via het interactieve proces – met onze HID's voorop – in de regio's besproken. Dat leidt natuurlijk altijd tot inpassingsvragen; die worden gewikt en gewogen en die worden ook gehonoreerd. Ik kan dus niet precies zeggen hoeveel geld er nu al met de inpassing gemoeid is en hoeveel er, kijkend naar de MIT-plannen, "kaal" zou zijn uitgegeven. Er is in ieder geval flink veel geld gemoeid met de inpassing. Het regeerakkoord heeft bepaald dat daar ook een extra budget voor is. Ik heb niet bij de onderhandelingen gezeten, maar gelet op het verleden – bijvoorbeeld de motie over de HSL-tunnel onder het Groene Hart, de Betuwelijn, de hier gevoerde debatten en de daaruit voortgevloeide kosten als gevolg van vaak heel forse inpassing – denk ik dat dat potje als een soort zelfbescherming is bedoeld: je hebt extra middelen om heel exclusieve wensen te honoreren, maar dat potje is eindig. Dat betekent dat je heel precies moet kiezen; volgens mij is dat de pedagogische werking van het potje.

Het zou dus niet juist zijn om dat potje te integreren in het totale budget van het MIT, want dan krijgen wij hier toch weer het soort debat dat in de afgelopen jaren steeds is gevoerd en dan zit er ook geen rem op wensen die op zichzelf wellicht wel heel sympathiek zijn, maar die niet vervuld kunnen worden. Het feit dat er een extra budget is – dat kan overigens nog lang niet aangesproken worden, want ik heb al laten weten dat er pas vanaf 2005 100 mln. beschikbaar is en dat het bedrag vervolgens oploopt – heeft die werking.

Ik praat met de regio's over de vraag wat zij graag in de regio willen en welke visie zij op de regio hebben. Ik heb hier roerende woorden gehoord over het belang van decentralisatie; daar ben ik het volstrekt mee eens. Als de regio's na het overleg met mij echter zeggen dat zij een totaalpakket gerealiseerd willen zien, moet je van goede huize komen om daar zelf een andere opinie over te hebben. Dat geldt ook voor de 60%/40%-verhoudingen. Ik vind dat het, eerlijk gezegd, ook gaat om de wensen van de regio. Het wordt gewogen als het er ligt.

Als in de latere jaren aanspraak wordt gemaakt op het budget moeten wij kijken wat dat kan betekenen en waar het geld dan naartoe gaat. De vraag is dan of het een kale weg is of niet. Meestal gaat het in de discussie echter niet om kale wegen. Het valt mij op dat er juist grote discussies worden gevoerd over de vraag of het een aquaduct of een mooi uitgevoerde brug moet worden. Men wil vaak een aquaduct, maar dat is veel kostbaarder dan een brug. Dat is het soort debat waar ik nu middenin zit. Ik vind dat wij moeten wachten op de uitkomst van het overleg. Blijft de vraag hoe om te gaan met dit aparte budget. Ik wil dat budget apart laten staan. Dat is, ook kijkend naar het verleden, een vorm van zelfbescherming.

Voorzitter! Er zijn opmerkingen gemaakt door de heer Reitsma over de A73. Hij gebruikt iedere keer dezelfde grote woorden. Dat went, al ben ik het er natuurlijk niet mee eens. Ik ben het ermee eens dat de overheid betrouwbaar moet zijn. De zaken rond tunnels in Roermond, ook in relatie tot alternatieven, zijn niet in contracten vastgelegd. Inpassingsvragen worden altijd opnieuw beschouwd. De A73 zit in categorie

1. Het beeld dat die weg niet wordt aangelegd, klopt dus niet. Het gaat echter om termijnen, bestemmingsplannen en procedures. Wij moeten daar goed naar kijken. Het kan soms niet eens, omdat er allerlei bezwaarprocedures lopen. De Kamer weet net zo goed als ik dat de A73 in de regio een omstreden tracé is. Dat heeft zo zijn eigen gevolgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Aan de laatste woorden van de minister wil ik niets afdoen. Wat zij over de tunnel heeft gezegd, kan volgens mij echter niet. Ik heb net aangegeven dat minister De Boer, en dus het kabinet, alleen akkoord is gegaan met financiering van de A73 op de oostoever omdat het inclusief een tunnel was. Dat vormde het grootste probleem. Er is voor gewaarschuwd dat het duurder is als het gebeurt op de oostoever.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het grappig aan de inbreng van de heer Van der Steenhoven dat hij in eerste termijn bij interruptie heeft gezegd nul gulden aan de wegen te willen besteden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voor mij hoeft de A73 niet. Ik geef alleen aan wat er in de Kamer is afgesproken. Ik denk dat als de minister de tunnel laat vallen, wij opnieuw over de westoever moeten praten. Dat is het punt.

Minister **Netelenbos**: Dat merk ik dan wel bij de behandeling van het MIT. Bij de budgettaire ruimte en de vraag hoe iets te realiseren is, zijn keuzes gemaakt. Daarover spreken wij nu met de regio. Mij viel op dat de partij van de heer Van der Steenhoven in de staten een motie heeft gesteund die inhoudt dat de weg er moet komen. Hij heeft dus nog een missie te bedrijven in eigen kring.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Met betrekking tot de tunnel zeg ik dat er een tracébesluit is genomen waarin deze tunnel is opgenomen. Dat besluit is door de Kamer gesanctioneerd. Dat was nodig om gelijke milieueffecten te bereiken voor oost en west.

Minister **Netelenbos**: Ik stel voor dat wij over de A73, de enorme kosten die daarmee gemoeid zijn en de vraagstukken die daarbij aan de orde

Netelenbos

zijn, nog komen te spreken. Ik praat nu met de regio. Ik hoop dat daarbij verstandige uitkomsten te zien zijn. Van mijn kant is er de bereidheid om oplossingen te zoeken. Simpel is het echter niet. De heer Reitsma krijgt echter een heldere visie op het openbaar vervoer.

Ook bij de luchtvaart geeft de heer Reitsma zijn mening. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik eerder heb aangegeven dat de milieuruimte de mogelijkheid tot groei bepaalt. Ik heb mij dat zelf horen zeggen voor de televisie. De sector zal alle zeilen bij moeten zetten om dit te realiseren. Men moet investeren in geluidsarme vliegtuigen, een nieuwe vloot, landings- en startprocedures enzovoort. Het referentiepunt ligt daarbij rond de 600.000. Dat getal komt uit de studies. Men mag het echter niet omdraaien. Wij hebben met elkaar geconstateerd dat de luchtvaartdebatten vrijwel niet meer te volgen zijn omdat er voortdurend mist opstijgt waardoor, om maar eens in dit soort termen te blijven, bijna niet meer geland kan worden. Wij proberen dat nu te ontrafelen in begrijpelijke termen en afspraken. Het valt mij op dat ook hier elke keer weer diezelfde mist ontstaat, waardoor iedereen het gevoel krijgt dat het niet loopt. Er is gesproken over referentiepunt en over milieuruimte, maar mensen willen dan vaak weten waaraan dan zo ongeveer moet worden gedacht. Er is duidelijk gezegd dat als de sector niets doet, het altijd minder zal zijn. Ik zag dan ook graag dat niet zo selectief gewinkeld werd in berichtgeving, want – dan stop ik, voorzitter, want ik zie de drift tot interrupties – dat zou betekenen dat je nooit meer iets kunt zeggen en meer een regent wordt. Welnu, ik heb mijzelf één ding voorgenomen: deze minister wordt geen regent!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb hier de letterlijke tekst voor mij van het interview voor Den Haag Vandaag. De minister is begonnen met 600.000 vliegbewegingen en als zij nu zegt dat de Kamer mist veroorzaakt, dan lijkt het mij inderdaad verstandig om maar snel met deze discussie te stoppen. Ik wil de minister aanraden om gewoon in ronde bewoordingen eerlijk te zeggen dat zij het eigenlijk ook wat anders had kunnen zeggen zonder iedereen tegen zich in het harnas te jagen. Het feit dat de minister-

president ertussen moest komen met zalvende woorden, is voor mij voldoende bewijs. Laat de minister er verder maar niet op ingaan, want anders ontstaat er misschien nog meer mist!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vraag alleen maar om recht te doen aan datgene wat er is gezegd. Er is gezegd dat het referentiepunt waarschijnlijk zo ongeveer 600.000 is, mits de sector... en toen kwam nog dat hele verhaal over wat die sector zou moeten doen. U kunt nalezen dat de minister-president gisteren hetzelfde heeft gezegd. Dat getal komt uit studies, maar als de sector zich niet inspant zal het navenant minder zijn. De intentie is dat de milieuruimte bepaalt wat er kan. Als de sector zich niet inspant, dan kan er minder of niet worden gegroeid. Dat is ook heel duidelijk gecommuniceerd en ik vind het eigenlijk heel flauw dat nu net wordt gedaan alsof dat niet zo is. Het is begrijpelijk dat men wil weten waaraan dan moet worden gedacht en dan laten de studies zien dat als alles meezit en aan alle parameters wordt voldaan, dat waarschijnlijk de uitkomst is. Zo gauw er ook maar een parameter niet klopt, bijvoorbeeld omdat de sector zich niet of onvoldoende inspant, zal het minder zijn. Dat is gecommuniceerd, maar dan kunt u natuurlijk nog wel vinden dat het u niet zo goed uitkomt!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Neen, mijnheer Reitsma, laten wij er nu niet op doorgaan!

Heeft de heer Van der Steenhoven een heel nieuwe visie of vraag op dit punt?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een heel concrete vraag, voorzitter. Misschien is het goed om niet alleen een piketpaaltje te slaan wat betreft het aantal vliegbewegingen, maar ook wat betreft het milieu. Wellicht kan de minister dan de uitspraak bevestigen dat ten opzichte van het referentiejaar 1990 van de PKB Schiphol geen verslechtering plaatsvindt van luchtverontreiniging, stank, veiligheid en dat de situatie rondom het geluid verbetert. Dat ligt nu ook vast en als de minister dat als uitgangspunt neemt, zal iedereen beter weten waar hij aan toe is!

Minister **Netelenbos**: De milieuranvoorwaarden gaan wij natuurlijk opnieuw vastleggen. Vertrekpunt daarbij zijn uiteraard de milieuranvoorwaarden die in de huidige PKB zijn geformuleerd. Er zullen dus afspraken worden gemaakt over het aantal geluidgehinderde woningen, de veiligheid, de luchtkwaliteit, enz. De studies laten zien dat als alle parameters kloppen, het ook kan. Natuurlijk gaan wij dat ook met de milieubeweging bespreken en wij gaan dat ook vastleggen. Wij starten niet voor niets met dat TOPS-overleg waaraan alle partijen, ook de milieubeweging deelnemen. Ik begrijp het wantrouwen dus wel, maar wat mij betreft is dat niet nodig en ook niet aan de orde. Laat men op onze daden letten; wij grijpen echt in op grond van het milieu, hebben dat ook al een paar keer gedaan, en dat is echt tussen de oren van de sector gaan zitten. Ik heb op dit moment geen behoefte aan de motie van de heer Van der Steenhoven. Ik geef hem in overweging haar in reserve te houden tot 18 december. Dan zijn de plannen van het kabinet bekend en zullen wij dit onderwerp bespreken. Hij kan dan altijd nog bezien of het er niet goed staat. Laten wij nu eerst de procedure fatsoenlijk afwickelen en niet alsmaar ad hoc opereren. Dat is immers een van de problemen die zich bij dit vraagstuk voordoen. Ik wil daar zo graag vanaf. Ik meende dat wij dit ook enkele weken geleden hebben afgesproken in de schoon-schipsdiscussie.

Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft gezegd: nuchter, maar niet vrijblijvend. Dit lijkt mij een goed uitgangspunt. Voor zijn opmerking over een open discussie geldt hetzelfde.

De heer Reitsma heeft op stuk nr. 11 een motie ingediend over betaalstroken. Ik zou het met hem eens zijn geweest als hij had gezegd: ik ga voor rekeningrijden, maar ik wil ook experimenten met betaalstroken om erachter te komen wat dit zou kunnen betekenen. Hij heeft dit echter niet gezegd, ook niet bij interruptie. Ik heb al gezegd dat wij zullen bezien of wij in de regio Rotterdam een experiment kunnen opzetten. Daartoe is de wens geuit in die regio en er is waarschijnlijk een PPS-initiatief mogelijk. In de aanleg van die stroken is immers niet voorzien in het MIT; zij zullen met privaat geld moeten worden gefinancierd. De uitkomst wordt

Netelenbos

meegenomen. Dit lijkt mij een vergaande toezegging van iemand die eerst zich uitdrukkelijk heeft uitgesproken voor rekeningrijden. Wij zullen deze pilot opzetten als er medefinanciering is. In de motie staat echter iets heel anders en dat gaat mij veel te ver. Dan vallen wij in het zwaard van de heer Van der Steenhoven. Het risico is namelijk groot dat er niets gebeurt in alle andere steden waar lang niet altijd iets kan. Ik zou daarom tegen de heer Reitsma willen zeggen: ga mee in deze gedachte, u kunt altijd nog – nadat wij ervaring hebben opgedaan – opnieuw deze motie naar voren brengen. Ik vind dit overigens jammer, want wij waren al een heel eind op weg om het samen eens te worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Mag ik de minister naar aanleiding van deze motie vragen of het waar is dat er een wet moet komen voordat er tol kan worden geheven.

Minister **Netelenbos**: Voor de pilot is dat volgens mij niet nodig. Ik zal het de Kamer nog precies laten weten, maar ik meen dat wij een experimenteerartikel hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien is het wel een vooroorlogse wet. Als er wel een wet nodig is, steun ik de heer Reitsma.

De **voorzitter**: De minister heeft al gezegd dat de Kamer een antwoord krijgt. Wij zullen daarop wachten.

Minister **Netelenbos**: Ik kijk nu even op het schermje voor mij en daar staat dat het voor een nieuwe weg niet nodig is. Ik vraag de Kamer verder te wachten totdat wij ervaring hebben opgedaan.

Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft gevraagd hoe de MIT-methodiek in het kader van de herijking NVVP in de tijd gezien verloopt. In het MIT is het programma voor de periode tussen nu en het jaar 2010 vastgelegd. Dit betekent dat je je niet straffeloos kunt bedenken, want dan ontstaan er problemen in de regio. Temeer daar wij nu een aantal afspraken gaan maken die soms ook privaatrechtelijk moeten worden vastgelegd. Als ik bijvoorbeeld aan regio's vraag om voorfinanciering, dan moet dat natuurlijk worden vastgelegd en moeten de contractuele verplichtingen over en weer

goed zijn vastgelegd. Dit doe ik overigens pas na ommekomst van het debat met de Kamer. Ik loop daarop niet vooruit. Als het NVVP nieuwe inzichten oplevert waarvoor ook budgetten uit het MIT nodig zijn, kan dit opnieuw aan de orde komen als er nieuw geld is. Wij gaan ervan uit dat er wellicht meevallers zijn en dat er in 2002 een nieuwe regering komt die ongetwijfeld forse investeringen zal willen doen. Er staat echter nog een aantal 1a-megaprojecten op de rol dat ook nog van een antwoord moet worden voorzien. Daar is overigens veel, bijna uitsluitend, openbaar vervoer bij. De inkomsten als gevolg van PPS-constructies, bijvoorbeeld in verband met megaprojecten, gaan ook weer richting MIT. Er komen dus in de loop van de tijd weer middelen beschikbaar en dan moet een afweging worden gemaakt. Intussen ben ik er blij om – dit biedt de regio's zekerheden – dat er voor de periode tot 2010 in principe een programma wordt vastgelegd, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Dat lijkt mij gelet op opgedane ervaringen zeer verstandig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het MIT kent in twee opzichten een horizon. In de eerste plaats is er de periode van vijf jaar waarvoor men verplichtingen aangaat. In de tweede plaats gaat het om de indicatieve, daaropvolgende periode van vijf jaar. Gelet op de intenties die wij in het kader van het NVVP hebben, meen ik dat een herijking mogelijk moet zijn. Wij komen er bij de behandeling van het MIT op terug, maar ik zeg nu al dat ik het problematisch vind dat het beleid voor tien jaar wordt vastgelegd. Op die manier zijn er voor het beleidsstuk waarmee vorm moet worden gegeven aan het mobiliteitsbeleid, geen instrumenten meer om tot bijstelling te komen.

Minister **Netelenbos**: Maar het is niet het laatste woord en ook niet het laatste geld. Ik wijs erop dat hierbij ook veel Vinex-afspraken betrokken zijn. Je zult je toch echt moeten vastleggen, zodat men weet waaraan men toe is. Wie kijkt naar de onrust van dit moment, zal moeten toegeven dat daar veel voor te zeggen valt. De discussie hierover wordt later voortgezet.

Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft een motie ingediend over de vrachtwagenkilometers en de

transportpreventie. Hij meent dat met de sector tot een convenant moet worden gekomen. Ik heb al gezegd dat men in een kasteeltje wilde gaan zitten om het eens te worden en een convenant te sluiten. Aan dit convenant is geen geld verbonden, maar meer in het algemeen ben ik het principe van convenanten aan het heroverwegen. Ik constateer dat hierbij geen budgettaire afspraken worden gemaakt; het gaat om intenties. Voorzitter! Ik zie deze motie als een steun voor ons beleid. Ze is enerzijds een beetje overbodig maar kan anderzijds geen kwaad.

De heer Van Gijzel heeft voorts aandacht gevraagd voor de toeritdosering. Hij was van plan om daarover een motie in te dienen maar dat heeft hij niet gedaan. Hij wil dat een interdepartementale werkgroep zich bezighoudt met de aanvangstijden. Voorzitter! Hoe wij het organiseren doet er weinig toe. Of het interdepartementaal gaat of niet, uiteindelijk wordt het kabinetsbeleid. Ik heb in het kabinet al een afspraak gemaakt. Graag had ik gezien dat bij het laatste najaars-overleg dit vraagstuk op de agenda was geplaatst. Immers, men moet hiermee in de CAO-sfeer aan de gang kunnen gaan. Het kan niet zo zijn dat iedereen dat maar voortdurend overal individueel moet bespreken; het is veel te complex. Het overviel iedereen een beetje en daarom heb ik afgesproken dat ik binnen een halfjaar hiervoor een traject schets. Dat wordt dan aan het kabinet voorgelegd en vervolgens naar de Kamer gezonden. Wie daar allemaal bij betrokken zijn, dat regel ik. Ik kom in elk geval met een notitie en ik zou graag zien dat dit bij het volgende najaarsoverleg zou worden ingebracht. Voor die tijd kunnen wij een en ander met de Kamer bespreken, zodat kan blijken of onze visie haar goedkeuring kan verkrijgen.

Over de park-and-ridepilots is teleurstelling uitgesproken. Voorzitter! Ik stel mij voor dat wij over dergelijke vraagstukken nog maar eens goed praten bij de behandeling van de perspectievennota. Op die manier kunnen wij nagaan hoe wij kunnen komen tot een vernieuwende uitwerking. Op het moment is er sprake van een pilot met een transferium. Op dit terrein kan ik nu niet veel doen. De plannen die er nu ineens zijn, had ik nog niet gezien

Netelenbos

voor ze de Kamer werden toegezonden. Wij moeten toch even nagaan hoe een en ander past in het beleid.

Voorzitter! Vervolgens richt ik mij op de bonus-maluskwestie en het daarbijbehorende amendement. Ik dacht dat de heer Van Gijzel dit had gekoppeld aan de opmerkingen over de fiets, maar hij wacht eerst af waar ik mee kom. Bij de behandeling van het MIT zal hierover nader worden gesproken, zo neem ik aan.

Bij de behandeling van de komende Tracéwet komen wij nog te spreken over tracéaanpassing, over de rol van VNG en IPO en over een mogelijke versnelling. In die wet komt het versnellingsvraagstuk ook aan de orde.

Er is een motie ingediend over slachtofferhulp, agressie en het agressiefonds. Schriftelijk heb ik al geantwoord op vragen hierover en een nadere uitwerking op dit punt heb ik al toegezegd. Of het lukt voor 1 april a.s., weet ik echter niet. In de discussie over veiligheid heb ik dit overigens al eerder gezegd. Al met al vind ik deze motie eigenlijk niet nodig. Ik zal ervoor zorgen dat ik samen met mijn collega van Justitie een standpunt aan de Kamer voorleg.

Ook is een motie ingediend over punctualiteit bij de spoorwegen. Ik zeg toe de Kamer hier begin 1999 over te berichten. Deze motie zou ik derhalve kunnen overnemen. Of dat genoeg is, merk ik wel.

Ik zeg toe de Kamer schriftelijk te informeren over de 316 mln. en de onderbouwing daarvan. Kennelijk is er op dit punt nog geen afdoende antwoord gegeven.

Opmerkingen werden nog gemaakt over de luchtvaart en de consequenties van het protocol. Ik zal schriftelijk uiteenzetten wat de reikwijdte is van het protocol. Overigens ben ik het er niet geheel mee eens dat de tarieven voor tickets van de Antillen naar Nederland uitzonderlijk hoog zijn. Dat is zeker niet het geval. Wel ken ik de gevoelens. Daarom heb ik ook aangeboden om het protocol te veranderen en te bezien of de monopoliepositie zou kunnen veranderen. Men moet dan ook wel de consequenties aanvaarden, ook voor de eigen vliegmaatschappij. Die wordt namelijk ook gesubsidieerd door de KLM. Het loopt niet echt goed met de herziening van het protocol. Wij doen wel ons best en ik wil ook best meewerken, maar iedere

beslissing heeft zo zijn eigen zijeffecten. Die moet men wel willen accepteren. Ik zal dus uitleggen wat het protocol betekent. De uitkomst van de verandering heb ik niet helemaal zelf in de hand. Het hangt ook zeer af van wat de Antillen wel en niet willen accepteren.

Ik zal de minister van VWS vragen waarom de Kamer het stuk van het RIVM over het gezondheids-onderzoek nog niet heeft ontvangen. Ik dacht dat dit al wel zo was. Er is een eerste onderzoek, wat overigens niet het enige is. Er loopt ook nog een langduriger onderzoek in de regio. Dat is nog niet afgerond.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): De minister zei zo-even dat er geen duidelijke relatie is tussen Schiphol en gezondheids-effecten. Wij hebben het betrokken rapport nog niet gelezen, maar wel hebben wij er signalen over opgevangen. Daaruit blijkt dat zo'n 400.000 mensen last hebben van het vliegtuiglawaai – dat is veel meer dan men dacht – en dat een kwart daarvan lijdt aan slapeloosheid daardoor. Dat lijkt mij toch een duidelijk gezondheidsprobleem.

Minister Netelenbos: Het lastige met dit soort onderzoek is dat je dan ook altijd moet kijken naar referentiegroepen. In de Nederlandse samenleving hebben mensen sowieso last van slaapproblemen. Je moet dat altijd tegen elkaar afzetten, maar daardoor worden dingen wel minder evident. Als je mij vraagt of ik last heb van vliegverkeer, zeg ik ook "ja". Ik heb echter ook weer niet zoveel last dat het leidt tot ongezondheid. Je moet dus heel erg op correlaties letten. Tot nu toe is het steeds zo dat het niet is aan te geven. Ik ken deze discussie al heel lang, want toen ik in de gemeenteraad van Haarlemmermeer zat, heb ik ook allerlei onderzoeken mee helpen initiëren. Iedere keer is er namelijk veel bezorgdheid in de regio en daarom is er veel onderzoek gedaan. Dan blijkt toch telkens weer dat bij referentiegroepen vergelijkbare vraagstukken leven. Ook spelen andere verontreinigingen een rol. Zo heb je in de regio een enorm uitgebreide weginfrastructuur. Die is moeilijk uit te sluiten. Ook het kassengebied heeft in het verleden in ieder geval voor de nodige problemen gezorgd. Maar het onderzoek is gaande en van een van de deel-

onderzoeken is het resultaat al bekend. Ik zal bevorderen dat dit zo gauw mogelijk aan de Kamer zal worden toegestuurd.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik zou hier niet zo bij gepersisterd hebben als wij niet al vergaande besluiten van het kabinet mochten verwachten, zo omstreeks 18 december. In dat kader moeten wij toch wel weten wat die effecten op de gezondheid zijn. En in de PKB staat dat het resultaat van zowel het grootschalige als het kleinschalige onderzoek binnen drie jaar bekend zal zijn, waarna de regering het parlement over de uitkomst zal rapporteren. Deze termijn is verstreken en wij staan nu aan de vooravond van zeer ingrijpende besluiten.

Minister Netelenbos: Wij houden ook niets achter, maar soms kan iets niet sneller.

De heer Van Gijzel (PvdA): Maar het is ook voor de mensen in dat gebied die zich zorgen maken over hun gezondheid, buitengewoon vervelend dat wij straks een besluit nemen en dat halverwege volgend jaar het resultaat van die twee onderzoeken pas bekend is.

Minister Netelenbos: Zorgen moet je weerleggen en dat doen wij ook, maar er zijn in Europa natuurlijk al vliegvelden die vele malen groter zijn dan die in Nederland. Wij moeten die zorgen dus wegnemen met feiten; die worden nu geïnventariseerd. Externe veiligheid krijgt wat mij betreft de hoogste prioriteit, maar het opstellen en interpreteren van de modellen vraagt heel veel technologische arbeid en ze zijn gewoon nog niet klaar. Het onderzoek met rondbellen en daarna conclusies trekken is klaar, maar het diepgaande gezondheidsonderzoek is nog niet klaar. Het enige wat wij weten uit het onderzoek dat al vele jaren loopt, is dat er nog niets evident is.

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat zal dan moeten blijken, daarvoor wil ik het resultaat eerst zien. Het lijkt mij voor de mensen in dat gebied van buitengewoon grote betekenis dat wij weten wat de effecten voor hen zijn als wij de besluiten nemen.

Minister Netelenbos: Dat ontken ik zeker niet, maar ik kan ook geen ijzer met handen breken. Daar vraag ik

Netelenbos

enig begrip voor. Maar ik zal bevorderen dat het resultaat van het onderzoek dat al klaar is, via de minister van Volksgezondheid, die daarover gaat, de Kamer zo spoedig mogelijk zal bereiken.

De **voorzitter**: Zou ik u mogen vragen om de moties iets sneller te behandelen? Er zijn er namelijk nog tien, meen ik. Anders moeten wij de rest van deze behandeling tot volgende week uitstellen, want er moet vanavond ook nog een wetsvoorstel afgehandeld worden omdat het anders niet op tijd klaar zal zijn. Ik vind het heel vervelend, maar het is niet anders.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ga verder met de motie op stuk nr. 11, ingediend bij de behandeling van de begroting van VROM. Ik heb gezegd dat ik deze motie heel graag zou betrekken bij het uitwerken van het thema Schiphol als bedrijf. Ik zou namelijk heel graag niet telkens op onderdelen beslissingen nemen, maar over het totaal. Dat is echt mijn missie, ik zou echt heel graag integraal beleid voeren voor de luchtvaart. Dit betekent dat ik de termijn die in de motie staat, wil aanhouden, want daar zijn afspraken over gemaakt. Men kan controleren of ik een en ander naar believen heb uitgewerkt. Ik zou de indieners van deze motie dan ook willen vragen haar aan te houden, om een en ander eerst uit te werken in die bedrijfsmatige aanpak van de luchtvaartsector. Het valt mij op dat iedereen deze benadering wel steunt, maar dit vraagt dan ook wel een aparte invulling, het kan niet anders.

Voorzitter! Ik heb al gezegd dat ik aanvaarding van de motie op stuk nr. 15 van de heer Van der Steenhoven over Schiphol ontraad, omdat ik vind dat deze te vroeg komt. Ik nodig hem uit te wachten op het besluit dat wij aan het eind van dit jaar nemen en dan te bezien of de motie naar zijn mening nog nodig is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Er staat in het dictum van deze motie "verzoekt de regering pas een besluit te nemen over door-groei op de locatie Schiphol te nemen nadat de milieugrenzen zijn vastgesteld". Die zijn toch al vastgesteld? De heer Van der Steenhoven stelde zojuist wel de juiste vraag, maar het dictum klopt niet, denk ik, want die grenzen staan

in de PKB, zoals de minister zelf ook al gezegd heeft.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen een integrale visie presenteren op hoe er dient te worden omgegaan met de tekst uit het regeerakkoord over de groei van de luchtvaart. Dat is de juiste volgorde; of men tevreden is over het resultaat daarvan, horen wij dan wel. Graag alles in samenhang, die les hebben wij in de afgelopen jaren wel geleerd.

Dan de motie over de infrastructuurprojecten en de helderheid van de criteria. Daarop heb ik al min of meer gereageerd. Ik vind dat het prima is zoals wij het nu hebben geregeld. Ik ontraad daarom aanvaarding van deze motie. Het beleid staat immers zoals het staat. De motie scheidt alleen maar verwarring.

Aanvaarding van de motie op stuk nr. 17 moet ik ook ontraden. Die motie gaat over de 60/40-verhouding. Laten wij eerst eens even de uitkomsten bekijken. De heer Van der Steenhoven kan de motie altijd nog eens indienen, als hij vindt dat het beleid niet goed is uitgevoerd met de regio's. De motie komt veel te vroeg. Wij praten er nu juist over om bestuurlijk naar de regio's zo te opereren dat recht wordt gedaan aan hun verlangens. Dat zou toch iedereen hier een goed idee moeten vinden.

Dan over de stoptreinen, Zaltbommel, enz. In het voorjaar van 1999 kom ik met de uitkomsten van de gesprekken met de NS. De uitspraken van de Volkskrant kloppen in die zin dat er een groot probleem is. Ik vind het echt jammer dat zowel de heer Van Bommel als de heer Van der Steenhoven almaar ontkenen dat er een groot probleem is. Dat probleem is er wel degelijk. Tegen de heer Hofstra zeg ik dat je de treinen 's nachts niet door al die dorpen kunt laten denderen, want dat is echt onaanvaardbaar vanwege de hinder. Dat maakt dat investeren in rails voor het goederentransport een verstandige zaak is. Ik kan alleen maar constateren dat zowel de SP als GroenLinks eigenlijk niet goed uit het debat komt. Niks mag, maar het probleem dat dan ontstaat, mag er ook niet zijn. Dat kan dus niet.

De heer **Van Bommel** (SP): Dit is een provocatie van de minister.

Minister **Netelenbos**: U zegt toch aldoor "nee"?

De heer **Van Bommel** (SP): Nee, want GroenLinks wijst er net als mijn fractie op dat er andere spoorwegen zijn, die sneller aangelegd kunnen worden dan de Betuwelijn. Op die manier kunnen wij de stroom goederenvervoer accommoderen.

Minister **Netelenbos**: Nee. Wat er wordt gezegd over het viersporig maken, kan helemaal niet. Als je let op het tracé en op de stations die er liggen, kan iedereen die op school heeft leren tekenen, zien dat het gewoon niet kan. Daar is gewoon geen plek. Het kan gewoon niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zegt dat de viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem niet kan. Die spoorverdubbeling is planologisch echter al helemaal voorbereid. Er moet wel flink ingepast worden op dat traject. Het traject is ook keihard nodig voor de HSL-Oost. Die verdubbeling komt er sowieso.

Minister **Netelenbos**: Kijk eens naar de route Rotterdam, Utrecht, Arnhem, grens en de Brabantroute. Heeft u wel eens bekeken wat er allemaal langs die route ligt? Die route wilt u verbreden? Daar moet dat goederentransport over denderen? Wat dacht u dat de mensen die daar wonen daarvan vinden? U kapittelt mij over de noord-oosttak, maar vervolgens wilt u de rest van Nederland ook bedienen met heel veel herrie. Ik vind dat echt onbegrijpelijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk dat u het niet goed begrijpt. Wij hebben heel duidelijk aangegeven dat er na de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Arnhem meer goederenvervoer over dat traject kan plaatsvinden. Net als het personenvervoer geeft ook het goederenvervoer een vorm van overlast. Het is natuurlijk niet de bedoeling die verdubbeling volledig ter vervanging van de Betuwelijn te realiseren.

Minister **Netelenbos**: U bent dus wél voorstander van de Betuwelijn?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind dit geen eerlijke discussie.

Netelenbos

De **voorzitter**: Op deze manier gaat het niet. De minister moet niet uitlokken dat alle acht of negen woordvoerders bij de interruptiemicrofoon komen. Zij doet dat nu toch wel een beetje. Dat vind ik heel vervelend, want ik zeg tegen de woordvoerders steeds dat zij niet zoveel moeten interrumpen omdat wij verder moeten. Ik vraag dat nu ook van de minister.

Minister **Netelenbos**: Op 10 december zullen wij er nog afzonderlijk over praten. Mijn conclusie is dat alle alternatieven die genoemd zijn, het niet toestaan dat je er veel goederenvervoer over laat gaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister zet de discussie op een verkeerd spoor. Het probleem is dat het goederenvervoer en het personenvervoer elkaar nu in de weg zitten. Daar moeten wij over praten. Dat moet je loskoppelen van de discussie over de Betuwelijn.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Loskoppelen kan niet. Op 10 december zullen wij hierover spreken.

De heer Hofstra was tot de conclusie gekomen dat ik zijn opmerkingen niet heb beantwoord. Dat spijt mij zeer. Ik meende al heel veel antwoorden te hebben gegeven. Wat de marktwerking op het spoor betreft: ik kom met de nota Derde eeuw spoor. De heer Hofstra wordt dus op zijn wenken bediend. De motie op stuk nr. 18 is in die zin kort door de bocht, dat er soms al een nota is, maar soms moet er een wet komen. Planning van wetgeving heb je zelf lang niet altijd in de hand. Wetsvoorstellen moeten eerst voor advies naar de Raad van State. Bovendien wil ik zelf de verantwoordelijkheid voor een wet kunnen nemen. Soms is het dan ook echt nodig dat ik een paar weken stop in de bestudering ervan. Al die dingen spelen mee. De heer Hofstra zal over marktwerking bij alle vormen van openbaar vervoer van mij een standpunt krijgen, alleen, ik kan niet sneller lopen dan ik nu doe. We doen ons best en ik verzoek de heer Hofstra deze motie in te trekken, omdat ik meen dat hierbij sprake is van onmogelijkheden.

De motie op stuk nr. 19 gaat over de filezwaarte en het antifileplatform. Ik kan mij vinden in de basis-

gedachte, dat heel actief gewerkt moet worden aan filepreventie. Er wordt echter ook gevraagd een apart antifileplatform in te stellen. Ik vraag de indieners van de motie of zij het goedvinden dat ik de motie als volgt uitvoer. Het bereikbaarheidsoverleg dat wij reeds kennen en waarin alle relevante partijen zitting hebben, krijgt de opdracht die in deze motie besloten ligt. Als wij anders handelen, krijgen wij naast het bereikbaarheidsoverleg voor hetzelfde onderwerp een apart platform. Dat lijkt mij niet zo handig. Op die manier krijg je alleen maar een extra vergadercircuit. Wat in het dictum van de motie staat, wil ik dus inbrengen in het bereikbaarheidsoverleg. Op die manier kan dan de motie uitgevoerd worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Dat vind ik weer iets te kort door de bocht. Bij de vorige motie was het omgekeerde het geval. De grap van het antifileplatform is nu juist dat dat zich in zijn werk zou moeten toespitsen op het bestrijden van de files. We kennen al een heleboel maatregelen. Door verschillende woordvoerders zijn die genoemd. Wat wij nu willen, is dat er een denktank komt en dat extra energie wordt gestoken in de plannen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Ik heb niet voor niets de vergelijking met de invoering van de euro en de oplossing van het millenniumprobleem gemaakt. Ik heb dus niet zozeer behoefte aan een heel breed gremium. Ik hoef ook geen nota. Papier is er al genoeg. Er is ook geen behoefte aan onnodige circuits. Misschien kan de minister iets vinden wat al een beetje lijkt op het gremium dat ik wil. Ik hecht er evenwel aan dat het zich met name inzet voor antifilemaatregelen. Daarover zou de minister overleg kunnen plegen met de desbetreffende instanties.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil de motie dan zo uitvoeren, dat een bestaand overleg zich hiermee gaat bezighouden. Ik moet er namelijk ook op letten dat de doelstellingen om tot minder uitgaven voor bureaucratie te komen, worden nagestreefd. Als wij weer een apart platform gaan instellen, komt er weer een apart circuit. Ik ben het eens met de strekking van de motie, maar wil het gevraagde laten doen door een adequaat bestaand

gremium. Ik wil de heer Hofstra laten weten hoe wij in dezen zullen handelen.

Voorzitter! Er is gesproken over de instandhouding van de GDU. Ik wijs erop dat de GDU voorlopig nog aan de orde is.

Dan kom ik toe aan de opmerkingen over Eelde. Ik ben niet voor een benadering die inhoudt: een beetje soepelheid. Het is van tweeën één: óf we handhaven de afspraken en de wetgeving met betrekking tot de luchtvaart óf we doen dat niet. Als men de regelgeving niet wil handhaven, moet men die ook niet maken. Wat de kwestie Eelde en Heerenveen betreft is dat misschien spijtig, maar ik ben echt ijzeren Hein als ik inhoud moet geven aan de wettelijke afspraken. Als ik me daaraan niet houd, heb ik binnen de kortste keren weer een enorm dilemma in verband met handhaving van de milieunormen. Ik ben dus niet voor soepelheid op dit punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar als hierbij toch een beetje soepelheid wordt betracht...

Minister **Netelenbos**: Nee.

De heer **Hofstra** (VVD): En dat is al nodig om domweg verdragen die in het leven nu eenmaal voor kunnen komen, op te kunnen vangen. Denk aan de vergelijking die ik maakte met de laatste trein van Nederland. Als u dan soepelheid betracht en daarvoor verantwoording moet afleggen, zult u zien dat alles veel gemakkelijker gaat.

Minister **Netelenbos**: Nee, voorzitter! Dat is niet de benadering die ik bij de luchtvaart wil kiezen. Trouwens: wet is wet. Daar houden wij ons aan. De minister van Justitie zit nu achter mij. Hij is het volgens mij volstrekt met mij eens.

Voorzitter! Op het stuk van verkeersveiligheid en promillage hebben wij afgesproken dat wij dit uitwerken. Wij wachten dat af.

Voorzitter! Dan de motie op stuk nr. 20 over de witte vlekken. Ik stel voor dat deze motie verder besproken wordt bij de behandeling van het MIT, omdat zo'n motie niet zonder de nodige middelen kan. Wij komen nog te spreken over het MIT.

Voorzitter! De motie op stuk nr. 21 van mevrouw Giskes c.s. gaat over het nationaal verkeers- en vervoersplan en de PKB. Ik zeg toe dat ik dit

Netelenbos

vraagstuk zal behandelen in de perspectievennota. Ik begrijp de redenering. Je hebt voor een deel wetgeving nodig. Dat is ook de benadering van de heer Van den Berg. In de rest van het NVVP is dat moeilijk te vatten in zijn abstractie. Daarom is het goed het hoe en waarom uit te werken. We kunnen tegen die tijd verder praten over de uitwerking. Ik kan die motie dus overnemen.

Voorzitter! De motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 24 gaat over de groei van het internationale goederentransport en Nederland distributieland. Ik heb uitgelegd dat ik zeer voor het moderniseren van het thema Nederland distributieland ben, maar dit gaat wel heel erg de andere kant uit. Dit vraagt ook onmiddellijk heel veel overheidsbemoediging, terwijl we gaan praten over de perspectievennota en het NVVP en we ook in gesprek zijn met Nederland distributieland over de modernisering van de invulling. Ik raad aanneming van deze motie in deze vorm dus af.

De motie van de heer Van den Berg op stuk nr. 25 over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten komt mij zeer sympathiek voor. Ik kan deze motie dan ook overnemen.

Voorzitter! Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over OV en platteland. We komen daarover te spreken bij alle documenten die nog komen. We kunnen daar komend jaar aandacht aan besteden.

Voorzitter! Aanneming van de motie van mevrouw Giskes op stuk nr. 23 over rekeningrijden moet ik ontraden. We hebben daar in het regeerakkoord uitdrukkelijk afspraken over gemaakt. Bij eventuele meerinkomsten zou dat van een andere orde kunnen zijn, maar voorlopig hebben we die helemaal niet. In het regeerakkoord staat dat de opbrengsten via generieke belastingmaatregelen teruggesluisd worden. Mevrouw Giskes moet mij niet in de verleiding brengen om het regeerakkoord niet uit te voeren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik begrijp dat het even schrikken is, maar je kunt ook lasten verlichten door in de fiscale sfeer iets anders te doen dan alleen maar terugsluizen via de inkomstenbelasting. Ik geef de minister in overweging daar iets langer over na te denken en eventueel te overleggen met

Financiën. Ik zal de motie eventueel aanhouden tot de behandeling van het wetsvoorstel rekeningrijden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb dat allang gedaan. Deze afspraken worden natuurlijk ook in het constituerend beraad gemaakt. De financiële paragraaf van het regeerakkoord laat zien dat die 400 mln. via lastenverlichting generiek terugkomt. Ik stel voor dat wij dit debat verder voeren bij behandeling van de wet. Wij hebben het debat dan daar waar het ook moet zijn.

Voorzitter! De heer Schutte heeft gezegd dat de onzekerheid over de Wet personenvervoer snel zou moeten worden weggenomen. Ik ben het daarmee eens. Ik praat in de komende weken en maanden met alle vervoerders. Ik heb dat ook al gedaan. Ik zal die gesprekken benutten om hangende het wetgevingstraject de zorgen die onnodig zijn, weg te nemen. Moraliseren doen we allemaal op zijn tijd, maar waar het om mobiliteit gaat, wil ik stimuleren en aanbieden wat mogelijk is, maar niet moraliseren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De minister is nog niet ingegaan op de motie op stuk nr. 22.

Minister **Netelenbos**: De decentralisatie is uitgewerkt in het Verdragsconvenant, de planwet en straks het NVVP. Ik ben erg voor decentralisatie, maar het voorgestelde in de motie is in die zin iets te "wild" dat nu niet overzien kan worden waar het over gaat. Ik vraag dan ook dringend de motie aan te houden tot de bespreking van het NVVP in de loop van volgend jaar. Dan is ook de verhouding tussen de verschillende overheidslagen aan de orde en weten wij concreet waar het over gaat.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Ik dank met name de leden Herrebrugh en Van den Berg voor hun opmerkingen en vragen in tweede termijn over het waterbeleid. De heer Herrebrugh heeft met nadruk gevraagd of het wel mogelijk is om allerlei nieuwe inzichten binnen een tijdsbestek van luttele weken nog op te nemen in het kader van wellicht urgente maatregelen. In de vierde nota waterhuishouding

wordt een aantal tendensen weergegeven die niet gelogenstraft zijn door het slechte weer van de afgelopen maanden. De tendensen ten aanzien van bodemdaling, zeespiegelrijzing, eventuele klimaatverandering en toename van de afvoer van rivieren waren in zekere zin al opgenomen in de derde nota en versterkt in de vierde. Door de gebeurtenissen is de urgentie ervan toegenomen. Ik hoefde niet in een tijdsbestek van enkele weken allerlei nieuwe inzichten te ontwikkelen. Wellicht moet een aantal zaken naar voren worden gehaald ter beperking van ernstige wateroverlast, die ik anders in de tijd wat had gespreid. Of mij dat op alle fronten geheel uitgewerkt zal lukken, weet ik niet. Misschien is dat te ambitieus. Op een aantal fronten – met name in de bestuurlijk-juridische sfeer – moet het mogelijk zijn om prioriteiten aan te geven.

De heer Van den Berg is ingegaan op de bestuurskracht van de waterschappen. De lijn die zich thans heeft ingezet van concentratie van waterschappen – all-in waterschappen – wil ik blijven stimuleren. Ik geef de heer Van den Berg na dat het inzicht in het watersysteem in de lokale situatie uitgangspunt moet blijven. Het gaat mij niet om zo groot en zo zwaar mogelijk, maar om de kennis van het gebied te behouden. Daarnaast moet de bestuurskracht dusdanig zijn dat men daadwerkelijk partij is tegenover gemeenten en provincie in een aantal debatten waarin het water een leidende rol speelt.

De uitspraak van de Raad van State inzake de waterkering bij Akzo in de Kleefsche Waard moet ik respecteren. Ik doe daar niets aan af, maar ik beken wel dat ik er niet echt gelukkig mee ben. Volgens de planning zou dit dijkvak ongeveer medio 2000 klaar zijn. In plaats van het versterken van de huidige waterkering moet het waterschap bij het opstellen van nieuwe plannen juist nadrukkelijker kijken naar de mogelijkheid een nieuwe waterkering direct langs de rivier te leggen, zodat het industrieterrein Kleefsche Waard binnendijks komt te liggen. Dit houdt onvermijdelijk vertraging in, die ik liever niet had gewild.

Daarnaast toont deze uitspraak keihard aan dat de beleidslijn ruimte voor de rivier nog steeds heel actueel is. Wat is er nu eigenlijk gebeurd? Door economische

J.M. de Vries

ontwikkeling van buitendijkse gebieden, gelegen in de normale overstromingszone, wordt nu aanspraak gemaakt op bescherming tegen die overstroming, terwijl indertijd wel bewust is gekozen voor een buitendijks terrein. De Raad van State constateert dat het aannemelijk is dat de beleidslijn geen ruimte biedt voor uitvoering van dijkverbetering volgens het tracé langs de rivier, maar dat zich soms omstandigheden kunnen voordoen waarin afwijking van de beleidslijn geboden is, omdat toepassing tot een onevenredige aantasting van belangen zou leiden. Naar mijn idee gaat het hierbij niet zozeer om aantasting van belangen, maar de Raad van State heeft gesproken. Het terrein heeft altijd buitendijks gelegen. Wij slaan de verkeerde weg in als wij buitendijkse gebieden gaan indijken om het huidige gebruik weer te beschermen. Dan schiet het natuurlijk nooit op. Ik ga nu overleggen met mijn collega van VROM of deze uitspraak aanleiding is voor een aanscherping van de beleidslijn. Ik kan verder niets aan deze uitspraak doen, maar ik zal er bij de rapportages over ruimte voor de rivier op terugkomen.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over de problematiek van de waterbodems en de bagger. Hij suggereerde dat ik geld over zou houden, omdat ik geen depot had. Was dat maar waar! Ik kom ernstig geld tekort, zowel voor depots als voor capaciteit om nog meer waterbodems te baggeren. Ik heb dus ook geen moeite om een bestemming te vinden voor het geld. Als ik niet aan berging doe, kom ik snel bij duurdere oplossingen, zoals het ecogrind dat wij hebben besproken.

De heer Van den Berg heeft gezegd dat hij zal blijven aandringen op meer geld voor de sanering van de waterbodems. Ik heb een notitie toegezegd met alle ins en outs. Ik denk dat wij hier nog op kunnen terugkomen in de Kamer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Op welke termijn denkt u de aangegeven oplossing voor de uiterwaarden te kunnen toepassen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Zo exact kan ik nu niet zijn. Dat hangt samen met de notitie die bij de vierde nota waterhuishouding wordt gevoegd. Het hangt ook af van het

overleg met de collega's, want het gaat niet alleen om wetgeving op mijn beleidsterrein, maar ook van VROM en LNV. Ik zal met mijn collega's in overleg moeten treden over hoe snel wij wat kunnen veranderen. Ik hoop dat ik daar in december wat meer inzicht in kan geven. De beleidslijn van ruimte voor de rivier heeft nog te weinig body om dit soort zaken te voorkomen, maar de zaak van het industrieterrein de Kleefsche Poort in Arnhem die bij de Raad van State voorligt, illustreert wel de urgentie ervan. Ik ga kijken of de bestuurlijk-juridische gang van zaken kan worden aangescherpt om sneller en beter te kunnen werken. Dat hoop ik half december te kunnen zeggen, want dan heb ik daar inzicht in.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van enige bijzondere bevoegdheden tot opsporing en wijziging van enige andere bepalingen (bijzondere opsporingsbevoegdheden) (25403);**

- **het wetsvoorstel Partiële wijziging van het Wetboek van Strafvordering (herziening van het gerechtelijk vooronderzoek) (23251).**

(Zie vergadering van 12 november 1998.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik geef allereerst het woord aan de minister van Justitie die een mededeling wil doen.

□

Minister **Korthals**: Voorzitter! Het lijkt mij goed om voor de tweede termijn een mededeling mijnerzijds te doen. Ik wilde dat eigenlijk doen

nadat de woordvoerders in tweede termijn hadden gesproken, maar ik heb inmiddels begrepen dat datgene waar het over gaat, reeds rondzingt. Vandaar de verklaring mijnerzijds nu.

Afgelopen donderdag hebben wij gesproken over de burgerinfiltrant, met name over de criminele burgerinfiltrant. Daarbij is aan de orde geweest dat er in 1995 een criminele burgerinfiltrant is ingezet, dat dit in 1996 eveneens is gebeurd en in 1998 ook. Er is toen een discussie met vooral mevrouw Kalsbeek gevoerd over de vraag of dat nu wel of niet mocht. Beslispunt 54 was door de Kamer aangenomen en de regering had een eigen standpunt dat er nog een gaatje zou zijn. Ik heb toen ook toegegeven dat het beter ware geweest wanneer er actief mededeling van was gedaan dat wij zouden afwijken van het beslispunt.

Tijdens de eerste termijn is ook de vraag aan de orde geweest wanneer de criminele burgerinfiltrant in 1998 is ingezet. De heer Dittrich maakte de opmerking dat het waarschijnlijk onder de vorige minister gebeurd is. Ik heb toen ook gezegd dat ik die beslissing in ieder geval niet had genomen. Het is echter gebleken dat die beslissing op 10 augustus is genomen. Die is overigens niet door mij genomen, maar het is wel degelijk onder verantwoordelijkheid van de huidige minister van Justitie gebeurd. Ik denk dat het zuiver is om dat hier mee te delen. De reden dat ik daar niet van wist, is dat mij dat niet is meegedeeld. Ik heb daar inmiddels een stevig gesprek over gehad met de betrokken ambtenaar.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Ik heb waardering voor de woorden van de minister. Ik wil de volgende vraag stellen.

De **voorzitter**: Zouden wij nu niet een ordelijk debat kunnen voeren, waarbij u die opmerkingen in tweede termijn maakt. Dan zal de minister daarop reageren. Anders krijgen wij nu een debat in een debat. Ik denk dat het juist zo goed is dat de minister deze mededeling aan het begin van de tweede termijn heeft gedaan.

De heer **Dittrich** (D66): Maar ik zou hem zo graag iets willen vragen.

De **voorzitter**: Maar ik bepaal de orde. Dat is nu zo jammer voor u.

Bijzondere opsporingsbevoegdheden/gerechtelijk vooronderzoek

19 november 1998
TK 27