

Van der Steenhoven

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

De heer **Van der Steenhoven**

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

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

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: **Van Nieuwenhoven**

□

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

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

Regeling van werkzaamheden

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

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

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

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000 (26800-XII);**

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

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