

Van der Staaij

wensen uit markt en maatschappij. Juist hier zouden wij beschouwingen van de regering met een aanduiding van inhoudelijke beginselen als het gaat om de vaststelling van goed en kwaad willen horen. De grondbeginselen van wat recht is, en de grenzen van wat aanvaardbaar is, zijn geopenbaard in het Woord van God. Het wetsvoorstel inzake het homohuwelijk druipt hier tegenin en verklaart in feite het traditionele huwelijk tussen man en vrouw tot een discriminatoir rechtsinstituut.

Vanuit oogpunt van de bescherming van kwetsbare belangen heb ik nog een vraag over de antidiscriminatiebepalingen in het Wetboek van Strafrecht. Collega Rouvoet heeft er ook al over gesproken. Enige tijd geleden heeft de Gehandicaptenraad een aanklacht ingediend tegen vergaande uitlatingen van een cultuurfilosoof over de positie van gehandicapten. Ons is nog geen beslissing over vervolging bekend. In dit verband viel mij op dat in de strafrechtelijke antidiscriminatiebepalingen discriminatie wegens handicap niet uitdrukkelijk strafbaar wordt gesteld. In aansluiting op hetgeen collega Van der Vlies in ruimere zin bij de begroting van VWS aan de orde heeft gesteld, wil de SGP-fractie ervoor pleiten de strafbaarstelling in deze zin aan te vullen.

Ik sluit mij graag aan bij wat door andere sprekers is gezegd over de geestelijke verzorging. Dreigt door de decentralisatie van de budgetten niet het gevaar van (indirecte) bemoeienis met de inhoud van de geestelijke verzorging?

Het sluitstuk van de viering van het 200-jarig bestaan van het ministerie van Justitie werd gevormd door een expositie onder de titel "Weegschaal & Zwaard, de Verbeelding van recht en gerechtigheid in Nederland". Met het oog op het motto "een levende rechtsstaat", viel mij in de catalogus van de tentoonstelling een afbeelding op van vrouwe Justitia, compleet met weegschaal en zwaard, die tot leven is gekomen. Levensgroot staat zij voor de nis, de mensen staan om haar heen en kijken tegen haar op. Boven haar staat de tekst uit het bijbelboek Spreuken: "Gerechtigheid verhoogt een volk. Maar zonde is een schandvlek der natiën". Een levende rechtsstaat maakt weegschaal en zwaard niet los van het Woord dat daarboven staat. De

gerechtigheid is verheffend, ze staat in nauw verband met het peil van de beschaving. De zonde, het negeren van de Goddelijke ordening, is een aanslag op het welzijn van de bevolking en maakt een volk te schande.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: In de loop van de middag zal de regering antwoorden en dan volgt de tweede termijn.

Aan de orde is 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 2000 (26800-XII);**

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Lang geleden, in een sterrenstelsel hier ver vandaan, ontstond oorlog omdat op belangrijke handelsroutes plotseling tol moest worden betaald. Er kwam fel verzet tegen dit onrecht en men trok massaal ten strijde. Zo ontstond een verbeterde strijd tussen goed en kwaad.

Zo begint de film Star Wars, de succesvolle filmserie van de Amerikaanse regisseur George Lucas, waarmee maar weer bewezen is dat er met het rekeningrijden niets nieuws onder de zon is, in welk sterrenstelsel dan ook. Er was toen veel verzet en op spectaculaire wijze moest de dreiging van het kwaad worden bestreden, en ook nu, aan het eind van dit millennium en in ons sterrenstelsel, zal kracht en inventiviteit nodig zijn om de problemen met mobiliteit, veiligheid en bereikbaarheid op te lossen.

In de begroting staan mobiliteit, bereikbaarheid veiligheid centraal. Dit is terecht, want steeds vaker en steeds langer staat het verkeer hopeloos vast. Waren files van 10 kilometer en meer een paar jaar geleden nog uitzonderingen, nu zijn ze aan de orde van de dag. Helaas

moet ik vaststellen dat voor het oplossen ervan het huidige beleid ontoereikend is, ook doordat er te veel geredeneerd wordt vanuit nieuwe nota's en beleidsvisies terwijl er veel meer gewerkt zou moeten worden aan de concrete uitvoering van wat er al ligt. Dat de minister zelf vaststelt dat er in de eerste tien maanden van haar bewind meer gebeurd is dan in de hele vorige regeerperiode, zegt alles over de tijd die verloren is gegaan. Van de vele nota's, het SVV, SWAB en TIB, die de afgelopen jaren door het kabinet ontwikkeld en door de Kamer geaccepteerd zijn, wordt te weinig gerealiseerd, ook door verdeeldheid binnen de coalitie over de oplossingsrichting. Op sommige punten gaat het zelfs zover, dat de betrouwbaarheid van de overheid in het geding is; ik noem in dit verband de A4, waarbij een impasse is ontstaan.

De genoemde betrouwbaarheid is bij het openbaar vervoer, trein en bus, al langer een punt van zorg. Het sluiten van loketten, de beperkingen bij het gehandicaptenvervoer, de voortdurende vertragingen, het groeiende aantal reizigers dat geen zit- of staanplaats kan krijgen, en de veiligheid zijn veelbesproken items. Helaas moeten wij vaststellen dat het openbaar vervoer beslist geen alternatief is voor de automobilist die de file meer dan zat is. Wat ik nog veel erger vind, is dat het openbaar vervoer nu zelfs het gevecht om de tweede auto dreigt te verliezen. De verantwoordelijke minister die hierop aangesproken wordt, steekt de handen in de lucht en stelt jammerend vast dat zij er niet over gaat en geen mogelijkheden heeft.

Gelukkig wordt het steeds meer duidelijk dat het pragmatische politieke-evenwichtdenken van Paars op dit punt zijn langste tijd gehad heeft. De fractie van de Partij van de Arbeid blijkt niet alle ideologische veren afgeschud te hebben; hulde daarvoor. Er is nu dan ook een ruime meerderheid in de Kamer die er niets voor voelt om het openbaar vervoer, de NS, geheel aan de markt over te laten. Natuurlijk is er niets op tegen, het publieke belang te waarborgen door effectieve en daadwerkelijke marktwerking, maar gelukkig blijft een meerderheid pal staan voor de publieke aansturing van de doel- en de taakstellingen van de NS. Dit is terecht, want de NS is en blijft op de eerste plaats

Leers

een maatschappelijke onderneming, waarvan de publieke taak en niet het private belang voorop hoort te staan. Een geprivatiseerde NS moet op bedrijfseconomische gronden nu eenmaal keuzes maken die tegen de maatschappelijke belangen van prijs, bereikbaarheid en toegankelijkheid ingaan. Kiezen voor de winst betekent tegelijkertijd tekortdoen aan klanten.

Ik heb in dit verband een aardig citaat gevonden van het hoofd speechbureau van het ministerie van Economische Zaken. Ik heb nooit geweten dat dit bureau bestond, maar het bestaat echt. De heer Jan Snoek schreef in een eerlijke bui het volgende: "Geloof me: ook ik ben een marktwerkinggelovige, maar soms zit er een kloof tussen de leer en de praktijk. Neem nu bijvoorbeeld het openbaar vervoer. De marktwerking neemt daar voor de consument wel zeer opmerkelijke vormen aan. De NS heeft bekendgemaakt, binnen een aantal jaren alle loketten op de stations te willen sluiten. Je kunt op een station tegenwoordig bijna alles kopen: een krantje, een croissantje, boeken, teddyberen, pantykousen, schoenvevers, sushi en stropdassen, letterlijk alles... behalve een kaartje."

Ik heb de minister van Economische Zaken al gecompimenteerd met deze voortreffelijke speechschrijver, hoewel ik eerst dacht dat ze alles zelf schreef. Ik hoop in ieder geval dat die speechschrijver nog veel voor haar schrijft, maar vooral dat zij er ook wat mee doet. Dat vraag ik ook nu, aan de enige echte minister van Verkeer en Waterstaat: welke conclusies trekt u uit de opstelling van de Kamer voor wat betreft de privatisering van de NS? Over haar hoofd heen stel ik die vraag ook richting NS: welke conclusies trekken de heer Den Besten en zijn raad van bestuur? Wij mogen toch aannemen dat nu ook binnen de NS de prioriteiten worden herijkt?

Laat ik er meteen aan toevoegen dat wij de inzet van de NS zeer waarderen om met de ouderen en de gehandicapten tot concrete, verifieerbare afspraken te komen. Dat is precies wat wij bij de invulling van het begrip maatschappelijke onderneming voor ogen hebben. Maar ik wil de NS en ook de minister uitdagen om nog iets verder te gaan. Het prestatiecontract dat straks wordt afgesloten, zou wat ons betreft tevens een werkbaar en verifieerbaar

reizigershandvest moeten omvatten; een handvest dat niet vrijblijvend is en werkelijk leidt tot wisselwerking tussen de NS en de passagier. Het betekent dat reizigers worden gecompenseerd als zij ten onrechte niet goed, volgens de eigen normen van de NS, worden bediend.

Ik waardeer overigens wat de VVD heeft gedaan bij de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, namelijk het neerzetten van het idee om te komen tot kwaliteitshandvesten. Dat is een oud punt uit het CDA-verkiezingsprogramma; Paars heeft altijd wat tijd nodig om onze inzichten over te nemen. Prima, dat dit ook door de VVD is ingebracht. Maar voortschrijdend inzicht aan onze kant leert wel dat het alleen zinvol is om een handvest in te voeren, als dit ook concreetiseerbaar en controleerbaar is. Daarom zou het voor de hand liggen, voorzitter, dat het parlement zelf, voordat wij met de minister daarover praten, de NS zou horen in een hoorzitting en derhalve nadrukkelijk met de NS spreekt. Ik vind dat onze taak op dat punt zo ingevuld kan worden. De tijd dat we de handen in de lucht moeten gooien en moeten vaststellen dat wij er niet over gaan, moet voorbij zijn. Daarin past dat ook de NS moet weten waar men aan toe is. Denk aan zaken als prestatiecontract, HSL en bonus-malus en ook wat betreft de infraheffing; en natuurlijk moet Nederland niet "gekke Henkie" worden. Mijn vraag aan de minister op dit punt is: hoe staat zij tegenover het doorberekenen van een deel van de infraheffing die nu aan de NS zal worden opgelegd, in een opslag op de kaartjes? Is er al enig idee over de inhoud en de uitwerking van het af te sluiten prestatiecontract? Is de minister het in ieder geval met ons eens dat, als je een deel van die infraheffing wilt doorberekenen in de kaartjes – de kaartjes worden dan duurder – daar dan tegenover moet staan dat de kwaliteit verbetert en dat dit in het prestatiecontract, het reizigersmanifest, concreet genoeg is ingevuld?

Voorzitter! Daarmee ben ik weer terug bij het onderwerp waar ik mee begon: de bereikbaarheid. Ik denk dat wij alles op alles moeten zetten om te voorkomen dat we aankoersen op een zich sluipenderwijze ontwikkelend verkeersinfarct. Ik constateer dat er een patstelling is op dit moment: partijen willen niet met elkaar over een aantal dogma's

heen springen. Ik wil toch een beroep doen op de minister om dat wel te proberen. Ik zou graag een breed pakket van maatregelen zien waarover zij onderhandelt, in de zin van een combinatie van benutten, beprijzen én bebouwen. Het gaat niet om één van die onderdelen, maar om een totaalpakket. Het moet toch mogelijk zijn om in dit landje aan de Noordzee op korte termijn met alle betrokken partijen om tafel te gaan zitten en er pas weer vandaan te komen als er een totaalakkoord ligt over het oplossen van de files. Noem het maar een akkoord van Wasse-naar, maar het mag ook het akkoord van Hoofddorp worden; ik heb daar geen enkel probleem mee. Uit de signalen die ons bereiken, blijkt dat iedereen overtuigd is van de ernst van het probleem en dat ook iedereen bereid is om over eigen heilige huisjes heen te springen. Ook wij zijn daartoe bereid; wij zijn bereid om een constructieve bijdrage te leveren. Wij zijn bereid met de minister te praten over een gerichte inzet van het prijsmechanisme voor de sturing van de mobiliteit. Wij zijn bereid om te zoeken naar mogelijkheden voor een betere, meer dynamische benutting van de bestaande infrastructuur, het openbaar vervoer en noem maar op. Maar de minister zal ook van haar kant de bereidheid moeten tonen om over een aantal dogma's heen te stappen en om tekortkomingen in de infrastructuur weg te werken. Ik wil daarbij tien punten meegeven die zij misschien bij het gesprek dat zij zou kunnen voeren met alle betrokkenen, kan betrekken.

Dit betreft in de eerste plaats het geven van meer ruimte – dan heb ik het over benutten – aan de bevoegdheden van lagere overheden bij het definiëren van maatwerkoplossingen. Als ik nu Leidsche Rijn zie, waar iedereen langs elkaar heen praat, terwijl er nog niets gebeurt, dan vind ik dat we dat kunnen voorkomen met een gebiedseigen aanpak. Dat betekent ook echt ruimte voor lokale oplossingen; het zal de minister helder zijn. Ik dring in dit verband ook aan op een spoedige behandeling van de WPV, de Wet personenvervoer.

In de tweede plaats: stimuleer en faciliteer het vervoersmanagement bij bedrijven, het gecombineerd vervoer. Ik kijk daarbij niet alleen naar de minister, maar vind ook dat het bedrijfsleven zichzelf een concrete,

Leers

harde taak moet opleggen, waar het ook op kan worden aangesproken en waar bijvoorbeeld de autokostenvergoedingen in betrokken zijn.

In de derde plaats pleit ik ervoor om naar instrumenten te zoeken om de spreiding van het woonwerkverkeer te bevorderen. Zou het niet voor de hand liggen, dat de ministeries een voorbeeldmodel ontwikkelen voor telematica, voor thuiswerkprojecten? Daar zouden we toch mee moeten beginnen?

In de vierde plaats is het idee wellicht over te nemen om een interdepartementale kenniscluster congestie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat op te zetten, net als bij DPS bij Financiën.

In de vijfde plaats mag en moet het prijsbeleid niet alleen gericht zijn op het beïnvloeden van de vraag maar moet het ook consequenties hebben voor het aanbod.

In de zesde plaats moeten betaalstroken en doelgroepstroken daar zeker bijhoren.

In de zevende plaats moet bestaande infrastructuur vervolmaakt worden. De provincies en de gemeenten moeten worden uitgenodigd om met eigen oplossingen te komen voor de knelpunten die zij zien. Laat ze dan ook maar eens aangeven wat zij van het Rijk verwachten.

In de achtste plaats moeten natuurlijk de achterlandverbindingen verbreed en versterkt worden. Ik wijs op de uitvoering van het SWAP.

In de negende plaats moet de helderheid van de PPS vergroot worden, maar ik kom hierop dadelijk terug.

In de tiende plaats moet hoogwaardig openbaar vervoer gereïaliseerd worden. Ik prijs de minister zeer voor haar initiatieven met betrekking tot het rondje Randstad en de zweeftrein Zuid-Nederland, maar vraag haar daarin de bestaande concepten te betrekken. Ik wijs in dit verband op het Argus-concept. Dat mag zij niet loslaten.

Kortom, een totaalakkoord, waarin milieu-investeringen en verkeersveiligheid worden betrokken. Maar laat de minister proberen over die patstelling heen te komen, anders staan wij in het begin van het millennium helemaal vast.

Voorzitter! Er wordt veel over publiek-private samenwerking (PPS) gesproken, niet alleen in de politiek, maar ook in de financiële wereld en de bouwwereld. Gelukkig maar, want

het is lang een beetje een besmet onderwerp geweest. Ik maak mij echter toch zorgen. Wij moeten die hernieuwde belangstelling voor het onderwerp nu zo snel mogelijk omzetten in concrete daden en niet alleen in glimmende folders. Iedere dag opnieuw krijgen wij zo'n prachtig mooi pak folders en natuurlijk gebeurt er van alles. Ik zie dat er een nieuwe directeur is benoemd van het Kenniscentrum, en oud-minister Hans Wijers wordt voorzitter van de raad van advies. Dat is perfect, maar ondanks die geestdrift ben ik zo bang dat het blijft steken in goede bedoelingen, dat het stukloopt op de hooggespannen verwachtingen of smooit in de politieke onenigheid in de Kamer.

PPS wordt helaas veel te veel opgevoerd als een alternatief voor de investeringstekorten van de overheid of als een vergaarbak voor projecten waarover onenigheid bestaat. Dat kan niet. De gang van zaken rond de A4 Midden-Delfland is beschamend. Een dergelijke start is natuurlijk niet hoopgevend voor volgende projecten, bijvoorbeeld de tweede Coentunnel, de tweede sluis bij IJmuiden, de A2 in Maastricht en dergelijke. Door verwarring en misverstanden dreigt de overheid dadelijk niet meer serieus te worden genomen door het bedrijfsleven. Om die reden pleit ik voor een heldere definitie van PPS om duidelijk te maken wat wij eronder verstaan en voor een toetsingsinstrument vooraf, waaruit duidelijk blijkt of een project door de politiek wordt gesteund of niet. Voordat de minister de private sector uitdaagt, moet de politiek duidelijk maken of zij het project als een PPS-project wil oppakken. Dat toetsingskader moet naar mijn mening ten minste de volgende elementen omvatten.

1. De vaststelling van de noodzaak van het project en de afbakening van de systeemgrens. Wat houdt het project precies in, wat bedoelen wij ermee, waarom doen wij het? Noem het maar de opbrengst van het project.

2. De erkenning, dat het project straks ook gebruikt wordt voor marktwerking en als zodanig ook uitgenut wordt, anders kun je het vergeten om daar het bedrijfsleven bij te betrekken. Ook de samenhang met andere infraprojecten is in dit kader van belang.

3. De uitwerking van het tijdspad en een heldere vaststelling van de

verplichtingen over en weer. Dat zal ook betekenen, dat we een aparte PPS-categorie in het MIT moeten opnemen, waarbij veel meer gewerkt moet worden met een cashflowbegroting. Daar moet ook op jaarbasis op worden gestuurd.

4. De omschrijving van de publieke procesgang en welke procedures moeten worden doorlopen: wie doet wat en hoe zal dit gaan gebeuren?

5. Afspraken over de formele beslismomenten, over vergoedingen en penalty's en over de outputcontrole.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is een gigantisch pakket. De heer Leers komt nu met een aardig idee. Betekent zijn voorstel ook, dat projecten die eigenlijk omstreden zijn, niet voor PPS in aanmerking komen? Ik denk in dit verband aan de aanleg van de A4, waar de meerderheid van de Kamer niet voor is, en aan de bouw van de sluis in IJmuiden. Volgens de uitkomst van een studie zou die sluis economisch gezien misschien niet nuttig zijn. Komen dit soort projecten niet voor PPS in aanmerking, maar wel projecten waarvoor een politiek commitment geldt?

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer Van der Steenhoven, het zal helder zijn, dat ik het beschamend zou vinden als de politiek nog een keer met een project bij het bedrijfsleven ging leuren, het bedrijfsleven daarop inhaakte en wij vervolgens zouden moeten vaststellen, dat de meerderheid van de Kamer niet voor uitvoering ervan is. Wij moeten voor een geheel andere werkwijze kiezen. Daarom stel ik voor voortaan eerst duidelijk te maken of de meerderheid van de Kamer voor uitvoering van een project met PPS is en om dan pas het bedrijfsleven uit te nodigen.

Voorzitter! Samenvattend: ik hecht eraan dat er een toetsingskader komt. Als dat er niet komt, gaan wij het schip in. Ik vind dat er nu zo snel mogelijk een aantal voorbeeldprojecten moet komen. Daarmee kunnen wij laten zien dat met PPS wel degelijk iets kan worden bereikt.

Voorzitter! Het laatste hoofdonderdeel van mijn inbreng bij deze behandeling betreft Nederland distributieland en de discussie die daarover is ontstaan. Natuurlijk zullen wij over het rapport van de



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

Raad voor verkeer en waterstaat komen te spreken. Ik kan er nu evenwel niet omheen een paar kanttekeningen te plaatsen, temeer niet daar de minister zelf de positie van onze mainports als bakens voor onze welvaart in de begroting een prominente plaats toebedeelt. Wat ons betreft is de positie helder. Wij moeten streven naar meer synergie tussen mainport en brainport, opdat Nederland zich goed kan blijven ontwikkelen. Deze synergie is nodig, omdat het goederenvervoer fors groeit. Dat heeft fantastische positieve effecten, maar ook negatieve: ruimtebeslag, druk op het milieu en problemen met de bereikbaarheid. Ik denk in dit verband aan het logistiek concept van tegenwoordig "just in time". Eerst deden wij de opslag bij bedrijven, bij magazijnen. Die opslag is nu eigenlijk verplaatst naar de weg. Dat kan zo niet doorgaan en daarom moeten wij een oplossing bedenken. Ik vind het dan ook terecht, dat de Raad voor verkeer en waterstaat de transportpreventie op de eerste plaats zet.

Twee jaar geleden hebben wij er al op gewezen dat de ideeën op dit punt uitgewerkt moeten worden. Bij de algemene politieke beschouwingen heeft onze fractievoorzitter daar eveneens op gewezen. Wij hebben hierover al verschillende rapporten gepresenteerd en onlangs heb ik nog

eens onderstreept hoe belangrijk ik de aanbeveling van de raad vind om te komen tot één Europees zeehavenbeleid: Nederland regieland. Ik ben het van harte met die aanbeveling eens. Wij zijn geen voorstanders van het ongebreideld faciëren van de vraag naar nog meer volume, naar, zeg maar, nog meer sjouwen. Dat wil het CDA niet. Ik heb al gezegd, dat ons die havensamenwerking zeer aanspreekt. Het kan toch niet zijn, dat in het Europa van vandaag de havens van Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen en Amsterdam allemaal met de rug naar elkaar gaan staan en dat elk van die havens in toenemende mate beslag legt op ruimte, geld en infrastructuur. Laten we toch naar samenwerking streven. De sporen die de havens binnen de Rijn-Scheldedelta naar de toekomst willen trekken, moeten niet onafhankelijk van elkaar hun weg zoeken, maar zij moeten gecoördineerd gaan. Wij willen die samenwerking niet om de havens te beperken in hun ontwikkeling, maar juist om ze kwalitatiever te laten doorgroeien, juist om ze er beter van te laten worden. Natuurlijk hechten wij aan Nederland distributieland. Vele duizenden mensen verdienen hun brood met de distributie. Wij willen de mogelijkheden op dit punt niet verwerpen. Als dat idee post zou hebben gehad, is dat een verkeerd idee. In onze ogen is evenwel de

enige manier om concurrentiekracht te behouden het vinden van de juiste balans, een balans tussen volume, wat kostenvoordelen genereert en daarvan moeten we het hebben, en een breed scala aan diensten met een toevoegende waarde. Als je die twee bij elkaar kunt brengen, hebben we iets te bieden waarop het hele bedrijfsleven zit te wachten. Daarom vind ik dat de overheid randvoorwaarden moet creëren om de ontwikkelingen te kunnen sturen. In dit verband wil ik vijf punten onderscheiden.

1. Laat de Nederlandse en Belgische nationale overheid het voortouw nemen om tot concrete afspraken te komen over een gemeenschappelijk Europees havenbeleid.

2. Laat vooruitlopend daarop de Nederlandse en Belgische nationale overheden nagaan hoe in dit land en België prijsafspraken worden gemaakt. Wij worden bij de doorberekening van kosten tegen elkaar uitgespeeld. Dat moet ophouden.

3. Kom tot concrete uitvoering van de aanbevelingen van de raad in zijn eerdere rapport van 13 juli, gericht op het binnenlandse vervoer, overslag en stedelijke distributie. Dit zijn goede punten in het rapport.

4. Er moeten extra middelen voor research en development en startersbeleid op logistiek terrein ingezet worden. Dat is onontkoombaar.

5. Laten we optimaal gebruik maken van de modal shift: binnenvaart sterker op de kaart zetten en innovatieve transportsystemen zoals combiroad benutten.

De Kamer mag deze reeks uitbreiden, maar laten we alsjeblieft beginnen en een relatie leggen met de vijfde nota ruimtelijke ordening en de startnota die we binnenkort zullen bespreken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik mis een belangrijke aanbeveling van de raad. Veel goederen worden in Europa op grote afstand over de weg of over het spoor vervoerd. Dat leidt tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid en de inpassing en tot beslag op de ruimte. De raad zegt verder dat de havens in Midden- en Zuid-Europa de goederen moeten aannemen die voor hun achterland zijn bedoeld. Dat vind ik een heel goede suggestie. Dat kan bij ons ook

Leers

een aantal problemen oplossen. Hoe denkt de heer Leers daarover?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Wij kunnen dat wel vinden, maar het bedrijfsleven beslist nog altijd zelf welke haven men aandoet. De overheid kan maar op één manier zorgen voor een ombuiging in de goederenstromen en -volumes, namelijk door het aansturen van de infrastructuur en het prikkelen van de ondernemers om kwaliteit te leveren. Datgene wat de raad aangeeft, is een goede mogelijkheid, maar tegelijkertijd past ons enige beperking. Wij gaan er namelijk niet over of een reder uit Taiwan zijn spullen afzet in Italië. Daar kiest hij zelf voor. Wij kunnen wel proberen om de havens in onze range, binnen de Rijn-Scheldedelta, goed te laten samenwerken. Daar pleit ik voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Als wij het vervoer door Nederland niet helemaal meer accorderen, dan ontstaat er als vanzelf potentie om de havens in Zuid- en Midden-Europa te versterken en die een kans te bieden.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Als de conclusie van de heer Van der Steenhoven is dat de havens hier in hun ontwikkeling moeten worden vastgezet en dat hen geen faciliterende ondersteuning meer moet worden geboden, dan verschillen wij daarover van mening. Ik zoek het in toegevoegde waarde via kwaliteit en niet in het nog meer sjouwen en het nog meer naar ons toetrekken in volume alleen. Daarover zijn wij het waarschijnlijk wel met elkaar eens.

Ten slotte heb ik nog een drietal afzonderlijke punten. Ik kom eerst op het openbaar vervoer en de millenniumwisseling. Daar is al enige publiciteit over ontstaan. De komende millenniumwisseling wordt hopelijk voor iedereen een groots en onvergetelijk feestelijk gebeuren. Ik hoop dat echt van harte. De overheid zou daaraan kunnen bijdragen door mensen aan te sporen toch vooral van het openbaar vervoer gebruik te maken. Met het oog op de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, maar ook vanuit sociaal-maatschappelijke overwegingen, familiebezoek, pleiten wij ervoor het openbaar vervoer tijdens de millenniumwisseling – ik heb het over de periode van 31 december t/m 1 januari, twee dagen

– voor iedereen gratis beschikbaar te stellen. Wij hopen en denken dat het openbaar vervoer wel veiligheid kan garanderen, dat het openbaar vervoer wel kan zorgen voor de accommodatie van grote groepen mensen die zich willen verplaatsen. Voor het openbaar vervoer is het ook een fantastische promotiemogelijkheid, want dan kan men laten zien wat men kan. Wij hebben ons idee voorgelegd aan de ANWB en aan Connexxion. Alle signalen die wij op dit punt krijgen, zijn positief. Natuurlijk hebben wij ook met de hoofddirectie van de NS gesproken. Men ziet aantrekkelijke kanten, maar ook nadelen. Dat verbloem ik niet. Ik vraag alle betrokkenen, om de tafel te gaan zitten en dit idee te onderzoeken, binnen de randvoorwaarden. Na 20.00 uur rijden er natuurlijk geen treinen meer, want ik wil al die duizenden NS'ers niet opeens van hun vrije avond beroven. Het idee als zodanig lijkt mij meer dan de moeite van het onderzoeken waard. Voor de NS is het misschien ook nog leuk onder het motto: In de volgende eeuw rijden wij wel op tijd!

In verband daarmee vraag ik ook hoe het straks is gesteld met het vervoer van de vele honderd-duizenden supporters bij Euro 2000, niet alleen wat betreft het vervoer per OV, maar ook als het gaat om de slots die nodig zijn om al die mensen in te vliegen. Daar moeten wij nu al rekening mee houden. Misschien kan daar iets over worden gezegd.

Dan de binnenvaart en de onderhoudspost vaarwegen. Het moge duidelijk zijn dat wij de binnenvaart een grote rol toedichten wat betreft goederentransporten. Dat heb ik zojuist ook gewisseld met de heer Van der Steenhoven. Toch heb ik daar zorgen over. In de nota Beheer op peil wordt gesproken over een geraamd tekort – ik kijk nu met name naar de staatssecretaris – van 200 mln. voor beheer en onderhoud van de natte infrastructuur. Daarom heeft de staatssecretaris ons geschreven dat er sprake is van een trage voortgang in bijvoorbeeld de sanering van de waterbodems. Wij komen hier nog over te spreken bij de behandeling van het MIT, maar ik zou graag zien dat de staatssecretaris ons nu vertelt hoe dit dreigende structurele probleem wordt opgelost. Is er nog een mogelijkheid via de extra middelen uit het regeerakkoord? Hoe kunnen de aanbevelin-

gen uit de nota Beheer op peil worden uitgewerkt als er geen extra middelen zijn?

Dan kom ik op de verkeersveiligheid, een onderwerp dat door de toenemende drukte op de wegen steeds prominenter op onze agenda behoort te staan. Ik ga er niet te veel over zeggen, want er komt nog een algemeen overleg op termijn. Ik wil wat zeggen over het programma Duurzaam veilig. Dat programma gaat aan zijn eigen succes ten onder. Op gemeentelijk niveau is er zoveel belangstelling en ambitie dat het aantal subsidieaanvragen het beschikbare rijksbudget ruim overtreft. Als er geen extra middelen komen, dan zullen veel projecten op de lange baan worden geschoven, met alle vervelende maatschappelijke gevolgen van dien.

Veiligheid, met name sociale veiligheid, is een van de redenen waarom veel mensen het openbaar vervoer mijden. Agressie, geweld, zeker in het openbaar vervoer in de grote steden, is een alledaags verschijnsel. Het is dan ook terecht dat er van alle kanten wordt geprobeerd om wat aan die onveiligheid te doen, bijvoorbeeld door de conducteur weer op de tram te zetten. Ik begrijp uit brieven uit Amsterdam dat dit beleid dreigt te mislukken door geldgebrek en onderbetaling. Ziet de minister concrete mogelijkheden om het GVB te Amsterdam op dit punt tegemoet te komen?

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De begroting 2000 van Verkeer en Waterstaat kenmerkt zich door een gerichtheid op de uitvoering. Eigenlijk valt dat nog het best te duiden met een citaat uit de begroting zelf op pagina 5: "De voorbereiding van deze begroting heeft zich met name gekenmerkt door het zoeken naar een evenwichtige oplossing voor zowel de wens als de noodzaak om op een aantal terreinen bestaand beleid tot uitvoering te brengen". Beter kan ik het niet zeggen. Het betekent dat men dus echt gericht is op het tot stand brengen van datgene wat afgesproken is. Je hoort sommigen dan ook zeggen dat de begroting van Verkeer en Waterstaat saai is. Ik geloof dat die dat in een aantal opzichten ook is. Toch is het ook gelukkig een breuk met

Van Gijssel

sommige ontwikkelingen uit het verleden.

Dit is de tiende begroting van Verkeer en Waterstaat die ik bespreek. Die voorgaande jaren kenmerkten zich door een beleid waarbij veel de gang naar de rechter gevonden moest worden en er vaak ook werd verloren, waarbij een minister te kennen gaf dat zij met haar beleidsvoornemens de wens van de Kamer niet wenste te honoreren en moties naast zich neerlegde, waarbij er openlijke en diepgaande meningsverschillen tussen een minister en een meerderheid van de Kamer was, waarbij er vaak sprake was van een vlucht vooruit met nieuwe plannen om het feitelijk mislukken van de bestaande plannen te camoufleren. Zo bezien, is een beetje saai dus niet echt erg.

In de ogen van de PvdA heeft minister Netelenbos in ruim één jaar een solide basis gelegd onder het beleid inzake Verkeer en Waterstaat. Dat heeft zij gedaan door onder andere de sanering toe te passen op de wildgroei van beloftes op het gebied van infrastructuur. Daardoor weet iedereen waar men aan toe is en valt er ook met meer duidelijkheid te discussiëren over de vraag op welke terreinen prioriteiten gelegd moeten worden. Zij heeft dat gedaan door vanaf september 1998 niet meer hier in een crisissfeer rondom Schiphol op het matje geroepen te worden door de Kamer. Daarbij gold het adagium "afpraak is afspraak" en dat bleek te werken. En zij heeft dat gedaan door de nota inzake de derde eeuw spoor, na tweeënhalf jaar wachtkamer en enkele stevige aanpassingen, met brede steun van kabinet door de Kamer te leiden. Zo zijn er meer voorbeelden te noemen. De minister is er dus in korte tijd in geslaagd om die basis te leggen, maar zij heeft ook een grote kennis opgebouwd waarover in het veld met waardering gesproken wordt.

Toch zijn een solide basis en een grote kennis, hoe belangrijk ook, niet de enige ingrediënten om de huidige en toekomstige vraagstukken echt het hoofd te bieden. Daarvoor is een overheid, dus ook een minister van Verkeer en Waterstaat, nodig met durf, visie en overtuigingskracht. Durf omdat de politiek gemakkelijke weg maatschappelijk lang niet altijd de beste is. Visie, omdat vraagstukken vaak complex zijn en zich in een snel veranderende omgeving voltrekken, terwijl de

belangentegenstellingen groot zijn. Overtuigingskracht, omdat bij elke nieuwe oplossing bestaande belangen in het geding worden gebracht. Op die genoemde solide basis is de minister nu bezig nieuw beleid in de steigers te zetten. Het kabinet, de minister van Verkeer en Waterstaat, werkt aan een nieuwe visie op het gebied van luchtvaart en aan het nieuwe structuurschema Verkeer en vervoer, wat wij van haar niet zo mogen noemen, ofwel het NVVP, het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Over elk van beide wil ik een opmerking maken. Wij komen er natuurlijk uitvoeriger over te spreken wanneer die stukken aan de Kamer worden voorgelegd.

In de discussie met Schiphol valt mij op dat van de zijde van de luchtvaart een soort strijd geleverd wordt over de vraag wie eigenlijk initiatiefnemer is. Dat komt voort uit de gedachte dat als de overheid iets wil, de overheid daarvoor ook de centen op tafel moet leggen. Ik begrijp dat wel. Daarom neemt Schiphol de houding aan, niet het initiatief te zullen nemen en het wel te horen als de overheid wil dat Schiphol doorgroeit. Daar ligt dan ook het prijskaartje. Ik wil daarover een ding zeggen. Wat betreft de PvdA is de lijn dat Schiphol in de toekomst als een bedrijf gaat functioneren. In die lijn mag van Schiphol een volwassen houding gevraagd worden. Zij mogen niet de rol van troetelkind aanhouden. Schiphol wordt vergelijkbaar met Shell, Philips of welk ander bedrijf dan ook. Als Schiphol iets wil, zal men zelf met initiatieven moeten komen. De overheid zal vervolgens een en ander toetsen. De financiering dient Schiphol daarbij in eerste instantie voor eigen rekening te nemen. Dat wil niet zeggen dat er geen overheidsparticipatie inzake financiën mogelijk is. Het is echter geen vertrekpunt, zoals in het verleden het geval was. Ik wil dat hier even kwijt, in aanloop naar de aanstaande discussies over Schiphol, ook in de boezem van het kabinet.

Voorzitter! Mijn fractie hoopt dat de gedachtewisseling met de Kamer over de Perspectievennota enerzijds en de door de Raad voor verkeer en waterstaat in het advies "Nederland, let op uw zaak" gedane suggesties anderzijds door de minister worden verwerkt in het Nationaal verkeers- en vervoersplan.

Voorzitter! Er zijn weinig landen in de wereld waar de ruimtedruk van de mobiliteit zo groot is, de economische afhankelijkheid van de mobiliteit zo sterk, het welvaartsniveau zo hoog en het technologisch niveau zo sterk ontwikkeld is. Met deze vier ingrediënten bestaat in Nederland de mogelijkheid en de noodzaak om voorop te lopen op het gebied van vernieuwing van mobiliteit. Nederland zou hierin een soort gidsland kunnen zijn. Ik weet overigens dat dit een omstreden term is. Wij moeten voor onszelf een gidsland zijn. Ik heb al eens eerder iets gezegd over het zinderen van de discussie. Deze vraag, over welke kant wij op moeten en met welke intensiteit, wordt nog steeds niet in den brede onderkend. Naast technologie, benutting en de prijzen speelt ook de ruimtelijke ordening daarin een buitengewoon belangrijk rol. Er wordt nog veel te veel gekeken naar de aanbodzijde van de mobiliteit. Zeker in ons land is door de ruimtelijke ordening ook een vermindering van de groei in de vraag te realiseren.

In het rapport "De dynamische delta" wordt door de minister een aantal belangwekkend uitspraken gedaan. Allereerst steunen wij het pleidooi om de infrastructuur te bundelen en deze corridors te ontwikkelen tot transportassen. In het verlengde daarvan steunen wij de minister in haar keuze voor een beperkt aantal knooppunten, die profiteren van het internationale karakter van de transportassen en die hun grote schaal op deze manier kunnen bewaren. De minister stelt als sluitstuk dat dit alles moet gebeuren uit het oogpunt van beheersing van mobiliteit. Daarom steunen wij de voorkeur voor verstedelijking in en aan de bestaande compacte steden.

Als conramal van dit verhaal kiest de minister ervoor om de gebieden waar het nu rustig is, rustiger te maken. Deze insteek mag wat ons betreft volledig vertaald worden in de vijfde nota ruimtelijke ordening. Maar dat niet alleen, deze insteek dient als toetsingskader te fungeren bij de uitwerking van het NVVP en de daaronder liggende regionale verkeers- en vervoersplannen. Het dient ook een leidraad te zijn bij de belangrijke infrastructurele projecten. Het dient niet alleen geduldig op papier te zijn, maar ook in de praktijk gebracht te worden!

Van Gijzel

Een ander rapport van de Raad voor verkeer en waterstaat deed ook het nodige stof opwaaien. Het verscheen onder de op zichzelf onschuldige titel "Ruimtelijke vernieuwing en internationaal goederenvervoer", maar bleek Nederland distributieland om te ruilen voor Nederland regieland. Op zichzelf is dit een buitengewoon interessante discussie, met als steekwoorden toegevoegde waarde, externe kosten, transportpreventie en selectieve goederenstroom. De Partij van de Arbeid wil graag met het kabinet en het veld een indringende en constructieve gedachtewisseling hebben over de vraag hoe Nederland, hoe Rotterdam, een van de drie wereldwijde regisseurs wordt op het gebied van goederenstromen. Pas op weg naar deze nieuwe schoenen kan overwogen worden, de oude langzamerhand bij het vuilnisvat te zetten. Wij voelen er immers niets voor om blootsvoets de toekomst tegemoet te treden.

Ondertussen geldt dat de stevige Nederlandse lobby, samen met anderen, in internationaal en het liefst in Europees verband, voor het internaliseren van de externe kosten de beste manier is om meer efficiency in de internationale goederenstroom te brengen. Collega Herrebrugh zal straks in zijn bijdrage nader hierop ingaan.

Voorzitter: Weisglas

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van Gijzel zegt dat je geen oude schoenen moet weggooiden voor je nieuwe hebt. Als die oude schoenen echter echt op zijn en erg knellen, dus heel veel problemen veroorzaken, is het toch zaak om ze sneller in te ruilen voor nieuwe? Bovendien heb ik begrepen dat de BTW wordt verlaagd, dus dat geeft al meer mogelijkheden. Gezien de problemen moet het volgens mij sneller. Dat blijkt ook uit de rapporten van de Raad voor verkeer en waterstaat. Er is het gevaar dat wij er te lang mee wachten, met alle problemen van dien. De heer Van Gijzel heeft zelf al aangegeven dat wij in Nederland maar een beperkte ruimte hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is een ondersteuning van mijn woorden, want ik vroeg om een indringend en constructief debat op korte termijn met het kabinet en het

veld over het onderwerp dat in de nota wordt aangereikt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft in een aantal interviews aangegeven dat zij niet zo'n behoefte heeft aan dat debat. Zij heeft gezegd dat zij wel wil debatteren, maar dat Nederland distributieland voor haar niet ter discussie staat. Dat is echter het hart van de discussie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nederland distributieland staat nu ook niet ter discussie, maar er komen op langere termijn wel ontwikkelingen op ons af die een aanpassing van logistieke stromen en de organisatie daarvan met zich brengen. Daar zullen wij over moeten nadenken. Wij zullen de rol van Rotterdam in ieder geval zo sterk mogelijk moeten houden en dat doen wij niet in de discussie over Nederland regieland, als wij nu alvast een aantal zaken overboord gooien zonder die te gebruiken voor het opbouwen van de nieuwe positie. Ik wil hier graag verder met de minister van gedachten over wisselen.

Nederland zou op zijn kop staan als er een ongeluk gebeurde dat ruim 1400 doden en 50.000 gewonden eiste. Wij zouden spreken van een ramp en er alles aan doen om zo iets in de toekomst te voorkomen. In 1953 gebeurde zo'n ramp: de watersnoodramp eiste 1800 doden. Het deltaplan dat diende om herhaling te voorkomen, kostte 15 mld. en er is 35 jaar over gedaan om het uit te voeren. In het verkeer doet zich elk jaar een ramp van vergelijkbare omvang voor. Helaas wordt er niet massaal en bij voortduring om een deltaplan voor de verkeersveiligheid geroepen. De ramp voltrekt zich sluipenderwijs: gemiddeld elke zes uur één dode en gemiddeld elke tien minuten één gewonde.

Dit is een citaat, voorzitter, uit het meerjarenprogramma verkeersveiligheid dat een aantal jaren geleden naar de Kamer is gezonden. Jaarlijks geven wij in Nederland evenveel geld uit aan de AOW als aan de verkeersonveiligheid. De aandacht die wordt gevraagd voor de maatschappelijke kosten van de file, torenen huizenhoog uit boven de aandacht die wordt gevraagd voor de gevolgen van de onveiligheid. Dat komt omdat het laatste als een onvermijdbare prijs wordt gezien van

de door ons gewenste mobiliteit, dus "niet zeuren", terwijl de file als een te vermijden last wordt gezien als de overheid maar beter haar best zou doen. De file kost ons per jaar nog geen 2 mld., in economische termen uitgedrukt, terwijl de onveiligheid alleen al op de weg ons een kleine 12 mld. kost. Vanuit het beginsel dat je een gulden dáár moet inzetten waar die het meeste oplevert (de Bolkesteindoctrine bij het milieu) geldt dat elke gulden voor de verkeersveiligheid vele malen méér maatschappelijk rendement oplevert dan een gulden voor de filebestrijding. Naast de maatschappelijke prijs vraagt de verkeersveiligheid ook een onbetaalbare menselijke tol in de vorm van niet uit te drukken leed. Eén op de drie Nederlanders komt gedurende zijn of haar leven in het ziekenhuis te liggen ten gevolge van een verkeersongeval. Bij jongeren onder de 24 jaar is het doodsoorzaak nummer één.

De PvdA-fractie verwacht dat veiligheid in brede zin een steeds pregnantere rol in onze samenleving en dus ook in de politiek zal gaan spelen. In sommige gevallen wordt de overheid aangesproken op de gevolgen van gevaarlijke situaties als gevolg van nalatigheid of slecht onderhoud. Wie naar de Verenigde Staten kijkt, ziet dat de burger de overheid direct of indirect, vaak via tussenkomst van de rechter, verantwoordelijk houdt voor lichamelijk letsel ten gevolge van onder andere deelname aan het verkeer. De vraag dringt zich op of het niet noodzakelijk is om in de Nederlandse context te kijken naar de aansprakelijkheid en de verantwoordelijkheid op het gebied van veiligheid en die opnieuw te toetsen. De overheid kent traditioneel een belangrijke taak op het gebied van veiligheid: als toezichhouder, als regelgever, maar ook als verschafter ervan. De minister zelf heeft gezegd dat het één van haar allerbelangrijkste prioriteiten is. Er zijn goede resultaten geboekt in de afgelopen jaren. Het aantal doden ten gevolge van verkeersongevallen neemt af, maar het aantal gewonden niet. Het is moeilijk om nieuwe technische instrumenten te vinden, maar toch kan er wel iets worden losgetrokken. Dan moeten wij echter ook durven kijken naar andere vormen van aansprakelijkheid. Als de overheid dat niet doet, zal de burger het wel doen. Het vraagt een nadere

Van Gijzel

beoordeling van de rol van de overheid, de producenten, de verzekeraars, de consumenten en hun organisaties. Ik geef een paar voorbeelden uit de praktijk van de wijze waarop producenten met veiligheid kunnen omgaan.

De vaste commissie heeft eens een bezoek gebracht aan een autofabrikant. Toen werd de vraag gesteld waarom niet in alle auto's airbags werden ingebouwd. Het antwoord was dat het wel mogelijk was en dat dat niet eens zo duur zou zijn, maar dat er sprake moest zijn van klassendifferentiatie. Duurdere auto's moeten een pre hebben ten opzichte van de goedkopere auto's. De vraag is nu of wij dat aanvaardbaar vinden en in hoeverre de overheid daarop aanspreekbaar is. Wij willen in ieder geval dat in alle nieuwe auto's een dubbele airbag wordt ingebouwd. Hoe oordeelt de minister hierover? Je kunt natuurlijk alles gaan voorschrijven, maar zo eenvoudig is het ook weer niet. De stalen kooien waar Mercedes beroemd door geworden is of de dure ingrepen in Volvo's kunnen niet overal worden toegepast. Waar ligt echter de grens, waar begint en eindigt de verantwoordelijkheid van de producent en hoe gaat de overheid daarmee om? Die vraag zal steeds dringender op ons afkomen. Het is niet zo erg als autofabrikanten veiligheid als verkoopargument hanteren, maar het is wel erg als het een ondergeschoven kindje wordt. Vandaar mijn tweede voorbeeld. In de luchtvaart kan in het algemeen onder de stoelen in de business class een zwemvest worden aangetroffen, terwijl in de economy class de zitting van de stoel het enige reddingsmiddel is. Hier is veiligheid ook weer klassengedifferentieerd, maar dan vanuit economische zuinigheid. Vinden wij dat acceptabel? Waarom moeten mensen in de business class betere veiligheidsvoorzieningen hebben dan mensen in de economy class? Ik heb de laatste tijd goed om mij heen gekeken en heb veel van dat soort voorbeelden gevonden. Het is bij uitstek de overheid die daarop alert moet zijn en regulerend zou moeten optreden. Het zijn de consumentenorganisaties die daarbij een ondersteunende rol kunnen vervullen.

Welke risico's neemt de overheid met betrekking tot de veiligheid en valt haar daarbij soms iets te verwijten? Elk jaar komen zo'n

twintig mensen om in het verkeer – meestal fietsers en bromfietzers – doordat een rechts afslaan de vrachtwagen hen niet kan zien in de achteruitkijkspiegel. Het aantal gewonden is een veelvoud. Bijna een jaar geleden kwam de dobli-spiegel op de markt. Collega Blaauw en ik hebben met steun van de volledige vaste commissie gevraagd om een zo spoedig mogelijke verplichte introductie van die spiegel. Er zijn veel brieven gewisseld en er moest een studie worden verricht, maar de dobli-spiegel is er nog steeds niet. Als echter op zeer korte termijn evidente voordelen zijn te behalen, vraag ik mij echt af waarom zo lang moet worden gewacht. Ik begrijp dat de overheid zekerheid wil voordat zij afspraken maakt met de sector. De sector roept dat zij subsidies moet krijgen, maar ik vraag mij af of dat wel nodig is. Waarom zou dat moeten als het gaat om de verbetering van de veiligheid van verkeersdeelnemers, terwijl het bovendien gaat om een investering van zo'n f 400 à f 500 per vrachtauto? Subsidieverzoeken en onderzoeken leiden tot onnodig lang overleg en vertragingen. Hoe worden in dergelijke situaties de belangen gewogen van de (potentiële) slachtoffers versus de belangen van nader onderzoek, subsidies enz.? De vraag is dan waar uiteindelijk de bewijslast ligt. Moet het eerst aantoonbaar veiliger zijn of zeg je: wij gaan ervan uit dat het veiliger is en wij toetsen het? Ik zeg niet dat het antwoord simpel is, maar ik wil het wel graag horen.

Naast de overheid dragen ook anderen verantwoordelijkheid. Ik sprak al over producent en de transportsector. Ik zal nog een voorbeeld geven. Het aantal jongeren met hersenletsel dat in ziekenhuizen wordt opgenomen ten gevolge van een ongeval met een opgevoerde scooter en dus zonder helm begint het niveau te halen van de snorfietsen een aantal jaren geleden. Wie is hier verantwoordelijk? De jongere die veel te hard rijdt, de detailhandel die de opvoersetjes levert tegen de afspraak met de overheid in, de importeur die een mooie markt ziet of de overheid die geen helm voorschrijft? Door regelgeving en afspraken maar vooral ook door initiatieven heeft de overheid een aantal jaren geleden met succes de grote negatieve effecten van de snorfiets bestreden.

Dat moet en kan nu weer met de scooter. Overigens, hoe veilig voelen wij ons wanneer de veel te snelle scooter de trottoirs als snelle bypass gebruikt, soms in opdracht van koeriersdiensten of pizzabakkers? Wie corrigeert daar? Wie beboet ze? Wie maakt ze aansprakelijk? De gemeentepolitie Amsterdam probeert al lange tijd daarvoor instrumenten te krijgen. In de nota IVP worden daarvoor eerste aanzetten gegeven. Het zou onze fractie een lief ding waard zijn wanneer op korte termijn daarvoor echt instrumenten op gemeentelijk niveau beschikbaar komen zodat het een keer aangepakt kan worden.

Soms passen mensen hun gedrag noodgedwongen aan om onveiligheid te vermijden. Soms neemt dat onaanvaardbare vormen aan. Toch nemen weinigen stappen om er wat aan te doen. Wie neemt er het initiatief om kinderen weer buiten te laten spelen in steden? De afgelopen tien jaar zijn kinderen voor de helft minder buiten gaan spelen en 15% komt op het conto van televisie en video en computer. De auto heeft het gewonnen van het kind. Gemeenten willen graag aan kinderen die ruimte teruggeven door 30-km-zones. Daarvoor is echter te weinig geld. Er is 135 mln. beschikbaar en 400 mln. in de aanvraag. Het loopt elke dag opnieuw op. In de afgelopen week zagen wij een interessant artikel in NRC Handelsblad over hoe met bekeuringen omgegaan kan worden. Op een gegeven moment moet je de fotocamera uitzetten omdat je te veel bekeurt en te veel afhankelijk wordt van de opbrengsten. De handhaving vindt dan niet meer plaats. Wij willen meer duurzame veiligheid in wijken: 30- en 60-km-zones. Wij zouden na willen gaan of de opbrengst van bekeuringen daarvoor kan worden ingezet. Er is niets tegen een stringente handhaving. Ik snap ook best wel, dat als stringente handhaving plaatsvindt, de opbrengst afneemt. Er is niets op tegen om die gelden incidenteel in te zetten voor duurzaam veilig waar het gaat om incidentele investeringen. Het vraagt wel een wettelijke aanpassing. Ik zou de minister willen vragen om in overleg met de minister van Justitie na te gaan of dat op korte termijn te regelen is. Ik heb begrepen dat de minister van Justitie ondertussen al met de minister van Financiën spreekt om te kijken of hij zijn bekeuringafhankelijkheid kan

Van Gijzel

omzetten in een vaste vergoeding vanuit de algemene middelen. Zijn er mogelijkheden om vanuit vrijvallende middelen gelden vrij te maken voor de verkeersveiligheid?

Veiligheid op straat, maar ook in het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Ik moet u waarschuwen ter wille van uw collega, dat u aan het overlopen bent in de tijd van de heer Herrebrugh.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat om stations. Ik vind het niet aanvaardbaar dat op stations hangplekken worden gecreëerd en niemand verantwoordelijkheid neemt. Door winkels ontstaat daar een publieke ruimte. Er moet wat aan gebeuren.

Enige jaren geleden hebben wij – ik denk aan collega Van der Vaart – het mogelijk gemaakt om de opbrengst van tabaksaccijns in te zetten voor de conducteur op de tram. Nu zitten wij met een gelijksoortig probleem. De PvdA-fractie heeft een amendement ingediend om 10 mln. vrij te maken uit de De Boergelden en die in te zetten voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Wij vragen de minister om in het kader van de IVP met haar collega's na te gaan of andere middelen van andere begrotingen vrijgemaakt kunnen worden.

De heer **Van Bommel** (SP): Ook de vorige spreker verwees naar de situatie in Amsterdam. Daar zijn te weinig middelen voorhanden om de conducteur op de tram te houden. Het aantal conducteurs loopt daardoor terug. U pleit nu voor meer geld. Betekent dit dat u van de functie van conducteur op de tram, een concreet voorbeeld dat de veiligheid ten goede komt, een gewone, structurele baan wil maken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het liep wel goed met de Melkertbanen die deels gefinancierd werden via de tabaksaccijns. Als dat een aantal jaren voortschrijdt, blijkt het aantal mensen dat op basis van die regeling binnen kan komen niet meer voldoende te zijn, waardoor een probleem van bemensing ontstaat. Dit vraagt om additionele middelen. Ik vind dat er niets op tegen is om na te gaan of wij die middelen op tafel kunnen leggen. Ik heb daar een voorstel voor gedaan.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat heeft u gezegd. Betekent dit dat u het met de kreet uit Amsterdam eens bent dat dit in de huidige constructie geen doorgang kan vinden en dat naast extra geld een ander principe nodig is, namelijk dat het weer een gewone baan wordt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind Melkertbanen goede, reguliere banen. Er zijn echter maar een beperkt aantal mensen die daarvoor in aanmerking komen, omdat aan bepaalde criteria voldaan moet worden om subsidie te kunnen krijgen. Als je een en ander wil continueren, moet je een andere oplossing zoeken. Het gaat mij dus niet om het kiezen tussen Melkertbanen en andere banen. Het gaat er om dat er een conducteur op de tram zit. Als dat via Melkertbanen kan, vind ik dat prima, maar wij lopen in dat opzicht tegen grenzen aan.

Voorzitter! Internationaal zijn wij geschrokken door een aantal problemen met tunnels. Mijn fractie wil graag een veiligheidseffect-rapportage met betrekking tot de aan te leggen tunnels in Nederland. Ook zouden wij een onafhankelijke inspectie met betrekking tot de rampenplannen willen hebben, zoals collega Wagenaar al eerder heeft voorgesteld. Nu wij het toch over tunnels hebben: wat doen wij met de skeelers in het kader van de veiligheid en de aansprakelijkheid? Uit een artikel in Vervoerskunde van november blijkt dat daar niks over geregeld is. Het blijft volstrekt onduidelijk hoe wij daarmee moeten omgaan. Ik vind dat dit op korte termijn geregeld moet worden.

Voorzitter! De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is kortgeleden naar de VS geweest in verband met de luchtvaart. Daar hebben wij ook andere dingen gezien die interessant zijn, zoals mooie voorbeelden van incidenten-calamiteitenmanagement. Bekeken moet eens worden hoe men daar preventief omgaat met ongelukken en hoe, als ongelukken zich voordoen, men snel tot stabilisatie komt. Dit werkt positief uit voor de veiligheid en de capaciteit. In Nederland vinden veel ongelukken plaats in filegevoelige gebieden. Dankzij de atlas die mij is toegestuurd ben ik daar eens te meer achtergekomen, maar er stond niet alles in. In ieder geval is gebleken

dat grote snelheidsverschillen, veel baanwisselingen alsmede een groter aantal voertuigen op de weg dan de maximumcapaciteit eigenlijk toelaat slecht zijn voor de veiligheid, voor de capaciteit en voor het milieu. Daarom pleiten wij voor een dynamische toeritdosering. Ik heb daar in 1994 een motie over ingediend. De slechtste situatie ontstaat als in de spits niet de maximale capaciteit van de weg benut wordt. Daarom moet er sprake zijn van een dynamische toeritdosering. Op die manier wordt constant de maximale capaciteit van de weg gebruikt. Wij hebben daarom, zoals gezegd, in 1994 gevraagd. In Chicago is dit inmiddels uitgevoerd en tot mijn verbazing zei men daar: de dynamische toeritdosering heeft bij ons geleid tot 60% reductie van de congestie. Op basis van die resultaten is men daartoe ook in Los Angeles overgegaan.

Wij hebben ook voorbeelden gezien van het keep-your-lanesysteem, waarvoor ik hier al eerder aandacht heb gevraagd. Ik wil dit nu opnieuw doen. Dat systeem geeft een veiliger, rustiger beeld en meer capaciteit. Ik verzoek de minister daarnaar een studie te laten verrichten en na te gaan of dit in de Nederlandse dan wel de Europese context tot uitvoering gebracht kan worden en of de voordelen die gesuggereerd worden inderdaad gelden.

De heer **Leers** (CDA): Ik wil vooropstellen dat ik dit idee van harte onderschrijf. Het probleem is dat dit alleen maar kan op wegen met ten minste twee maal drie rijstroken. Op wegen met twee maal twee rijstroken kan dit niet eens. Dan leidt het zelfs tot meer verkeersonveiligheid.

De heer **Niederer** (VVD): Wat is het toch prachtig in deze coalitie dat de heer Van Gijzel de Bolkestein-doctrine onderschrijft. Hij wil ons zelfs rechts inhalen! Toch hebben wij een vraag. De heer Van Gijzel haalde een Amerikaans voorbeeld aan. In Amerika bestaan de wegen vaak uit tweemaal vier tot acht rijstroken. Dan kan ik mij bij dat systeem iets voorstellen. In wezen gaat het hem natuurlijk niet om het rechts inhalen, maar om het zo mogelijk invoeren van het keep-your-lanesysteem. Hier gaat het om drie rijstroken gemiddeld. Aan de binnenkant rijden

Van Gijzel

vrachtwagens en ander langzaam verkeer. Dan blijven er twee rijstroken over. Waar ik nu zo bang voor ben, is dat de automobilisten in Nederland over die twee rijstroken gaan dweilen, omdat zij niet de dwang voelen om op hun eigen strook te blijven. Dat is een vraag van verkeersveiligheid, maar ook van handhaving.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker! Dit zijn terechte vragen, die goed onderzocht moeten worden. Overigens ben ik er nog niet van overtuigd dat het met twee rijbanen niet kan, want in Amerika gebeurt het op tweebaanswegen ook. Het vereist wel een ander gedrag. Sommige mensen zeggen tegen mij, dat de Amerikanen een andere cultuur hebben en rustiger zijn. Volgens mij valt dat tegen, want de orde van de dag in Amerika is helemaal niet rustig. Daar vindt veel meer geweld plaats dan bij ons. Waarom zouden de Amerikanen op de weg ineens zoveel rustiger zijn? Het heeft echt iets met het systeem te maken. Wij hoeven niet alleen de slechte dingen uit de VS over te nemen.

Ik zou graag van de minister horen hoe het staat met de uitvoering van de motie over externe veiligheid bij de luchtvaart, die wij vorig jaar april hebben ingediend. Welke maatregelen zijn ondertussen genomen? Ik krijg dat graag op schrift.

Kunnen wij op korte termijn, voor het MIT, een actieprogramma over lightrail krijgen? In de begroting 2000 is flink gekort op de mobiliteit geleidende maatregelen. Mijn fractie heeft een amendement ingediend om de dividenden van KLM en Schiphol te gebruiken om die korting, met uitzondering van het bedrijfsvervoer, ongedaan te maken.

Graag hoor ik van de minister hoe het nu eigenlijk staat met de financiering van de groei in het openbaar vervoer. Wij hebben afspraken gemaakt over opbrengst gerelateerde vergoedingen. Het adagium van de minister is: afspraak is afspraak. Als er groei is, wordt de groei ook gefinancierd, lijkt mij. Het vorig jaar was er een bonus-malusregeling van 35 mln. Wij hebben daarover een amendement ingediend. Ik ga ervan uit dat die 35 mln. beschikbaar is, om de groei die zich voordoet in het openbaar vervoer te financieren. Ik wil dat graag van de minister horen.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Versterking van het intermodale vervoer en het toevoegen van meer waarde aan dat vervoer zijn voor de Partij van de Arbeid de twee uitgangspunten voor goed vervoersbeleid. In dat beleid is er niet alleen aandacht voor het fysieke vervoer. Transportondernemers moeten zich meer toeleggen op uitbreiding van hun logistieke handelingen dan op het nog meer vervoeren van steeds meer goederen. Meer "Nederland logistiek land" dus dan "Nederland transportland", maar dan wel als versterking van het uitgangspunt "Nederland distributieland". De heer Van Gijzel heeft daar in zijn bijdrage reeds op gewezen. De taak van de overheid daarbij is het scheppen van voorwaarden om logistieke ondernemers deze rol ook te kunnen laten vervullen. De regiefunctie van Nederland als vervoersland moet worden versterkt. Dit sluit aan op het pleidooi van de Raad voor Verkeer en Waterstaat om Nederland in het goederenvervoer een meer sturende rol te laten vervullen, in plaats van simpel uitvoerder te zijn van vaak laag renderende activiteiten.

Een van de kernpunten daarin is de versterking van de intermodaliteit, het gebruik van meer vervoersvormen tegelijk. Er moet dus niet alleen meer over rails en meer over water worden vervoerd, maar deze vormen van vervoer moeten ook vooral worden gekoppeld aan dezelfde goederenstroom. Eerst moet de pallet of de container over de weg gaan en dan over het water, of omgekeerd natuurlijk.

Met de maritieme stromen, container- of bulkstromen, zijn wij al een heel eind op weg. Het continentale verkeer, het verkeer met eind- en beginbestemmingen in het land zelf, laat het echter afweten. De container is hier niet het meest geschikte vervoermiddel. De beladings-, uithaal- en behandelingskosten per vervoersmodaliteit zijn veel te hoog. Het verticaal verplaatsen van de container is vaak duurder dan het horizontale vervoerstraject. Er moet dus op een andere manier naar dat vervoer gekeken worden.

Een mogelijkheid is wat wij het unitvervoer noemen: grotere vervoerseenheden, zoals zogenaamde superpallets, op intermodaal vervoer als trein en schip, met horizontale beladingstechnieken. Een

knelpunt is, dat deze technieken wel bestaan, maar dat de vervoerseenheden daar niet bij zijn aangepast. Vrachtwagens kunnen in het algemeen alleen vervoeren, niet zelf laden en lossen. Moderne technieken maken het nu al mogelijk, zelfladende en -lossende eenheden te ontwikkelen, maar dit wordt deels door financiële factoren, deels door regelgeving belemmerd. Wil de minister deze technieken bevorderen door bijvoorbeeld versnelde afschrijving op de investering mogelijk te maken? En is zij bereid, voor van deze apparatuur voorziene vrachtwagens de toegestane maximale asdruk te verhogen? De apparatuur weegt namelijk nogal wat en dat gewicht gaat ten koste van het laadvermogen.

Bij het intermodale verkeer neem ik het vervoer over water als voorbeeld. Dit blijft nu eigenlijk beperkt tot de maritieme containerstromen. Er wordt met de aanleg van een tweetal RoRo-terreinen wel geprobeerd om hierin verbetering te brengen, maar de belangstelling is erg klein. De schepen zijn er namelijk niet op toegesneden. Het zou dan ook beter zijn, de hiervoor beschikbare gelden deels te besteden aan het aanpassen van schepen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van zijhellingen en palletliften. Is de minister bereid, een hierop toegesneden proef met startsubsidies mogelijk te maken? Financiële dekking hiervoor zou naar mijn mening uit het budget voor de SOIT kunnen komen, want het maakt dezelfde vervoersmodaliteit veel beter bereikbaar. Ook wordt het mogelijk gemaakt, aan te sluiten op de regionale overslagcentra.

Er is in de bedrijfssectoren vaak goede wil om de uitgangspunten voor intermodaal vervoer te ondersteunen en zelfs om tot uitvoering daarvan over te gaan, maar vaak blijven partijen, ook de overheid, te veel afwachten wie de eerste stap zet. Is de minister bereid zo'n eerste stap te zetten en de sectoren te brengen tot het sluiten van een convenant inzake modaliteitsverschuiving, in modern Nederlands ook wel modal split genoemd?

Andere methoden van goederenvervoer, zoals ondergronds transport, anders dan met buisleidingen voor vloeistoffen, combiroads met treinwagentjes en vervoer met luchtschepen, wordt nauwelijks genoemd of bevorderd. Is de

Herrebrugh

minister bereid, deze vervoerstech-
nieken te stimuleren? Zij zou hierbij
kunnen denken aan het traceren van
leidingstraten voor eenheidsvervoer
– unitlading – tussen bijvoorbeeld
een water- of railterminal en een
distributiecentrum. Combiroads
kunnen worden uitgevoerd tussen de
mainports en het achterland. De
ideeën hierover in het Rotterdamse
havengebied in het kader van het
pilotproject "containervervoer eigen
baan" om grote stromen container-
vervoer van de weg te halen zijn
blijven steken, omdat de deelne-
mende partijen geen overeenstem-
ming konden bereiken. Is de minister
bereid initiatieven te nemen om dit
overleg weer vlot te trekken?

Wanneer is overigens een
uitbreiding van het langetruckvervoer
tot vier containers per vrachtwagen-
combinatie te verwachten? Wij
wachten hierbij op de uitkomst van
een studie naar de verkeersveilig-
heidsaspecten hiervan, maar het
duurt wel erg lang.

Goederenvervoer per Zeppelin,
oftewel per luchtschip, komt de
laatste tijd weer meer in beeld. Er is
zelfs een bedrijf begonnen met de
bouw van een fabriek hiervoor. Een
van de problemen hierbij is de lange
weg van prototype naar productie.
Die wordt onder meer veroorzaakt
door de lange tijd die met het
verkrijgen van een luchtwaardigheids-
verklaring gemoeid is. Is de minister
bereid deze lange doorlooptijd te
verkorten door versnelling van de
procedures die met deze certificering
gemoeid zijn?

Tot slot op dit punt een paar losse
onderwerpen. Is er nu wel of geen
sprake van terugbrengen van het
aantal bemande vuurtorens? En zijn
de nadelen hiervan, met name voor
de nautische veiligheid, niet groter
dan het budgettaire voordeel?

Waar blijft de nieuwe wet op de
nationaliteit van zeeschepen? Ik heb
in een overleg begrepen dat dit een
werktitel is en dat de feitelijke naam
anders luidt, maar deze wet was al in
de begroting voor 1999 aangekon-
digd, en ik heb er nog steeds niets
van gezien.

Welke inspanningen denkt de
minister samen met haar collega van
Onderwijs te kunnen verrichten om
de instroom in het zeevaartonderwijs
te verbeteren, gelet op de
bemanningsproblematiek in de
scheepvaartsector en het te
verwachten personeelstekort in de
walsector?

Dan een paar opmerkingen over
het onderdeel waterstaat. Nauwelijks
hebben wij de Vierde nota waterhuis-
houding besproken en het water als
leidend beginsel vastgelegd, of het
komt met bakken naar beneden. De
reactie van een waterschap als
Delfland is daarbij typerend: meer
pompen en enige verruiming van de
waterberging. De kosten, gecalcu-
leerd op 80 mln., worden voor de
helft bij de rijksoverheid neergelegd.
Is de staatssecretaris eigenlijk wel
bereid, deze claim te honoreren?
Gelet op het in de afgelopen jaren
extreem toegenomen bebouwingsop-
pervlak van de boezems in Delfland
is het, aangezien hieruit dezelfde
problemen voortkomen, toch wel
verwonderlijk dat Delfland meent
voor de oplossing van het probleem
in eerste instantie ook de rijksover-
heid te moeten inschakelen. Is de
staatssecretaris niet van mening dat
de gevraagde rijksbijdrage alleen zou
kunnen worden toegekend als het
bebouwde oppervlak verkleind
wordt? Hierbij doel ik vooral op het
oppervlak van de glastuinbouw. En is
zij het eens met de opmerking van
onze kroonprins, onze watermanager,
gemaakt in Zaandam bij de
overhandiging van het rapport van
de commissie-Togtema, dat er in de
watergevoelige gebieden tot sloop
van bebouwing zou moeten worden
besloten?

In het kader van de veranderde
inzichten over dijkversterkingen voor
de primaire waterkeringen wordt er
gedacht aan een wijziging van het
financieringssysteem. Van volledige
betaling door ingelanden en
ingezetenen wordt misschien
overgegaan op een scheiding tussen
versterking en onderhoud, vergelijk-
baar met het Deltaplan grote
rivieren. Hierbij komt versterking
(volledig?) voor rijksrekening en
onderhoud voor rekening van de
waterschappen. Hoe staat het
hiermee?

Voor de kustverdediging spuiten
wij nu elk jaar voor 30, 35 mln. op.
Vaak slaat wat er in het voorjaar
wordt opgespoten, in het najaar
weer af. Blijven wij dit doen? Wordt
het niet eens tijd voor een ander
systeem van kustverdediging? Blijft
handhaving van de kustlijn van 1990
het uitgangspunt of wordt er serieus
gekeken naar een alternatief zoals
voorwaarts verdediging? Dit is het
zee-inwaarts, bijvoorbeeld op de
laagwaterlijn, aanbrengen van
verdediging met min of meer

definitieve kustversterkingen. Hoe
verhoudt een en ander zich met de
studies naar landuitbreiding in zee,
zoals de tweede Maasvlakte?
Wanneer zijn de uitslagen van het
onderzoek naar de zandstromen in
zee te verwachten? De nieuwe
ideeën over het verzachten van de
harde kustverdediging en een
diffuser zout-zoetwaterscheiding
blijven voorlopig beperkt tot het
Haringvliet. Welke andere plannen
kunnen wij op dit terrein nog in 2000
tegemeet zien?

De **voorzitter**: Inclusief mijn kleine
cadeautje moet u nu toch gaan
afroden.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik rond
nu af.

De structurele kortingen op de
onderhoudsbudgetten, doordat
jarenlang de inflatie niet is doorbere-
kend, hebben geleid tot aanzienlijke
achterstanden in het reguliere
onderhoud van vaarwegen en
waterkeringen. Hierdoor konden de
actiepunten uit de Vierde nota
waterhuishouding niet worden
uitgevoerd. Ik noem als voorbeelden
het ecologische waterbeheer, de
ketenbenadering van emissies, de
evaluatie van het mestbeleid voor de
waterketen, de diffusiebronnen en
het onderhoudsbaggerwerk. De heer
Leers wees er al op dat het totale
tekort 200 mln. per jaar is. Voor
delen van niet uitstelbaar onderhoud,
bijvoorbeeld aan sluisdeuren, wordt
nu voorlopig voorfinanciering
gevonden in de voor herstel en
herinrichting en deels voor de aanleg
van natte natuur beschikbare gelden.
Hieruit wordt echter ook al een deel
van de uitgaven voor gemaal-
uitbreiding betaald. Dit kan zo niet
doorgaan. Is de minister ertoe bereid
een structurele oplossing voor dit
probleem te vinden?

□

De heer **Van der Steenhoven**
(GroenLinks): Voorzitter! The sky is
the limit, wordt wel eens gezegd. De
enorme groei van de mobiliteit gaat
maar door. Misschien is dat wel
logisch, want jezelf verplaatsen,
reizen, is avontuurlijk. Wellicht is het
dat niet altijd in een file, maar ook
die schijnt tegenwoordig heel
aantrekkelijk te kunnen worden
gemaakt. Kortom, mobiliteit hoort bij
het leven, bij het moderne leven.
Waarom zou je daarop tegen zijn?

Van der Steenhoven

Het is een individuele vrijheid, die een groot goed is.

Er zijn met die individuele vrijheden wel veel collectieve problemen. Wij zitten nu met 6 miljoen auto's en over een aantal jaren met misschien wel 8 miljoen auto's. Wij zitten met enorme files. Wij zitten met uitstoot van CO₂, met luchtverontreiniging, geluidsproblemen. Wij zitten met z'n allen in een klein land met heel veel infrastructuur. De heer Van Gijssel heeft er al uitgebreid over gesproken dat wij heel veel verkeersongevallen en verkeersslachtoffers hebben. Het kan zo dus niet langer doorgaan. Wij moeten toe naar een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarin leefbaarheid vooropstaat.

GroenLinks heeft in het voorjaar een nota uitgebracht over ketenmobiliteit en de rol van de auto, die wat ons betreft op het platteland groter kan zijn dan in de Randstad. Met een pakket van maatregelen willen wij het probleem aanpakken. Voor de Randstad presenteren wij vandaag een plan, De file voorbij, om een einde te maken aan de files en alle problemen die zij meebrengen. Wij denken aan een evenwichtige aanpak van push en pull, van zoet en zuur. Aan de ene kant moeten er mogelijkheden voor mensen komen om zich meer met het openbaar vervoer of de fiets te verplaatsen. Aan de andere kant moet de overheid sturen op het gebied van verkeer en bijvoorbeeld mensen met zachte dwang ertoe brengen, niet meer in de spits te reizen. Aan de ene kant gaat het om verplicht vervoersmanagement: het is toch te gek dat na tien jaar discussie over vervoersmanagement nog slechts 15% van de bedrijven die zo klagen over de files, een vervoersmanagementplan hebben. Wij denken dat dit nu eindelijk verplicht opgelegd zou moeten worden; het is één van onze voorstellen uit de nota. Aan de andere kant dienen mogelijkheden geboden te worden voor mensen om aan de stadsrand een overstap te maken, via een transferium, op het openbaar vervoer zoals bus, trein of tram; kortom, het creëren van een alternatief.

Dat alles kan natuurlijk alleen, als we ook durven om in Nederland met prijsmaatregelen te werken. In dat verband is het jammer te moeten constateren dat we al een tijdje tobben met de invoering van die

prijsmaatregelen. De minister praat op dit moment met verschillende afzonderlijke steden. Wij denken dat dit niet erg succesvol kan zijn, omdat iedereen de kat uit de boom kijkt en de steden bang zijn voor onderlinge concurrentievervalsingen. Die patstelling moet doorbroken worden, als we met z'n allen echt een einde aan de file willen maken. Wij hebben een voorstel om die patstelling te doorbreken: wij zouden de minister willen vragen om met de vier steden gezamenlijk te gaan praten. Het uitspelen lijkt ons geen goede zaak; men zal toch blijven afwachten. Wij denken dat het goed is, als de minister het initiatief neemt om gezamenlijk met de vier steden te gaan praten en te bezien of zij met een gezamenlijk voorstel terug kan komen naar het kabinet om toch het oorspronkelijke kabinetsvoorstel uit te voeren. Het zou goed zijn, als er vanuit de Kamer ook een positief signaal in zo'n richting zou gaan en hier in de Kamer gezegd wordt: minister, dat is misschien een goed idee om uit de impasse te komen, ga vooral praten en kom terug met een gemeenschappelijk voorstel. We vernemen graag een reactie van de minister op dit voorstel; ook vernemen we graag een reactie van met name de paarse fracties, inclusief de VVD, want we kunnen ons niet voorstellen dat de VVD erg blij is met de fileproblematiek op dit moment.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wilde vragen hoe de heer Van der Steenhoven dit nu het doorbreken van een patstelling kan noemen, wanneer hij weet dat er een nota van wijziging op dat wetsvoorstel is ingediend die juist het aantal steden van vier naar één heeft teruggebracht. Dan is dat toch eigenlijk een terugkeer naar de oude optie en niet het doorbreken van een patstelling?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het doorbreken van de patstelling heeft te maken met het feit dat het nu om een nieuw wetsvoorstel gaat, waarbij tot op de dag van vandaag onduidelijk is of er één proefgebied komt. Wij denken dat, als de minister in overleg met de vier steden tot een vergelijk zou kunnen komen – als zij die ruimte kan krijgen van de Kamer –, zij dan terug kan keren naar het kabinet en zeggen: wij kunnen met het

oorspronkelijke kabinetsvoorstel uit de voeten en wij kunnen de Kamer een voorstel voorleggen dat haalbaar is, waar de vier steden aan mee kunnen en willen werken en waar ook in de Kamer enig draagvlak voor bestaat. Maar alles staat en valt natuurlijk met de reacties van de regeringspartijen, namelijk of zij bereid zijn uit de impasse te komen en of zij echt bereid zijn een stap te zetten in de richting van een oplossing van het fileprobleem.

Voorzitter! Ik zou hierbij het rapport aan de minister willen overhandigen.

De **voorzitter**: Dat is bij dezen geschied.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb slechts enkele maatregelen genoemd. Er staan er nog veel meer in, onder andere de bekende 100 km/uur in de Randstad. Misschien zouden we wat dat betreft een kabinetsvoorstel waar we al een tijdje op zitten te wachten, met elkaar kunnen realiseren tijdens deze begrotingsbehandeling.

Voorzitter! Ik kom bij de discussie over het goederenvervoer. Deze discussie loopt al langer in Nederland: in de media, maar ook in de wetenschap. Onlangs is het rapport van de universiteit Groningen verschenen, waarin twijfels worden geuit aangaande het economische belang van de mainports. Maar er ligt ook een motie van de RPF die een Kamermeerderheid heeft gekregen, om het belang van Nederland distributieland ter discussie te stellen. Ook binnen het kabinet zijn er ministers die openlijk hun twijfel erover uiten of we wel door moeten gaan met deze strategie, die zoveel nadelen heeft voor natuur en milieu in Nederland. Inmiddels is ook duidelijk dat Nederland distributieland niet meer de banenmotor is die het misschien lange tijd is geweest. Kortom, er zijn veel nadelen, nu ook onderkend in het rapport van de Raad voor verkeer en waterstaat. Het lijkt ons inderdaad, zoals de PvdA ook voorstelt, hoog tijd voor een discussie. We vragen aan de minister om die discussie echt mogelijk te maken en niet op voorhand op de rem te trappen.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! De heer Van der Steenhoven zegt zo stellig dat Nederland distributieland

Van der Steenhoven

een gepasseerd station zou zijn. Kan hij eens toelichten waarom dat zo duidelijk is? Ons is het allerminst duidelijk.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De nadelen die Nederland distributieland met zich brengt, worden steeds zichtbaarder. Het verzet tegen allerlei infrastructuurele ingrepen in het landschap neemt gewoon toe. Anderhalve week geleden hebben wij nog een actiedag in Nederland gehad om op zondag een groene grens te trekken. Daarbij hebben duizenden mensen in Nederland op allerlei plekken duidelijk gemaakt, dat zij de groene ruimte willen behouden. Uit een onderzoek van de RPD, dat in 1997 is gepubliceerd, blijkt dat 94% van de mensen bang is voor een verdere aantasting van hun woon- en leefomgeving door nieuwe infrastructuur. Velen willen ook meer in de nabijheid van natuur wonen en meer mogelijkheden hebben om van die natuur te genieten. Aan de andere kant zie je dat de werkgelegenheid per saldo in de Rotterdamse haven afneemt en niet toeneemt. Ook een tweede Maasvlakte, zo heeft de vakbeweging aangetoond, zal niet meer werkgelegenheid opleveren. Dat zijn toch argumenten om dit duidelijk te maken.

Natuurlijk kunnen we niet van de ene op de andere dag stoppen met deze vervoerssector. Wij zijn dan ook van mening dat goed naar de alternatieven moet worden gekeken: naar water, naar zeppelins, e.d. Ook in het ondergronds transport zou de overheid veel meer initiatief kunnen nemen en sneller kunnen opereren.

Voorzitter! Er wordt veel gesproken over het groene poldermodel. De minister van Verkeer en Waterstaat speelt daar ook een belangrijke rol in in verband met democratisering en het betrekken van de bevolking bij belangrijke infrastructurele projecten. Aan de andere kant hamert de minister ook steeds meer op het feit, dat infrastructurele projecten sneller uitgevoerd moeten worden en dat daarbij de inspraak doorgeschoten zou zijn. Er ligt een rapport van de strategieafdeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een vergelijkend onderzoek tussen infrastructuurprojecten in Nederland en in het buitenland, waarin duidelijk wordt gemaakt dat juist het afschaffen van inspraak en het beperken van de mogelijkheden van

mensen om in te spreken en vanaf het begin van het proces betrokken te zijn, tot vertraging leidt. In andere landen doet men langer over dit soort projecten doordat men de inspraak niet regelt. Met andere woorden, er valt juist winst te behalen door interactief bezig te zijn en door alle betrokken partijen van het begin af aan bij het proces te betrekken en invloed te laten hebben op de uitkomst. Wij zullen hierop bij de behandeling van de Tracéwet terugkomen en bij de verdergaande discussie over het groene poldermodel. Wij vragen deze minister om daar meer aandacht aan te besteden en om niet de confrontatie aan te gaan met alle betrokkenen, met de milieubeweging en met bewonersorganisaties maar juist te kijken hoe de infrastructuur gezamenlijk kan worden gepland. Dat heeft wel degelijk voordelen.

Voorzitter! Ik wil tot slot enkele opmerkingen maken over water. Wij vragen ons af hoe het zit met de uitvoering van de motie over de tussendoelen in verband met de waterkwaliteit, die na de behandeling van de Vierde nota waterhuishouding is aangenomen. Volgens ons duurt dat te lang. Wij hebben vragen gesteld over de toename van dioxine in vissen. Er zou uitvoerig met informatie op worden teruggekomen, maar dat is ook nog niet gebeurd. Deze week hebben wij – plezierig – antwoord gekregen op onze schriftelijke vragen over TBT, dat wil zeggen hormonale verontreiniging in het water. Daarop moet sneller een aanpak ontwikkeld worden. België heeft deze week zelfstandig besloten om TBT-houdende verven te gaan verbieden. De Europese landen kunnen dus ook zelf een dergelijke beslissing nemen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: **Van Nieuwenhoven**

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn

ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Namens de fractie van GroenLinks wil ik u vragen het verslag van het algemeen overleg dat op 13 oktober is gehouden en dat ging over de taken en de bevoegdheden van de Algemene Rekenkamer op de agenda van de plenaire vergadering van de Kamer te zetten. Er is niet enorm veel haast bij.

De **voorzitter**: Op een later tijdstip zal ik de Kamer een voorstel doen.

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 2000 (26800-XII);**

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De komende maanden zijn cruciaal in de aanloop tot de behandeling van het Nationaal verkeers- en vervoersplan, temeer daar de Kamer kritisch was over de Perspectievennota en wij een nieuwe aanpak verwachten. Mogen wij die ook verwachten? Zal in het Nationaal verkeers- en vervoersplan een principieel andere keuze worden gemaakt? Aan de hand van de essentiële punten uit ons regeerakkoord zullen via dat plan dan wel via andere plannen of wetgeving op een viertal belangrijke punten knopen moeten worden doorgehakt. Deze zijn: 1. marktwerking openbaar vervoer, inclusief De derde eeuw spoor en de Wet op het personenvervoer, die gelukkig bij de Kamer is ingediend, 2. de