

## Netelenbos

recht heb om dit standpunt naar voren te brengen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat je onrust moet bestrijden met feiten en dat onrust vaak weerlegd kan worden op die manier. Wij hebben risicocontouren die voor iedereen in Nederland gelden, waar men ook woont, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hanteren de risicocontouren. Als wij vinden dat die risicocontouren niet aanvaardbaar zijn, dan moeten wij daar een algemeen debat over voeren. Het gaat mij echter veel te ver als na een wandeling over een tracé plotsklaps wordt geconcludeerd dat er sprake is van een andere risicocontour dan voor andere delen van Nederland. Ik wens alle burgers in Nederland op dezelfde manier te behandelen. Je kunt als volksvertegenwoordiger onrust wegnemen door te wijzen op de prudente regelgeving die wij in dit land hebben en het toezicht dat in dit land heel precies is. Heel veel landen kunnen leren van Nederland waar het gaat om toezicht en handhaving. Dat betekent natuurlijk niet dat er nooit iets misgaat, maar wij doen dat uiterst consequent met alle inspanningen die wij met elkaar leveren. Ik vind dat ook de taak van een volksvertegenwoordiger. De Kamer is medewetgever en heeft zelf die regels gemaakt en die gelden voor alle burgers in Nederland.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De verleiding is vrij groot om de discussie van vanmorgen over te doen, maar dat zal ik nu niet doen.

De **voorzitter**: Heel verstandig!

Mevrouw **Giskes** (D66): Het verdriet ons natuurlijk wel dat de minister geen aanleiding heeft gezien om eigener beweging te zeggen: ik zal het land eens goed overtuigen van mijn gelijk. Maar het feit dat vier van de vijf van onze overwegingen door de minister worden weerlegd, moet betekenen dat één overweging wel door de minister wordt gedeeld en dat geeft ons toch te denken.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben vanmorgen gesproken over de rapporten die zijn uitgebracht, de verschillen daarin en de basisinformatie. Gelukkig heeft de Algemene Rekenkamer zelf via het antwoord op vraag 1 nog eens

gepreciseerd hoe je aan moet kijken tegen de deugdelijkheid van het plan. Mevrouw Giskes oordeelt veel te rigide. Maar goed, ik wil nu, hoewel ik die naam wel heb, niet op iedere slak zout leggen. Ik vind het jammer dat mevrouw Giskes een alles-of-nietsstrategie voorstaat. Daar begrijp ik helemaal niets van. Ik vind dat je met de feiten op tafel kunt beslissen om die noordoosttak niet aan te leggen. Dat is een verantwoord besluit. Het niet aanleggen van de hoofdtak van de Betuweroute leidt tot gigantische vraagstukken waar wij nog jarenlang geen oplossing voor weten. Ik zou werkelijk niet weten hoe wij dan met al die goederenstromen moeten omgaan. Ik verwijs in dit verband naar de zeer indringende brief van gedeputeerde staten van Noord-Brabant, waarin zij aangeven wat hun probleem is. Daar willen wij ook iets doen. Van de zuidtak was allang bekend dat deze nog niet verkend was. Dat is helemaal geen nieuw feit. Dus dat is iets wat er met de haren bij geslept wordt. Als wij geen fatsoenlijk debat over benutten kunnen voeren en de minister nooit een plannetje kan schrappen, dan wordt zo iemand permanent in verlegenheid gebracht. Als hij het schrapt, mag ook het hoofdbesluit niet meer doorgaan en als het hoofdbesluit met de wijsheid van nu wordt becommentarieerd, dan moet de discussie over nut en noodzaak ook opnieuw beginnen. Ik vind dat geen manier van werken. Ik vond dat Hofland daarover vandaag in NRC Handelsblad een prachtige beschouwing heeft gegeven. Die wil ik zeer aanbevelen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is jammer dat de minister ons iedere keer een alles-of-nietsbenadering in de schoenen schuift. Daar gaat het niet om. Het is een "goed afmaken of niet"-benadering. Wij zijn er helemaal niet op uit om wie dan ook in verlegenheid te brengen. Wij zijn erop uit alleen goede projecten in Nederland te realiseren. De zuidtak zou nooit over de IJzeren Rijn gaan. Daar mochten wij niet eens over praten toen dit in 1998 ter discussie kwam. Het is jammer dat deze minister telkens per stukje wil beslissen, terwijl de minister van VROM vanochtend nog zei dat wij niet telkens – hij noemde het incrementeel – beslissingen kunnen nemen omdat het om één groot

concept gaat. Dat is juist wat ik benadruk. Je moet een concept hebben en dat dan ook uitvoeren.

Minister **Netelenbos**: De minister van VROM en ik zijn de mening toegedaan dat de noordoosttak niet moet worden aangelegd. Wij hebben de tracébeslissing samen genomen en wij zullen straks ook samen een besluit nemen over de IJzeren Rijn, die er overigens niet komt te liggen voor de ontsluiting van de haven van Rotterdam, maar voor de ontsluiting van de haven van Antwerpen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 juni 2000 over het **Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)**.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij hebben in twee debatten uitvoerig gesproken over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De argumenten en standpunten zijn voldoende uitgewisseld en hoeven wij niet te herhalen. De CDA-fractie wacht de uitwerking van met name het investeringspakket gewoon af. De minister heeft gezegd dat zij in september of oktober met nadere rapportages komt over de invulling van de 10 mld. tot 13 mld.; die rapportages wachten wij dus af. Wel vraag ik of zij met een zelfstandige rapportage over die pakketten naar de Kamer komt. Ons standpunt over rekeningrijden hoeft ik niet te herhalen. Wij komen daar nader over te spreken.

Ik heb namens de CDA-fractie in beide debatten naar voren gebracht dat wij het van grote betekenis vinden dat er ruimte wordt gecreëerd voor investeringen in de Randstad, maar ook in andere delen van Nederland. Daarom kom ik tot de volgende motie.

## Reitsma

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het BOR circa 13 mld. wordt uitgetrokken voor de bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad;

constaterende, dat er in de regio's buiten de Randstad zich eveneens grote bereikbaarheidsproblemen voordoen;

verzoekt de regering met nadere voorstellen te komen, aanvullend op het huidige programma in het MIT tot 2010 om de bereikbaarheidsproblemen in de regio's buiten de Randstad aan te pakken,

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. 3 (27165).

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! In een plenaire eerste termijn en in een algemeen overleg hebben wij voldoende met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Veel komt in het najaar ter aparte beoordeling terug. Voor ons was de discussie over de kilometerheffing in ieder geval een centraal punt; dat is het eigenlijk al jaren. Wij vinden dat daaraan versnelling kan en moet worden gegeven. Wij zijn dan ook blij met de toezegging dat na de zomer aan de hand van een discussienota apart over de kilometerheffing kan worden gesproken. Dat is voor ons van belang, omdat de instrumenten kilometerheffing en rekeningrijden aan elkaar gekoppeld zijn. Wanneer wij spreken over de eventuele definitieve invoering van het rekeningrijden – als het allemaal doorgaat zoals het nu wordt voorgesteld – moet er volstrekte duidelijkheid over de kilometerheffing zijn, maar daar praten wij in het najaar dus verder over.

Ter afsluiting wil ik twee punten aan de orde stellen die ik in moties heb neergelegd.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad op rijkswegen een beperkt aantal tolpoorten zal worden geplaatst;
- onduidelijk is hoeveel tolpoorten op het onderliggende wegennet zullen worden geplaatst;
- in de plannen met betrekking tot het rekeningrijden wordt verondersteld dat er een alternatief in de vorm van openbaar vervoer voorhanden is;

verzoekt de regering bij de locatiekeuze van tolpoorten rekening te houden met de vraag of een adequaat aanbod van openbaar vervoer als alternatieve vervoersmogelijkheid voorhanden is;

verzoekt de regering tevens dit uitgangspunt in het overleg met de decentrale overheden aan de orde te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 4 (27165).

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik heb deze motie ingediend, omdat wij berichten uit de regio's hebben gekregen dat hier een echt probleempunt ligt. Mensen hebben geen keuzemogelijkheid.

Mijn tweede motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de wegcapaciteit in filegevoelige gebieden aanzienlijk kan worden vergroot door op het bestaande wegdek het aantal rijstroken te vergroten, deze rijstroken te versmallen en zo nodig de maximumsnelheid daarop af te stemmen;
- door een dergelijke benuttingsmaatregel de doelmatige inzet van

overheidsgeld aanzienlijk kan worden vergroot;

verzoekt de regering de toepassingsmogelijkheden van deze benuttingsvariant in kaart te brengen en daarbij aan te geven op welke termijn en op welke rijkswegtracés deze mogelijkheid kan worden toegepast;

verzoekt de regering tevens de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (27165).

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Wij zijn toe aan de afronding van het bereikbaarheidsplan zoals dat aan de Kamer is voorgelegd. Een bereikbaarheidsplan dat vele miljarden guldens mag gaan kosten, middelen, die beschikbaar zijn voor zowel het wegvervoer als het openbaar vervoer. Toch kan de SP-fractie zich niet aan de indruk onttrekken dat dit bereikbaarheidsoffensief zoals het uiteindelijk gestalte heeft gekregen, vooral bedoeld is om dat moeizame project rekeningrijden, waartoe de coalitie zich had verplicht, uiteindelijk met instemming van regio's en gemeenten doorgang te laten vinden.

De SP-fractie heeft aan dat rekeningrijden geen behoefte. Wij hebben uitgebreid beargumenteerd waarom niet. Wij menen ook dat sommige andere onderdelen van dat pakket maatregelen wellicht minder gewild zijn bij andere fracties. Wij hebben daarom ook in eerste termijn het debat in de Kamer met de minister gevoerd in die zin, dat wij het bereikbaarheidsoffensief graag opgevat zouden zien als een pakket waarin bepaalde maatregelen wél doorgang kunnen vinden en andere maatregelen bij nader inzien niet. Vandaar dat wij menen dat het pakket met een zekere open blik tegemoet getreden moet worden. Om die reden leg ik de Kamer de volgende motie voor.

## Van Bommel

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het Bereikbaarheidsoffensief Randstad een groot aantal voorstellen op het gebied van wegverkeer en openbaar vervoer bevat;

van mening, dat de voorstellen onderdelen bevatten die geen steun verdienen;

besluit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad niet op te vatten als een totaalpakket, maar te beschouwen als bestaande uit afzonderlijke voorstellen die elk op de eigen waarde moeten worden beoordeeld,

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. 7 (27165).

De heer **Van Bommel** (SP): Dan, voorzitter, een thema dat bij het bereikbaarheidsoffensief op zich ondergeschikt is. Het gaat weliswaar over het openbaar vervoer, maar dan over de situatie in dat openbaar vervoer. De sociale veiligheid noemen wij dat. Van die sociale veiligheid zegt de minister dat het niet de bedoeling is dat deze in het kader van dit plan iets betekent. Eerder heeft de minister gezegd dat wanneer gemeenten aan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer iets willen doen, zij daarvoor zelf middelen hebben. Wanneer bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam vindt dat de conducteur terug moet op de tram, dan heeft de gemeente volgens de minister middelen om dat zelf te regelen.

Wij vinden dat een ongelukkige aanpak. Wanneer wij toch tot een pakket maatregelen komen, dan moeten daarin volgens ons dergelijke aspecten ook een plaats krijgen. Vandaar dat wij bij motie de volgende intentie willen uitspreken.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad extra geld voor verkeer en vervoer beschikbaar wordt gesteld;

van mening, dat sociale veiligheid in het openbaar vervoer een belang is dat de hele Nederlandse samenleving aangaat;

verzoekt de regering extra geld ter beschikking te stellen voor de aanstelling van voldoende conducteurs in een reguliere functie bij de openbaarvervoersbedrijven,

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. 6 (27165).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het bereikbaarheidspakket bevat toch nog veel onduidelijkheden. Dat hebben wij ook gezien bij de schriftelijke beantwoording die wij vandaag hebben gekregen van de vragen die wij hadden gesteld. Daarom hechten wij er zeer aan, voldoende tijd te krijgen om dat pakket goed te bestuderen en te bekijken wat precies de uitgaven zijn die worden gedaan en waaraan ze worden gedaan. Ik wil een paar voorbeelden noemen. Onduidelijk is, zoals ook uit de beantwoording vandaag blijkt, hoe verplichtend de tweede uitgave aan openbaar vervoer in het regiofonds is. Hoe kan de minister die afdwingen? Hoe zit het precies met de gelden voor de HSL-Zuid? Gebleken is dat er inderdaad een tekort op is. Moet dat niet op een andere manier behandeld en opgelost worden dan via deze procedure? Ook is onduidelijk hoeveel geld er precies aan openbaar vervoer wordt uitgegeven en in hoeverre geld dat al was gereserveerd voor openbaar vervoer naar voren wordt gehaald. Is er dan nog sprake van nieuw geld en een evenwichtige verhouding die het kabinet voorstaat tussen auto- en openbaarvervoerinfrastructuur? Wat dat betreft hechten wij er zeer aan om daarover in het najaar zonder dat er onomkeerbare besluiten zijn

genomen bij het MIT op een goede manier te kunnen discussiëren.

De minister geeft aan dat het gaat om een integraal pakket dat alleen maar integraal kan worden gewijzigd en dat ook onderling samenhangend is. Wij hebben al eerder gezegd dat het goed zou zijn om dat pakket te toetsen volgens de systematiek die het kabinet zelf heeft aangegeven voor grote projecten en dat er ook een kosten-batenanalyse voor dit project wordt opgesteld om te bezien of het inderdaad oplevert wat ervan wordt verwacht.

De minister is verleden week te gast geweest op de wereldfietsconferentie in Amsterdam waarop haar is gevraagd zich meer in te zetten om het fietsen te stimuleren. Ik vraag haar duidelijk uit te spreken dat de gelden die bedoeld zijn voor de regio's daadwerkelijk besteed worden ten bate van de fiets en dat zij daarbij een rol wil spelen.

Voorzitter! Wellicht is de motie die ik wil indienen overbodig, maar omdat ik maar een termijn heb, zal ik haar wel moeten indienen. Als de reactie van de minister positief is, kan ik haar altijd nog intrekken.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de recent verkregen informatie over het bereikbaarheidspakket Randstad een ander licht geeft op hetgeen eerder aan de Kamer is gemeld;

van mening, dat het niet goed mogelijk is om een goed overwogen besluit te nemen over nut en noodzaak van de circa 10 mld. publiek en 3 mld. privaat geld;

constaterende, dat bij instemming met dit totaalpakket wijzigingen op onderdelen zeer moeilijk zijn;

verzoekt de regering geen onomkeerbare besluiten te nemen over nieuwe infrastructurele projecten totdat de Kamer in het kader van het MIT over de recent verkregen informatie heeft kunnen spreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

## Van der Steenhoven

Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (27165).

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de antwoorden die wij heden hebben gekregen op de schriftelijke vragen. Nu er toch zoveel geld extra beschikbaar komt, zou ik haar willen oproepen om wat meer projecten voor de start van de experimenten tot uitvoering te brengen. Ik denk dan vooral aan de benuttingsmaatregelen, zoals toeritdosering e.d.

Als een regio niet of slechts ten dele wil meewerken aan de experimenten rekeningrijden, dan mag er geen sprake zijn van korting op het rijksgegeld voor infrastructuur voor de auto en het openbaar vervoer. Ik herhaal dat de minister in het AO van 13 juni heeft gezegd dat er dan inderdaad geen strafkortingen en strafexpedities zullen worden ondernomen. Toch lees ik weer in de antwoorden die wij vandaag hebben ontvangen dat er een herprioritering zou kunnen optreden. Wil de minister duidelijk bevestigen dat dit niet kan betekenen dat er minder publiek geld naar die regio gaat voor openbaar vervoer en auto-infrastructuur?

In de antwoorden op de vragen las ik iets nieuws, namelijk dat de opbrengsten van de betaalstroken naar de regionale fondsen zouden gaan. Dat is voor ons nieuw en ook onjuist, maar daar komen wij later nog wel op terug.

Wat betreft het antwoord op vraag 26, waar het gaat om de regionale fondsen, begrijp ik dat als de proef in 2004 niet geslaagd zou zijn, de verdubbeling van het geld voor de regio's toch doorgaat. Dat maakt het extra onlogisch om een regio die niet aan het experiment mee zou willen doen te korten op die publieke middelen, zoals ik zojuist naar voren heb gebracht.

Dan las ik nog dat er 35 mln. wordt uitgetrokken voor een studie naar de Zuiderzeelijn. Dat zal toch een tikfout zijn en ik hoop dat de minister dat kan bevestigen; 3,5 mln. vind ik ook al te veel, maar dat zal wel bedoeld zijn, want 35 mln. is werkelijk onbegrijpelijk voor een dergelijk project.

Voorzitter! Het moet ons van het hart dat wij verbijsterd zijn over het antwoord op onze vraag om een

specificatie te krijgen van de beoogde locaties voor de tolpoorten en de daarbijbehorende verkeersintensiteit. De minister schrijft ons dan dat op deze korte termijn de cijfers over de intensiteit niet kunnen worden geleverd. Dat is toch verbazingwekkend, want zij kan die cijfers natuurlijk wel degelijk per jaar, per maand, per week, per dag en per uur geven. Het hindert niet, want wij kunnen het zelf ook wel uitzoeken, maar het blijft vervelend om een dergelijk antwoord te krijgen.

Voorzitter! De VVD-fractie geeft de minister het groene licht om de onderhandelingen in te gaan. Ik herinner haar echter wel aan onze zeven ijkpunten, want dat is de meetlat waaraan wij de resultaten zullen beoordelen. Ik wens de minister verder veel succes met de onderhandelingen, want dat zal zij zeker nodig hebben. Te zijner tijd zullen wij beoordelen of wij akkoord kunnen gaan met de definitieve plannen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Hofstra zegt dat hij later terug zal komen op de voeding van de fondsen met de opbrengsten van de betaalstroken. Ik weet niet wanneer hij dat zal doen, maar misschien kan hij nu al een tipje van de sluier oplichten?

De heer **Hofstra** (VVD): Als wij die proeven houden op de bestaande infrastructuur, moeten de opbrengsten eigenlijk worden teruggeven via een verlaging van de wegenbelasting. Dit is een principiële punt, want de bedragen per auto zullen natuurlijk gering zijn. Ik heb in de stukken verder niet gelezen dat het de bedoeling is om de opbrengsten naar de regionale fondsen terug te sluisen. Als een en ander het maximum van 250 mln. niet overstijgt, is er niet zoveel aan de hand, maar het lijkt mij principiële juist om het geld op de een of andere manier naar de automobilist terug te sluisen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Wij hebben een hoofdlijnen debat gevoerd over het BOR. In dat debat is ons duidelijk geworden welk bedrag besteed kan worden en waaraan de minister het geld wil besteden. Ik denk dat het ook voldoende duidelijk is welke

standpunten er in de Kamer leven. Het debat was al met al een eerste toets en een gelegenheid voor de minister om af te tasten welke marges zij heeft voor de onderhandelingen met de regio's.

De minister heeft ons meermaals opgeroepen, haar eerst te laten onderhandelen. Als die onderhandelingen afgerond zijn, zou zij bij ons terugkomen. Wij zijn natuurlijk best genegen om daarop te wachten, maar zij maakt het ons niet gemakkelijk om erachter te komen op welk moment de Kamer daadwerkelijk over het definitieve plan kan debatteren. De minister heeft gezegd dat het vroeg genoeg zou zijn als wij tegen de tijd van het MIT hierover zouden spreken. Op dat moment zouden alle mogelijkheden namelijk nog openstaan en zouden wij alles kunnen wijzigen.

Uit het antwoord op vraag 4 maak ik echter op dat het plan alleen dan kan worden gewijzigd als alle partijen die de komende tijd deelnemen aan de onderhandelingen, van mening zijn dat een wijziging nodig is. Door dit antwoord kan ik maar moeilijk inschatten welke procedure vanaf nu zal worden gevolgd. Ik vraag de minister dan ook om volledige helderheid op dit punt te verschaffen.

Voorzitter! Wij hebben geprobeerd te doorgronden hoe in de voorstellen de diverse doelen zich in financieel opzicht tot elkaar verhouden. Ik denk dan vooral aan het bevorderen van het openbaar vervoer. Wij kunnen ons nog steeds niet aan de indruk onttrekken dat het openbaar vervoer er nogal bekaaid vanaf komt. Wij hebben die indruk, omdat de minister gebruik maakt van de al in het MIT aanwezige gelden en omdat zij zich rijk rekent met de bijdragen uit de regionale fondsen. Ik zeg "rijk rekent", want die fondsen blijken kleiner te zijn dan aanvankelijk werd gedacht. Ik denk dat wij ons oordeel moeten opschorten tot het moment dat wij werkelijk in de Kamer over het hele voorstel kunnen debatteren.

Ten slotte moet het mij van het hart dat ik het jammer vind dat het antwoord op de vraag over het belang van een doorstroomroute voor de bereikbaarheidsproblematiek en de leefbaarheid van de steden, bestaat uit een toelichting op het mogelijk nut van betaalstroken en niet op het nut van de specifieke doorstroomroute. Het nut van die specifieke doorstroomroute was



## Giskes

natuurlijk de aanleiding tot deze vraag. Ik hoop dan ook dat de minister, als het idee overeind blijft, met een goed verhaal komt over het nut van dit concept.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin mijn betoog graag met het voorlezen van de volgende tekst: "optimalisering van het gebruik van bestaande wegeninfrastructuur door introductie van het rekeningrijden en de congestie in verkeersintensieve gebieden wordt bestreden met effectieve prijsstelling van de niet openbare mobiliteit, bijvoorbeeld door het rekeningrijden te introduceren en bij het parkeren". De heer Reitsma mag driemaal raden waar ik nu uit citeer. Het is zijn definitieve verkiezingsprogramma; het staat op de bladzijden 67 en 68. Ik vind het toch leuk om dit even naar voren te brengen. Mijnheer Reitsma, dit is uw contract met de kiezer.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u mij zou zeggen dat u de volgende keer op het CDA stemt, zou ik met u een serieuze discussie over deze passage willen aangaan. Het zijn immers onze kiezers en ons kader die beoordelen of wij het programma goed uitvoeren of niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je weet niet wat je binnenhaalt, joh!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Reitsma heeft het keurig in zijn programma opgeschreven en daarmee is hij de boer opgegaan. Misschien is de uitslag niet bevallen maar hij heeft het wél zo opgeschreven.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft een motie opgesteld waarin staat dat er ook buiten de Randstad problemen bestaan. Dat klopt. Hij verzoekt mij voorts om met een aanvullend programma, bovenop het huidige MIT 2010, te komen. Ik heb al gezegd dat wij in het kader van de voorbereiding van het NVVP landsdelig overleg voeren en dat wij in dat kader afspraken maken om de knelpunten en de bereikbaarheidsvraagstukken te inventariseren. Daarover moeten later nadere afspraken worden gemaakt. Het kabinet heeft alle landsdelen toegezegd dat getracht zal worden om in de loop van 2001 met hen convenanten af te sluiten, overigens

niet alleen over verkeer en vervoer, zoals wij dat ook met Noord-Nederland hebben gedaan bij het einde van de vorige kabinetsperiode. Als de heer Reitsma dit bedoelt, kan ik hem zeggen dat wij dit al aan het uitvoeren zijn. Als hij iets anders bedoelt, bijvoorbeeld dat ik met het MIT nog van alles en nog wat moet doen, kan ik dat niet zomaar toezeggen omdat dit additioneel geld vergt en dat is er uiteraard niet. De bedoelde afspraken moeten worden verzilverd in de NVVP-periode, dus vanaf 2003. Ik zie, voorzitter, dat de heer Reitsma knikt. Mijn conclusie kan dan ook zijn dat ik deze motie mag beschouwen als een ondersteuning van mijn beleid.

De heer **Stellingwerf** stelt in zijn motie dat bij de locatiekeuze van tolpoorten rekening moet worden gehouden met de vraag of er sprake is van een adequaat aanbod van openbaar vervoer als alternatieve vervoersmogelijkheid. Voorzitter! Natuurlijk zijn wij bezig met de regio's om daar waar de tolpoorten worden geplaatst, ook te kijken naar de ontwikkeling van transferia en de manier waarop mensen vervolgens kunnen worden vervoerd naar de binnensteden. Soms zegt men dat er geen openbaar vervoer is en dat er daarom geen spitstarief kan worden ingevoerd. Ik verwijs in dit verband naar Almere en omstreken. Welnu, die hebben net die ferry gekregen die ze vervolgens ook niet gebruiken. Gaat het om de transferiabenedering, dan ben ik het eens met de inhoud van deze motie. Dan lijkt mij dit een verstandige motie.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik heb dit ingebracht naar aanleiding van bezwaren die ik kreeg vanuit de Hoeksche Waard. Men heeft bij de A29 een tolpoort voorzien terwijl men daar heel moeilijk een alternatief kan kiezen in de sfeer van het openbaar vervoer. Ik begrijp nu dat u positief staat tegenover de gedachte die in de motie is verwoord.

Minister **Netelenbos**: Ja.

Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft voorts een motie ingediend over de benuttingsvarianten. Ook dat lijkt mij een goede motie maar ik onderstreep dat de discussie over versmalling van wegen inhoudelijk dient te worden benaderd. Het versmallen van wegen is niet altijd veilig. Wij bekijken op dit moment

hoe wij met benutting omgaan. Dat werken wij uiteraard uit. Ik weet niet of wij heel Nederland al in kaart hebben. Maar wat wij weten, zal ik proberen door te geleiden voordat wij over de begroting spreken.

Als de heer Stellingwerf meer geld aan benutten wil besteden, moet hij ook het MIT amenderen.

Ik kom bij de motie van de heer Van Bommel op stuk nr. 7. De heer Van Bommel wil niet accepteren dat de integraliteit van een pakket op zichzelf leidt tot een gewenst resultaat. Ik zal in de memorie van toelichting bij de begroting een beschouwing geven over hoe je bij standaardprojecten tot een afweging moet komen die ertoe leidt dat je bij benadering weet wat je aanricht. Wij hebben heel veel voorbeelden van investeringsbeslissingen uit het verleden, waarbij men dacht dat deze een bepaald resultaat zouden hebben wat vervolgens niet gebeurde. Dat speelt helaas met name bij het openbaar vervoer. Ik wil dat wat wetenschappelijker gaan benaderen. Ik ben dat nu aan het uitschrijven, zodat u daarvan kennis kunt nemen. Dan zullen wij dat gesprek wel voeren. Maar deze motie zou ik willen afraden, voorzitter.

In zijn motie op stuk nr. 6 vraagt de heer Van Bommel om extra geld voor conducteurs. Wij praten nu over een investeringspakket en niet over exploitatie. Deze motie is dus volstrekt buiten de orde wat mij betreft. Als u straks wilt amenderen in de begroting, merk ik dat wel en zult u op dat moment van mij een antwoord krijgen, mijnheer Van Bommel. Maar dit kan niet, het is een ongedekte motie. De FES-criteria zijn aan de orde bij het bereikbaarheidsoffensief voor het rijksdeel. Wij exploiteren niet via het BOR, wij investeren alleen maar via het BOR.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft natuurlijk gelijk, maar dit pakket leidt wel tot hogere exploitatielasten voor het openbaar vervoer. Daarop is nog geen antwoord gegeven.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt. Het speelt ook nog niet een, twee, drie, maar pas later. Voor de jaren waarin dat begint te spelen, moeten wij daarop een antwoord formuleren. De huidige wijze van exploiteren loopt af in 2002. Ik ben aan het bekijken hoe we meer decentraal de exploitatie van het openbaar vervoer

## Netelenbos

kunnen regelen. Ik ben daarover in gesprek met de regio's. Tegen de tijd dat het moet worden veranderd, moeten wij daarover natuurlijk beslissingen nemen. Ik vind wel dat claims met betrekking tot openbaar vervoer en exploitatie in één hand moeten komen. Dat zou de concessieverlenende overheid feitelijk moeten doen. Maar daarvoor doe ik te zijner tijd wel voorstellen als een en ander goed doordacht is.

Met betrekking tot de motie van de heer Van der Steenhoven merk ik op, dat bij het MIT de verschillende door de rijksoverheid geëxpliciteerde projecten aan de orde komen. Sommige staan allang in het MIT en die worden versneld, andere staan in het MIT in een kolom zonder geld en die worden dus naar voren gehaald en sommige zijn vooral studies.

In de richting van de heer Hofstra merk ik op dat een voorbereidende studie voor een tracébesluit echt zoveel kost. Dat is niet abnormaal. Willen wij een verantwoord besluit kunnen nemen over de toezegging van het vorige kabinet dat er een snelle verbinding komt met Noord-Nederland – dit is in het kader van Langman beloofd – dan zal daarop serieus moeten worden gestudeerd. Dat kan dus geen "vluggertje" zijn. De Rekenkamer zal overigens zeer goed op dit project gaan letten. Laten wij dus alles goed bestuderen voordat wij een besluit nemen en dat kost geld.

De heer **Hofstra** (VVD): Die snellere verbinding moet er zeker komen. Maar ik kan mij bij 35 mln. niets voorstellen. Ik word haast verleid om nu mijn ontslag te nemen en mijn oude functie weer op te nemen en dan doe ik het voor 17,5 mln.

Minister **Netelenbos**: Maakt u maar eens een offerte. Dan neem ik die handschoen op.

De heer **Hofstra** (VVD): In mijn huidige functie kan ik dat niet meer doen, maar ik zal het overwegen. Ik vind het dus veel te veel. Ik kom daarop op een ander moment terug.

Minister **Netelenbos**: Volgens mij verdiende u ook meer toen u uw vorige functie uitoefende.

De **voorzitter**: U zit in de randen van de nacht wel aan de randen van de agenda!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft gevraagd wanneer wij dit ten principale bespreken. Dat zal uiteraard gebeuren bij de bespreking van het MIT, omdat dan per project goed inzicht wordt verschaft in de fasering in de tijd en dergelijke. Ik zal het MIT en de begroting in één document presenteren naast het projectenboek. Dat kunt u straks verwachten. Voor de convenanten die ik sluit, geldt dat iedereen zijn domein moet zien te regelen en dat ik mij verplicht om de integraliteit van het pakket bij de Kamer te verdedigen. U krijgt aan mij een stevige wanneer u mij van mijn plan wilt afbrengen, maar dat bent u wel gewend.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar twijfel ik geen minuut aan. Ik sla aan op het antwoord van de minister op vraag 4. Zij zegt dat er alleen iets kan worden gewijzigd als alle betrokken partijen het daarmee eens zijn. Dat is toch wat anders dan dat wij bij de bespreking van het MIT, die bij mijn weten in de Kamer plaatsvindt, gewoon kunnen zeggen wat wij ervan vinden. Die spanning is nog niet opgelost in het antwoord van de minister.

Minister **Netelenbos**: Voor de projecten die uit MIT-gelden worden betaald, hebben wij de volkomen standaardbesluitvorming. Dat kan ook niet anders. Zo nu en dan is er de aandrift om de regio's te sturen. Dat kan absoluut niet zonder dat die regio's het daarmee eens zijn, want decentraal is decentraal. Dat geldt overigens ook voor de opmerking van de heer Van der Steenhoven over fietsen. Ik ben van mening dat men veel zal moeten doen voor fietsen, maar ik zal het niet verplichten. Ik ben een echte decentralist. Je kunt wel monitoren of men doet wat er is afgesproken, maar je kunt niet dicteren: dat is medebewind; dat hebben wij zo niet afgesproken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Wij krijgen straks nog eens alle projecten van de minister. Dan komt het moment waarop de Kamer echt kan zeggen wat zij ervan vindt.

Minister **Netelenbos**: Die staan straks in het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, maar de minister zegt dat veranderen alleen mogelijk is als alle betrokken partijen

waarmee zij deze zomer heeft gesproken het nodig vinden om te veranderen en het nut daarvan inzien. Dat klopt dus niet.

Minister **Netelenbos**: Het staat er misschien wat ongelukkig. Als je met elkaar een commitment aangaat en als er enorm drastische wijzigingen zouden plaatsvinden, kan iedereen zich het recht voorbehouden om zichzelf de vraag te stellen of dat contract er dan nog is. Dat is logisch, want men geeft ook geen blanco cheque aan de besluitvorming hier. Men moet ook zelf de nek uitsteken. Het is een heel complex proces, maar daarom is het ook zo integraal.

Ik kom bij de doorstroomroute en de betaalstroken. Een doorstroomroute is bedoeld om sneller te kunnen rijden dan anders. Daarvoor heb je dan flink wat geld over. Dat klinkt vrij banaal, maar zo is het feitelijk. Het is met name interessant voor het commerciële verkeer. Dat krijgt een soort combiroad, maar dan op de weg, waarvoor fors moet worden betaald. De effecten van de betaalstroken moeten op een bepaalde manier worden geëvalueerd, omdat die gevolgen kunnen hebben voor de rest van het wegennet. Dat zullen wij allemaal bespreken bij de behandeling van het wetsvoorstel. Dan zullen wij ook de parameters voor slagen of niet slagen uitvoerig bespreken.

De heer Hofstra zegt dat er geen sprake mag zijn van straffkortingen. Neen, maar wel moet worden bekeken of de effecten die het pakket zou genereren vanwege de samenhang tussen de verschillende investeringen zich nog voordoen dan wel of wij de feeders alleen maar verplaatsen. Voor het laatste ben ik niet in. Dat betekent toch dat je iedere keer moet bekijken wat het betekent als er een bouwsteen uitgaat. Is het dan nuttig en noodzakelijk om toch een bepaalde investering te doen? Dat lijkt mij niet meer dan logisch. Ook de heer Hofstra is vast van mening dat je met overheidsgeld verstandig moet omgaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Op zichzelf kan ik instemmen met deze algemene opmerkingen. Het is dus niet de bedoeling dat een regio minder publieke middelen, dat wil zeggen middelen van de belastingbetaler, krijgt voor het autoverkeer en het openbaar vervoer dan andere

## Netelenbos

regio's. Als de minister dat toezeit, is er geen enkel probleem.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben het geld niet pondspondsgewijs over de regio's verdeeld. De ene regio valt meer in de prijzen dan de andere, omdat de problemen er groter zijn. Ik los alleen maar problemen op en ik ga niet investeren omdat het zo mooi staat.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat kan ik begrijpen, maar regio's die niet of maar ten dele aan de proef willen meedoen, mogen niet op dat bedrag worden gekort. Als de minister dat toezeit, hebben wij geen enkel probleem.

Minister **Netelenbos**: Ze worden niet gestraft. Wij doen die dingen die helpen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Nieuwe regels voor de financiering van de Algemene bijstandswet, de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers en de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen (Wet financiering Abw, IOAW en IOAZ) (27081).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Vermeend**: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun inbreng. Het valt mij op dat een overgrote meerderheid van de Kamer het wetsvoorstel zal steunen, en daar ben ik buitengewoon tevreden over. De uitzondering op de regel is de SP, die een afwijkend standpunt heeft. Maar ook de SP heeft terecht geconstateerd dat er een brede parlementaire meerderheid is voor het wetsvoorstel. Dat bleek niet

alleen uit de stukken, maar ook vandaag.

Mevrouw Noorman en anderen hebben nog eens het oogmerk van het Fonds voor werk en inkomen benadrukt. Ik doe dat niet over, ook vanwege het tijdstip niet. Wel wil ik kort reageren op de opmerking van verschillende leden, dat het voorliggende wetsvoorstel niet inhoudt dat uitsluitend de nadruk moet worden gelegd op doorstroming, maar dat ook de vangnetfunctie van de Algemene bijstandswet moet worden benadrukt. Ik deel die opvatting. Als wij nu prikkels inbouwen die de doorstroming kunnen bevorderen, betekent dit nog niet dat afbreuk wordt gedaan aan die andere functie van de Algemene bijstandswet. Het is dus een kwestie van evenwicht. Die andere functie van de Algemene bijstandswet heeft evenzeer prioriteit, maar het is ook buitengewoon belangrijk dat wij prikkels inbouwen voor mensen die nu in de bijstand zitten en die kunnen werken, opdat zij zo snel mogelijk aan de slag komen. Dat betekent voor hen namelijk tegelijkertijd een positieverbetering.

Bijna alle leden hebben opmerkingen gemaakt over het verdeelmodel. Sommigen spraken over het historische verdeelmodel, anderen over het effectieve verdeelmodel. Opgemerkt is dat het model "slecht beleid" zou bevoordelen en "goed beleid" zou benadelen. Daarmee geef ik zwart-wit weer wat mevrouw Noorman zei. Terecht is echter door de heren Van Dijke en Van der Staaij opgemerkt dat dat "slecht" maar relatief is. Er zijn namelijk tal van situaties denkbaar zijn waarin het helemaal geen "slecht beleid" is, bijvoorbeeld als wij worden geconfronteerd met een fabrieksluiting. Ik wil dus niet zover gaan om te zeggen dat "slecht beleid" wordt bevoordeeld ten opzichte van "goed beleid". Veel gemeenten zijn vaak terecht van oordeel dat zij op basis van dat model goed beleid hebben gevoerd, maar zij werden geconfronteerd met externe factoren waarop de wethouder en de gemeenteraad niet echt invloed hadden.

Er zijn kanttekeningen geplaatst bij het verdeelmodel en de elementen die daarbij een rol spelen. Mevrouw Noorman heeft gevraagd wat ik bedoel met de term "meenemen". Daarmee bedoel ik vrij simpel "serieus overwegen". Met andere

woorden: serieus kijken naar de kanttekeningen die door eenieder hier zijn gemaakt, ook in de stukken, over de tekortkomingen van het verdeelmodel. Daarmee houd ik serieus rekening als het gaat om verbeteringen die aangebracht zouden kunnen worden. Ik zeg niet "dat neem ik mee". De elementen die zouden kunnen leiden tot verbeteringen, worden overwogen en zullen leiden tot een aanpassing. Dat is de achtergrond van "meenemen".

Ik kom toe aan de kwaliteitswaarborgen met betrekking tot de vangnetfunctie. Ik onderschrijf de opvatting dat die twee elementen belangrijk zijn.

Er is gezegd dat hiermee een wet wordt ingevoerd die veronderstelt dat daarmee sprake is van een efficiënte prikkel, die de uitstroom bevordert. Hoe meet je dat? Ik zal laten nagaan hoe we dat moeten doen. Ik ben het met alle sprekers eens dat je los van conjuncturele ontwikkelingen zo goed mogelijk moet proberen na te gaan wat de effecten zijn van de huidige voorstellen. Je gaat achteraf evalueren om te zien of de wet heeft gewerkt. Dat vraagt om een bepaald moment, waarbij je probeert te abstraheren van conjuncturele ontwikkelingen. Ik ben gaarne bereid te zoeken naar manieren waarop die meting kan worden gedaan. We gaan dan uit van de huidige situatie, waarna we gaan monitoren hoe de regeling werkt vanaf dat startpunt. We gaan dan kijken of de regeling de beoogde doelstellingen haalt.

Evalueren is pas mogelijk na een aantal jaren. De wet treedt naar verwachting in werking in 2001. Tegen iedereen die heeft opgemerkt dat het geen "jaspertij" in de Eerste Kamer moet worden, zeg ik uitdrukkelijk dat ik die Kamer ken, zodat ik weet dat de Eerste Kamer dat zelf nooit zal accepteren. De Kamer maakt haar eigen afwegingen. Een zorgvuldige behandeling is gewaarborgd, als je kijkt naar de tijdslijmieten die nu mogelijk zijn omdat de Tweede Kamer vandaag dit voorstel behandelt. Als morgen wordt gestemd, is er alle gelegenheid voor de Eerste Kamer om dit wetsvoorstel buitengewoon zorgvuldig te behandelen. Ik heb daarover geen enkele twijfel.

Ik kom toe aan de meeneemregeling. Kamerbreed is gesteld dat die 12,5% wel wat mager is. Op dat