

Dittrich

rechtspraak in Meppel blijft plaatsvinden, zij het geschoeid op een andere organisatorische leest.

De heer **Van Oven** (PvdA): Dan laat u de beslissing dus over aan het bestuur van het arrondissement Assen?

De heer **Dittrich** (D66): Nee, want de Kamer spreekt met de motie uit dat het belangrijk is en vraagt de regering om te bevorderen dat er rechtspraak plaatsvindt in Meppel. Het is aan de organisatie zelf om dat vervolgens concreet in te kleden, maar wij zijn dan wel af van twee organisaties.

□

Staatssecretaris **Cohen**: Mevrouw de voorzitter! Twee aparte kantongerechten vragen inderdaad om twee aparte organisaties. Zolang zij er zijn, betekent het dat de efficiency die anders mogelijk zou zijn, niet wordt bereikt. De heer Van Oven heeft in dit verband de vraag gesteld of er niet een paar computertjes in Meppel kunnen worden neergezet. Er is dan wel een verbinding nodig met de hoofdcomputer in Assen, met alle beveiligingsaspecten die daarbij een rol spelen. De heer Van Oven zal nu misschien zeggen "ach, is dat alles", maar het is in ieder geval toch méér dan alleen maar twee computertjes.

Voorzitter! Aan het adres van de heer Vos merk ik op dat het inderdaad goed zou zijn om de indeling van het arrondissement Zwolle nog eens te bekijken. Bij de start van de operatie-Leemhuis hebben wij dat onder ogen gezien. Daar is ook op andere plaatsen wel iets – en misschien wel veel meer – voor te zeggen. Wij hebben echter gezegd dat de rechterlijke reorganisatie al zoveel met zich meebrengt, dat het niet verstandig is om dat alles tegelijkertijd te doen. Maar op termijn zal er op dit punt zeker iets gebeuren.

De heer Van Oven heeft aandacht gevraagd voor de honderden reizen die in de nieuwe constellatie moeten worden gemaakt, afgezet tegen de reizen die griffier en rechtbank moeten maken. Hij zou gelijk hebben als dat het enige is. De heer Rabbae vindt dat de gerechten zo dicht mogelijk bij de mensen moeten staan, maar dan rijst direct de vraag of er ook niet in Wanneperveen of Giethoorn gerechten moeten worden

gesitueerd. Het blijft voortdurend een afweging waarbij aspecten als kwaliteit, efficiency en bereikbaarheid een rol spelen. Gegeven de hoeveelheid zaken in Meppel en de goede bereikbaarheid van Assen hebben wij dit wetsvoorstel ingediend.

Voorzitter! Het alternatief van de nevenzittingsplaats vind ik zeer te prefereren. Ik kan dan ook toezeggen dat ik mijn best zal doen om dat te realiseren. Daar heb ik niet direct een motie voor nodig. In het wetsvoorstel staat dat het wordt overgelaten aan de gerechten. Als ik mij niet vergis, hebben verschillende fracties daar vragen over gesteld. De regering zal dit punt nader overwegen. Zelfs al zou de regering op grond van goede argumenten besluiten het niet te doen, dan nog kan ik mij voorstellen dat er wat dit betreft vanuit de Kamer bepaalde initiatieven komen. Ik sluit echter ook niet uit dat de regering met het voorstel komt om via een AMvB een nevenzittingsplaats te realiseren. Ik hecht er al met al aan het wetsvoorstel ongewijzigd door de Kamer te krijgen. Als het amendement door de indieners wordt ingetrokken, zeg ik toe dat dat niet met zich mee zal brengen dat er in Meppel helemaal niets meer gebeurt en dat er een nevenzittingslocatie zal komen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 17.06 uur tot 19.00 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) en wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999 (nadere slotwet) (27514);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het**

jaar 2000 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (27515).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Rekeningrijden loopt bijna door alle begrotingen en debatten heen. Voor de CDA-fractie geven de Najaarsnota, de suppletore begroting en de nota van wijziging aanleiding om er een aantal opmerkingen over te maken. Het onderwerp wordt zo langzamerhand een echte klucht, waarin de minister van V en W de hoofdrolspeler is en de paarse partijen in de personen van de heer Hofstra, de heer Van Gijzel en mevrouw Giskes een bijrol vervullen. Over de hoofdrolspeler is de CDA-fractie niet zo tevreden, omdat deze alle registers, ook onacceptabele, opentrekt om het rekeningrijden erdoor te krijgen. Ik doel hierbij onder meer op het "omkoopgedrag" – zo wordt het in de wandelgangen immers genoemd – jegens de grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De CDA-fractie heeft zeer veel respect voor Utrecht, dat hieraan niet mee wil doen. Mijn fractie vindt deze handelwijze onaanvaardbaar en keurt haar af. Het gaat met de vier maal 250 mln., dus samen 1 mld., om geweldig veel belastinggeld. Dat geld wordt toegezegd aan betrokken regio's, als zij hun handtekening maar zetten.

Ik constateer dat van de drie bijrolspelers, de paarse partijen, alleen de PvdA nog van harte instemt met het rekeningrijden. De PvdA is zelfs zo enthousiast over rekeningrijden dat zij vindt dat het zelfs moet worden uitgebreid als burgemeesters in Brabant en Gelderland er ook aan willen meedoen. Het is trouwens pikant dat de aanvaardbaarheid van het rekeningrijden in een regio wordt bepaald door het standpunt van de burgemeester, die immers niet gekozen is. Hoe het ook zij, in dit huis is de PvdA-fractie de trouwe steun en toeverlaat van de minister. De PvdA accepteert ook dat de minister allerlei fratsen uithaalt om het rekeningrijden bij iedereen door de strot te duwen. De CDA-fractie heeft meer waardering voor de opstelling van de D66-fractie in het debat en wil die lijn graag steunen.

Reitsma

De rol van de derde speler, de VVD, is cruciaal: zij kan het rekeningrijden definitief van de baan krijgen. Zij heeft een gouden kans: laat haar die grijpen!

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De bijval van het CDA voor D66 vind ik opmerkelijk. Ik vind het goed dat in de Handelingen wordt vastgelegd dat het CDA geen investeringen meer wil in wegen – D66 wil immers alleen nog investeren in het openbaar vervoer – en pleit voor een veel erger systeem dan rekeningrijden, namelijk een satelliet boven Nederland.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Hofstra weet wel beter. Wij steunen de actie van D66 enkel en alleen om van rekeningrijden af te kunnen zien. Daarna zullen wij alle voorstellen weer op hun merites beoordelen.

Nu de specifieke situatie van de Najaarsnota. De minister wilde in de begroting van 2001 1 mld. aan de vier grote steden geven. Als ik het goed heb, dan wordt dit bedrag gespreid over 2001, 2002 en, afhankelijk van wat er in die jaren gebeurt, 2003. In de stukken vinden wij echter terug dat de minister alsnog 600 mln. op enig moment in het jaar 2000 wil uittrekken om het bezwijken voor haar omkoopgedrag te belonen. Dat vinden wij heel vreemd. Waarom komt de minister ineens met dat bedrag op de proppen? Amsterdam zou 250 mln. ontvangen, Rotterdam en Den Haag elk 125 mln. en de minister zou 100 mln. overhouden. Wat het CDA echter nog meer verbaast, is dat de minister twee à drie dagen na het zenden van de suppletore begroting een nota van wijziging naar de Kamer stuurt, waarin een en ander wordt teruggedraaid: de drie grote steden zouden nu in een keer 125 mln. per regio, dus in totaal 375 mln., krijgen. Het eerdergenoemde bedrag wordt daarmee weer ingetrokken. Ik zou van de minister een toelichting willen hebben op de vraag wat de overwegingen zijn geweest om een paar dagen na het indienen van de suppletore begroting een nota van wijziging aan de Kamer te zenden. In de schriftelijke voorbereiding heb ik die vraag al gesteld, maar toen kwam er geen antwoord op. Ik hoor toch graag de reden hiervan, want het is een verlaging. Dat is hoe dan ook winst.

De manier waarop is omgegaan met de 600 mln., de 500 mln. en de 375 mln. bevreedt de CDA-fractie zeer. Wij vinden dat dit eigenlijk niet kan. Een brede meerderheid van de vaste commissie gaf eerder al aan dat die middelen – niet die uit het MIT, maar die welke gekoppeld zijn aan de regiofondsen – pas kunnen worden uitgegeven als het wetsvoorstel aangaande het rekeningrijden in het Staatsblad staat. Waarom wijkt de minister hiervan af? Dit is geen goede gang van zaken. Daarom heb ik een amendement ingediend om voorlopig die 375 mln. te markeren. Bovendien moeten wij niet vergeten dat dit geld gereserveerd was voor de HSL. Waarom heeft de minister zoveel haast? Waarom wil zij vooruitlopend op het wetsvoorstel de drie steden deze middelen al verschaffen? Zijn die steden op dit moment überhaupt wel in staat om ook ieder 125 mln. in het regiofonds te stoppen? Eerder kunnen ze die gelden namelijk niet benutten. De minister heeft immers altijd als bestedingsvoorwaarde gesteld dat de gemeenten tegenover iedere gulden die zij eraan besteedt, ook een gulden in de pot moeten doen. Zijn die middelen er of niet? Waarom doet de minister dit nog in het jaar 2000?

In de beantwoording op vele vragen die wij hebben gesteld, verwijst de minister steeds naar de bestuursovereenkomsten die zij heeft gesloten met de drie regionale partijen. Mijn fractie heeft die handelwijze tot nu toe in alle gevoerde debatten bekritiseerd. Volgens mij vond een meerderheid van de Kamer dat eerst de regiocontracten in het parlement moeten worden besproken. Dat zouden wij doen in samenhang met het wetsvoorstel. Pas daarna zou het groene licht mogen worden gegeven voor de besteding van die middelen. Waarom wijkt de minister daarvan af en wacht zij niet tot de behandeling van de wet? Ik kan slechts constateren dat de minister een hogere prioriteit toekent aan de bestuursovereenkomsten dan aan de wens van de Kamer om middelen pas uit te geven nadat de wet is behandeld. Het gaat niet om MIT-middelen, maar om voeding van regiofondsen. Daarvoor kan pas groen licht worden gegeven na vaststelling van het wettelijk kader.

De CDA-fractie herinnert eraan dat de minister in een eerder debat heeft

gezegd dat de gemeenten het verkregen geld terug moeten betalen als het wetsvoorstel onverhoopt in de Kamer zou sneuvelen. Neemt de minister nu afstand van die stellingname en zegt zij in feite: ze krijgen het, ongeacht de vraag of het wetsvoorstel het al dan niet haalt? Waarom wacht de minister niet? Dan heeft zij immers de mogelijkheid om volledig te beoordelen of een en ander al dan niet wordt gecombineerd met rekeningrijden? Als zij nu toch die 125 mln. aan de drie steden geeft, waarom gaat zij dan niet positief in op de stelling van de VVD-fractie dat Utrecht het nu dan ook moet krijgen? Wij hebben er geen bezwaar tegen als de minister alsnog een bestuursovereenkomst met Utrecht sluit, maar het mag niet zo zijn dat zij daar als absolute voorwaarde in stelt dat moet worden meegewerkt aan een proef. En dat doet zij wel. Daarmee honoreert zij niet de wens van de VVD om Utrecht het ook te geven en de helft van het bedrag los te koppelen van de proef met het rekeningrijden. Ik kan mij niet voorstellen dat de VVD-fractie met dit voorstel kan leven. Dat zou de geloofwaardigheid van die partij geweldig aantasten.

Het antwoord op een aantal vragen van ons en andere fracties, onder andere naar aanleiding van de nota van wijziging en de suppletore begroting, vind ik op onderdelen gewoon brutaal. Wat bedoel ik daarmee? De CDA-fractie heeft bijvoorbeeld gevraagd waarom het bedrag van 250 mln. in het jaar 2000 verlaagd wordt naar 125 mln. Het antwoord luidt dan: ik verlaag niks! Dat is per saldo het geval over drie jaar gezien, maar wij vroegen iets anders. Ik vind het zo langzamerhand minachting van het parlement dat de minister om antwoorden op vragen heen draait of die vragen niet serieus neemt en dat zij alleen maar bezig is met het tellen van koppen in plaats van dat zij hier een inhoudelijk debat voert. Dat stelt de CDA-fractie echt niet op prijs. Ik nodig de minister alsnog uit een eerlijk en duidelijk antwoord te geven op onze schriftelijke vragen die onbeantwoord zijn gebleven. Ik vind dat dit niet kan. Zo ga je niet met elkaar om.

De **voorzitter**: En u stelt mij een beetje teleur omdat u de opgegeven spreektijd overschrijdt en omdat ik het gevoel heb dat u zichzelf herhaalt. Maar dat laatste zeg ik

Reitsma

natuurlijk heel voorzichtig, dat begrijpt u wel!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben bij mijn allerlaatste punt aangekomen, maar dit was absoluut geen herhaling van wat ik zei.

De CDA-fractie heeft gevraagd of de minister deze 375 mln. loskoppelt van de vraag om wel of niet mee te werken aan en akkoord te gaan met het rekeningrijden. Hierover zijn vier of vijf vragen gesteld en in alle antwoorden draait de minister er omheen. Ik stel het op prijs als zij in dit debat hierop een duidelijk antwoord geeft.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! In de begroting is bij artikel 1.23 sprake van het tuchtrecht voor de zeescheepvaart. Wij begrijpen uit deze begroting dat het bedrag van zes ton dat daarvoor verleden keer per amendement is uitgetrokken, nu er weer vrolijk van af wordt gehaald. Kan de minister ons iets uitvoeriger dan zij dat in de toelichting op de suppletore begroting doet, vertellen waarom dit is gebeurd?

Een ander punt betreft de bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen, artikel 3.18. Bij de begroting verleden jaar is daar 20 mln. bij gedaan, maar wij zien in de suppletore begroting dat er een dikke 7 mln. van afgaat ter besteding aan heel bijzondere doelen, zoals uitplaatsing taakorganisaties van de NS, een verkeersveiligheids campagne voor de jongeren, het secretariaat landelijk overleg consumentenbelangen en de rijksverkeersinspectie. Deze bestemmingen liggen geheel buiten deze post. Waarom is uitgerekend deze post daarvoor aangeslagen? De minister geeft in de toelichting aan dat dit mogelijk is dankzij "herprioritering, onder meer door stimulering van alternatieven voor autosolisme meer aan derden over te laten". Dat, voorzitter, verbaast ons in een tijd waarin wij juist een punt proberen te maken van aanpalend, flankerend beleid om daarmee de bereikbaarheidsproblemen in de Randstad, maar ook elders in Nederland op te lossen. Het is dan vreemd dat uitgerekend een pot als deze wordt aangeslagen en dat niet harder dan nu gebeurt wordt gezocht naar mogelijkheden om tot een goede besteding van de gelden te komen. Ik

denk in dit verband met name aan het vervoersmanagement van de bedrijven. Dat is iets wat ook onder deze post zou kunnen ressorteren. Voor dit aspect zouden wij nog heel veel werk kunnen verzetten en op dit punt is er voor de minister nog een schone taak. Kortom, de aanpassing staat ons niet aan en wij horen graag van de minister waarom niet anders wordt gehandeld.

Voorzitter! Een ander onderwerp is de organisatie van de veilingen. Daarover gaat artikel 06.02. Wij begrijpen dat naast de 9,7 mln. voor de UMTS nog 18,5 mln. wordt bijgeplust voor overige veilingen. Wij vragen ons af voor welke werkzaamheden nog geld nodig is en hoeveel in dat verband overgeheveld zou moeten worden.

Voorzitter! Het tweede onderdeel betreft de suppletore begroting voor het Infrastructuurfonds. Daar figureren de regionale mobiliteitsfondsen. Ook D66 heeft daarover een aantal vragen. Net als het CDA vragen wij waarom al in 2000 wordt begonnen met het vullen van die fondsen. Juist omdat wij met een fondsconstructie werken, lopen wij niet het risico dat het geld verdwijnt. Waarom dan deze grote haast? Ik begrijp dat sprake is van een uitruil, omdat voor de HSL-Zuid de nodige middelen nodig zijn. Op zichzelf gaat het daarbij om een mogelijkheid, maar niet om een plicht.

Ook wij vragen ons af wat nu precies de reden is geweest om eerst voor te stellen 250 mln. voor Amsterdam beschikbaar te stellen en vervolgens met een wijziging te komen waarmee het bedrag wordt teruggebracht naar 125 mln. Waarom is er in korte tijd een omslag in het denken gekomen?

Vervolgens vind ik de vraag wezenlijk: wat is nu eigenlijk de wettelijke basis voor deze fondsen? Met andere woorden: waar gaat het rijk zijn geld naartoe sturen? In hoeverre heeft de minister nog de mogelijkheid om haar invloed aan te wenden bij de besteding van dat geld? In de schriftelijke antwoorden zegt de minister, dat zij geen zeggenschap heeft over de besteding van de regionale fondsen en dat de regio's over die besteding intern een afspraak maken. Als ik echter goed ben voorgelicht, wordt in de wet bereikbaarheid en mobiliteit, die ons nog zal worden toegestuurd, gesteld dat ten aanzien van die fondsen de minister bij algemene maatregel van

bestuur de nodige eisen kan stellen. Mijn vraag is dan ook: heeft de minister die mogelijkheid al benut? Kan zij dat alsnog doen? Met andere woorden: wat is de wettelijke basis?

Wij hebben de minister gevraagd ons de convenanten te doen komen die aan deze fondsen ten grondslag liggen. In de gang bereikte mij een stuk dat ons kennelijk is toegestuurd en waaruit zou blijken wat die convenanten inhouden. Bij de schriftelijke beantwoording was dat echter niet duidelijk. Daarin stond eigenlijk met zoveel woorden: daar gaan wij niet over en ik stuur ze de Kamer niet toe. Nu hebben wij ze wel en voorzover wij er iets van hebben gezien, stemmen zij ons vrolijk. Bij nader inzien twijfel ik echter toch weer een beetje nu de minister nadrukkelijk afstand neemt van de besteding van de fondsen. Graag wil ik daarom van haar vernemen of zij meent invloed te mogen of te moeten hebben bij de besteding van de gelden.

Voorzitter! Het moet D66 nog van het hart dat de hele gang van zaken niet de schoonheidsprijs verdient. Ik zal heel kort aangeven waarom ik dit zeg. Deze gang van zaken met de fondsen vinden wij het zoveelste voorbeeld van de manier waarop met het BOR is gehandeld. Wij zien het zo: bij het aantreden van Paars 2 was bij de Kamer al een wetsvoorstel voor het rekeningrijden ingediend. Een van mijn eerste activiteiten bij de behandeling van dit dossier was dan ook een schriftelijke inbreng leveren. Wij kregen daarop geen echte reactie van de minister. Uit de samenleving kwamen echter veel protesten. Toen kwam het nieuwe idee om maar eerst een proef met het rekeningrijden te doen. Ook daarover heeft de Kamer braaf een schriftelijk verslag gemaakt, maar ook dat is nooit door de minister schriftelijk beantwoord, want er waren nog steeds protesten, met name van ANWB, VNO en dat soort echte volksvertegenwoordigers. Vervolgens kwamen er ook nog protesten van de steden. Zij zagen de bui hangen toen het integraal project werd omgeturnd tot een proefproject.

De volgende stap was dat de minister een list verzor: ik ga die protesten dan maar te lijf met een flinke pot nieuwe investeringen; daarmee kan ik zowel die regio's als de anderen in het veld misschien alsnog over de streep krijgen. Na

Giskes

enig vijfen en zessen werd het regeerakkoord aangepast aan de hand van de volgende afspraken: er komt een proef met rekeningrijden en met betaalstroken en er wordt 10 mld. extra geïnvesteerd, evenwichtig verdeeld tussen de auto en het openbaar vervoer; samen noemen wij dat het BOR en bovendien komt er een rondje Randstad. De Kamer deed nog een poging om de uitwerking van die afspraken te beoordelen voordat de minister officieel op pad ging om een akkoord af te sluiten met de verschillende regio's. De minister zei: laat mij eerst onderhandelen, daarna kom ik bij u terug en dan kunnen wij alsnog het oordeel van de Kamer daarover horen.

Vervolgens werden op 12 oktober drie van de vier beoogde bestuursakkoorden getekend. Van een integrale beoordeling van het BOR-akkoord is tot op heden niet echt sprake geweest. De proeven met rekeningrijden en met betaalstroken komen pas aan de orde als wij het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit behandelen. De regionale mobiliteitsfondsen worden nog in het jaar 2000 voor de helft gevuld, althans voor drie van de vier regio's.

Daarbij is weer een bijzondere rol weggelegd voor de VVD. Die vindt eerst dat het allemaal riekt naar chantage; ik durf het woord haast niet meer in de mond te nemen. Vervolgens stelt de VVD zelf expliciet de eis dat er juist een koppeling wordt gelegd tussen regionale mobiliteitsfondsen en rekeningrijden. Dat kwam tot uitdrukking in de steun die zij gaf aan de motie-Eurlings. Vervolgens schrikt de VVD daar weer van en komt zij met een halfzacht compromis, waarin zij eigenlijk niks anders suggereert dan al in de tweede suppletore begroting staat. Het was alleen de bedoeling dat het ook voor Utrecht werd geregeld. Als de minister er niet enthousiast over is, kondigt de VVD een amendement aan. Daar wacht ik nog steeds op, want dat amendement zou alle stortingen in de fondsen onmogelijk maken. Zoals het er nu naar uitziet, zal de VVD gewoon instemmen met deze suppletore begroting. Dat wordt dan verkocht als een tegemoetkoming aan de VVD, omdat de minister volgens mij iets niet hoeft te doen wat zij in arren moede van plan was te doen in reactie op de motie-Eurlings, die nog helemaal niet is

aangenomen, maar waaronder nog steeds de naam van de heer Hofstra staat.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Heb ik gelijk dat ook de naam van mevrouw Giskes onder de motie op stuk nr. 18 stond? Wil zij aangeven waar de VVD-fractie ooit heeft miskend dat er een koppeling is tussen het meedoen met die proef en het kleine geld? Het grote geld is een heel ander verhaal. Utrecht heeft gezegd dat het niet wil meedoen. Het heeft onze zegen. Dat moet het zelf weten, maar dan krijgt het geen 250 mln. en ook geen opbrengst, want die is er dan niet. Die lijn hebben wij altijd gevolgd. Mevrouw Giskes moet nu niet suggereren dat wij opeens op een andere lijn zaten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit ligt toch net iets anders. Mijn naam heeft ooit onder de motie-Eurlings gestaan, namelijk toen de tekst luidde "het BOR-geld". Toen ging het in mijn ogen over het grote geld. Het is geen geheim meer dat wij moeite hebben met het gebrek aan evenwicht in de besteding van de pot van ruim 8 mld. Wat doen wij aan alternatieven voor de auto en wat doen wij aan de auto zelf? De heer Hofstra heeft er steeds een punt van gemaakt dat regio's die niet wensten mee te doen aan rekeningrijden gestraft zouden worden, onder andere doordat ze geen regionaal mobiliteitsfonds van 250 mln. zouden krijgen. Ik herinner mij nog een levendig debat met persoonlijke feiten en wat dies meer zij. Recentelijk heeft hij bij de begroting zijn steun gegeven aan de motie, die toen werd omgezet in een koppeling aan alleen de gelden voor de regionale mobiliteitsfondsen, met de opmerking: daar zet ik mijn handtekening onder; als het niet goedschiks gaat, doe ik het nog met een amendement ook. Ik heb daar weinig meer van gemerkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft het volledig mis wat die 250 mln. betreft. Wij hebben over het grote geld gesproken. De 250 mln. is een onderdeel van het kleine geld. Ik heb altijd gezegd, zelfs in Utrecht tegen mijn eigen achterban: als jullie niet meedoen met die proef is dat jullie goed recht, maar dan krijg je die 250 mln. en die andere stortingen niet. Het is niet anders.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik vind het prima als de heer Hofstra het nu zo wil uitleggen, maar ik denk dat het beeld toch echt anders is geweest. Hij heeft altijd gevonden dat, als er geld te verdelen was, het naar alle regio's moest gaan en dat er geen koppeling moest worden gelegd met het rekeningrijden. Maar goed, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Voorzitter! Het investeringspakket of, om in termen van de heer Hofstra te spreken, het grote geld wordt integraal opgenomen in het MIT, terwijl daar niet een normale nut- en noodzaakdiscussie aan ten grondslag ligt. Nogmaals, het evenwicht tussen auto en openbaar vervoer is daarin ook niet geweldig. Wij proberen daar nog het nodige aan te doen. De behandeling van het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit dat ons nog moet geworden en dat het gebruik van prijsmaatregelen mogelijk moet gaan maken, lijkt evenwel te gaan plaatsvinden nadat het grootste deel van de pot al verdeeld is. Daarmee wordt de hele pakketbenadering volgens ons successievelijk weer verlaten. Wij pakken het pakket in omgekeerde volgorde weer uit. Volgens ons is dat om te beginnen wat jammer van alle champagne die hierbij geschonken is. Voorts herhalen wij de vrees die wij ook bij de begrotingsbehandeling hebben uitgesproken, namelijk dat er door het terugvallen op een proef met spitstarieven nog heel wat discussie zal ontstaan en dat een en ander alleen maar contraproductief dreigt te gaan werken voor het idee van beprijzen. Om die reden ligt onze motie om een dergelijke proef dan maar over te slaan en direct in te zetten op de veel toekomstvastere kilometerheffing, er nog steeds. Wij bevelen iedereen aan om die motie donderdag te steunen. Hetzelfde geldt voor ons pleidooi om de BOR-investeringen veel nadrukkelijker te richten op alternatieven voor de auto solo.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Wij spreken vanavond over de voeding van de regionale bereikbaarheidsfondsen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Nu had ik het genoeg om dezer dagen het persbericht over het inmiddels kennelijk naar de Raad van State

Van den Berg

toegezonden wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit te mogen lezen. Daar trof ik de volgende zinsnede in aan: naast de omvangrijke investeringen in openbaar vervoer en wegen maakt deze wet de instelling mogelijk van regionale mobiliteitsfondsen waaruit de regio's snel projecten kunnen financieren om knelpunten in het verkeer op te lossen. Deze zin kan toch niet anders gelezen worden dan dat deze regionale fondsen hun formele bestaansrecht pas bij de komende wetgeving krijgen. Die wetgeving is hier nog niet. Dat betekent volgens mij dat wij nu praten over iets wat er nog niet is. De Kamer moet dan, zeker als het om grote bedragen gaat, toch even voorzichtig zijn. Hoe zit dat nou precies?

Ik mag als bekend veronderstellen – wij hebben daar in een ander verband onlangs ook over gesproken met de minister – dat mijn fractie altijd graag de koninklijke weg bewandelt. Ik heb een beetje het angstige gevoel dat hier toch niet de koninklijke weg bewandeld zal worden. Wij vinden de situatie, zoals die nu ontstaat, weinig bevredigend. De Kamer moet nu feitelijk via een suppletore begroting een afweging maken omtrent de bestemming van honderden miljoenen guldens, terwijl de instelling van die fondsen en de afweging van het doel daarvan pas plaatsvinden in het kader van het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit. Wij vinden dat er een aantal bezwaren aan deze volgorde kleeft. Immers, in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit gaat het om de tarieven voor de mobiliteit, de instelling van die fondsen, de regionale bijdragen en de rijksbijdragen. Kortom, dat geheel maakt een essentieel onderdeel uit van het integrale pakket Bereikbaarheids- en Randstad en daarmee ook, althans voorzover ik dat nu kan beoordelen, van het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit.

Ik vraag mij dus af of dat de goede volgorde is. Als de Kamer reeds voor de behandeling van dit wetsvoorstel haar instemming betuigt met de storting in de mobiliteitsfondsen, dan kan dat toch niet anders uitgelegd worden dan dat zij op voorhand ook met belangrijke onderdelen van dat wetsvoorstel instemt. Het gevaar is dat wij dan ook geacht worden reeds akkoord te gaan met de gesloten regiocontracten. Gelet op de verwevenheid van deze rijks-

stortingen met genoemd wetsvoorstel en de gesloten regiocontracten, is het niet goed denkbaar dat wij nu instemmen met de storting, maar vervolgens niet met het wetsvoorstel instemmen. Wat zijn de gevolgen als het wetsvoorstel toch niet zou worden aangenomen? Gaan de regio's dan ontvangen gelden terugstorten? De minister geeft zelf aan dat zij met de stortingen in de regionale mobiliteitsfondsen afspraken nakomt die in de overeenkomsten met de regio's zijn gemaakt. Maar is dat dan wel de goede volgorde geweest? Bovendien heeft de Kamer bij de behandeling van de begroting gezegd, dat zij pas bij de behandeling van het wetsvoorstel haar principiële oordeel wil geven over de regiocontracten. Dus eerst de wet en dan de praktische uitvoering, een discussie die herinneringen oproept aan een discussie die wij zopas in ander verband hebben gevoerd. Dat is de koninklijke weg. Om die reden kan mijn fractie nu geen instemming betuigen met stortingen die vooruitlopen op het wetsvoorstel dat ons nog niet heeft bereikt. Ik kan mij iets voorstellen bij impulsen om de bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken. Prima! Maar dan vind ik dat Utrecht ook een impuls moet krijgen. Als de rechtstreekse koppeling met de wet en de daarin opgenomen proeven er niet is – wij hebben daar eerder over gesproken – moet Utrecht dat bedrag ook krijgen. Dan zou de minister daarvoor geen 375 mln., maar 500 mln. moeten voteren.

Mevrouw de voorzitter! Wij hadden vandaag het genoegen, de contracten toegestuurd te krijgen waarom door de Kamer was gevraagd. Ik lees dat die fondsen pas worden ingesteld per 1 januari 2001. Waarom wil de minister dan nog in 2000 het bedrag storten? Waarin stort zij dat bedrag? Wie heeft het beheer over het geld? Is de minister ook wat dat betreft niet te vroeg? Graag heel concrete antwoorden van de minister, want ik vraag mij af of het begrotingstechnisch juist is om voor fondsen die pas per 1 januari 2001 worden ingesteld – wat mijn inziens ook niet kan, want ze komen pas in het wetsvoorstel aan de orde, zo heb ik net geciteerd uit het persbericht van het ministerie zelf – al in 2000 stortingen te doen. Ook dit is een formeel punt waarover ik graag opheldering krijg.

Ik zal het niet hebben over de vraag, of de proefnemingen op basis van het komende wetsvoorstel moeten plaatsvinden. Mijn fractie vindt, met andere fracties, zoals die van mevrouw Giskes, dat we die fase maar moeten overslaan en direct moeten overstappen naar de kilometerheffing.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Wij spreken vanavond met name over de 375 mln., die de minister graag nog in 2000 wil uitgeven. Wat dat betreft, ligt dit debat in het verlengde van de heropening van 30 november, waarbij we weliswaar nog niet volledig over de Najaarsnota beschikken, maar toch ook over dit belangrijke punt hebben gediscussieerd. Ik herhaal nog eens dat de VVD akkoord ging met de omstandigheid dat de minister met de regio's onderhandelen met de regio's. Maar over het onderhandelingsresultaat moet de Kamer natuurlijk nog een oordeel vellen. Ook anderen hebben al gezegd dat dat nog steeds niet is gebeurd. Ons lijkt het in ieder geval het goede kader om dat te doen bij de wet, waarover journalisten inmiddels beschikken, heb ik afgelopen zondag persoonlijk gemerkt, maar die wij nog steeds niet hebben. Misschien kan de minister – het is maar een kleinigheidje – er de volgende keer voor zorgen dat wij dat stuk even snel hebben als de journalisten. Maar dat even terzijde.

Voorzitter! Wij willen alle contracten die intussen zijn gesloten bespreken bij de wet. De vorige keer heb ik ook al gezegd, dat het niet fair is van de minister om van fracties te verwachten – ik praat voor de VVD-fractie, maar ik geloof dat het ook geldt voor de andere fracties – dat zij tussen neus en lippen door bij vaststelling van deze suppletore begroting al die contracten accorderen. Wij hebben van het begin af aan over het BOR gezegd dat voor het grote geld het licht op groen kan. Wij hebben in dit land, met name in de Randstad, dringend behoefte aan betere spoorverbindingen en meer wegcapaciteit. Wij praten over 8 à 12 mld.

Mevrouw **Giskes** (D66): U bedoelt dus dat dat bedrag geen onderdeel uitmaakte van het pakket waarover is onderhandeld met de regio's, terwijl

Hofstra

ze wel degelijk allemaal zijn benoemd in de bestuursakkoorden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar we kennen ook de MIT-procedures. We hebben dit jaar afgesproken dat we de rijksprojecten bij het MIT bespreken. Dat is recent ook gebeurd. Dat neemt niet weg dat iedereen, inclusief onze fractie, zich vrij moet voelen om andere opmerkingen over de wet te berde te brengen. Dat is geen enkel probleem. Over het kleine geld is met de regio's gesproken. Als men aan de proef wil meedoen, dan krijgt men die 250 mln. plus de heffingen. Daar is een aantal soorten van. Als men niet meedoet, dan krijgt men het geld niet. Dat standpunt heeft de VVD-fractie steeds ingenomen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik herinner mij heel goed dat de heer Hofstra twee weken geleden ervoor heeft gepleit ook Utrecht een bepaald bedrag te geven.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klopt. Wij hadden het toen over vier keer 125 mln. Dat is bij elkaar ook weer 500 mln. Het voorstel van de minister is nu drie keer 125 mln. plus 125 mln. op de plank, met een labeltje waarop staat: Utrecht.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat staat er niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Zo hebben wij het de vorige keer in het debat gewisseld. Dat lijkt ons ook perspectiefrijk.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): De heer Hofstra was zelfs bereid om Utrecht, ook al zou ze helemaal niet meedoen, toch een pot geld te geven.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja. Mijn voorstel op 30 november was om van de pot van 1 mld. twee potten van 0,5 mld. te maken. De eerste zou betrekking kunnen hebben op een initiële algemene subsidie, maar die zou dan wel moeten worden losgekoppeld van de contracten. De rest van het geld kan onder het beslag van de wet komen te liggen. Daarover wordt nu niet besloten.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik begrijp het nu, maar met een omweg wordt Utrecht toch gehonoreerd voor

iets dat men tot nu toe verre van zich heeft gehouden.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, want zo concreet is het nu nog niet. Ik heb daar overigens begrip voor, want wij praten over een spoedactie van de minister. Zij heeft wellicht nog niet eens een bankrekeningnummer, maar het geld moet toch vóór de kerstdagen worden overgemaakt. Ik snap dat Utrecht, gelet op het besprokene, er nu nog niet in zit. Op 30 november jl. is echter gesproken over vier keer 125 mln.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Blijft de VVD-fractie bij de stelling dat, als de drie grote steden 125 mln. krijgen, die kwestie moet worden ontkoppeld van de bestuurs-overeenkomsten en het al dan niet doorgaan van de proef?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij geven er de voorkeur aan een en ander te ontkoppelen. Dat heb ik al eerder duidelijk gezegd. De minister had toen echter een ander standpunt. Feit is ook dat er al afspraken liggen. Wij moeten die overigens nog bespreken en sanctioneren. Er zit dus wel enige logica in om te stellen dat dit geld onder bepaalde condities kan worden betaald. Utrecht is echter een ander verhaal, want daarmee is geen contract gesloten.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan begrijp ik het niet. De minister zei afgelopen week bij de toelichting op het wetsvoorstel dat er sprake is van een absolute koppeling tussen de voeding van de regiofondsen en het doorgaan van de proef. De heer Hofstra heeft in het debat van de vorige keer echter heel helder aangegeven dat hij van mening was dat het bedrag van 500 mln. absoluut moest worden ontkoppeld en voorts dat er bedragen moesten worden uitgekeerd, los van het al of niet doorgaan van de proef in Utrecht. Wat blijft daar nu van over?

De heer **Hofstra** (VVD): Het klopt dat ik de suggestie heb gedaan om er twee potten van te maken. Ik stel alleen vast dat de minister die niet heeft overgenomen. Wij hebben steeds tegen Utrecht gezegd dat, als het niet zou meedoen met de proef, dit zijn goed recht was, dat zij nooit en te nimmer zou mogen worden gekort op het grote geld, maar dat zij die 250 mln. wel kwijt zou zijn; de

opbrengst van de tolpoorten ook, want er is daar geen opbrengst. Volgens mij heeft Utrecht dit heel goed overwogen bij zijn besluit.

De heer **Reitsma** (CDA): Het tussenvoorstel van de heer Hofstra is dus door de minister verworpen. Dat wil zeggen dat hij moet terugvallen op zijn oorspronkelijke opstelling, namelijk dat de middelen niet eerder mogen worden uitgegeven dan nadat het wetsvoorstel in de Kamer is behandeld. Dat is de opstelling van de VVD-fractie tot nu toe geweest in alle debatten, in dit huis en daarbuiten.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar kom ik nu op. Als wij kijken naar de proef met het rekeningrijden, als wij kijken naar de contracten die zijn afgesloten, als wij kijken naar de nieuwe wet die wij wellicht morgen in onze postvakjes vinden, dan kun je niet ontkennen dat die elementen aan elkaar zijn gekoppeld. Daar bestaat een verband tussen. Dus moeten wij een keus maken. Je zou voor de principiële route kunnen pleiten. De heer Van den Berg heeft dat zojuist ook weer gedaan. Ik vind het jammer dat de heer Van Gijssel zich niet heeft uitgelaten over deze koninklijke weg. Hebben wij in dit land alleen maar koninklijke spoorwegen? Ook hier zou je die redenering kunnen volgen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij, maar bij die koninklijke weg van de vorige week ging het namelijk om de wet met betrekking tot het spoor. Het zou in dit geval betekenen dat je al tolpoortjes zou zetten voordat de wet door de Kamer heen is. Waar het gaat om de regiofondsen is, zoals de minister aangeeft, sprake van een storting van drie keer 125 mln. die men uiteindelijk niet terug hoeft te betalen. Dat is dus een niet-voorwaardelijke binding aan de wet, hetgeen op zichzelf gewoon zou kunnen. Je kunt het zelfs zonder wet storten.

De heer **Hofstra** (VVD): Enerzijds kan dus de stelling verdedigd worden dat de koninklijke weg bewandeld moet worden, zoals zo-even door de heer Van den Berg verwoord. Anderzijds zou je ook de praktische weg kunnen volgen. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij heel nadrukkelijk aangegeven dat er sprake is van een

Hofstra

noodsituatie op de wegen en de spoorlijnen. Dat geldt natuurlijk ook voor verkeers- en vervoersprojecten in regio's. Natuurlijk raakt het kabinet bij ons een gevoelige snaar als het zegt dat de VVD toch altijd voorstander is van investeringen. Die praktische weg – of je 125 mln. nu een voorschot noemt of een algemene bijdrage – is ook voor ons een begaanbare weg. Ik heb op 30 november geprobeerd de minister van het nut van een dergelijke route te overtuigen. Daar horen echter wel een aantal voorwaarden bij. Het moeten gelijke bedragen zijn. Daar is nu ook sprake van. Eerst zat er de onevenwichtigheid in het voorstel dat Amsterdam twee keer zoveel kreeg als de andere, maar die is er nu uit. Wij gaan nu uit van vier keer 125 mln., waarbij Utrecht als het ware op de plank ligt. Over de resterende 625 mln. moet onze inziens besloten worden onder het beslag van de wet, waarbij de Kamer zeker een inbreng zal hebben. In onze gedachten is er ook geen terugbetalingsplicht. Overigens heeft de minister dit de vorige keer ook duidelijk gezegd. Men krijgt het geld, ook al zouden wij besluiten de wet niet in te voeren. Voor ons is overigens het allerbelangrijkste dat de minister goed moeten weten dat wij op deze manier niet instemmen met al die contracten die gesloten zijn. Met andere woorden: als wij akkoord gaan met drie keer 125 mln. nu, wil dat nog niet zeggen dat wij die contracten automatisch hebben geaccordeerd. Dat laatste kan namelijk pas echt gebeuren bij de wet. Niet dat wij problemen hebben met een fonds. Die gedachte lijkt mij helemaal niet zo onredelijk. Wij hebben ook niet zozeer problemen met het feit dat een regio beslist. Decentralisatie moet je met huid en haar doen en elk volk krijgt de regering die het verdient. Dus daar zien wij ook geen problemen in. Wel hebben wij grote problemen met de aantallen poortjes, de locaties ervan etc. En dat kunnen wij echt niet los zien van de wet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil u nu toch vragen wat er binnen de VVD-fractie gebeurd is. Enkele maanden geleden sprak u op zeer hoge toon van omkoperij, chantage en wat dies meer zij en keurde u de handelwijze van de minister af. Nu zegt u evenwel dat u op pragmatische gronden bereid bent de

gemeenten de beloning te geven waar de minister ze voor omgekocht heeft. De handtekening dat ze mee moeten werken aan de proef wijzigt namelijk niet. Wat is er in uw partij gebeurd?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben op dinsdagochtend meestal fractievergadering. Dan wil het nog wel eens gebeuren dat wij over bepaalde zaken spreken. Daar zijn wij dan meestal tot een uur of twaalf, half een of soms half twee mee bezig. U moet dus niet verbaasd staan te kijken dat het accent de ene keer wat anders ligt dan de andere keer. Maar u haalt steeds dingen door elkaar. Ik heb de minister ernstig gekapitteld over het grote geld, in de zin dat wanneer Utrecht niet meedoet, zij de projecten wil heroverwegen. Wij kunnen niet de A2 verbreden bij Amsterdam om vervolgens bij Breukelen de weg smal te laten. Op dat punt heb ik de minister in harde bewoordingen laten blijken dat wij vinden dat dit niet kan. Maar dat vindt u ook en, naar ik hoop, ook een meerderheid in deze Kamer. U moet het dus niet verwarren met het kleine geld.

De heer **Reitsma** (CDA): Neen, maar dat heeft de CDA-fractie heel helder door, omdat de minister zelf ook al gezegd heeft dat het grote geld op zijn merites beoordeeld zal worden. Dus wat dat betreft is het allang ontkoppeld. Eerder heeft u gezegd het niet op prijs te stellen dat een proef bij de steden binnengehaald wordt via omkoopgedrag. U kunt niet ontkennen dat u zelf hebt gezegd dat de 250 mln. omkoopgeld is. U zegt nu dat de minister de helft alvast maar moet uitgeven. De koppeling blijft echter. Wat blijft er over van uw geloofwaardigheid? Niet zoveel, als ik het antwoord zelf mag geven. Ik hoor het echter graag van u.

De heer **Hofstra** (VVD): U mag over mij oordelen, dat vind ik verder niet van belang, maar u maakt een denkfout. De 250 mln. is het kleine geld. Wij hebben nooit en te nimmer gezegd dat Utrecht die 250 mln. niet mag worden onthouden, integendeel. Ik heb tegen mijn partijgenoten in Utrecht gezegd: als jullie dat niet willen, prima, maar dan moet je niet van ons verwachten dat wij ons in de Kamer sterk maken voor dat bedrag. Dat begrepen zij. Zij hebben dat ingecalculleerd in hun besluit. Wat de

opbrengst betreft, zult u het toch met mij eens zijn dat, als je geen poortjes plaatst, er ook geen opbrengst is.

De **voorzitter**: Voordat ik u het woord geef, mijnheer Reitsma, wijs ik erop dat dit onderwerp aanleiding geeft tot "ontzettend aardige" politieke discussies tussen fracties. Ik begin mij echter wat bezwaard te voelen dat wij de minister erbij hebben uitgenodigd. Ik sta u nog één interruptie toe, maar hoop dat vervolgens iedereen weer bedenkt dat wij een debat met de minister voeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Voor de CDA-fractie blijft het de vraag of de VVD-fractie, die in de debatten tot nu toe steeds heeft gezegd dat de minister ten aanzien van het kleine geld geen verplichtingen aan mag gaan alvorens het wetsvoorstel is behandeld, dit loslaat of blijft staan achter haar eerder ingenomen standpunt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik zet de koninklijke en de praktische route naast elkaar. Wij zullen op tijd een besluit nemen over ons stemgedrag, maar niet dan nadat wij de minister hebben gehoord.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp heel goed dat de VVD het niet zo erg vindt dat de regionale mobiliteitsfondsen niet overal gevuld worden. Daarvan worden juist nuttige dingen gedaan, bijvoorbeeld in de sfeer van alternatieven voor het autogebruik. Ik begrijp dat de VVD daar niet op zit te wachten. Het is echter belangrijker dat de heer Hofstra steeds met veel aplomb zegt dat de bestuursovereenkomsten nog besproken worden als de wet er is, terwijl hij zich vrijwel met de gehele inhoud van die overeenkomsten akkoord verklaart. Waar heeft hij het eigenlijk nog over als hij zegt dat er nog naar de afspraken met de regio's gekeken zal worden?

De heer **Hofstra** (VVD): Bijvoorbeeld de locaties van de tolpunten, maar ook de punten op de parallelle routes waar eventueel poorten moeten komen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daarover staat niets in de bestuursovereenkomsten. Daarin staat alleen dat de regio's zelf mogen bepalen of

Hofstra

zij nog iets willen doen op het onderliggend wegennet.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat vinden wij belangrijk en daarom willen wij dat graag betrekken bij de bespreking van de wet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Sluit u niet uit dat u van mening bent dat regio's het sluipverkeer op het onderliggend wegennet niet moeten voorkomen? U vindt het ook niet terecht dat het rijk daarvoor wat geld beschikbaar stelt?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zeg ik niet. Deze zaken staan los van waar het nu om gaat, namelijk het overmaken van het geld. Wij willen genoemde punten betrekken bij de wet, want die gaat daar ook over.

Mevrouw **Giskes** (D66): U zegt dat u de bestuursovereenkomsten pas dan ten principale wilt beoordelen, maar u gaat nu al akkoord met alles wat er wordt afgesproken over investeringen. U gaat ook akkoord met de storting van de helft van het bedrag voor de regionale mobiliteitsfondsen. Verder staat er haast niets in. Waar heeft u het dan nog over?

De heer **Hofstra** (VVD): Dan moet u het lezen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Misschien geldt dat meer voor u. Er staat verder vrijwel niets in.

De heer **Hofstra** (VVD): U kunt zich misschien nog herinneren dat ik heb bepleit dat de Kamer nog dit jaar de contracten bijvoorbeeld in een AO bespreekt. Dan hadden wij dat door kunnen exerceren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waar had u het verder nog over willen hebben?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik twee keer gezegd, een keer in mijn eigen bijdrage en op verzoek van u nog een keer, dus dat moet nu toch wel duidelijk zijn.

Voorzitter! De minister heeft in de stukken aangegeven dat zij geen partij is in de regio-overeenkomsten. Die passage viel mij op, want zij is in elk geval partij ten opzichte van de Kamer. Ik begrijp die rol dan ook niet goed. Het lijkt mij dat de minister zich niet als het ware buitenspel kan verklaren.

Voorzitter! Mijn fractie wil niet beknot worden in haar instemmingsrecht, vandaar dat zij hecht aan het betrekken van een en ander bij de wet. De wet moet binnenkort vrij, onvervaard en voluit behandeld kunnen worden. Dan kunnen wij ook bespreken wat er met de 625 mln. die op de rol staat, gedaan kan worden.

Misschien zou de CDA-fractie zich moeten realiseren dat er een zeker voordeel schuilt in een praktische aanpak, omdat wij dan alle tijd hebben, de wet te behandelen. De regio's onderhandelen al een hele tijd met de minister. Zij vragen nu allemaal om geld. Voor het CDA lijkt het mij niet echt prettig, elke week gebeld te worden door een burgemeester, wethouder of een gedeputeerde met de vraag of de wet al behandeld is zodat zij het geld kunnen krijgen. Het is een praktisch punt, misschien zelfs platvloers.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Dit vind ik niet hoffelijk. Ik zou immers niet meer interrumpen. De heer Hofstra moet nu een grote draai maken vergeleken met enige tijd geleden en vorige week. Hij moet slaafs terug in het hok. Daarom wil hij zich verschuilen achter de CDA-fractie door een oproep te doen, mee te werken die gulden voorlopig maar uit te geven. Mijnheer Hofstra, van uw geloofwaardigheid blijft nu nog minder over dan bij mijn eerste interruptie.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Laat ik mij ook niet bemoeien met besluiten van het CDA. Ik heb onze positie duidelijk uiteen gezet.

De informatie van de minister over de besteding van het geld is vrij summier. De vraag hoeveel de regio's zelf betalen, is niet echt beantwoord. Het moet allemaal bliksemsnel gebeuren. Heeft de minister al een bankrekeningnummer waar het geld heen moet? Ik vraag dit naar aanleiding van de wat formele discussie zo-even met de heer Van den Berg. Dreigt nu niet onderuitputting? Wij zijn er een groot voorstander van om geld in de grond te stoppen, maar lukt dat wel allemaal op tijd?

Hoe worden deze stortingen op doelmatigheid en rechtmatigheid gecontroleerd? Het besluit wordt genomen door de regio's, maar wij moeten er op letten dat alle gulden die wij uitgeven op doelmatigheid en

rechtmatigheid worden gecontroleerd.

Ik vind het een beetje jammer dat zowel in de schriftelijke antwoorden als tijdens het debat op 30 november de minister het blijkbaar moeite kost het over haar lippen te krijgen c.q. te schrijven dat de Kamer het volste recht heeft de eigen agenda te bepalen en de contracten bij de behandeling van de wet te betrekken. Pas daarna zien wij wel of wij daarmee kunnen instemmen. Het zou mijn fractie deugd doen – misschien geldt het ook voor andere fracties – als de minister eens klip en klaar zou kunnen zeggen in deze zaal dat de Kamer dit kan doen. Mijn fractie behoudt zich in ieder geval het recht voor, de contracten bij de wet te bespreken. Wij laten ons niet monddood maken.

Het ziet ernaar uit dat wij binnenkort met de finale beginnen, dat wil zeggen met de behandeling van de wet. Gelet op hetgeen mevrouw Giskes eerder heeft gezegd, moet het mij van het hart dat de motie-Giskes c.s. op stuk nr. 19, een anti-BOR-chicaneermotie voor de A4, niet past in het BOR. Zonder extra wegcapaciteit komt er geen wet!

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Mevrouw de voorzitter! Wij hebben net mogen constateren dat het wetsvoorstel in ons bezit is. Wij kunnen dus een goed reces tegemoet zien.

Het was vroeger geen zeldzaamheid dat de minister van Verkeer en Waterstaat aan het einde van het jaar moest constateren dat links en rechts forse bedragen op de plan waren blijven liggen. In het achter ons liggende decennium was de onderuitputting nogal eens het gevolg van het feit dat infrastructuurele projecten niet konden worden gerealiseerd, omdat de procedures gewoon nog niet rond waren. Gelukkig is die tijd voorbij.

Toch is er ook in 2000 veel geld niet uitgegeven. Met name bij de projecten Duurzaam veilig, de Westerscheldetunnel en de hogesnelheidslijn is sprake van flinke onderuitputting. De minister stelt nu voor een deel van dat geld dat is overgebleven alvast in 2000 in de regionale mobiliteitsfondsen te storten. Wij hebben dat net al een en andermaal gehoord. Maar ook

Stellingwerf

volgens ons kan dat niet. De eerste reden is, dat de fondsen er nog niet zijn en de tweede is dat het procedureel niet klopt, gezien de discussie die wij al een groot aantal maanden voeren. Wij zouden kunnen leven met een eventuele reservering van deze gelden in het FES of in het Infrastructuurfonds. Vervolgens kunnen wij de behandeling van de wet afwachten. Aangezien de wet al is ingediend, wordt hij binnenkort behandeld. Dat zou de koninklijke weg zijn. Wanneer de wet mobiliteit en bereikbaarheid door het parlement is aanvaard, kunnen de gereserveerde bedragen aan de regio's die aan de proef rekeningrijden meedoen, worden uitgekeerd. Dat is procedureel de zuivere volgorde. Mede gezien het politiek gevoelige karakter van de discussie over het rekeningrijden (spitstarief) lijkt mij dat ook een hele logische volgorde. Wij kunnen het dan ook niet eens zijn met de werkwijze van de minister om een deel van de toevallige overschotten nu reeds in te zetten als storting van het rijk in de regionale mobiliteitsfondsen.

Als ik het goed heb begrepen, mogen de regio's waarmee een bestuursovereenkomst is gesloten, de hen toebedeelde 125 mln. houden, zelfs als de spitsheffing niet doorgaat. Dit suggereert dat er geen sprake is van een directe koppeling met de spitsheffing, maar die koppeling is er natuurlijk wel degelijk. Het was gewoon een onlosmakelijk onderdeel van het BOR. Als je er een steen uit zou trekken, zou het hele gebouw in elkaar storten, weet u nog? Ook de Kamer heeft van het begin af aan die koppeling gelegd.

De hele Kamer vond het daarnaast volstrekt logisch dat een regio die niet meedoet met de proef, ook geen geld krijgt. Het is in dat licht dan ook merkwaardig dat de minister nu in wezen in het FES reeds 125 mln. voor Utrecht reserveert. Trouwens, ik zeg nu wel Utrecht, maar in de toelichting bij de nota van wijziging spreekt de minister niet over de regio Utrecht. Daar zegt zij: "Zodra een vierde overeenkomst wordt gesloten, is er ook aldaar een basis om vanaf 2001 tot storting in een regionaal mobiliteitsfonds over te gaan". Sluit zij dus niet uit dat het ook een andere regio zou kunnen worden die er uiteindelijk met de buit vandoor gaat? Ik kan mij dat, gelet op de grote winst van Leefbaar

Utrecht, heel wel voorstellen. Graag helderheid hierover.

Wij zouden de Kamer willen voorstellen dit bedrag van 125 mln. voor een urgenter doel in te zetten. Het is eigenlijk zeer merkwaardig dat nu op stel en sprong allerlei op zich goede doelen – dat wil ik nog wel erkennen – moeten worden gehonoreerd, terwijl zoveel lopende projecten uit het MIT worden vertraagd omdat er onvoldoende middelen zijn. Ik wijs concreet op het feit dat de continuïteit bij de investeringen in de vaarweginfrastructuur op dit moment niet kan worden gegarandeerd, doordat niet tijdig gelden voorhanden zijn om de verschillende fasen direct op elkaar te laten aansluiten. Nu had de minister aanvankelijk voor de regionale mobiliteitsfondsen 500 mln. gereserveerd. In de nota van wijziging wordt dit bedrag echter beperkt tot 375 mln. Dat betekent dat 125 mln. weer terugvloeit naar het FES. Tijdens de behandeling van het MIT hebben wij al een pleidooi gevoerd om de investeringen in vaarwegen met meer kracht ter hand te nemen en wij hebben daar in onze notitie "Selectief mobiel" aandacht aan besteed. Tevens hebben collega Van den Berg en ik hierover een motie ingediend. De minister gaf bij de behandeling van het MIT te kennen geen geld beschikbaar te hebben voor dit sympathieke en volgens mij ook onomstreden doel. Er blijkt nu in ieder geval 125 mln. aanwezig te zijn en wij stellen voor om hiervan volgend jaar 100 mln. te besteden voor het garanderen van de continuïteit van de aanleg van vaarwegen. Het betreft twee amendementen: een op de begroting van het FES voor het jaar 2001, waar het gaat om een verlaging met 100 mln., en een op de begroting van het Infrastructuurfonds, waar het een verhoging met 100 mln. betreft. Ik beveel die amendementen gaarne in de aandacht aan.

Uit de Najaarsnota blijkt dat er ook bij de De Boergelden nog steeds een forse onderuitputting is. Voor ons is dat een reden om het amendement op de begroting (stuk nr. 15) nog eens in de aandacht van de Kamer aan te bevelen. Daar gebruiken wij deze onderuitputting om de exploitatiekorting op het openbaar vervoer voor 2001 ongedaan te maken, net zoals de minister dat vorig jaar met behulp van de De Boergelden heeft gedaan.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vestig allereerst de aandacht op een amendement van mijn collega Van der Steenhoven op de begroting (stuk nr. 7) op het punt van ontsnippering. Wij hebben daar nog geen duidelijke reactie van de minister op gekregen. Voor ons is duidelijk dat er 25 mln. per jaar nodig is voor ontsnipperingsdoelstellingen. De minister heeft dit ook eindelijk toegegeven in de antwoorden bij de suppletore begroting. Wij hebben nu weliswaar de doelen van ontsnippering overgenomen in het NVVP – waarbij ik onder meer wijs op de motie van collega Stellingwerf – maar de middelen zijn nog ontoereikend. Ons amendement beoogt dat te corrigeren. Wij vragen 15 mln. extra om het benodigde bedrag van 25 mln. per jaar daadwerkelijk op tafel te krijgen. Hoe oordeelt de minister over dit amendement en de dekking ervan?

Voorzitter! De minister zal reeds in 2000 375 mln. toekennen aan de regionale mobiliteitsfondsen. Er blijft immers 500 mln. over op de begroting door vertragingen in de uitgaven ten behoeve van de HSL-Zuid en de Westerscheldetunnel. De begroting 2001 is echter niet gewijzigd. Wij zouden dus denken dat de reeds begrote 358 mln. deels niet kan worden besteed. Welke consequenties heeft het naar voren halen van die gelden voor de begroting 2001?

De minister heeft ons tot nu toe voorgehouden dat tweederde van de mobiliteitsfondsen naar het openbaar vervoer gaat en eenderde naar overige projecten als fietsvoorzieningen en transferia. Ook in de brief van 1 december staat dat de rijksbijdrage grotendeels wordt besteed aan het openbaar vervoer en aanverwante trajecten. Wij steunen die inzet van harte. Mijn fractie steunde aanvankelijk een motie waarin de BOR-gelden werden gekoppeld aan het wetsvoorstel mobiliteit en bereikbaarheid. Opeens viel echter het woord "BOR" weg en werden alleen de gelden van de regionale mobiliteitsfondsen bevroren zolang het wetsvoorstel niet was behandeld. Dat was voor ons de reden om onze steun in te trekken. Thans liggen de projectlijsten voor en vastgesteld moet worden dat het Amsterdamse beeld klopt. In de regio Haaglanden gaat

echter een behoorlijk deel van het mobiliteitsfonds naar wegen (285 mln.) terwijl 195 mln. wordt uitgetrokken voor het openbaar vervoer en 112 mln. voor overige projecten, waarvan dan ook weer een klein deel naar wegen gaat. Ook Rotterdam lijkt een behoorlijk bedrag – ik schat tussen de 100 en 200 mln. – aan wegen te gaan uitgeven. Nu de drie regioconvenanten klaar zijn, wil ik de minister vragen hoe zij oordeelt over de verhouding tussen duurzaam vervoer en wegen. Vindt zij dat in voldoende mate tegemoet is gekomen aan de doelstelling van tweederde openbaar vervoer en eenderde overige projecten?

Voorzitter! Wij gaan ervan uit dat de Kamer nog steeds de ongewenste onderdelen van de akkoorden – met name de rijksprojecten – apart kan beoordelen. Overigens moet voor een aantal projecten de MER-procedure worden doorlopen. Ik wil in ieder geval dat de minister kenbaar maakt dat de Kamer kan terugkomen op onderdelen van de akkoorden.

Ik sluit mij ten slotte aan bij mevrouw Giskes die heeft vastgesteld dat er sprake is van een voortdurende onderuitputting in de sector flankerend beleid. Kan de minister uitleggen hoe dat komt? Zijn er op het ministerie geen creatieve gedachten om aan dat type van beleid een goede invulling te geven?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Deze discussie zullen wij nog vele malen met elkaar voeren. Ik denk dan met name aan het wetsvoorstel met betrekking tot de mobiliteit en bereikbaarheid en aan de bereikbaarheidsproblemen in het algemeen waarmee wij in Nederland te maken hebben. Vanavond wil ik mij echter beperken tot de voorliggende begrotingswijziging.

Eerst de vraag over de manier waarop moet worden omgegaan met de MIT-procedures en met de afspraken met de verschillende regio's. Voor een deel waren de projecten allang in het MIT geaccordeerd. Deze zijn naar voren gehaald. Dat gebeurt wel vaker: iets wat pas in 2006 zou worden gerealiseerd, wordt dan bijvoorbeeld als gevolg van extra geld al in 2002 of 2003 verwezenlijkt. Dat gaat om het grote geld. Bij nieuwe projecten zullen uiteraard de Tracéwetsprocedures

moeten worden afgerond alvorens van een investering sprake kan zijn. Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor projecten als de tweede Coentunnel en voor delen van de A4; het feit dat deze in het BOR zijn ondergebracht, brengt daarin geen verandering. Hoewel men af en toe geneigd is om een ander beeld te schetsen, benadruk ik dat alle wettelijke procedures voluit aan de orde zijn.

Het wetsvoorstel mobiliteit en bereikbaarheid zal niet naar de Raad van State worden gezonden. Het kabinet heeft het nader rapport vastgesteld en het wetsvoorstel heeft de Kamer vandaag bereikt. Journalisten beschikten overigens niet eerder dan de Kamer over het rapport. Dat kan ook niet, omdat de Koningin eerst haar handtekening moest zetten. Vrijdag heeft het kabinet besloten en daarna is een persconferentie gehouden om ervoor te zorgen dat toch vooral de waarheid zou worden gecommuniceerd. Vervolgens heeft de Majesteit haar handtekening onder het wetsvoorstel gezet en is de Kamer met de grootste mogelijke spoed geïnformeerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Wanneer heeft de Majesteit getekend?

Minister **Netelenbos**: Ik denk gisteren.

De **voorzitter**: Neen, heden. Toevallig weet ik dat.

De heer **Hofstra** (VVD): Zondag heb ik meer dan één journalist aan de lijn gehad die mij commentaar vroeg op bepaalde artikelen op bepaalde pagina's. Ik kon daar geen antwoord op geven omdat ik het stuk nog niet had.

Minister **Netelenbos**: Mij valt het ook op dat wetsvoorstellen die wij op vrijdag in het kabinet bespreken, de woensdag erop al in de krant staan. Dat overkomt het kabinet helaas ontzettend vaak. Wij vinden dat heel bezwaarlijk, maar kennelijk kan het niet anders. Doordat er veel interdepartementale trajecten lopen, zijn er natuurlijk veel exemplaren in omloop. Kennelijk is het onvermijdelijk dat dit gebeurt. Al mijn collega's worden hiermee geconfronteerd. Uiteraard heb ik zeer goed in de gaten gehouden dat de Kamer volgens de normale procedure zou worden geïnformeerd. Dat vind ik zelf ook uiterst belangrijk.

Het voorgaande betekent dat wij nog kunnen discussiëren over de wet mobiliteit en bereikbaarheid, de plaatsing van tolpoorten, de beoordeling ervan, de behandeling van het onderliggend wegennet, de diverse competenties enz. Hetzelfde geldt overigens voor betaalstroken. Ook die worden in het wetsvoorstel geregeld. Er komt een proef mee en als die slaagt, gaan wij ermee door en gaan wij tracéprocedures starten om een en ander – zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de A4 – te kunnen realiseren. Dat hoeft allemaal niet op elkaar te wachten, maar wij moeten de procedures wel zo inrichten dat wij niet beginnen met iets waarvan wij niet weten of de Nederlander er uiteindelijk aan wil. Verder hebben wij ook nog te maken met echte tolwegen, waarvoor weer een ander regime geldt. Ik denk dan aan de tweede Coentunnel, de – mits ecologisch mogelijk – de verbinding tussen de A6 en de A9, of de A4 door Midden-Delfland. Dat alles komt aan de orde bij de behandeling van het wetsvoorstel, waarbij iedereen zijn of haar visie naar voren kan brengen. In dat kader is de Kamer een uiterst belangrijke speler.

Waarom dan nu toch de regiofondsen en waarom nog dit jaar? Veertien dagen geleden heb ik al gezegd dat er in de Randstad een groot bereikbaarheidsprobleem bestaat. Welnu, wij hebben een jaar lang met de regio's bezien wat er mogelijk is en wat er binnen de procedures past. Immers, je kunt in Nederland niet zomaar iets aanleggen. Dat vraagt om allerlei besluiten. Ik noem bestemmingsplanning, streekplannen, Vierde nota ruimtelijke ordening, SVV-2. Kortom, alles moet juridisch zijn ingekaderd. De heer Reitsma spreekt steeds over een afkoopsom, als hij doelt op het beschikbare budget. Ik stel daar tegenover dat de regio tegenover mijn storting van 125 mln. zelf ook 125 mln. moet storten. Ik weet niet hoe de heer Reitsma denkt over afkoopsummen, maar ik zie het eerder als een manier om gemeenschappelijk investeringen te doen, omdat beide partijen vinden dat er hoogstnoodzakelijk iets moet gebeuren. Daarnaast wijs ik erop dat het voor de budgettaire huishouding van een gemeente van belang kan zijn dat op enig moment een bedrag wordt gestort. Zo hadden wij met Amsterdam afgesproken dat het in het jaar 2000 zou gebeuren.

Netelenbos

De heer **Reitsma** (CDA): Ik had het niet over afkopen, ik sprak over omkopen. Dat is iets heel anders. Waarom kiest u niet eerst voor het wetsvoorstel en implementeert u daarna bepaalde zaken? Op dit punt is er sprake van een zekere parallel van wat met de NS rondom wetsvoorstellen, taakorganisaties en prestatiecontracten is gebeurd. De minister luistert niet naar de Kamer. Zij heeft meer de bestuurders voor ogen waarop zij haar beleid richt.

Minister **Netelenbos**: Wanneer het CDA zijn zin niet krijgt, zegt het dat er niet naar de Kamer wordt geluisterd, maar het CDA is slechts een deel daarvan. De heer Eurlings zei bij de begrotingsbehandeling tegen mij dat ik moest attaqueren en aanvallen. Hij schetste een pad van A naar B, waarbij de A stond voor "aanvallen". Ik heb dus naar de heer Eurlings geluisterd en dat zou de heer Reitsma ook wat meer moeten doen. Er is nu sprake van doordachte investeringsprogramma's. Regio's zijn bereid om de helft van het budget zelf in te zetten. Bouwen kost nu eenmaal geld. Men moet zijn verplichtingen nakomen en er moet voor gezorgd worden dat geïnvesteerd kan worden op het moment waarop het geld beschikbaar is. Dát is de beste houding van iedereen die zegt dat de bereikbaarheid in de Randstad moet worden verbeterd. Ik ben voortdurend op zoek naar een uitwisseling van ideeën. Ik heb mijn gedachten uiteengezet over de besteding van die 125 mln., maar ik heb dat anders gedaan. Daartoe heb ik u mijn brief aan het kabinet voorgelezen. Uit het debat met de Kamer begreep ik dat zij het niet eens was met de wijze waarop ik met de teruggavenregeling wilde omgaan, omdat het niet duidelijk was of de betrokken gemeenten konden gaan investeren of niet. In het kabinet heb ik aangegeven dat ik mijn brief wilde veranderen en dat is in samenspraak met de minister van Financiën via een nota van wijziging tot u gekomen. Ik heb dit gedaan, omdat ik vind dat wij niet mogen wachten met het aanpakken van het bereikbaarheidsvraagstuk.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het schitterend dat de minister ons CDA-talent de hemel in prijst. Hij heeft dan ook heel verstandige dingen gezegd. Het ging om een bedrag van 10 tot 13 mld. Wij

konden de minister niet snel genoeg attaqueren om dat geld in te zetten. Het wordt namelijk al te laat ingezet. Wij spreken echter vandaag over een heel ander aspect en dat hebt u ook de afgelopen weken van collega Eurlings gehoord. Het gaat erom dat de minister de bestuurders heeft omgekocht om mee te werken aan een proef. Wij willen dat eerst de koninklijke weg bewandeld wordt, waarbij eerst het wetsvoorstel behandeld moet worden. Daarna kunnen die kleine sommen geld naar de gemeentes. Als het wetsvoorstel aanvaard is, hebben wij daar geen bezwaar meer tegen. Vooruitlopend op de bespreking van de regiocontracten en een principiële discussie over de wet, voteert de minister 125 mln. per regio.

Minister **Netelenbos**: De discussie herhaalt zich. Het gaat om het gezamenlijk investeren in regionale infrastructuurprojecten, veelal gericht op openbaar vervoer. Het gaat hierbij ook om de aanleg van fietspaden en transferia zodat de problemen in de Randstad kunnen worden opgelost. Dat vind ik verantwoord besturen. Ik begrijp wel dat de heer Reitsma het beeld van het omkopen dat hij steeds weer neerzet niet kwijt wil. Dat is toch te mooi om waar te zijn? Maar dat is de werkelijkheid niet. Wij investeren paritair in programma's, samen met de regio's, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten in die kaderwetgebieden. Zij hebben hun nek uitgestoken en willen gezamenlijk investeren. Het gaat om heel veel geld. Wij kunnen hier wel termen gebruiken waarmee wij het doen voorkomen, dat het om klein geld gaat, maar de gemeenten moeten gezamenlijk 125 mln. inzetten. De heren Stellingwerf en Van den Berg vroegen: moeten zij dat zelf inderdaad storten? Mijn antwoord is: ja. Als de gemeenten eerst niet het commitment aangaan en eerst niet eenzelfde bedrag storten, krijgen zij van ons niet het andere deel. Dat betekent dat ook door de gemeenten grote investeringen worden gedaan. Dat moeten wij waarderen. De gemeenten kunnen dus niet, zoals vroeger gebeurde, alleen maar claimen en zeggen: u moet ons helpen. Daarentegen geldt nu: wij gaan samen investeren om het probleem dat wij als zeer groot aanmerken, op te lossen. Dat vind ik bestuurlijke moed. Ik heb dit al vaker gezegd. Dit is het soort bestuur

waarvan ik houd en dat wij naar mijn mening moeten waarderen. Het is niet goed om de dynamiek die er nu blijkt te zijn te laten verdwijnen. Noem dat nu maar pragmatisme. Daarover sprak de heer Hofstra. Ik vind inderdaad dat je met infrastructuur pragmatisch moet zijn. Ideologie heeft ons tot nu toe nergens gebracht, maar alleen maar de problemen laten groeien. Daarom kies ik vooral voor een pragmatische aanpak.

Voorzitter! Er is gesproken over de titel waaronder de budgetten kunnen worden toegekend. In het schriftelijk antwoord op vraag 2 heb ik hierop gereageerd. We hebben hier te maken met kaderwetgebieden. Die hebben titels binnen de wet zelf en op grond daarvan kan worden uitgekeerd. Het is dus niet zo dat er voor de uitkering geen titel is. Er zijn met de regio's bestuurlijke afspraken gemaakt en daardoor is heel duidelijk hoe moet worden omgegaan met de begrippen "rechtmatigheid" en "doelmatigheid". De FES-criteria worden gehanteerd voor de investeringen, zodat er ook in dat verband duidelijkheid is. Verder zal men verantwoording dienen af te leggen. Hierbij behoeft zich dus geen probleem voor te doen.

Hier en daar wordt de bestuurlijke laag uitgebreid. In Noord-Holland wil bijvoorbeeld de provincie participeren in de activiteiten van het ROA. Daarmee wordt het kaderwetgebied uitgebreid. Uiteraard kan men dit onderling regelen met inachtneming van de formele context die voor de betrokken overheidslaag geldt. Het is dus absoluut niet nodig om eerst de wet mobiliteit en bereikbaarheid aan te nemen alvorens een regiofonds te kunnen starten. Binnen de gebieden geldt namelijk al een formele kaderwet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik heb evenwel begrepen, dat de wet de regionale mobiliteitsfondsen een wettelijke basis geeft. Ik meen uit de contracten die ik heb ingezien te mogen begrijpen, dat de regionale fondsen pas per 1 januari worden ingesteld, ook door de betrokken bestuurlijke partijen zelf. Waar gaat het geld dan heen als de minister het voor 1 januari stort? Niet naar de fondsen, want die zijn er dan nog niet.

Minister **Netelenbos**: De fondsen zijn dan fondsen in oprichting. Aan

Netelenbos

die fondsen kun je al gelden toekennen. Dit komt in het privaatrecht heel veel voor. Er is in dit verband de vraag gesteld: loopt u niet de kans dat het geld niet besteed wordt? Het gevaar zou immers zijn dat men niet alles wat men voornemens is te doen voor elkaar krijgt. Uiteraard wordt over het plan al een tijd gesproken en wij weten nu dat wat wij willen, wij ook voor elkaar krijgen. Alle voorbereidingsstappen zijn gezet om ervoor te zorgen dat voor Kerstmis een en ander is gerealiseerd. Van belang is dat de gemeenten, de betrokken regio's en de provincies nog dit jaar zelf hun stortingen kunnen doen. U kunt zich voorstellen dat zij daarbij enig belang hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Welke belang is er precies mee gediend om de stortingen voor 1 januari te doen? Formeel zou juister zijn, ook wat de regiocontracten betreft, die na 1 januari te doen. Er zou overigens maar een verschil van twee weken zijn.

Minister **Netelenbos**: Binnen de andere overheidslagen spelen belangen. U kunt zich voorstellen dat die er zijn. Verder geldt, dat we hier te maken hebben met onderuitputting als gevolg van vertraging. Het geld wordt niet gebruikt voor een nieuwe activiteit. De heer **Stellingwerf** wil bijvoorbeeld 100 mln. aan iets anders besteden. Dat kan natuurlijk niet. Dat zou namelijk betekenen, dat je daarmee een nieuw onderwerp in het Infrastructuurfonds inbrengt en daarmee zou je voorkomen dat alles rondloopt. De uitgaven die bijvoorbeeld aan de orde zijn bij de aanleg van de HSL-Zuid worden wel gedaan. Alleen, door procedurele problemen kunnen die in een bepaald jaar niet doorgaan. De plafonds blijven evenwel gelden en met de ijklijnen die wij daarbij hanteren, blijven wij in hetzelfde ritme. Als je met een amendement daarin verandering brengt, kan dat natuurlijk niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Hoe wij het ook wenden of keren, u geeft die 375 mln. ook uit aan iets waarvoor het oorspronkelijk niet bedoeld was.

Minister **Netelenbos**: Dat is niet waar. Al vanaf het allereerste begin heeft het kabinet voorgesteld om in

het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zelfs 250 mln. per regio toe te kennen. Dat is keurig in de uitgavenkaders mee begroot. Dat vindt u ook terug in de cijfers. Als u daar bovenop een nieuw onderwerp inbrengt, moet u elders ook iets schrappen. Dan kom ik in problemen met de afspraken die in het kader van het MIT 1998 zijn gemaakt en de grotegeldafspraken die in het kader van het MIT en het BOR zijn gemaakt. Dan komt dat plaatje niet uit.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): U doelt erop dat het geld dat u nu vooruit haalt en in de fondsen stort, in de komende jaren alsnog beschikbaar komt?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk, dit geld was bedoeld om te worden uitgegeven in het jaar 2000. Dat is niet gebeurd als gevolg van vertragingen die altijd kunnen optreden bij het aanleggen van infrastructuur, zoals procedures bij de Raad van State. Dan heb je een zekere dip. Het is een fonds, maar je kunt als het ware uitgaven naar voren halen om in het andere jaar de uitgaven te doen die je eigenlijk dit jaar had willen doen. Dat is het enige wat hier gebeurt. Het is echter niet mogelijk om nieuwe onderwerpen in te brengen, want dan loopt het totale uitgavenkader niet rond.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat was ook mijn vraag. Het geld is dus niet weg, als u het dit jaar onverhoopt niet zou uitgeven. Dan blijft het toch gewoon in het fonds?

Minister **Netelenbos**: Maar u kunt natuurlijk niet bevroeden wat er gebeurt op gemeentelijk, provinciaal of regionaal niveau met de stortingen die dienen plaats te vinden. Het is niet alleen geld van het rijk; het is ook geld van de andere overheden. Die werken niet met fondsen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat snap ik, maar u bent niet uw 375 mln. kwijt als u dat bedrag na het jaar 2000 niet nog weet uit te geven. Zo ligt het toch niet?

Minister **Netelenbos**: Neen, maar ik ben van mening dat je niet moet wachten, als je geld kunt uitgeven aan een regio met grote bereikbaarheidsproblemen. Het duurt in dit land sowieso al een hele tijd om uit

te gaan van ideevorming, verplichtingen, bouwen en realisatie. Laten wij toch alsjeblieft zorgen dat wij iets aan de bereikbaarheid doen. Niet ieder project zal iedereen evenzeer aanspreken, maar de dominantie is er toch vooral in gelegen dat het fietsbeleid, het transferiebeleid en het OV goed kunnen functioneren in de Randstad, waar men iedere dag opnieuw toch erg veel problemen heeft. Die problemen groeien ook iedere dag sterk, 7% mobiliteitsgroei in het afgelopen jaar, dus wij werken tegen de verdrukking in. Ik zou het niet voor mijn verantwoording durven nemen om een halfjaar te wachten.

De discussie over tracéwetten, PKB-MER-procedures en de wet mobiliteit en bereikbaarheid kan in volle vrijheid worden gevoerd. Er is geen sprake van dat, omdat je met zo'n mobiliteitsfonds begint, iemand in de verleiding kan komen om te zeggen: wij zijn toen toch op enig moment gestart; nu moet je de rest ook voor je rekening nemen. Dat geldt ook voor mij. Zo ligt het niet. Al die zaken laten zich uiteraard op hun merites beoordelen.

Mevrouw **Giskes** heeft een historische schets gegeven van het rekeningrijden en het spitstarief, de herziening van het regeerakkoord. Ik vind het jammer dat zij blijft zeggen dat zij het maar niks vindt, terwijl het regeerakkoord zo recentelijk is herzien op dit onderdeel. Het is de laatste tekst die ooit namens de coalitie is vastgelegd met handtekeningen van fractievoorzitters eronder. Ik vind het buitengewoon moeizaam. Ik ben van mening dat ministers zich beschermd dienen te voelen door regeerakkoorden. In coalities is dat uitermate belangrijk. Nu iedereen er recentelijk goed over heeft kunnen nadenken, valt het mij toch op dat handtekeningen kennelijk gemakkelijk gezet zijn. Dat bedroeft mij zeer.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kom even terug op de vraag of er onderuitputting dreigt. Kan de minister er iets concreter op ingaan? Het is nu kerst. Als het kerst 2001 is, is het geld dan verbruikt of is er dan nog veel van over?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Bij een fonds is sowieso geen sprake van onderuitputting. Dat betekent dat men verplichtingen kan aangaan. Tussen verplichtingen en uitgaven zit soms natuurlijk wel enige tijd. Je

Netelenbos

kunt evenwel geen verplichtingen aangaan, als je niet weet dat je over geld kunt beschikken. Ik weet niet precies hoe het tempo zal zijn. Bij kleine projecten zal het heel snel kunnen, terwijl het bij grote projecten iets langer zal duren. Er kan in ieder geval geen sprake zijn van onderuitputting.

De heer **Hofstra** (VVD): Zien wij dat ook ergens in de begroting terug of bent u bereid om die informatie bij de begroting te geven?

Minister **Netelenbos**: Ik wil met u afspreken dat wij er ieder jaar verslag van doen hoe een en ander loopt. Het lijkt mij overigens sowieso goed om dat te doen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een vraag over de regiofondsen. Wij hebben nu de convenanten kunnen zien. De minister blijft volhouden dat er erg veel naar OV-fiets en transferia gaat. Als ik naar Haaglanden kijk, kan ik evenwel niets anders concluderen dan dat meer dan de helft van dat geld naar wegen gaat. Dat lijkt mij absoluut niet in overeenstemming met hetgeen waarop de minister eerder heeft ingezet. Ik begrijp dit dus eigenlijk niet. Mijn vraag is dan ook hoe de minister haar handtekening onder een dergelijk convenant heeft kunnen zetten. Ook Rotterdam geeft volgens mij veel meer aan wegen uit dan ooit de bedoeling was.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er is afgesproken dat het budget voor het BOR gelijkmatig verdeeld wordt tussen openbaar vervoer en weginfrastructuur. In Amsterdam wordt eigenlijk het totale pakket bestemd voor OV en aanverwante zaken. Het hangt evenwel heel erg af van de problemen die er zijn. In de regio Haaglanden zie je nu al dagelijks grote problemen met sluipverkeer en allerlei lastige en soms ook gevaarlijke situaties. Het is goed dat de regio aangeeft welke keuze men heeft gemaakt, hoe realistisch een en ander is en hoe uitvoerbaar het is in de periode die daarvoor staat. Van mijn kant heb ik nooit de eis gesteld dat het geld voor 100% in openbaar vervoer gestoken moest worden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister heeft in de Kamer en ook in

briefven duidelijk gezegd dat haar inzet ten aanzien van de regionale mobiliteitsfondsen was tweederde openbaar vervoer en eenderde overige projecten. Eerlijk gezegd, zie ik niet in waarom Haaglanden nu ineens zo ver uit de bocht mag swingen en meer dan de helft van het geld voor wegen mag inzetten. Ik vind dat de minister dan ook een ander verhaal had moeten houden in de Kamer.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb nooit per regio dit soort uitspraken gedaan. Wij hebben gecumuleerd uitspraken gedaan. In de regio Rijnmond-Haaglanden wordt bijvoorbeeld een groot OV-project aangelegd. Dat drukt weliswaar niet op de regiofondsen, maar er wordt wel enorm geïnvesteerd in Randstadrail. De problemen waar men mee zit, worden hierdoor opgelost. Ik heb het evenwel nooit zo lineair gezegd als mevrouw Vos net zei.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik herinner mij de brief die de minister ons gestuurd heeft, toen wij het BOR op hoofdlijnen bespraken. Daar stond letterlijk in dat minimaal twee derde in OV-activiteiten gestopt moest worden. Dat was haar inzet en haar inspanningsverplichting. Zij zou de betrokken regio's daar ook aan houden. Wij hebben ons daar niet aan gecommitteerd, maar dat is wat anders.

De **voorzitter**: Is dit niet hetzelfde wat mevrouw Vos net zei?

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, maar de minister zei dat zij dit nooit ergens had opgeschreven. Daarom wilde ik even zeggen dat de minister ons die brief heeft gestuurd.

Minister **Netelenbos**: Ik dank de heer Reitsma voor zijn hulp. Hij spreekt zichzelf namelijk aardig tegen. Aangezien het hierbij gaat om een cumulatie van de verhoudingen, is het toch nog net iets anders dan per regio. Het laatste heb ik nooit gezegd. Er worden hier echt dingen gedaan die zeer nodig zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Misschien komt het door mijn onnoztheid, maar ik wil toch graag weten waar ik mijzelf tegenspreek. Kunt u dat uitleggen?

Minister **Netelenbos**: U komt iemand helpen, terwijl u daar zelf niet voor bent.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kom niet helpen. Ik heb alleen gezegd dat u, als u zelf informatie aan de Kamer geeft...

De **voorzitter**: Als u langs elkaar heen spreekt, dan komt het nooit tot een eind.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, maar dan moet de minister ook niet zeggen dat ik mijzelf tegenspreek.

De **voorzitter**: Dat is nu toch opgehelderd?

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn vraag aan de minister is of zij in de stukken heeft opgeschreven dat tweederde van de regiobudgetten naar OV moet of niet.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb geen zin om mijzelf iedere keer te herhalen. Ik heb dit nu drie keer gezegd. De heer Reitsma kan het in de Handelingen nalezen.

Mevrouw Giskes maakte een opmerking over artikel 3.18. Daarin wordt een aantal zaken genoemd, waarvan zij het jammer vindt dat daar onderuitputting op is. Iedere keer is dat weer aan de orde; zij vraagt hoe dat kan worden voorkomen. Voorzitter! We hebben in het verleden een aantal afspraken gemaakt, bijvoorbeeld over de De Boergelden en de 30 km- en 60 km-gebieden. Daarbij kunnen verplichtingen worden aangegaan zonder dat sprake is van uitgavenrealisaties. Op het moment dat het rijk verplichtingen aangaat met andere overheden, kan daarop niet meer worden teruggekomen als men er wat lang over doet om zijn uitgaven te realiseren. Ik vind dat soort regelingen niet zo erg praktisch, want het maakt dat men heel snel "belet" kan vragen om financieel in de procedures te worden genomen, om dan vervolgens voor anderen te blokkeren dat uitgaven worden gedaan. Waar het gaat om de opvolging van de projecten Duurzaam veilig en de afspraken die daarover voor de volgende tranche moeten worden gemaakt, zullen we dit soort ingewikkeldheden heel goed moeten bezien, om te voorkomen dat dat zo gaat.

Netelenbos

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp wat u zegt, alleen gaat het niet over artikel 3.18, want dat handelt over bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen, dingen waaraan uzelf rechtstreeks geld uitgeeft en niet per definitie aan lagere overheden. Maar ik kan mij voorstellen dat u twee vragen door elkaar haalt.

Minister **Netelenbos**: De toelichting op de mutaties bij artikel 3.18 staat er wel. Soms heeft dat te maken met Railned soms met de rijksverkeersinspectie. Het voert nu te ver om inzichtelijk te maken, wat daarachter zit. Ik wil dat overigens best nog eens doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De strekking van mijn vraag en naar ik meen ook die van mevrouw Vos was, hoe het kan dat uitgerekend op dit onderwerp, erop gericht dat alternatieven voor de auto zich beter ontwikkelen, onvoldoende wordt gedaan, zodat het geld niet eens opkomt, terwijl u het zelf in de hand hebt. U bent op dit punt niet afhankelijk van lagere overheden.

Minister **Netelenbos**: Het gaat over meer: dit is een verzamelartikel. Het gaat niet alleen over alternatievenbevorderende maatregelen. U noemde zelf het vervoersmanagement. Daarvan moet ik helaas constateren dat door de afhankelijkheid van derden, zoals werkgeversorganisaties en andere overheden, de realisatie van die projecten een groot vraagstuk is. Neem alleen maar de Stichting van de Arbeid en het voorjaarsoverleg over aanscherping van de taakstelling: het voorjaarsoverleg in dit kader moet nog steeds worden gevoerd. Dat laat zien dat de ingewikkeldheid van dit soort zaken net iets groter is dan wij graag zouden zien. Ik ben niet de enige speler.

Mevrouw **Giskes** (D66): U heeft daarin gelijk. Maar er zijn juist daarover heel flinke dingen gezegd in de BOR-sfeer. De bedrijven gaan meen ik voor 40% maatregelen nemen, waarvan we kennelijk helemaal niets zien. Gezien de voortvarendheid waarmee we de regionale mobiliteitsfondsen oprichten, zou ik zeggen: laten we daar dezelfde voortvarendheid ten toon spreiden en bedrijven extra stimuleren met geld om wat te doen.

Minister **Netelenbos**: Op zichzelf ben ik het volstrekt eens met die redenering. Maar je moet daarover in CAO-kader afspraken maken, om maar eens iets te noemen. Je hebt daarvoor nodig dat de differentiatie van hoe je dat doet, op subregionaal niveau wordt afgesproken. Immers, hoe globaler de afspraken, hoe gemakkelijker het is om er onderuit te komen. Wat mij opvalt, is dat de algemene afspraken, ook in het kader van het BOR, zijn gemaakt en het voorjaarsoverleg het najaarsoverleg al heeft overleefd. Ik moet dat overleg nog steeds voeren. Ik zal met steun in de rug van de Kamer proberen, afspraken te maken, maar ik ben niet de enige partner in dat proces, wat het heel lastig maakt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Misschien kunt u iets meer dreigen dat anders de investeringen in wegenprojecten iets minder enthousiast verlopen. Wij sloegen echter vooral aan op de motivering in uw eigen toelichting dat het mogelijk is om daar geld af te halen wegens herprioritering, en dat u stimulering van alternatieven voor autosolisme meer aan derden wilt overlaten. Dat is kennelijk geen goed idee als wij zien hoe weinig daarvan terechtkomt.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben het heel lang centraal aangestuurd, maar ook dat heeft niet tot de gewenste resultaten geleid. Wij proberen nu om de partijen zelf medeverantwoordelijk te maken. Dat werkt heel vaak beter. Als een ander het voor je regelt, dan kun je achteroverleunen. Wij zijn daar vorig jaar mee begonnen, maar het loopt nog niet snel genoeg. Dat ben ik met mevrouw Giskes eens. Ik verwacht echter nog steeds dat ik met de Stichting van de Arbeid een aantal afspraken terzake kan maken. Van dreigen houd ik echter niet.

Dan kom ik op de kwestie van de tuchtrechtspraak. Ik heb al met de vaste commissie gesproken over de vier ton om te komen tot tuchtrecht voor zeevarenden. Uiteindelijk hebben wij samen geconcludeerd dat wij het tuchtrecht zullen realiseren. De uitgave hiervoor is afgelopen jaar nog niet gedaan, want de kwestie functioneert nog niet. Wij gaan eerst uitwerken hoe wij het gaan doen. Als alle procedures zijn afgerond, dan komt de kwestie via de Voorjaarsnota weer terug. Er is dus geen verschil van mening over de afspraak die wij

hebben gemaakt, namelijk dat wij het, alles afwegend, toch maar op die manier gaan doen.

Dan iets over de veilingkosten en artikel 06.02. Mevrouw Giskes vroeg waar die kosten betrekking op hebben. Het gaat om de voorbereidings-, onderzoeks- en advieskosten met betrekking tot de AM-FM-frequenties, de Wireless Local Loop en de Terrestrial Truncate Radia. De veilingen vinden volgend jaar plaats.

Mevrouw **Giskes** (D66): Blijkbaar is het nodig nog dit najaar geld toe te voegen aan de begroting, maar worden er dit jaar nog zoveel kosten gemaakt op dit dossier?

Minister **Netelenbos**: Het zijn uiterst ingewikkelde procedures, waarbij vele partijen met grote belangen en met grote juridische kracht zijn betrokken. De activiteiten van mijn departement en dat van OCW zijn dus ook buitengewoon fors. Dat betekent dat wij een en ander goed moeten organiseren. Anders kunnen wij de positie van de staat niet voluit invullen. Dat zou grote consequenties kunnen hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb een vraag uit de schriftelijke ronde herhaald, want die was nog niet beantwoord. Wat zijn de overwegingen van de minister geweest om die 250 mln. in 2000 voor Amsterdam via de suppletore wijziging te verlagen naar 125 mln.?

Minister **Netelenbos**: De discussie die wij veertien dagen geleden hebben gevoerd, heeft mij doen inzien dat ik er verstandig aan deed te komen tot het voorstel dat ik nu heb gedaan. Dat betekent dat ik ben afgestapt van de eerdere voorstellen en de afspraken die ik daarover heb gemaakt met Amsterdam. Ik heb dus geluisterd naar de Kamer wat dit betreft. Ik heb ook al geschetst hoe ik naar het kabinet ben teruggegaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! De minister noemt Utrecht niet meer concreet in de toelichting op de begrotingswijziging. Zij heeft het wel over: zodra een vierde overeenkomst wordt gesloten. Betekent dit dat desnoods een andere regio in aanmerking komt?

Minister **Netelenbos**: Ik heb

Netelenbos

afgesproken dat eind januari, begin februari bekend is wat de stand van zaken in Utrecht is. Er is hier in het kader van de begroting wel gesproken over andere regio's, maar het gaat om heel complexe procedures. Ik ben op dit moment met alle landsdelen aan het praten over de bereikbaarheidsprofielen. Die zijn pas per 1 februari klaar. Wij zullen dus in de loop van volgend jaar een afweging moeten maken als het gaat om de ideeën van de regio's. Het is niet mogelijk om al in de loop van volgend jaar te weten, als het Utrecht niet is, of er een andere regio in aanmerking komt.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat ik aanvaarding van het amendement op stuk nr. 5 van de heer Reitsma dat ertoe strekt de 375 mln. niet uit te keren, ten zeerste ontraad.

De amendementen van de heer Stellingwerf op de stukken nrs. 8 en 16 betreffen eigenlijk hetzelfde onderwerp. Zoals ik al heb gesteld, gaat het hierbij om een extra investering die ook drukt op de middelen die bedoeld zijn voor het totale BOR. Dat komt dus bovenop de ijklijn. Dat betekent dus dat dit niet kan. Ik ontraad derhalve aanvaarding van beide amendementen. Waar het gaat om de voortgang van het programma zullen er wat ons betreft geen grote hiaten ontstaan. Ik ben het dus echt niet eens met het beeld dat de heer Stellingwerf schetst. In de natte sector zijn wij evenals in de droge sector bezig om met de landsdelen te inventariseren wat de vragen zijn. In de tweede helft van het volgend jaar zal er duidelijk inzicht in gaan ontstaan. Ik vind eigenlijk dat wij nat en droog op dezelfde manier moeten behandelen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat vind ik ook. De natte infrastructuur werd in deze begroting echter nadrukkelijk achtergesteld.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het niet mee eens.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wij hebben ook begrepen van het COV dat juist de aansluitproblematiek – daar gaat mijn amendering over – daarmee gehonoreerd kan worden. Ik ben het absoluut niet eens met uw stelling dat wat ik voorstel iets nieuws is wat bovenop het bestaande komt. U schuift nu in feite 125 mln. door naar volgend jaar om

te reserveren voor Utrecht. Welnu, van dat geld maak ik gebruik omdat Utrecht nog niets besloten heeft en ik verwacht dat Utrecht neen blijft zeggen. Op die manier valt dat geld dus vrij.

Minister **Netelenbos**: Dit geld is teruggegaan naar het FES. Als onverhoopt uitkomt wat u voorspelt, zullen wij alsdan bespreken wat ons te doen staat. U loopt daar echter nu volstrekt op vooruit. De regio Utrecht heeft wellicht wel het grootste bereikbaarheidsprobleem van de gehele Randstad. Dat betekent dat ik zeer gemotiveerd ben om met het nieuwe college van B&W van Utrecht om de tafel te gaan zitten om te bezien hoe het daarmee om wil gaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat is natuurlijk goed, maar dit is geld dat gekoppeld is aan een met Utrecht gemaakte afspraak. Utrecht heeft al uitstel gekregen. Wat ik nu gewoon doe, is het geld dat naar het FES is teruggevloeid, opnieuw benoemen voor een ander doel.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar u maakt het dus onmogelijk dat ik met Utrecht nog nader in gesprek ga. Ik vind de natte sector uiterst belangrijk; dat geldt ook voor de droge sector. Op beide dossiers zijn er een heleboel problemen. In de loop van volgend jaar zullen wij er heel verstandig, mede aan de hand van een totaaloverzicht, besluiten over nemen. Ik wil dat echt georganiseerd doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat begrijp ik, maar ik maak eenmalig gebruik van die 100 mln. Als Utrecht alsnog besluit mee te doen, is er nog 150 mln. beschikbaar voor de volgende fase.

Minister **Netelenbos**: Maar dat verandert mijn standpunt dus niet. Ik ontraad derhalve aanvaarding van beide amendementen.

Het amendement van mevrouw Ravestein op stuk nr. 15 strekt ertoe een eenmalige verhoging met 50 mln. voor beheer en onderhoud vaarwegen te financieren uit een verhoging van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds uit het FES. Welnu, dat kan zo niet. Dekking via het FES is geen juiste dekking.

Ten slotte kom ik te spreken over het amendement op stuk nr. 7 van

mevrouw Vos over ontsnippering. Ik heb al eerder tegen de heer Van der Steenhoven gezegd dat ik het op zichzelf wel eens ben met zijn invalshoek terzake. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan komt het ook terug als een belangrijk beleidsthema. Wij zijn op dit moment bezig met de landsdelen om te bezien hoe het versterken van de rijkswegen met zich kan brengen dat het ontsnipperingsbeleid forser wordt ingezet. Als je meer verkeer op de rijkswegen kwijt kan, kan het onderliggend wegennet soms zelfs helemaal onttrokken worden aan automobilititeit. Wij hopen daar in de loop van volgend jaar beter zicht op te hebben. Tot nu toe is er ieder jaar sprake van onderuitputting ten aanzien van het op de begroting opgenomen bedrag van 10 mln. Er is dus geen tekort. Wellicht kunnen wij volgend jaar aan de hand van de inventarisatie die nu plaatsvindt uitvoeriger hierover van gedachten wisselen. Dan kan ook worden nagegaan of het budget, vooruitlopend op de NVVP-periode die in 2003 begint, moet worden bijgesteld. Ik ben daartoe dus bereid, maar uiteraard ten koste van iets anders. De dekking van het amendement is echter niet valide.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister spreekt over onderuitputting, terwijl zij zelf heeft aangegeven dat er voor de periode 2000-2010 250 mln. nodig is, dus 25 mln. per jaar. Ik constateer ook op basis van analyses van wegbeheerders van Rijkswaterstaat en Wegbeheer 2000 dat dit bedrag jaarlijks nodig is. Waarom wordt voor het komend jaar die reservering niet gedaan en een start daarmee gemaakt? Het ministerie moet actief de problemen vanwege de versnippering aanpakken. Het geld is nodig.

De aangegeven dekking van het amendement lijkt mij reëel. Ooit werd gesproken over 68 heffingspoorten ten behoeve van het rekeningrijden, een aantal dat fors is teruggebracht. Daardoor moet er toch geld vrijvallen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb er behoefte aan om over dit onderwerp gestructureerd van gedachten te wisselen. De uitkomst daarvan kan zijn dat er budgettaire problemen zijn, maar dat is nu niet het geval. Er zijn nu te weinig plannen in relatie tot het beschikbare geld. Met de

Netelenbos

landsdelen wordt nagegaan op welke wijze het programma versterkt kan worden. In de loop van dit jaar weten wij meer. Na het inhoudelijke debat kan in de loop van het jaar, bijvoorbeeld bij de Voorjaarsnota of Najaarsnota of bij de begroting, worden gezien wat wijsheid is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat doen wij graag. Wij komen hier eventueel bij de Voorjaarsnota op terug. Waarom heeft de minister in de stukken aangegeven dat er in de periode 2000-2010 250 mln. nodig is, dus 25 mln. per jaar? Een logisch gevolg daarvan is toch dat volgend jaar 25 mln. wordt gereserveerd op de begroting? U vindt dat zelf blijikbaar ook nodig.

Minister **Netelenbos**: Het is wel nodig, maar er zijn geen plannen. Die plannen worden nu geïnventariseerd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik vraag mij af of de nummering van de amendementen van de heer Stellingwerf moet worden aangepast aan dit wetsvoorstel.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik heb gezegd dat er een onlosmakelijke samenhang is tussen deze discussie en amendering. Dat lijkt mij bijzonder doelmatig.

De **voorzitter**: Voorlopig houden wij het dan maar zo. Wij zullen daar dan nog even naar kijken. Ik heb begrepen dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.

Ik stel voor, aanstaande donderdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 20.54 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Goedkeuring van de op 17 november 1997 te Rome tot stand gekomen wijziging van het Internationaal Verdrag voor de bescherming van Planten (Trb. 2000, 31) (27506).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. het voorstel van wet Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2000 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (27523).

Dit voorstel van wet is al gedrukt en rondgedeeld;

3. de volgende brieven:

vier, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, ten geleide van de geannoteerde agenda van de bijeenkomst van de Europese Raad in Nice op 7 tot 9 december 2000 (21501-20, nr. 145);

een, ten geleide van een overzicht van de recente ontwikkelingen in Zuid-Servië en Kosovo en de internationale reactie hierop (22181, nr. 326);

een, over de toespraak OVSE ministeriële raad 27-28 november 2000 (26355, nr. 3);

een, ten geleide van informatie inzake de Andeslanden (27400-V, nr. 42);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Financiën, inzake kernreactoren in Oekraïne (27400-V, nr. 43);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van het verslag van de Raad voor ontwikkelingssamenwerking, die plaatsvond in Brussel op 10 november 2000 (21501-04, nr. 73);

een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van vijf fiches die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC) (22112, nr. 175);

drie, van de minister van Justitie, te weten:

een, ten geleide van het verslag van de JBZ-raad van 30 november en 1 december 2000 (23490, nr. 176);

een, ten geleide van het IBO-rapport "Met raad en daad" (27400-VI, nr. 40);

een, over de UN-convention against transnational organized crime (27400-VI, nr. 41);

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake wijziging in de Kieswet m.b.t. snellere installatie Tweede Kamer (27458, nr. 3);

twee, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over de voortgang van de Internationaal monetair fonds-programma van de Nederlandse Antillen (27400-IV, nr. 8);

een, over de positie van de Nederlandse Antillen bij de Europese investeringsbank (27400-IV, nr. 9);

twee, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, te weten:

een, ten geleide van het advies van de Onderwijsraad over de beleidsnotitie "Naar een flexibeler scholenbestand" (25167, nr. 5);

een, over de wijze waarop de voortgangzetting van de Monitor decentralisatie huisvesting wordt ingericht (27400-VIII, nr. 51);

twee, van de minister van Financiën, te weten:

een, ten geleide van het verslag van de vergadering van de Ecofin-raad van 26 en 27 november 2000 te Brussel (21501-07, nr. 307);

een, over het bestuur stichting Maror-gelden overheid (25839, nr. 20);

een, van de minister van Defensie, ten geleide van "Rules of Engagement Unmee" (22831, nr. 17);

twee, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, over de stand van zaken verkenningstudie goederenroute Rotterdam-Noord-Nederland (22589, nr. 177);

een, over radardetectoren (26 115, nr. 22);

twee, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, ten geleide van de geannoteerde agenda van de EU-Raad voor telecommunicatie en post, welke op 22 december 2000 te Brussel zal worden gehouden (21501-10, nr. 58);

een, over "internet domeinnamen voor overheidsorganisaties" (26643, 26387, nr. 16);

twee, van de minister van Economische Zaken, te weten:

een, over boorvergunning Andel (26986, nr. 3);

een, over een nieuwe impuls voor de herstructurering van bedrijventerreinen in de grote steden (27400-XIII, nr. 39);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, over de structuurfondsen voor de nieuwe beleidsperiode 2000-2006 (21062, nr. 99);

een, van de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,