

Van der Steenhoven

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

De heer **Van der Steenhoven**

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

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

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: **Van Nieuwenhoven**

□

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

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

Regeling van werkzaamheden

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

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

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

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

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

Hofstra

problematiek van de evenwichtige doorberekening van de infrastructuurkosten voor de verschillende technieken, 3. het bepalen van een realistische behoefte in de toekomst aan capaciteit, niet alleen voor rail, maar ook voor de wegen en 4. de inzet van het prijsmechanisme.

Voorzitter! Over het openbaar vervoer wil ik een drietal korte opmerkingen maken. Wij hebben grote zorgen over de voortgang in de Randstad. Ik mocht gisteren bij mijn partijgenoten in Leidschendam een praatje houden en dan hoef ik de minister niet te vertellen waar het gesprek al heel snel over ging. Waarom is dat station er nog niet, terwijl er al zoveel werkgelegenheid is en er al zoveel woningen staan? Kan de stagnatie doorbroken worden?

Dan noem ik het punt dat ook door collega Van Gijssel wordt aangevoerd: conducteurs op de tram. Op zichzelf staan wij daar sympathiek tegenover, niet alleen vanwege de veiligheid, maar ook vanwege de algehele orde in het vervoer en vanwege de hogere opbrengsten. Wij voelen er echter niet voor om de De Boermiddelen – ik doel nu concreet op het amendement dat is ingediend – daarvoor te gebruiken. Wij houden die liever apart voor het doen van investeringen. Kunnen de Melkertbanen, waarvoor nu al geld in deze sector wordt ingezet, niet veel creatiever worden ingezet? Mijnheer Testa van het GVB kan de minister zeggen op welke manier dat handig kan. Wil de minister hierop ingaan? Dreigt er inderdaad een groot financieel tekort, doordat het openbaar vervoer groeit? Zo ja, hoe gaan wij hiermee om?

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik wil een vraag stellen naar aanleiding van de suggestie om bij het openbaar vervoer in Amsterdam conducteurs aan te stellen met de Melkertregeling. Hierover gaat de brief van de ondernemingsraad. Geeft de VVD nu het politieke signaal af, dat hoe dan ook de conducteur terug moet op de tram? Daarom wordt namelijk gevraagd.

De heer **Hofstra** (VVD): In het algemeen moeten de openbaarvervoersbedrijven zelf bepalen wat goed is. Ik begrijp de wens die bij de grote steden op dit punt leeft. Ik vind het niet verstandig om geld over te

hevelen van de investeringssector naar de exploitatiesector. Wij stellen vast dat via de Melkertsystematiek er nu al geld daarvoor wordt gebruikt, maar dat daaraan veel praktische bezwaren kleven. Het lijkt mij voor de minister een uitdaging om samen met de heer De Vries na te gaan of in dezen niet creatiever kan worden gehandeld. Daardoor zouden de wensen van de grootstedelijke vervoerbedrijven kunnen worden vervuld.

De heer **Van Bommel** (SP): De grootstedelijke vervoerbedrijven hebben wensen, maar wat is de wens van de VVD? Van het GVB horen wij juist, dat de Melkertvijver is leeggevoerd en dat er via die structuur geen conducteur meer is te vinden. Wil de VVD nu het signaal afgeven: de conducteur terug op de tram? Of plaatst zij daar kanttekeningen bij?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik vind eigenlijk dat de Kamer zich daar niet over hoeft uit te spreken, want dat is een zaak voor de bedrijven zelf. Er is sprake van een bepaalde financiering. Op dat punt hebben ze een flinke zelfstandigheid. Wij herkennen echter wel iets in het probleem, zoals dat is gepresenteerd. Daarom mag er wat ons betreft worden geprobeerd om daar wat aan te doen, niet via de oplossing van het amendement, maar via de route die ik aangaf. Wellicht kan het probleem zo goed mogelijk worden opgelost met behulp van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Dan kom ik op het tweede punt. Wij hebben een prachtig rapport ontvangen van een instituut uit Delft, maar ik kan daar geen chocola van maken, ondanks mijn ervaring op dit vakgebied. Het rapport is heel moeilijk leesbaar. Wij komen er graag in een ander verband op terug. Dat geldt ook voor de vluchtige conclusie in het rapport dat de automobilist nettobetaler zal zijn.

Dan kom ik op het prijsmechanisme. In dat kader moeten wij beslissingen nemen over het pakket terzake. Daarom moeten wij binnenkort duidelijkheid krijgen over het rekeningrijden. Wij hebben steeds positief-kritisch tegenover dit project gestaan. Als de minister er niet in slaagt een proef op te zetten – ik las iets over twee proeven, maar één proef lijkt mij wel voldoende –

dan moeten wij concluderen dat dit project een zachte dood sterft. Dan moeten wij met iets anders verder. Klopt het gerucht dat, als Utrecht zou worden uitverkoren, het alleen over snelwegen zou gaan? Ik hoop dat de minister dit kan ontkennen. Wij zijn ervoor het prijsmechanisme te gebruiken om de geweldige problemen op onze wegen op te lossen. Een ander systeem, dat dan snel zou moeten worden ingevoerd, leidt tot toelachtige betaalsystemen. Daar ligt een drietal wezenlijke randvoorwaarden aan ten grondslag. Er zal altijd sprake moeten zijn van een keuzemogelijkheid tussen betaald rijden en gratis rijden, het liefst op de weg zelf, maar eventueel op heel korte afstand daarvan. Er moet alleen worden betaald voor nieuwe extra infrastructuur en niet voor infrastructuur die wel nieuw is, maar die al publiek is gefinancierd. Dan weten wij met elkaar waar wij voor betalen. Ook zal de aanpak efficiënt moeten zijn. In dat kader pleiten wij voor een landelijke tolwegmaatschappij.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De VVD is positief-kritisch over het rekeningrijden. Dat is goed nieuws.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zijn wij steeds geweest.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is goed dat de heer Hofstra dit nog eens bevestigt, want sommigen twijfelen daar nog wel eens aan; ten onrechte begrijp ik.

Heeft de heer Hofstra vanuit die positief-kritische houding nog suggesties? Wij hebben al een suggestie gedaan. Met behulp daarvan kan de minister misschien nog iets doen aan de files in de Randstad. Of zegt de heer Hofstra dat hij zo positief-kritisch is dat, als de proef niet lukt, een en ander maar helemaal moet worden afgeschaft? Dat heb ik ergens positief-kritisch gelezen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb al geprobeerd om dat duidelijk aan te geven. Als de minister geen proef kan opzetten, dan is het einde oefening. Ik hoop echter dat er wel een proef uitkomt. Ik vind één regio als cordon dan voldoende. Het aardige van de nieuwe lijn van de minister, ingezet via de nota van wijziging, is dat het via die lijn altijd

Hofstra

goed gaat. Wel moeten er nog afspraken worden gemaakt over de condities waaronder wordt gemeten en over de politieke consequenties van de resultaten. Als wij vervolgens zien dat het niet goed gaat, dan zijn wij van het probleem af. Gaat het wel goed, dan ziet iedereen de files minder worden. Dan komt er een moment dat de heer Nouwen zegt dat het toch werkt. Dan ben ik ook niet bang voor het draagvlak in het bedrijfsleven en bij de burgers. Daarom vinden wij de proef als test bijzonder belangrijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Als de heer Hofstra zo positief-kritisch is, waarom roept hij dan nu al dat, als de proef niet doorgaat, een en ander van de baan is? Hij weet namelijk ook dat de files met behulp daarvan substantieel kunnen worden bestreden. Ik verwacht dan eerder dat de heer Hofstra meedenkt over hoe die proef wel tot stand kan komen. Misschien moet de minister kijken – dat voorstel hebben wij gedaan – of zij gezamenlijk met de vier grote steden iets kan doen. Dat is positiever dan meteen al roepen dat het is afgelopen als het wat moeilijk is om een stad te vinden.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Dan zouden wij op voorhand ontzettend veel investeringen moeten doen. Daarvoor zouden wij een heel systeem moeten optuigen. Ik vind het verstandig dat de minister dit niet doet. Zij begint met een proef. Dan herhaal ik wat ik al heb gezegd. Het gaat per definitie altijd goed, maar wij zien wel wat eruit komt. Op een gegeven moment moet echter worden geconstateerd dat het te lang duurt en dat wij verder aan de slag moeten. Dan komen wij op het systeem dat ik als alternatief noemde. Het kan heel goed zijn voor het effectief bestrijden van de problemen als er meer infrastructuur in dit land komt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Wij constateren een zekere gretigheid bij de heer Hofstra om alvast vooruit te lopen op de negatieve uitkomst van de proef. Wat geeft hem het vertrouwen dat het aanleggen van nieuwe betaalstroken wel simpel zal gaan en dat men dan wel in de rij staat voor het uitlokken van planologische procedures om extra infrastructuur aan te leggen?

De heer **Hofstra** (VVD): Maar daar zijn wij natuurlijk zelf bij. Als het rekeningrijden geen goed systeem blijkt te zijn, vind ik dat wij als volksvertegenwoordiging de plicht hebben om dan plannen, zoals die ik zo-even genoemd heb, te bevorderen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij rekeningrijden bent u er ook zelf bij en bent u dus ook bezig dat te bevorderen.

De heer **Hofstra** (VVD): Jawel. Ik ben zeer verheugd dat de minister heeft gezegd dat er een proef zal worden gehouden. Bekend is van ons dat wij graag in de wet geregeld willen hebben hoe die proef ingericht wordt en hoe de evaluatie plaatsvindt, zodat wij er politieke conclusies aan kunnen verbinden. Laten wij dat zo snel mogelijk gaan doen. De minister had nog de hoop dat het voor Prinsjesdag zou lukken. Welnu, dat wordt even later. Ik hoor het dan wel uiterlijk begin volgend jaar. Als echter blijkt dat het niet lukt om dienaangaande bestuurlijk overleg tot stand te brengen om de proef in een bepaalde stad te houden, dan zou ik niet weten wat wij dan verder nog met rekeningrijden moeten. Dan wil ik graag overstappen naar het andere systeem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Omdat datzelfde bestuurlijk overleg ook nodig is voor al die nieuwe infrastructuren die u zo maar eventjes denkt neer te kunnen leggen. Dan krijgen wij exact dezelfde problemen, bezwaren en weerstanden. Ik snap uw optimisme op dat punt dus niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan stel ik voor, dat wij de reactie van de minister afwachten. Als er toch snel zicht is op zo'n proef, willen wij in het kader van het wetstraject nadere afspraken daarover maken. Dan gaan wij met het volste vertrouwen die proef tegemoet en dan zien wij wel hoe het verder loopt. Ik hoop dat ook de D66-fractie van mening is dat, wanneer het rekeningrijden toch zou mislukken, wij iets anders moeten proberen te doen aan de hand van het begrip "prijsmechanisme".

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Hofstra heeft bij herhaling gezegd dat het allemaal te lang duurt. Ik meen ook dat hij een ultimatum

gesteld heeft. Betekent een en ander dat wanneer er begin volgend jaar geen proef is, wat betreft de VVD het experiment rekeningrijden van de baan is?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb het inmiddels al vijf keer gezegd. Het is heel simpel: via bestuurlijk overleg moet gekomen worden tot de proef. De minister mag een regio niet omkopen of dwingen. In goed bestuurlijk overleg moet er zo'n plan komen. In het kader van het terugsluizen is er conform de voorstellen een substantieel deel dat naar de regio gaat. Als er geen bestuurlijk draagvlak voor te vinden is in Amsterdam, Utrecht, Den Haag of Rotterdam, dan zou ik niet weten wat wij verder dan nog met dat project moeten.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat moet begin volgend jaar duidelijk zijn, want anders is het wat u betreft: exit rekeningrijden.

De heer **Hofstra** (VVD): Precies. Dat was ook de strekking van mijn opmerking. Wij werken toe naar een Nationaal verkeers- en vervoersplan. Daarin komen al die belangrijke zaken samen. In dat verband moet het afgekaderd worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In de afgelopen 20 jaar heeft de VVD 15 jaar de minister van Verkeer en Waterstaat geleverd. In al die 15 jaar wilden die VVD-ministers rekeningrijden. Dat hebben ze ook geprobeerd door deze Kamer te krijgen. Dat is ze niet zomaar gelukt. In de vorige kabinetsperiode heeft uw collega Remkes twee jaar lang het wetsvoorstel van mevrouw Jorritsma proberen op te houden. Op het laatst, met de mededeling dat het vlak voor de verkiezingen was, is mij verzocht mijn medewerking te verlenen. Dat heb ik gedaan. Nu is het van tweeën één. Ik vind dat het u niet past om, gelet op wat er in die 15 jaar is gebeurd, de huidige minister de les te lezen door te zeggen dat ze de kans heeft tot januari. Deze minister legt een bodem voor het rekeningrijden en probeert een goed project tot stand te brengen in overleg met gemeenten, dus op basis van draagvlak aldaar. Dan past het niet om dan even een datum neer te zetten, juist waar u zelf in de afgelopen jaren zo lankmoedig met het rekeningrijden



De heer Niederer (VVD)

bent omgegaan. Wellicht ligt hieraan ten grondslag dat u dat rekeningrijden gewoon niet wilt. Welnu, als u echt een man bent, moet u zeggen: ik heb een verkeerde handtekening onder het regeerakkoord gezet. Als u van het regeerakkoord af wilt, moet u dat zeggen. Dan gaan wij met elkaar om de tafel zitten; wij hebben misschien dan ook nog wel een aantal zaken in te brengen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp uw opgewondenheid niet. Binnen de VVD-achterban, de kiezers en het kader van onze partij, zijn er heel veel mensen die helemaal mordicus tegen het rekeningrijden zijn. Een VVD-minister is destijds zelf met het idee van het rekeningrijden gekomen. Ik vraag u aan te geven wanneer ik hier ooit in deze Kamer gezegd heb dat mijn partij de daarover gemaakte afspraak in het regeerakkoord ontkent. Die staat in het regeerakkoord, maar gelukkig staan er nog twee dingen bij: het moet effectief zijn en het geld moet terug naar de burger. Ik heb heel bewust de term positief-kritisch gebruikt. Ik wil er namelijk voor gaan, zeker in de lijn die ik schetste. Welke kant het met de proef ook opgaat, in beide gevallen begrijpt dan iedereen waarom al dan niet tot invoering wordt overgegaan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is

fantastisch dat u positief-kritisch bent. Daarmee kunnen wij samen door een deur. De invulling die u vervolgens aan de term positief-kritisch geeft, doet echter niet alleen bij mij enige vragen rijzen. Ik heb aangegeven hoe ik er tegenaan kijk, hoe de afgesproken verhoudingen hier geëffectueerd moeten worden en hoe wij daar de afgelopen jaren mee omgegaan zijn. Daarbij past het niet om een datum van 1 januari te zetten. Ik accepteer die datum ook niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is wonderlijk. De minister heeft zelf een en ander voor Prinsjesdag in het vooruitzicht gesteld. Dit project loopt al een lange tijd. Dat ben ik met de heer Van Gijssel eens. Wij zijn echter nog nooit aan plenaire behandeling toegekomen. Het is dus niet onredelijk om aan de minister te vragen waar het blijft. Het Nationaal verkeers- en vervoersplan komt misschien pas in januari, februari of maart in de Kamer. Dat weet ik niet. Wij hechten er daarom aan, het kader en het tijdspad aan te geven. Daarbij moeten wij de knoop durven doorhakken. Als het niet lukt, moeten wij immers overstappen op een alternatief systeem.

De heer **Niederer** (VVD): Mevrouw

de voorzitter! Nog niet zo lang geleden ontwaarde de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een gebrek aan "sense of urgency". Waar is de "sense of urgency" van deze verkeersminister als het gaat om de aanpak van files? De VVD leest die urgentie in ieder geval niet in de begroting.

Wat is de visie van de minister? Waar moet Nederland, met zijn huidige overvolle snelwegen, staan na afloop van deze kabinetsperiode in het jaar 2002? En waar in het jaar 2010, etc.? Onconventionele maatregelen, zoals "skyways", zijn nodig om de immobiliteit in het wegverkeer vlot te trekken. Het is bij iedereen bekend dat bij de onderhandelingen over het huidige regeerakkoord de VVD steeds heeft gepleit voor aanmerkelijk meer geld voor wegen. Onder Paars I is een aantal infraprojecten planologisch afgerond. Die zijn klaar om door dit kabinet in uitvoering te worden genomen. Helaas ontbreekt daarvoor voldoende geld. Is de minister bereid om bij tussentijdse meevallers in de uitgavensfeer zich in het kabinet sterk te maken voor aanwending van die meevallers ten behoeve van de snelwegen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Hoor ik de heer Niederer aan de minister vragen om bij tussentijdse meevallers in de uitgavensfeer, in het kabinet te bevorderen dat dit geld gebruikt wordt voor de infrastructuur?

De heer **Niederer** (VVD): Voor de snelwegen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb de heer Dijkstal daar bij de algemene politieke beschouwingen geen woord over horen zeggen.

De heer **Niederer** (VVD): Dat klopt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb de heer Dijkstal wel horen zeggen dat de staatsschuld moest verdwijnen. Die lijn is redelijk helder. Er waren nog een paar andere dingen die ook moesten gebeuren. Dat ging met veel pijn en moeite gepaard. De heer Niederer stelt nu bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat iets voor dat de begroting voor Verkeer en Waterstaat ver overstijgt. Waarom heeft de VVD hierover niets gezegd bij de algemene politieke beschouwingen?

Niederer

Dan hadden wij immers de zaken kunnen afwegen. Volgens mij is dit mosterd na de maaltijd.

De heer **Niederer** (VVD): De heer Van Gijzel haalt twee dingen door elkaar. Met het aanbesteden van meevallers in de uitgavensfeer blijft de begrotingssystematiek van minister Zalm overeind. De heer Van Gijzel doelt op het aanwenden van meevallers in de inkomstensfeer. Die gaan inderdaad naar reductie van de staatsschuld en vermindering van het financieringstekort. Ik spreek hier echter over aanwending van meevallers in de uitgavensfeer. Dat is, op dit moment, een redelijke post onvoorzien. Ik kan niet in de toekomst kijken. Ik vraag de minister of, als deze meevallers zich voordoen, deze niet exclusief aan te wenden zouden zijn voor de autosnelwegen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat dus alleen om de meevallers in de uitgavensfeer op de begroting van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Niederer** (VVD): Ik heb nooit anders beweerd, niet in de pers deze week en vanmiddag ook niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waar denkt de heer Niederer dat deze meevallers vandaan komen? De begroting voor Verkeer en Waterstaat kent immers reeds een grote druk.

De heer **Niederer** (VVD): Mevrouw Giskes gaat uit van meevallers uitsluitend en alleen in het kader van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zei u zo-even.

De heer **Niederer** (VVD): Nee. Ik sprak van meevallers in de uitgavensfeer.

Mevrouw **Giskes** (D66): U is net door de heer Van Gijzel gevraagd of u doelde op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dat heeft u bevestigd. U sprak van meevallers op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Niederer** (VVD): Nee. Als dat het antwoord is dat ik zou hebben gegeven, dan...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): ...kom ik

op het net door mij gemaakte punt. U had dit bij de algemene politieke beschouwingen in moeten brengen. Dat is niet gebeurd. U wil nu dat meevallers in de uitgavensfeer op alle begrotingen ingezet moeten worden voor de infrastructuur of het hoofdwegennet. Dat had echter bij de algemene politieke beschouwingen afgewogen moeten worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): De Zalmsystematiek maakt het alleen mogelijk binnen de eigen begroting uitgavenmeevallers aan te wenden. Dat is de heer Niederer toch bekend?

De heer **Niederer** (VVD): Ja.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat betekent dat extra uitgavenmeevallers bij Verkeer en Waterstaat alleen aangewend kunnen worden binnen de begroting voor Verkeer en Waterstaat.

De heer **Niederer** (VVD): Ja. Desondanks vind ik dat hier nader naar gekeken zou moeten worden als zich meevallers voordoen die hiervoor aangewend zouden kunnen worden, ook als ze zich elders voordoen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik sta perplex!

De heer **Leers** (CDA): Ik ook. Het is toch de VVD-fractie die vooral inzet op het terugdringen van het financieringstekort? Als de carrousel van de begrotingen langstrekt, is het iedere keer de VVD die geld uitdeelt uit de meevallers die er zouden komen. U moet nu eens een keus maken: óf u stelt het financieringstekort voorop, óf u stelt de wegen voorop die u nu ineens zo'n hoge prioriteit toekent. Het kan niet allebei.

De heer **Niederer** (VVD): Nogmaals: ik heb het niet gehad over meevallers in de inkomstensfeer, maar over meevallers in de uitgavensfeer. U kunt mij geen dingen in de mond leggen die ik niet heb uitgesproken.

De heer **Leers** (CDA): Meevallers ontstaan door minder uit te geven of meer binnen te krijgen. Bij de algemene politieke beschouwingen heeft uw fractievoorzitter, de heer Dijkstal, aangegeven dat voor de VVD maar één prioriteit geldt: terugdringing van het financieringstekort, zo snel mogelijk.

De heer **Niederer** (VVD): En van de staatsschuld.

De heer **Leers** (CDA): Ja, en van de staatsschuld. Dat is logisch. Dan kunt u toch niet nu – en bij andere begrotingen geldt het evenzeer – met een pleidooi komen om het geld beetje bij beetje voor andere doelen uit te geven? Dat staat toch haaks op de prioriteit die de heer Dijkstal bij de algemene politieke beschouwingen heeft aangegeven?

De heer **Niederer** (VVD): Andermaal, voorzitter: ik heb het niet over meevallers bij de inkomsten – daar ziet het betoog van de heer Dijkstal op – maar over meevallers in de sfeer van de uitgaven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is mij bekend dat de VVD de partij van de individualisering is, maar ik vraag mij toch af of u uw opvatting hebt kortgesloten met de woordvoerders van de VVD bij andere begrotingen. Die kunnen precies hetzelfde verhaal gaan houden. Hoe is uw suggestie binnen uw eigen fractie gevallen?

De heer **Niederer** (VVD): U hoeft zich geen zorgen te maken over de vraag hoe wij binnen onze fractie zaken afstemmen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar maak ik mij weinig zorgen over, maar de consequentie van uw opstelling nu kan zijn dat andere woordvoerders bij andere begrotingen hetzelfde pleidooi gaan voeren.

De heer **Niederer** (VVD): Dan verwacht ik van u dezelfde interrupties naar die collega's van mij.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik maak hier bezwaar tegen, voorzitter. De methodiek van begrotingsbehandeling is zo, dat wij nu spreken over de begroting van Verkeer en Waterstaat. De heer Niederer spreekt nu echter ook over de begroting van andere ministeries. Hij is nu het geld van Justitie, Buitenlandse Zaken enz. gewoon aan het uitdelen, met het verzoek aan de minister om dat even te regelen. De opbouw van de begrotingsbehandeling is echter: eerst algemene beschouwingen, daarna financiële beschouwingen en vervolgens de behandeling van de afzonderlijke ministeries. In deze fase past het dus niet om over de begroting van andere ministeries te

Niederer

discussiëren. Ik vind het voorstel dat de heer Niederer doet, buitengewoon raar. Ik hoop niet dat minister Zalm dit tot de nieuwe uitgavendiscipline maakt.

De **voorzitter**: U bepaalt nu uw mening, mijnheer Van Gijzel, wat al vrij ver gaat bij de interruptiemicrofoon, maar de heer Niederer bepaalt zelf zijn eigen antwoorden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar ik vraag u of nu ook de begrotingen van Justitie, Buitenlandse Zaken, Onderwijs enz. op de agenda staan.

De **voorzitter**: Dat niet, maar de heer Niederer is wel vrij om namens zijn fractie te zeggen wat zijn fractie vindt dat hier gezegd moet worden. Daar zit een grote mate van vrijheid in, dus daar ga ik mij niet mee bemoeien.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik beaam dat, voorzitter. D66 is nooit vies van enige vernieuwing, ook niet als het om onze begrotingssystematiek gaat. Ik hoor ook impliciet steun voor de midterm review waar wij al eerder voor gepleit hebben. Ik hoor wel graag meer concreet van de heer Niederer waar hij zoal uitgavenmeevallers vandaan wil halen, nu er bij Verkeer en Waterstaat geen uitgavenmeevallers te verwachten zijn. Als hij dat niet concreet kan aangeven, is hij in feite een lege huls aan het beloven aan al die mensen die denken dat hij nu pleit voor extra investeringen.

De heer **Niederer** (VVD): Ik vind het knap dat mevrouw Giskes nu al weet dat zich in deze kabinetsperiode, tot 2002, op het vlak van Verkeer en Waterstaat geen meevallers zullen voordoen. Ik kan niet in een kristallen bol kijken en zij kan dat ook niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar ik neem aan dat u bekend bent met het MIT. Dat is tot 2010 volgeplempt met allerlei projecten waar nu geen geld voor is. Die staan dus allemaal al te dringen om in aanmerking te komen. Desondanks denkt u dat er nog wel wat financiële ruimte komt. Ik vind dat heel knap en hoor graag waar zich dat zou kunnen voordoen.

De heer **Niederer** (VVD): Ik constateer dat u de slogan van de minister onderschrijft dat het MIT in beton gegoten is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat heb ik nog niet eens gedaan, maar bij u komt het neer op een huls waar veel lege ruimte in zit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb nog een suggestie: invoering van rekeningrijden levert heel wat geld op, dat gebruikt kan worden voor verbetering van infrastructuur in de Randstad.

De heer **Niederer** (VVD): Ik neem daar kennis van. Wat er ook zij van alle goedbedoelde inspanningen om meer automobilisten het openbaar vervoer in te krijgen, de (vracht)auto zal altijd het belangrijkste vervoermiddel blijven. De auto is een middel om het fundamentele recht op mobiliteit te kunnen uitoefenen. Van de afgelegde kilometers in eigen land door de Nederlandse bevolking komt ongeveer 74% voor rekening van de auto tegen ongeveer 13,5% van het openbaar vervoer. Daarom zal de overheid de auto onverkort moeten faciliteren door meer wegcapaciteit te creëren, in het bijzonder ten behoeve van onze autosnelwegen. De groei van deze capaciteit is dramatisch achtergebleven, vergeleken met het gemeentelijke en provinciale wegennet. Om het in aantallen kilometers uit te drukken: de totale lengte van onze gemeentelijke wegen bedraagt zo'n 105.000 km, die van de provinciale wegen 7000 km en die van onze rijkswegen slechts 2500 km. Deze gegevens leid ik af uit een TUD-onderzoek. Deze enorme achterstand is één van de belangrijke oorzaken van filevorming en de daaraan verbonden economische en milieuproblemen. Het economisch verlies door files wordt geschat op jaarlijks 1,6 mld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het woord "achterstand" lijkt mij in dit verband volstrekt verkeerd. De TUD heeft slechts de verhouding tussen gemeentelijke, provinciale en rijkswegen in kaart gebracht. U trekt daar een heel verkeerde conclusie uit.

De heer **Niederer** (VVD): Dat ben ik niet met u eens. Het rapport toont aan dat de groei van het aantal rijkswegenkilometers ten opzichte van de groei van de kilometers provinciale en gemeentelijke wegen is achtergebleven. Dat wordt tot

uitdrukking gebracht in het aantal kilometers weglengte. Steden groeien en er komen nieuwe steden bij. Het gemeentelijk wegennet voorziet in de mobiliteitsbehoefte binnen gemeentelijke grenzen, maar de rijkswegen moeten daar wel gelijke tred mee houden. Er is echter sprake van een zekere onbalans.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is voor mij volstrekt de vraag. Er is bij wet een bepaalde verantwoordelijkheidsverdeling tot stand gebracht tussen Rijk, provincies en gemeenten. Het lijkt mij dat wij daarover eerst eens fundamenteel zouden moeten spreken alvorens in te gaan op uw suggestie. U kunt niet zomaar zeggen, dat er meer rijkswegen moeten worden aangelegd. Dat is veel te kort door de bocht.

De heer **Niederer** (VVD): Ik zeg dit niet zomaar, maar geef de feiten weer. Uit die feiten trek ik de conclusie dat de groei van het autosnelwegennet is achtergebleven in vergelijking met de groei van het gemeentelijke en provinciale wegennet. Ik wil van de minister dan ook bijzondere aandacht voor het autovervoer en vraag haar visie daarop. En die visie klemt te meer nu juist eind vorige week uit onderzoek door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gebleken, dat de doelstellingen om de congestie te verminderen de komende jaren zeker niet worden gehaald. Sterker, de files nemen eerder toe. Wat volgens de VVD in elk geval nodig is, is meer centrale sturing en snellere procedures om projecten eerder tot stand te brengen. Met centrale sturing doel ik ook op de coördinerende functie van de minister inzake het filebeleid, niet alleen in het kabinet maar ook daarbuiten. De minister heeft onlangs geparticipeerd in het najaarsoverleg. Welke initiatieven worden daar ontplooid?

Voorzitter! Ik wil nog even aandacht vragen voor de maatregel op de A12 (Gouda-Den Haag) die daaruit bestond dat een filewachter (een zogenaamde doorzwaaijer) de doorstroming van het verkeer bevorderde. Dit scheen te helpen, maar wij horen dat de man inmiddels niet meer langs de autosnelweg te vinden is. Kan de minister een en ander toelichten?

Voorzitter! De begroting van Verkeer en Waterstaat is er één van drie b's. De minister plaatst ze in de

Niederer

volgorde "benutten, beprijzen en bouwen". Ik zie liever bouwen naar voren gehaald en beprijzen als laatste. Deze drie b's kunnen niet los van elkaar worden gezien. Pogingen om het fileprobleem terug te dringen, moeten in relatie tot elkaar worden gezien. De VVD wil een package deal in termen van en-en-en. In deze package deal worden naast intensivering van de huidige infrastructuur en investeringen in nieuwe infrastructuur (met name het verbreden van autosnelwegen) maatregelen genomen ter beïnvloeding van het gebruik van het openbaar vervoer en de vraag naar automobilititeit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met wie wilt u die package deal?

De heer **Niederer** (VVD): Wij met elkaar. Ik vraag aan de minister om dat in perspectief te plaatsen en te beoordelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de Perspectievennota hebben wij het over de drie b's gehad. Alle fracties hebben zich daarover uitgelaten. Het was niet de volgorde die u aanhoudt.

De heer **Niederer** (VVD): U hebt er in interrupties patent op iedere keer terug te grijpen naar het verleden wat de VVD toen gezegd zou hebben. Ik sta hier en nu bij deze begrotingsbehandeling.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik verwacht ook geen consistentie van uw zijde. Bij de Perspectievennota hebben wij bij die drie b's een bepaalde volgorde aangehouden. Dan is een package deal een moeizaam pad.

De heer **Niederer** (VVD): Over consistentie zal ik mij niet uitlaten. Dat is een c en geen b. Wij spreken teksten uit zoals wij die uitspreken.

Natuurlijk is de begroting flexibel en niet gegoten in beton. Ik wees al eerder op de besteding van mogelijke tussentijdse meevallers. De VVD onderkent uiteraard de financiële kaders, maar deze kunnen alleen voor deze kabinetsperiode gelden. Wat van belang is, is om continuïteit te krijgen en te houden in de departementale portefeuille van opdrachten aan wegenbouwers en andere ondernemers in de infrastructuur. Met andere woorden: een keiharde meerjarenplanning is nodig

om wille van een anticiperende beleidsvoering en bedrijfsvoering. De heer Leers zei het vanochtend: eerst politiek committent. Als de politiek weet wat ze wil kan het bedrijfsleven worden benaderd. Die volgorde spreekt mij aan.

De VVD verwelkomt de intensivering van de benuttingsmaatregelen ten aanzien van de wegen, het spoor en het water als onderdeel van de package deal. Behalve filevorming op de wegen, is er ook toenemende congestie op het spoor. Welke kortetermijnmaatregelen neemt de minister om dit onheil te keren en welke minimale effecten stelt zij zich daarbij ten doel?

Wat betreft de binnenvaart is duidelijk, dat de capaciteit per binnenschip enorm kan toenemen door meer containers te stapelen. Evenwel bereiken ons geluiden uit Noord-Brabant maar ook elders, dat de schepen noodzakelijkerwijs in hun ladingcapaciteit beperkt moeten blijven vanwege de vele niet te nemen bruggen. Onderkent de minister dit probleem en welke alternatieven ziet zij om goederenvervoer over het water toch zo aantrekkelijk mogelijk te maken? Welke concrete plannen heeft de minister om de vaarwegen te verdiepen dan wel te verbreden?

Voorts wil de VVD een opwaardering van de binnenlandse luchtvaart in die zin, dat deze vorm van mobiliteit veel meer als alternatief wordt gezien. Onze regionale luchthavens hebben wij niet alleen voor het chartervervoer. Deelt de minister deze wens van de VVD?

Zeg je goederenvervoer, dan zeg je Nederland distributieland en mainports Schiphol en Rotterdam. Schiphol en Rotterdam, de kurken van onze economie en daarmee van onze welvaart en dus ons welzijn.

Onlangs heeft de Raad voor verkeer en waterstaat een advies uitgebracht aan de minister waarin ingegaan wordt op het concept van Nederland regieland. Dit concept bevat waardevolle elementen, Nederland als brainport. Op het ogenblik distribueert Nederland zijn goederen al op een slim geregiseerde manier met gebruik van onder andere ICT. De VVD vindt dan ook, dat Nederland distributieland en regieland is die zijn main- en brainports Schiphol en Rotterdam graag openstelt voor in-, door- en uitvoer van goederen van en naar ons Europese achterland. Wil de

minister nader ingaan op het advies van de raad?

Investeren in nieuwe infrastructuur blijft dringend noodzakelijk. De in de begroting genoemde benuttingsmaatregelen zijn zeker relevant, maar zullen niet meer dan cosmetische maatregelen blijken te zijn wanneer de basiscapaciteit ontoereikend blijft. Dit betekent bouwen. Mobiliteit en bereikbaarheid worden immers alleen bevorderd door vooral bredere en niet mooiere wegen. Zeker, goede inpassingsmaatregelen bij infrastructurele projecten zijn belangrijk waarbij de WD echter wel uitgaat van soberheid en efficiëntie.

Voorzitter! Het is ongetwijfeld ook de minister een doorn in het oog dat de A4 nog steeds onbrekende schakels kent, zowel boven als beneden de Moerdijk. Kijk je alleen al naar het stuk Midden-Delfland dan schieten de tranen je in de ogen. Met de minister moet de Kamer van de A4 zo snel mogelijk een echte A-weg maken.

Dat het gebruik van het openbaar vervoer krachtiger moet worden gestimuleerd, staat niet ter discussie. Ik roep nog even de 13,5% in herinnering. Maar dan moet het stads- en streekvervoer en de trein wel betrouwbaar, snel, schoon en sociaal veilig zijn. Marktwerking is geen doel op zichzelf, maar een middel om het beoogde resultaat te bereiken. In dit verband – collega Leers wees er vanochtend ook al op – kan het wetsvoorstel personenvervoer 2000 niet snel genoeg worden behandeld. De stads- en streekvervoerders staan in de startblokken voor de aanbesteding.

Daarnaast wil ik de minister vragen naar de stand van zaken omtrent de invoering van de chipkaart. De openbaarvervoerssector maakt zich zorgen over de snelheid van invoering daarvan. Welk beeld heeft de minister hierbij?

Als laatste onderdeel van onze package deal kom ik bij de beïnvloeding van de vraag naar automobilititeit, oftewel de b van "beprijzen". De minister noemt instrumenten als benzineaccijnsverhoging onder gelijktijdige verlaging van de houderschapsbelasting, het rekeningrijden en de introductie van een systeem waarin weggebruikers betalen per gereden kilometer. Als je dat ziet, is het allemaal zoveel ineens. Kan de minister eens een prioriteitsvolgorde aangeven en deze volgorde ook

Niederer

motiveren? Is het allemaal niet stukken eenvoudiger en doeltreffender wanneer je zegt: op daarvoor in aanmerking komende wegen laten wij de automobilist de keuze uit betalen of niet betalen. Of je kiest voor een tolstrook in ruil waarvoor je verschoond blijft van files of je kiest daar niet voor maar calculeert dan de file in. Voor ieder wat wils, anders gezegd: een keuzemogelijkheid. Dat is voor de VVD erg belangrijk. Graag een reactie van de minister.

De heer **Leers** (CDA): Heeft u uw betoog hiermee afgerond?

De heer **Niederer** (VVD): Dit gedeelte zal ik afronden.

Voorzitter! Nu wil ik overgaan op een aantal onderwerpen die de portefeuille van de staatssecretaris beslaan. Hoe staat het met de uitvoering van het Deltaplan grote rivieren? De eerste tranche met betrekking tot de rivierdijkversterkingen, de meest urgente versterkingen, is gereed. Met betrekking tot de tweede tranche meldt de staatssecretaris enkele vertragingen die oplopen naar 2002. Hoe moet ik die vertragingen schatten in termen van veiligheidsrisico's? Kan de staatssecretaris hierover uitsluitsel geven?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik hoorde de heer Niederer vragen naar de voortgang van het Deltaplan grote rivieren. Hij sprak over een aantal problemen die naar ik meen uitgebreid in een aantal rapportages zijn vermeld. Heeft hij redenen om aan te nemen dat de verslaglegging op een aantal punten niet deugt en dat hij daarom de staatssecretaris vraagt wat de oorzaken zijn?

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Mijn vraag is niet ingegeven door de vrees die de heer Herrebrugh heeft verwoord.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dan moet u andere redenen hebben.

De heer **Niederer** (VVD): Interesse.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik ben als een van de waterstaatwoordvoerders altijd heel blij met de interesse van mijn collegae op dit gebied, maar het verwondert mij dat, aangezien de staatssecretaris uitgebreid via het IPO rapporteert aan de Kamer over de voortgang van de dijkversterkingen, de heer

Niederer specifiek ingaat op een aantal punten. Naar de punten die in de rapportage staan, hoeft hij niet te vragen, omdat hij daarover kan lezen. Als hij duidt op de punten die er niet in staan, ben ik benieuwd naar de invalshoek.

De heer **Niederer** (VVD): Laten wij het antwoord van de staatssecretaris maar afwachten. Misschien meldt zij morgen dat ik vroeg naar iets dat ik al wist uit de voortgangsrapportages. Misschien komt er nog iets extra's aan. Laten wij geduld uitoefenen.

Een ander prangend punt is dat van de wateroverlast, door de overvloedige regenval van enkele weken terug in het Westland. Is het juist, dat het oppervlaktewater in een bepaald gebied circa 4% behoort te bedragen? Door het bouwen van woningen, aanleg van industrieterreinen en glastuinbouw – lees, door versterking – zou deze norm op veel plaatsen niet meer worden gehaald. Hier en daar zou het slechts 1% zijn. Ik vraag aan de staatssecretaris of dit klopt en, zo ja, wat zij hieraan wil gaan doen. Daarnaast, hoe is het gesteld met de bemalingscapaciteit van de waterschappen? Is er voldoende bergings- en afvoercapaciteit? Misschien wil de staatssecretaris haar antwoord breder betrekken in een nadere toelichting op de evaluatienota Beheer op peil.

Voorts is de VVD nieuwsgierig naar de bereikte resultaten in de kustlijnwerken, met name de zeekering in termen van duinenverbreding en daarmee verband houdend, de bescherming van het achterland. Collega Herrebrugh had daar ook wat vragen over, ook uit interesse. Tot slot, voorzitter, vraagt de VVD aan de staatssecretaris of zij wil ingaan op het advies van de Commissie waterbeheer 21ste eeuw. Ik weet wel, dat deze commissie pas medio 2000 haar langetermijnvisie op de waterhuishouding zal uitbrengen, maar ongetwijfeld kan de staatssecretaris een tipje van de sluier oplichten.

Verkeersveiligheid en verkeershandhaving is een onderwerp waarmee de VVD zich traditioneel verwant voelt. De VVD vraagt de aandacht van de minister voor het rijden onder invloed tussen 0,5 en 0,7 promille. Deze groep, volgens de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid toch nog jaarlijks zo'n 35%, krijgt na aanhouding door

de politie geen enkel justitieel vervolg. Justitie begint namelijk pas bij 0,7 promille terwijl de ondergrens van strafbaarstelling 0,5 promille is en straks wellicht 0,2 promille voor beginnende bestuurders. De VVD wil een consequent verkeershandhavende overheid met een vergroting van de pakkans. De VVD wil ook de groep van 0,5 tot 0,7 promille een overheidsreactie geven. Omdat het hier gaat om bulkzaken (voorwaarde is wél dat er geen schade of letsel is ontstaan) die gestandaardiseerd kunnen worden afgedaan, vraag ik de minister of zij bereid is om samen met haar ambtgenoot van Justitie onderzoek te doen naar de mogelijkheid om aansluiting te zoeken bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (de wet-Mulder), die nu al de mogelijkheid biedt bepaalde verkeersovertradingen af te doen via het bestuursrecht.

Daarnaast wil de VVD een doelgerichte inzet van de schaarse politiecapaciteit op die plaatsen waar de verkeersveiligheid ook het meest in geding is. Ik noem de 80-km-wegen en plaatsen binnen de bebouwde kom. Wil de minister de prioriteiten in het werkprogramma ook in deze zin stellen? Wat hierbij absoluut voorop staat, is een zo effectief mogelijke handhaving van de verkeersveiligheid. Wij geloven absoluut niet dat de intentie van de minister anders zou zijn, maar hoe zijn de prioriteiten voor de inzet van toch schaarse politiecapaciteit?

Kan de minister de Kamer voorts informeren over de stand van zaken omtrent de invoering van de 100- en 120 km/uur-maatregel? Is er inmiddels een kabinetsbesluit en, zo ja, hoe luidt dat?

De VVD wil de mobiele telefoons in de auto's zeker niet verbieden, maar zij ziet graag dat dit bellen handsfree gebeurt. Indien de minister het hiermee eens is, hoe ziet zij dan de mogelijkheden om deze regel adequaat te handhaven?

Voorzitter! Ik rond mijn eerste termijn af met nog een aantal korte opmerkingen waarop ik graag een reactie hoor van de minister in haar eerste termijn. Op de eerste plaats is de VVD-fractie niet tevreden over de uitvoering van de motie-Hofstra c.s. over de filezwaarte en het antifileplatform. Het blijft erg stil op dit punt, wij hebben geen enkel initiatief gemerkt. Hoe zit dit nu?

Niederer

Verder is onze fractie er niet tevreden over dat de motie-Van Waning/Blaauw niet is uitgevoerd, een motie die voorziet in aangepaste tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart. Inmiddels heb ik samen met mijn collega Ravestein een amendement ingediend. Zij zal dit nog nader toelichten. Wij vinden dat een motie in het algemeen moet worden uitgevoerd. De argumentatie van de minister dat zij geen dekking heeft kunnen vinden, overtuigt ons niet; vandaar ons amendement.

En ten slotte zou ik de minister willen vragen, hoe zij zich op basis van haar verantwoordelijkheid voorbereidt op het Europees kampioenschap in 2000. Verleden week zagen wij in een artikel het idee, het kaartje voor de wedstrijd te koppelen aan gratis openbaar vervoer naar het stadion. Daarvan is de VVD bepaald een voorstander. Maar daarnaast werd er enigszins onheilspellend gesteld dat met name de A12 volledig verstopt zal raken. Daar worden wij erg zenuwachtig en bepaald niet vrolijk van. Welke maatregelen zal de minister nemen om te voorkomen dat de A12 verstopt zal raken? Er werd in het artikel ook gewezen op de mogelijkheid om braakliggende terreinen langs snelwegen geschikt te maken voor parkeren. Ook op dit idee graag een toelichting van de minister.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! Ik zou nog even iets over het amendement willen zeggen. Ik neem aan dat het al ingediend is.

De **voorzitter**: Ik heb het niet gezien, maar het is mogelijk dat het wel al ingediend is.

De heer **Niederer** (VVD): Het amendement is vrijdag ingediend en rondgedeeld; het is gisteren of eergisteren gewijzigd omdat mevrouw Ravestein nu als medeondertekenaar optreedt in plaats van de heer Blaauw.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dan heb ik daar nog een vraag over, voorzitter. Ik begrijp dat er een amendement is ingediend om f 600.000 over te hevelen voor de voorziene kosten van een in dit geval door de Raad voor de scheepvaart te hanteren publiekrechtelijk tuchtrecht. In de beantwoording van de vragen op dit onderdeel zie ik dat de kosten in dit verband op 1 mln. geschat

worden. Ik weet dat er aan de sector is voorgesteld dat deze een substantiële bijdrage zal leveren, maar is dat bedrag van f 600.000 nu voldoende voor de volledige uitvoering van dit tuchtrecht of verwacht de heer Niederer een substantiële bijdrage van de sector om daarmee op dat bedrag van 1 mln. uit te komen?

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! De sector meldt ons dat zes ton voldoende is.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik mis nog iets in de bijdrage van de heer Niederer. Voorafgaand aan de begrotingsbehandeling werd ons via de media aangekondigd dat de VVD zou voorstellen, de aanpak van snelwegen voorrang te geven boven lokale en regionale wegen. Is dit plan verdwenen? Daar is nogal op getamboereerd, maar ik heb er niets meer over gehoord.

De heer **Niederer** (VVD): Nee, dat plan is helemaal niet weg. Ik heb gezegd dat het zowel het een als het ander is, dus zowel zo goed mogelijk gebruik maken van de bestaande wegen, als uitbreiding om knelpunten weg te nemen, maar niet ten koste van provinciale of gemeentelijke wegen. Het gaat om het inhalen van een relatieve achterstand in groei. En ik heb aangegeven dat dit naar onze mening gefinancierd zou kunnen worden door het aanwenden van mogelijke meevallers in de uitgavensfeer, door het wellicht nog meer gebruik maken van PPS-constructies en met opbrengsten van tolwegen of anderszins. Deze financieringsvormen hebben wij naar voren gebracht, maar natuurlijk mag dit niet ten koste gaan van de gemeentelijke en provinciale wegen die nu op de uitvoeringslijst staan. Ik zou het buitengewoon vervelend vinden om bij de dagelijkse verkeersinformatie te horen: "Deze file wordt u aangeboden door het CDA."

De heer **Leers** (CDA): Ik hoef niet veel meer te zeggen, het was kennelijk veel geblaat in de media. U heeft het plan niet eens genoemd, dus ik zou zeggen: kom niet aan met zoveel onzin vlak voor een begrotingsbehandeling, bedenk van tevoren dat zo iets niet haalbaar is. Dan is het ook niet meer nodig om het te verzwijgen.

De heer **Niederer** (VVD): Ik neem hier kennis van. Ik zou mij kunnen laten verleiden tot het kwalificeren van plannen van de heer Leers, maar dat doe ik niet. Die worden allemaal op hun merites beoordeeld. Wij hebben gezegd wat wij hebben gezegd, en dat is allerm minst een luchtbel want wij geven alternatieve financieringsbronnen aan. De heer Leers heeft in zoverre gelijk, dat deze financieringsbronnen nog wat ongewis zijn, maar wij komen in elk geval met een idee, want wij willen niet dat een spotje eindigt met de tekst dat deze file door de VVD wordt aangeboden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar dat is wel het geval. U zegt dat u andere prioriteiten stelt en de volgorde wat verandert binnen de package deal, wat die ook precies moge zijn. U kunt het echter alleen uitvoeren als er ergens extra geld vandaan komt. Hierover hebben wij al voldoende gesproken. Als u echt vindt dat de prioriteiten anders moeten zijn, moet u met concrete voorstellen komen die tegemoetkomen aan uw prioriteiten. Anders is het een slag in de lucht.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Ik denk dat de heer Van der Steenhoven mijn eerste termijn heeft gemist.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U sprak over waardeoordelen over elkaars standpunten. Ik houd u een waardeoordeel voor dat u zelf hebt gegeven. In het blad van Transport en logistiek Nederland hebt u het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat ridicuul genoemd. Ik meen dat het een waardevol advies is, dat een positieve bijdrage kan leveren aan de discussie die wij hier voeren over het mobiliteitsprobleem, een van de grote problemen in de komende periode. Dat kun je toch niet zomaar als ridicuul afdoen?

De heer **Niederer** (VVD): Ik heb dat inderdaad gezegd. Ik heb in eerste termijn gezegd hoe wij tegen het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat aankijken. In het interview hebben wij uiteraard over dit advies gesproken. Wij vonden dat hierin te veel nadruk wordt gelegd op Nederland regieland, waardoor te veel onrecht wordt gedaan aan de goede dingen van Nederland

Niederer

distributieland. Kortom, de discussie dreigde in onbalans te raken. Ik heb in eerste termijn zowel de goede punten van regieland als de goede punten van distributieland benadrukt. Zo moet het zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vraag naar uw waardeoordeel "ridicuul". Neemt u hiermee het advies eigenlijk wel serieus? Een aantal hooggewaardeerde mensen is er heel serieus mee bezig geweest, en dan komt u tot dit waardeoordeel. Op deze manier kun je toch helemaal niets meer met het advies beginnen?

De heer **Niederer** (VVD): Het advies bevat waardevolle elementen; deze heb ik zojuist in eerste termijn geschetst. Ik wacht graag de reactie van de minister af om te horen hoe zij dit advies implementeert in haar beleid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het woord "ridicuul" zou u nu niet meer in de mond nemen?

De heer **Niederer** (VVD): In deze Kamer gebruik je andere woorden. U moet niet blijven zitten op een woordje. Hiermee doet u onrecht aan datgene wat ik in het interview heb gezegd en geeft u er weer een waardeoordeel over.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zou gewoon zeggen: wees iets voorzichtiger in uw typering van de producten van een adviesorgaan waarvan ook de Tweede Kamer goed gebruik kan maken, en doe het niet zo achteloos af.

De heer **Niederer** (VVD): U leest dat kennelijk in mijn woorden. Ik neem daar kennis van.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! Rondom Prinsjesdag verscheen niet alleen de begroting van Verkeer en Waterstaat, maar ook het al veel genoemde advies van de Raad voor verkeer en waterstaat over de toekomst van het goederenvervoer. U zult het mij niet kwalijk nemen dat ik het laatste product een stuk spannender vind dan het eerste. Ik kom daarop terug.

De sferen die beide producten uitademen, lijken op belangrijke onderdelen tegengesteld. Kort samengevat komt de begroting neer

op meer mobiliteit en betere bereikbaarheid en het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat kun je samenvatten met selectieve mobiliteit. Centrale begrippen in dat advies zijn transportpreventie, selectie van goederenstromen en het zoeken naar nieuwe transportmogelijkheden.

De SP-fractie vat dit advies op als een trendbreuk en dat juichen we ook toe. De raad neemt met dit advies afscheid van de zienswijze dat Nederland distributieland moet zijn. Hij stelt letterlijk dat "we ons moeten richten op de ontwikkeling van Nederland tot regieland, waarbij meerwaarde wordt toegevoegd aan de goederenstromen die er door ons land gaan". Hiermee komt er een einde aan het blind willen aantrekken van steeds maar meer goederenstromen. Dit advies kan niet zonder gevolgen zijn voor de wijze waarop we kijken naar de aanleg van nieuwe infrastructuur en de toekomst van de grote mainports Rotterdam en Schiphol. De minister heeft laten weten dat het advies zal worden betrokken bij de totstandkoming van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Als het aan de SP ligt, wordt dit advies leidraad bij de beoordeling van het NVVP.

Bij één onderdeel uit het advies wil ik nu al stilstaan, te weten de transportpreventie. Van een minister van Verkeer en Waterstaat zal niet als eerste worden verwacht dat zij zich gaat bezighouden met de preventie van transport; toch is daar in ons land alle aanleiding toe. Nederland heeft zich door het mainportbeleid ontwikkeld tot distributieland van goederen voor heel Europa. Over de kosten en de baten van die strategie verschillen de meningen. Over een aantal nadelige gevolgen is vrijwel iedereen het eens: het toenemende vervoer van goederen legt een groeiend beslag op de schaarse ruimte en levert veel milieuvervuiling op. Concreet gaat het dan om files, luchtverontreiniging, geluidhinder en onveiligheid.

De Raad voor verkeer en waterstaat signaleert conflicterend belangen en stelt dat er meer maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat de problemen die nu al bestaan, nog veel erger worden. Als eerste noemt hij transportpreventie. Op dit punt is de minister wat de SP-fractie betreft veel te afwachtend. Voor het doorberekenen van alle kosten wachten we op een

Europese aanpak, maar dat wil niet zeggen dat we in de tussentijd niet op nationaal niveau actief aan transportpreventie kunnen werken. Preventie van transport kan plaatsvinden door per bedrijf of productcyclus transport en distributie onder de loep te nemen. Er moet onderzoek worden gedaan naar de achtergronden van de toename van het langeafstandsverkeer in de logistieke ketens. Dat raakt niet alleen het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook dat van de minister van VROM. Is de minister tot een dergelijk onderzoek bereid?

In het kader van de preventie van transport is het van belang dat de overheid meer invloed krijgt op de keuze die bedrijven maken bij het zoeken naar vestigingsplaatsen. Daarnaast kan meer zicht op logistieke processen ontstaan, wanneer bedrijven worden verplicht om in een milieujarverslag informatie op te nemen over de wijze van transport. Welke zwaarwegende redenen heeft de minister om dit onderdeel uit het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat niet meteen in de praktijk te brengen?

In de begroting 2000 voert het geloof in de mainports nog steeds de boventoon. Zowel in de Rotterdamse haven, als op de luchthaven Schiphol is groei het devies. Al eerder heeft de SP gepleit voor een trendbreuk in de mainportgedachte. We krijgen in die gedachte steun uit onverdachte hoek: ook milieuminister Pronk verzet zich tegen de ongebreidelde groei. Pronk typeerde de mainports onlangs als een waterhoofd. In zijn visie zijn we doorgeslagen. Alle lof aan zijn adres. Wanneer neemt het kabinet die visie over?

Volgens de SP moeten we niet zonder kritische blik proberen aan elke vraag naar transport te voldoen, maar werkelijk kijken naar de achtergronden van het bestaande gebruik, duidelijkheid krijgen over nut en noodzaak van de eventuele uitbreiding en onderzoeken wat de gevolgen zijn voor mens en milieu, ook op de lange termijn. In die visie past het om eerst de bestaande ruimte in de Rotterdamse haven optimaal te benutten, voordat we gaan praten over de aanleg van een tweede Maasvlakte. Voor de luchthaven Schiphol zou moeten gelden dat eerst zicht moet komen op de economische betekenis van de groei van het vliegverkeer en op alle

Van Bommel

gezondheidseffecten die daarmee gepaard gaan; niet elk jaar automatisch 20.000 vluchten erbij, maar een pas op de plaats. Voor beide mainports geldt dat alleen Europese samenwerking tot een verantwoord en duurzaam beleid kan leiden. Als het uitgangspunt blijft dat we ten koste van alles het moeten winnen van de concurrenten in Europa, dan staan ons nog vele problemen te wachten.

Naast de mainports zijn er nog de grote projecten waar deze minister een liefhebster van schijnt te zijn: de Betuwelijn, de HSL en, als we de berichten mogen geloven, een snelle verbinding per magneetzwefbaan tussen de Randstad en het noorden van het land. Het idee om die verbinding aan te willen leggen, noem ik volstreekte luchtfietserij. De minister zou toch van de ontwikkelingen in Duitsland moeten leren. Na een periode van 30 jaar onderzoek is men er nog steeds niet mee gestart om een magneetzwefbaan tussen Hamburg en Berlijn te bouwen, om één simpele reden: te duur. In het Duitse voorbeeld gaat het om een nog veel grotere reizigersstroom dan in Nederland. Ik roep de minister op om weer met beide benen op de grond te komen en snel met de Kamer het debat aan te gaan over reële oplossingen voor een betere bereikbaarheid van het Noorden. Het debat moet gaan over de Hanzelijn, de Zuiderzeespoorlijn, het beter benutten van bestaand spoor door beveiliging en het verhogen van het voltage naar 25 kV. Waarom wil de minister geen absolute voorrang geven aan deze projecten?

Dan het personenvervoer per spoor. Ook hier is sprake van ontwikkelingen die duiden op een trendbreuk. De concurrentie op het spoor is mislukt – Lovers Rail is vertrokken – de beursgang van de NS lijkt van de baan en de kritiek op het snijden in het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen is niet van de lucht. Wat doet de minister met deze gegevens? Voortgaan op de eerder ingeslagen weg lijkt niet meer voor de hand te liggen. Zelfs binnen de coalitie wordt nu openlijk getwijfeld aan het privatiseren van de NS. Nu heet het, dat eerst zicht moet ontstaan op alle voor- en nadelen van de privatisering, maar dit voortschrijdend inzicht komt rijkelijk aan de late kant. Bovendien is het de vraag of het kabinet die visie deelt. Het proces van markt-

werking en privatisering gaat op de meeste departementen immers gewoon door. Op welke wijze wil deze minister met de Kamer het debat aangaan over de voorgenoemen privatisering van de NS, maar bijvoorbeeld ook de luchthaven Schiphol? Zal er in dat debat werkelijk ruimte ontstaan om alle voor- en nadelen op een rijtje te zetten? Een van de nadelen is de scheiding van verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid, bijvoorbeeld op het spoor. De treinramp in Londen drukt ons met de neus op de feiten. Twee dagen na het ongeluk besloot de Britse overheid alsnog zo'n 3 mld. ter beschikking te stellen om een veiligheidssysteem in te voeren. Als het kalf verdronken is, dempt men de put. Hoewel de veiligheid op het Nederlandse spoorwagennet gelukkig groter is dan die in Engeland, gebeuren er jaarlijks nog tientallen ongelukken met spoorwegwerkers en op overwegen. Ook ontspoord er nog wel eens een trein. Nu het aantal spoorbedrijven toeneemt, is absolute duidelijkheid over verantwoordelijkheid een eerste vereiste. Maar de horizontale scheiding van railinfrastructuur, rollend materieel en exploitatie maakt dat een uiterst gecompliceerde zaak.

In de nota Railveiligheid die de minister onlangs naar de Kamer zond, staat dat er een heldere afbakening moet zijn die voor alle betrokkenen eenduidig is. Maar hoe denkt de minister die te bereiken? Dat staat er namelijk niet bij.

De SP ziet niets in privatisering van het openbaar vervoer. De overheid moet niet alleen de verantwoordelijkheid houden voor de infrastructuur maar ook voor de exploitatie. Dat garandeert een maximale betrokkenheid bij alle aspecten van openbaar vervoer. Dan hoeven we hier geen schijngevechten meer te voeren met deze minister als het gaat om het openhouden van de loketten, de veiligheid in het openbaar vervoer en andere voor de reiziger zo belangrijke aspecten. Dat deze Kamer van deze minister goed en veilig openbaar vervoer wil, blijkt uit elk debat. Helaas horen wij dan te vaak, dat de minister er niet meer over gaat.

Voorzitter! Het stads- en streekvervoer. Het is ronduit onaanvaardbaar, dat er bij de oplevering van sommige grote nieuwbouwprojecten

– zoals Leidsche Rijn – niet onmiddellijk goed openbaar vervoer tot stand komt. Hoe komt het toch, dat de aanleg van de openbaarvervoersinfrastructuur najlt? Wat gaat de minister daaraan doen? Welke problemen ontstaan er straks in Amsterdam als de IJtram pas laat gaat rijden? En in Amsterdam Vathorst en in Tilburg Reeshof als ook daar het openbaar vervoer pas laat op gang komt? Dan weten we toch vrijwel zeker, dat zo'n wijk een autowijk wordt?

Hetzelfde geldt voor de sociale veiligheid in tram, metro en bus. Er is meer toezicht nodig in het openbaar vervoer om alle reizigers het veilige gevoel van het openbaar vervoer weer terug te geven. De terugkeer van de conducteur is daarvoor in vele gevallen noodzakelijk, niet als Melkertbaan maar als normaal gewaardeerde en betaalde baan. De noodkreet van de ondermingsraad van het Amsterdamse GVB spreekt wat dat betreft boekdelen. Zonder extra steun zal het aantal conducteurs teruglopen. Het zwartrijden neemt toe, de sociale veiligheid neemt af en dat is toch niet wat dit kabinet kan wensen. Alleen goed en goedkoop openbaar vervoer kan mensen overhalen de auto te laten staan. Maar het aandeel autoverplaatsingen is op vele plaatsen nog steeds veel hoger dan het aantal openbaarvervoerverplaatsingen. Is het niet aardig om eens te kijken of we dat kunnen omdraaien met een experiment waarbij in één klap het openbaarvervoergebruik verdubbelt of verdrievoudigt? Wij denken aan een middelgrote stad. Wat vindt de minister van een experiment met gratis openbaar vervoer onder gelijktijdige invoering van een aanmerkelijk verbeterde dienstregeling? Dan ontstaat er een echt alternatief in plaats van het blijven rommelen in de marge. Als het in het Belgische Hasselt kan, waarom zou een dergelijk experiment in Nederland dan niet succesvol kunnen zijn? Bovendien wist men daar tientallen miljoenen te besparen op de aanleg van wegen. Is de minister bereid een middelgrote Nederlandse gemeente te zoeken om gezamenlijk te onderzoeken onder welke voorwaarden een dergelijk experiment een kans van slagen heeft?

Het is een verheugende ontwikkeling dat auto's ieder jaar stiller, schoner en zuiniger worden. Helaas

Van Bommel

verandert het wagenpark ieder jaar ook zodanig van samenstelling, dat de milieuwinst per saldo nihil is. Met de motorrijtuigenbelasting en de BPM hebben we sturingsinstrumenten in handen om de samenstelling van het wagenpark te beïnvloeden. Het instrument kan veel beter gebruikt worden dan op dit moment gebeurt. In heel Europa stijgt het percentage LPG-auto's, maar niet in Nederland. De aangekondigde belastingvoorstellen voor de dieselen de LPG-auto zijn een stap in de goede richting, maar zij zijn nog niet voldoende. Wat vindt de minister van het idee, iedere auto een rapportcijfer te geven aan de hand van milieuparameters en dat rapportcijfers bepalend laten zijn voor de hoogte van de motorrijtuigenbelasting en de BPM? De schoonste, stilste, zuinigste en veiligste auto krijgt een tien, de zwaarste, de scheurbakken met het grootste motorvermogen krijgen een één. De laatste categorie betaalt dan veel belasting en de eerste categorie weinig. Dat is simpel en doeltreffend en het kost geen cent, want doordat het om een andere verdeling van de lasten gaat, is het systeem budgettair neutraal in te voeren.

Mevrouw de voorzitter! Het beleidsterrein verkeer en waterstaat bevat veel meer onderwerpen dan ik in mijn korte spreektijd kan behandelen. Gelukkig volgen nog uitgebreide debatten over het rekeningrijden en de publiek-private samenwerking bij de aanleg van infrastructuur, zaken waar de SP-fractie geen voorstander van is. Eén onderwerp wil ik hier nog wel ter sprake brengen en dat betreft de veiligheid van de jonge weggebruikers.

Naar de mening van de SP moeten kinderen zich zelfstandig in hun omgeving kunnen verplaatsen. Dat betekent: veilig naar school, naar vrienden, de sportclub et cetera. Die zelfstandige deelname aan het verkeer wordt ieder jaar moeilijker. Jaarlijks komen drie hele klassen basisschoolleerlingen in het verkeer om. Alle kinderen uit vijf volledige basisscholen worden het ziekenhuis ingereken en lang niet allemaal komen er zij er weer volledig genezen uit. Geen wonder dat de leeftijd waarop ouders hun kinderen zelfstandig naar school laten gaan stijgt. Zij is toegenomen van 7,8 jaar in 1992 naar 8,2 jaar in 1998. Ouders brengen hun kinderen liever met de

auto naar school en dat levert weer onveiligheid op voor andere kinderen, die wel zelfstandig naar school gaan. Het zou de verkeersveiligheid ten goede komen en mogelijk veel slachtoffers schelen, als wij ervoor zorgden dat alle basisscholen in grote verblijfsgebieden komen te liggen, zodat de kinderen in ieder geval zelfstandig naar school kunnen gaan. Natuurlijk ligt hier een taak voor de gemeente. Ik weet dat. Door een gebrek aan middelen komt het er gewoonweg te weinig van. Kinderen hebben recht op een vrije en een veilige bewegingsruimte, maar zonder de tussenkomst van de politiek lijkt die er niet te komen. Ik hoop dat deze minister de uitdaging op dit punt wil aangaan.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Bij mij sloeg het ergens in september toe. Rustig bezig met een klassiek muziekje op de radio en opeens wordt de muziek weggedrukt en word ik vergast op de meest actuele fileberichten. Daar zat ik nou echt op te wachten! Ineens drong het tot me door wat een ontzettend effectief middel dat is om aandacht voor een probleem te krijgen en te houden: minstens twee keer per uur wordt een aanzienlijk deel van de Nederlanders met de neus op een feit gedrukt. Niet dat het gros van die Nederlanders daar op dat moment mee te maken heeft. Immers, per dag staan er volgens prof. Rietveld in Trouw "slechts" 250.000 mensen in de file. Dat zijn er misschien 250.000 te veel, maar het is niets in verhouding tot de 6 miljoen Nederlanders met een baan buiten de deur. En dan zijn er nog eens zoveel mensen die helemaal niets met het woon-werkverkeer te maken hebben, maar bijvoorbeeld wel naar school gaan of kinderen naar school moeten brengen, hun bejaarde ouders gaan helpen, boodschappen doen of gewoon een bezoekje gaan afleggen. Kortom, er zijn nog veel mensen die het verkeer vooral in hun directe woonomgeving ondervinden, met alle risico's van dien. Het merendeel van de verkeersslachtoffers valt namelijk binnen de bebouwde kom. Dat horen we niet op de radio, althans niet ieder halfuur. En dan heb ik het niet alleen over de dodelijke slachtoffers – dat waren er 1066 in 1998 – maar ook over de ziekenhuisgewonden. Dat

waren er ruim 20.000 in 1998. En dan zijn er nog de ruim 300.000 lichtgewonden. Het kan misschien geen kwaad na ieder weekend ook maar te melden hoeveel verkeersslachtoffers er waren. We horen ook niet hoeveel mensen nu weer hun fiets zijn kwijtgeraakt, omdat ze die nergens behoorlijk konden stallen. Of hoeveel mensen in de spits moesten staan in bussen en treinen. Of hoeveel vertragingen er in het openbaar vervoer waren als gevolg van onvoldoende voorzieningen. Waarom eigenlijk niet? En het is misschien ook een goed idee ieder halfuur te melden hoeveel mensen geen thuiszorg konden krijgen, hoeveel basisschoolklassen met meer dan 30 kinderen er vandaag zijn en hoeveel afval er weer is gestort dat beter verbrand had kunnen worden? Gewoon, voor het evenwicht, voor als we moeten bedenken waar "nieuw" geld naartoe moet, bijvoorbeeld als we meevallers kunnen verdelen, mijnheer Niederer.

Kortom, voorzitter, de fileberichten roepen op zijn minst gemengde gevoelens op. Is ooit onderzocht wat het effect van deze meldingen is? Gaan mensen hun route aanpassen? En zo ja, welke gevolgen heeft dat? Het antwoord kon ons niet worden gegeven toen de commissie op bezoek was bij het Traffic information centre, een mooi opgetuigd geheel. De rechten op de filemeldingen zijn verkocht aan de ANWB, als ik het goed begrijp. Het lijkt mij goed dat de minister aangeeft hoeveel overheidsgeld er eigenlijk is gemoeid met dit soort registratieactiviteiten en wat de doelmatigheid ervan is.

Vindt D66 de files dan geen probleem? Natuurlijk wel, met name voor echt zakelijk verkeer, met de nadruk op "echt". Overigens, 95% van de bedrijven blijkt geen bereikbaarheidsprobleem te ondervinden. Ik kom aan het eind van mijn betoog nog op de files terug, maar D66 vindt het ook een probleem als er onvoldoende aandacht en geld is om de knelpunten in het overige verkeer op te lossen. Dan gaat het om wat er op de niet-rijkswegen en dan vooral binnen de bebouwde kom gebeurt. De meeste verkeersslachtoffers vallen op de doorgaande 50-km-wegen in de bebouwde kom. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat het aantal letselongevallen in wijken waar de straten

Giskes

zijn ingericht als straten waar maar 30 km/uur mag worden gereden, sterk afneemt, met 20 tot zelfs 90%. De verkeersveiligheid is het grootst op autosnelwegen en in 30-km-gebieden. Het project Duurzaam veilig is er dus niet voor niets. De minister lijkt voortvarend bezig het startprogramma uitgevoerd te krijgen.

Wij komen in een apart overleg nog uitvoerig over het onderwerp verkeersveiligheid te spreken, maar dit is het moment van de financiële begeleiding. Terecht is onze aandacht gevraagd voor het feit dat voor gemeenten, waterschappen en provincies 135 mln. beschikbaar is voor de aanleg van 30- en 60-km-zones, terwijl uit die hoek aanvragen zijn ingediend ter waarde van het drievoudige daarvan, zo'n 400 mln. D66 wil graag van de minister horen of en welke pogingen zij doet deze aanvragen alsnog te honoreren, gegeven de bedoeling van de tweede fase van Duurzaam veilig om uiteindelijk in principe overal binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid van 30 km/uur te laten gelden. Het lijkt D66 wenselijk dat daar waar enthousiasme bestaat en er concrete mogelijkheden zijn, de voortgang van de implementatie niet wordt gefrustreerd. Kan de minister ons in dit verband melden hoe het staat met de realisatie van het project Bromfiets op de rijbaan, dat immers op 15 december zijn beslag moet krijgen? Ten slotte werd onze aandacht getrokken door de opmerking in de begroting dat er meer gaat worden gekeken naar de "baathebbers". Kan de minister toelichten aan wie wij dan moeten denken en hoe deze gaan bijdragen? Moet ik denken aan de sponsor die op eens op mijn klaaroverjas blijkt te moeten prijken?

Niet alleen rijdend als het om de verkeersveiligheid gaat, maar ook stilstaand vormt de auto op lokaal niveau een lastig element. De auto is een prachtuitvinding. Je komt ermee van deur tot deur. Je kunt de nodige spullen meenemen en niemand stoot tegen je aan of hoest je in je gezicht. Als de auto echter niet wordt gebruikt, dan moet die ergens staan en vergt die parkeerruimte. Daar is onze gebouwde omgeving niet op afgestemd. Daar kunnen en willen wij onze omgeving ook niet ongebreideld op afstemmen. Stevige parkeertarieven worden dan ook steeds normaler. Die toepassing van

het prijsinstrument, waartegen op andere fronten in het verkeersbeleid zo wordt geageerd, vindt in het parkeerbeleid onafwendbaar steeds meer ingang. Dat lijkt zo langzamerhand ook een betere weg dan de strikte toepassing van het ABC-beleid. Ik zou graag van de minister horen hoe zij aankijkt tegen dit raakvlak tussen verkeers- en ruimtelijkeorderingsbeleid. Juist met het oog op de parkeerproblematiek verdienen alle creatieve ideeën om het aantal auto's te beperken ondersteuning. De kunst is om de auto weer het gebruiksvoorwerp te laten worden dat die in wezen is, om die te depersonaliseren als het ware en om zo de weg te openen naar meer gedeeld autogebruik in plaats van solistisch autogebruik. Taxi's zijn natuurlijk een vorm van gedeeld autogebruik. Gelukkig hebben wij de regelgeving daaromtrent recentelijk kunnen aanpassen, zodat de bruikbaarheid toeneemt. Maar er zijn meer interessante projecten en experimenten op het gebied van gedeeld autogebruik, waardoor de noodzaak van en de behoefte aan een eigen auto afneemt. Denk maar aan huurauto's, auto op afroep, autodating en carpooling. D66 vindt het wrang te moeten constateren dat juist op het punt van de bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen – daar valt dit soort projecten onder – er een dip in de begroting zit. Van 46,1 mln. in 1999 gaat het naar 31,6 mln. in 2000 om daarna weer te op te lopen. Wat is hier de achtergrond van? Wij pleiten ervoor de begroting voor deze post alsnog op peil te brengen door er minimaal 20 mln. bij te plussen voor 2000. Het lijkt D66 denkbaar daarvoor een deel van de gelden te bestemmen die nu zijn begroot op de post Introductie rekeningrijden, want die wordt, naar het zich laat aanzien, in 2000 niet integraal uitgegeven. Anderzijds is er misschien nog te denken aan de marges in het MIT als zodanig, zoals bleek bij de discussie over de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Zelfs daar is iets overgebleven. Ik hoor graag de mening van de minister over deze suggestie en overweeg een amendement dan wel op z'n minst een motie hierover in te dienen.

Voorzitter! Naast gedeeld autogebruik blijft het openbaar vervoer natuurlijk een topprioriteit, zowel wanneer het gaat om de leefbaarheid van de steden als

wanneer het gaat om de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden. Mijn fractie heeft gekozen voor het aanbesteden van de HSL-Zuid aan de NS, aangezien daarmee substantiële synergievoordelen zijn te behalen. De kwestie concurrentie op of om het spoor is daarmee voorlopig wel van de baan. Een optimale werking van het openbaar vervoer is voor ons van het hoogste belang. Nu er geen marktwerking op het kernnet en de daarmee geïntegreerde HSL komt, is verder privatiseren van de NS voor ons ook niet aan de orde. Geen beursgang dus! Monopolies moeten onder overheidscontrole blijven. Wel moeten er vanzelfsprekend goede prestatieafspraken worden gemaakt met de NS, gericht op een efficiënte en effectieve werkwijze, zoals geldt voor een echte onderneming.

De uitplaatsing van de taakorganisatie en het bijbehorende wettelijke kader moeten zo snel mogelijk geregeld worden. De vaagheid van de antwoorden op de vragen over BB-21 steekt in onze ogen wat schril af tegen de stelligheid waarmee daarover in het kader van het Betuwelijnproject wordt gesproken. Ik hoor graag van de minister wat hier werkelijk omgaat.

D66 heeft nog niet de indruk dat aan het front van de hoogwaardige stadsgewestelijke openbaarvervoersystemen de voortgang wordt geboekt die wenselijk is. Kan de minister die indruk wegnemen en, zo neen, waar ligt dat dan aan?

Ook binnen de steden kan en moet er nog het nodige gebeuren op het gebied van openbaar vervoer. Het lijkt echter qua exploitatie wel de goede kant op te gaan. De opbrengst uit kaartverkoop blijkt gestegen met ruim 62 mln., leidend tot een subsidiebehoefte van zo'n 90 mln. In de groeibuffer is echter nog slechts een bedrag van 65 mln. beschikbaar. Graag horen wij van de minister of er mogelijkheden zijn om aan de resterende subsidiebehoefte alsnog te voldoen, bijvoorbeeld uit de middelen voor de bonus-malusregeling marktwerking. Gegeven deze ontwikkeling is het verder de vraag of het terecht is dat voor 2000 geen budgetgroei is voorzien en in 2001 slechts 2%. Ook op dat punt lijkt ophoging nodig. Graag verneem ik hierover het oordeel van de minister.

Dan is er de kwestie van de veiligheid in het openbaar vervoer,

Giskes

met name in de grote steden. Het GVB Amsterdam, de RET Rotterdam en de HTM Den Haag doen terecht een zeer dringend beroep op ons om het mogelijk te maken de gelden die nu beschikbaar zijn voor de toezichthoudende functies in de vorm van Melkertbanen, over te hevelen naar Verkeer en Waterstaat en door te sluiten naar hun bedrijven. Dat beroep is onzes inziens terecht als het gaat om het probleem. Of dit de precieze oplossing is, daarover horen wij graag de mening van de minister. De argumenten zijn nadrukkelijk onder haar aandacht gebracht. Wij menen dat hierover morgen nog een flink debat zal volgen. Wij vragen ons ook af welke rol de minister voor het grotestedenbeleid en integratie daarin zou kunnen spelen. D66 is van mening dat het hier functies betreft die voor de veiligheid in het openbaar vervoer van wezenlijk belang zijn. Wij dringen er dan ook op aan, creatief naar mogelijkheden op dit front te zoeken. Verder vragen wij waakzaamheid van de minister op het punt van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten.

Voorzitter! Zonder goed openbaar vervoer is het moeilijker prijsbeleid op autoverkeer los te laten dan met goed openbaar vervoer als alternatief. Dergelijk prijsbeleid lijkt echter onvermijdelijk als onderdeel van het pakket maatregelen dat nodig is om de fileproblematiek de baas te worden. Dit leidt tot twee conclusies. Ten eerste: wij moeten alles op alles zetten om het openbaar vervoer zo snel mogelijk goed op orde te krijgen. Ten tweede: rekeningrijden lijkt er nog steeds echt van te moeten komen. Wat dat laatste betreft, vraagt D66 zich natuurlijk ook af wanneer er eindelijk witte rook uit de schoorsteen gaat komen ten aanzien van de keuze van het experimenteel gebied. Kan de minister toelichten wat wij op dit punt kunnen verwachten en wanneer? Ziet zij het zelf nog wel zitten? De huidige impasse doet het geheel overigens geen goed. D66 blijft het betreuren dat niet eerst ten principale de discussie in de Kamer is gevoerd alvorens af te buigen naar een experiment. Wat doet de minister eigenlijk met de motie die ik bij de bespreking van de Perspectievennota heb ingediend over radicale experimenten met de prijs van het openbaar vervoer?

Een andere financiële invalshoek bij de filebestrijding is wat D66 betreft de wijze van behandelen van de auto van de zaak. Het valt ons op dat, zodra het over deze manier van auto bezitten en autorijden gaat, het woon-werkverkeer opeens als zakelijk wordt aangemerkt. Ik hoor graag of de minister het daarmee eens is. Daarnaast denken wij dat de auto-van-de-zaakrijders bevrijd moeten worden van het juk van de verplichting om alle verplaatsingen met die auto te maken, omdat die nu eenmaal betaald is. D66 heeft niets tegen auto's, maar het is lastig als de mensen geen keuze hebben. Deze auto's staan ook in belangrijke mate in de files waarover wij steeds spreken.

Voorzitter! Behalve het reguliere openbaar vervoer is bedrijfsvervoer naar de mening van D66 nadrukkelijk een optie die terug moet komen als alternatief voor het solistisch autogebruik. Wij vragen de minister hoe zij aan het bedrag van 50 mln. komt, waarover zij heeft geschreven in de beleidsbrief over vervoersmanagement.

Bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar ben ik uitvoerig ingegaan op het denken over mobiliteit zoals dat bij D66 leeft. Het heeft ons aangenaam getroffen dat de Raad voor verkeer en waterstaat eenzelfde soort denken als uitgangspunt neemt, in een poging de vraag te beantwoorden of Nederland nog steeds een distributiefunctie moet nastreven. D66 kan zich vinden in de opvattingen van de raad over de regiefunctie die Nederland in het internationaal goederentransport moet proberen op te eisen. Ik wilde nog iets zeggen over ICT. Dat sla ik over, omdat mij collega Ravestein de tijd moet hebben om iets te zeggen over vaarwegen en natte waterstaat.

Ik eindig met de luchtvaart. D66 prijst de minister voor haar recente aanpak. Wij zijn tevreden met de partiële vaststelling van het Gebruiksplan Schiphol 2000. Het blijven toetsen op de vigerende geluidzones is onzes inziens terecht. Er zal tot ons genoeg niet worden gedoogd. Terughoudendheid bij het uitgeven van slots tot het gebruiksplan wordt vastgesteld is wat ons betreft geboden. Wil de minister toelichten hoe dit controlebaar en afdwingbaar is?

De heer **Van Bommel** (SP): D66 omarmt min of meer, net als

sommige andere partijen in de Kamer, zoals de SP, het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Ik heb dat advies gekenschetst als een trendbreuk, omdat zo ongeveer afscheid wordt genomen van Nederland distributieland als concept. D66 ziet dat misschien iets anders, maar benadrukt in ieder geval ook de regiefunctie. Wat betekent dit voor de positie van de mainports, de meest in het oog springende kenmerk van Nederland distributieland?

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor ons is de conclusie van het rapport niet dat er afscheid wordt genomen van het distributieconcept, maar juist dat er wordt gepleit voor een slimme benutting van dat concept en van de geografische voordelen van Nederland. Er moet niet rücksichtslos zoveel mogelijk worden rondgesleept. Wat intelligent binnengesleept kan worden of verplaatst kan worden, moet echter binnengehaald worden. Daarmee kan er immers sprake zijn van een toegevoegde waarde.

De heer **Van Bommel** (SP): Wij lopen vooruit op de studies naar het uitbreiden van Schiphol en de haven in Rotterdam. Ligt het niet voor de hand om ook op die terreinen te bekijken of er een pas op de plaats gemaakt moet worden?

Mevrouw **Giskes** (D66): Er is een verschil tussen Schiphol en Rotterdam. Rotterdam is een geografisch gegeven. Dat doet niet iedereen ons na. Dat ligt iets anders bij Schiphol. In beide gevallen moet het streven zijn om, met benutting van alles wat er aan ICT-ontwikkeling is, het optimale te leveren. Ik behoor niet tot degenen die denken dat de wereld zonder transport zal kunnen omdat wij ICT hebben uitgevonden. Uiteindelijk moet het jasje dat u heeft gekocht bij u terecht komen. Het moet dus vervoerd worden. Het moet alleen slimmer. Het kan door de lucht. Dat is niet logisch. Het kan ook over water. Dat is een heel mooi systeem. Dat moeten wij uitbuiten. Daarmee neemt D66 geen afstand van het idee van de mainport. De term is wat beladen geraakt. Wij moeten ook naar een brainport. Het is echter niet of-of.

De heer **Van Bommel** (SP): Het gaat om een visie op de toekomst van

Giskes

Nederland, qua ruimtelijke ordening en financieel. Er zijn grote investeringsbedragen van de overheid mee gemoeid. Wat betekent de waardering van mevrouw Giskes van het rapport voor de beoordeling van de wijze waarop dit kabinet wil doorgaan met het financieren van uitbreiden van die mainports?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij moeten die optimaal benutten. Voor Rotterdam betekent dat gebruik maken van de mooie ligging aan de delta met verbindingen naar het achterland. Dat kan op allerlei manieren. Die discussie is vorige week gevoerd. Er zal altijd in geïnvesteerd moeten worden, al is het maar om bij te blijven en de slimste overslagtechnieken te gebruiken en de kennisinfrastructuur te benutten. Ik denk dus niet dat het weggegooid geld is als de overheid hierin blijft investeren, maar wel moet natuurlijk per specifieke aanwending worden getoetst of die zinvol is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil de minister het compliment van D66 over Schiphol niet afpakken, maar ik heb wel een vraag aan D66 hierover. Er ligt nu een besluit op tafel om 20.000 extra vluchten toe te staan, net als vorig jaar. Verder is het gebruiksplan gedeeltelijk goedgekeurd, zo heb ik begrepen. Afgelopen jaar zijn echter de geluidsnormen al herhaaldelijk overschreden. Hoe kan dan nu gezegd worden dat dit komend jaar niet zal gebeuren, terwijl wij nog niet eens weten hoe de geluidsnormen er precies uit zullen zien en er bovendien toch weer 20.000 extra vluchten worden toegestaan?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijn compliment heeft te maken met het feit dat de minister het gebruiksplan niet zonder meer heeft goedgekeurd. Het is alleen partieel goedgekeurd, juist met het oog op de door u genoemde problematiek, als ik het goed heb begrepen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Vorig jaar was het gebruiksplan ook alleen partieel goedgekeurd, dus dat geeft geen garanties. Verder worden over anderhalve week in Amerika de slots verdeeld. Als dat eenmaal gebeurd is, lijkt er volgend jaar weer geen

weg terug te zijn als er problemen ontstaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik praat nu enigszins uit de tweede hand, maar ik heb begrepen dat er juist enige terughoudendheid door de minister wordt betracht bij het uitgeven van slots, nu nog niet voldaan kan worden aan de normering en er ook nog nadere duidelijkheid moet komen over de normering die wij rond Schiphol moeten aanhouden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan ben ik zeer benieuwd naar het antwoord van de minister.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, ik ook.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mevrouw de voorzitter! Wij moeten alles doen om een verschuiving van het vervoer over de weg naar vervoer over het water te bewerkstelligen. Dat kan alleen als er voldoende vaarwegen en havens zijn die in goede staat verkeren. Daar ontbreekt het nu aan. Het Centraal overleg vaarwegen heeft een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste knelpunten. Het constateert dat er weinig nieuwe projecten zijn en dat het onderhoud te wensen over laat. Er is de komende tijd zo'n 200 mln. nodig voor het oplossen van de knelpunten. Collega Leers en collega Niederer hebben daar ook al op gewezen. Het gaat hier onder andere om een aantal vaarwegen in Zuid-Holland, Gelderland, Overijssel, Brabant en Limburg en bijvoorbeeld de diepgang in het Ketelmeer. Kan de minister vóór de behandeling van het MIT aangeven hoe zij deze knelpunten wil aanpakken? Ik overweeg op dit punt in tweede termijn een uitspraak van de Kamer te vragen. Gezien de teruggelopen belangstelling van de minister voor het aanleggen van nieuw spoor zou ik zeker verbetering van de Gelderse en Overijsselse vaarwegen willen bepleiten.

D66 heeft al vaak gepleit voor personenvervoer over water. Onlangs heeft de minister fast ferries tussen Rotterdam en Dordrecht in gebruik genomen. Staan er meer van deze projecten op stapel? Op welke wijze stimuleert de minister personenvervoer over water?

De minister wijst keer op keer op het belang van de mainport Rotterdam voor de Nederlandse economie: toegevoegde waarde 26 mld. en 117.000 arbeidsplaatsen in 1997. Het PMR-project is in volle gang en de Kamer heeft in ruime meerderheid ingestemd met de voorgestelde aanpak in de rapportage PMR op koers. Kan de minister aangeven hoe de stand van zaken is met betrekking tot de ondertekening van het procesconvenant, en of en in hoeverre het geplande tijdschema kan worden gehaald? Is al begonnen met de zogenaamde consultatieronde bij het bedrijfsleven? Volgens de laatste officiële berichten zou in februari 2000 het programma van eisen worden besproken, wat in de gekozen opzet het belangrijkste politieke keuzemoment is, omdat op basis daarvan al aanbesteding kan plaatsvinden. Ik dring bij de minister aan op spoed om dit debat tijdig te kunnen voeren, om de hele PKB-procedure nog binnen deze kabinetsperiode te kunnen afronden.

Een laatste vraag hierover betreft de uitwerking van de plannen voor bestaand Rotterdams gebied en voor de 750 ha natuurontwikkeling. Hoe staat het hiermee?

In 1997 heeft de hele Kamer, behalve de PvdA-fractie, de motie-Van Waning/Blaauw ondersteund die vroeg om handhaving van de Raad voor de Scheepvaart in verband met de tuchtrechtspraak. De minister schrijft ons dat zij niet van plan is deze motie uit te voeren. Zij voert daar twee redenen voor aan: zij vindt dit een privaatrechtelijke aangelegenheid en er is geen geld voor. Op beide argumenten is zeer veel af te dingen. Ze geven ook onvoldoende onderbouwing voor het negeren van een zo duidelijke uitspraak van de Kamer. Het verheugt mij dan ook, in de krant te lezen dat ook collega Herrebrugh er wel voor voelt. Ik hoop van harte dat hij zijn fractie weet te overtuigen op dit punt en ons amendement zal steunen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Hier gaat een misverstand ontstaan. Mevrouw Ravestein zegt nu dat ik er veel voor voel om alsnog de motie-Van Waning/Blaauw te ondersteunen, maar dat klopt niet. Ik heb gezegd dat ik het een goed idee vind om een door de sector uitgevoerd privaatrechtelijk tuchtrecht enige publiekrechtelijke

Ravestein

inbedding te geven, vooral op het punt van het ontnemen van vaarbevoegdheden die door de overheid worden verstrekt. Ik praat dan nog helemaal niet over de financiering ervan.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Dan zijn wij het in ieder geval eens over die publiekrechtelijke inbedding en als zodanig zijn wij het samen oneens met de minister.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik ben het helemaal niet met u eens. Ik heb alleen gezegd dat ik mij kan indenken dat een zekere publiekrechtelijke inbedding plaatsvindt van privaatrechtelijk tuchtrecht. Dat is heel iets anders dan een pleidooi voor een publiekrechtelijke uitvoering van de gehele tuchtrechtspraak.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik sprak de hoop uit dat wij u over de streep zouden kunnen trekken, maar ik begin daar nu toch iets pessimistischer over te worden.

Voorzitter! Het zeescheepvaart-beleid is een groot succes gebleken als het gaat om het aantal schepen dat tegenwoordig onder Nederlandse vlag vaart. De fiscale maatregelen hebben hun uitwerking niet gemist maar het was niet de bedoeling dat de schepen onder Nederlandse vlag varen met buitenlandse kapiteins. De minister schrijft dat momenteel 21 maal dispensatie is verleend, maar dat dit wel meer zal worden bij gebrek aan goed opgeleide Nederlandse officieren. Vorig jaar heeft D66 bij de begroting gepleit voor een wervingscampagne voor het nautisch onderwijs omdat dit probleem al werd signaleerd. Er werd toen verwezen naar de campagne die in 1996 was gestart. Deze campagne met de wel geestige, maar weinig wervende titel "Je toekomst ligt in het water" heeft dus kennelijk weinig geholpen. Is de minister bereid hier opnieuw aandacht aan te besteden?

Water wordt intussen algemeen erkend als een belangrijk ordenend principe bij de ruimtelijke invulling van Nederland. De beleidslijn Ruimte voor de rivier is daar een eerste uitwerking van. Wanneer komt er een beleidslijn "ruimte voor de kust", al dan niet wettelijk? Het wordt toch steeds duidelijker dat ook bebouwing in de kuststrook ongewenst is vanwege de onveiligheid? Het is toch niet nodig om ook

hiervoor het kader van de vijfde nota ruimtelijke ordening af te wachten?

Voorzitter! In de strijd tegen hoogwater neemt het Europese IRMA-programma een belangrijke plaats in. Eerder dit jaar heb ik schriftelijke vragen gesteld over het mogelijk mislopen van deze gelden omdat er onvoldoende projecten waren ingediend. Hoewel de minister van VROM als coördinerend minister eerst geruststellend antwoordde, bleek in zijn nader antwoord dat er toch wel iets aan de hand was. Vorige week ontvingen wij mede namens de staatssecretaris van V en W een nader overzicht van de stand van zaken. Daaruit valt op te maken, dat van projecten in de categorie III, IV en V onzeker is, of zij voor IRMA-subsidie in aanmerking komen. Het gaat daarbij om een bedrag van in totaal 50 mln. De gelden zijn echter wel al in de begroting opgenomen. Zit er dus een potentieel gat van 50 mln. in de begroting en hebben de andere betrokken landen soortgelijke problemen? De samenhang tussen waterbeleid (waterkeren en water beheren) en beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, natuur en milieu is duidelijk, maar die integrale aanpak vereist ook voldoende en goed onderzoek. Nu wordt er juist op onderzoek 14 mln. bezuinigd. Hoe wordt die bezuiniging ingevuld? D66 hecht zeer aan een goede uitvoering van waterbeheer in samenhang met natuurbeheer en wil niet dat de bezuiniging daar neerslaat. Graag ontvang ik van de staatssecretaris een toelichting en een precisering.

Bij de behandeling van de wijziging van de Waterschapswet heb ik duidelijk aangegeven een groot voorstander te zijn van de invoering van het lijstenstelsel bij waterschapsverkiezingen. Nu stemt men op personen die geen programma hebben en die men niet kent. Een lijstenstelsel maakt aan de kiezers duidelijk voor welke standpunten, belangen of invalshoeken zij kiezen. De staatssecretaris steunde mijn betoog weliswaar niet hartstochtelijk, maar zou dit betrekken bij de tweede tranche wijziging Waterschapswet, na het uitkomen van het rapport van het IPO over de bestuursamenstelling. Dat rapport werd in september verwacht. Hoe staat het daarmee? Inmiddels heb ik wel het evaluatie-rapport waterschapsverkiezingen 1999 gelezen. Twee conclusies

springen er wat mij betreft uit: de verdeling in categorieën (bebouwd, onbebouwd, ingezetenen en eigenaren) moet worden versimpeld of afgeschaft en het personenstelsel is een drempel bij waterschapsverkiezingen. Het lijkt mij dat de staatssecretaris hier niet om heen kan en ik vraag haar dus nadrukkelijk om nog voor het zomerreces te komen met concrete voorstellen om het democratisch gehalte van de waterschappen te verbeteren. D66 vindt dat een lijstenstelsel, waarbij duidelijk is wat het programma van de kandidaten is, hiervoor de beste mogelijkheden biedt.

Naast het Groene Hart kennen wij in Nederland inmiddels het begrip Natte hart: het IJsselmeer, Markermeer en de randmeren. Het moet wij van het hart, dat zo'n mooi gebied een betere naam verdient dan "Natte Hart". Zullen wij afspreken het voortaan het "Blauwe Hart" te noemen? Dat Blauwe Hart moet beschermd worden. Het Markermeer mag geen Markerwaard worden, bebouwingsplannen van gemeenten als Almere en Lelystad moeten liefst op land plaatsvinden en IJburg moet binnen de huidige begrenzing blijven. Maar er is meer. Noord-Holland wil een groot slibdepot in het IJsselmeer realiseren in een gebied dat valt onder de vogelrichtlijn en deel uitmaakt van de EHS dus. Bij de begrotingsbehandeling van LNV heeft D66 een motie ingediend over het slibdepot. Op dit moment overweeg ik een motie in te dienen over de bescherming van het gehele Blauwe Hart.

Kort wordt in de begroting aandacht besteed aan het emancipatiebeleid. Men kiest voor het eigen personeelsbeleid niet langer voor positieve actie, maar "er wordt gestreefd naar een evenwichtig personeelsbestand met individuele kwaliteiten als uitgangspunt". Nu ontvangen wij regelmatig een brochure "Wie, Wat, Waar" van het departement en daar zien wij op een uitvouwblad de belangrijkste medewerkers. Van deze 59 vriendelijke gezichten zijn er drie vrouwen, onder wie de minister en de staatssecretaris op wier benoeming de invloed van het departement gering moet worden verondersteld. Verder valt hier ook geen enkele allochtoon waar te nemen. Ik zou beide bewindslieden willen aansporen om toch nog eens een positieveactiebeleid te overwegen

Ravestein

om deze eenzijdigheid aan de top te doorbreken.

Ten slotte, voorzitter, is het een goede gewoonte dat in de zomermaanden allerlei onderhoudswerkzaamheden aan het wegennet plaatsvinden. Wel zou ik er bij de minister met klem op willen aandringen om volgend jaar tussen 10 juni en 2 juli geen werkzaamheden te laten verrichten aan wegen, die belangrijk zijn voor de doorstroming tijdens het Europees kampioenschap voetbal, om de organisatie hiervan niet onnodig nóg ingewikkelder te maken dan die al is!

□

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! Ik spreek mede namens de GPV-fractie.

De groeiende mobiliteit heeft de afgelopen jaren prominent op de politieke agenda gestaan, en terecht. Het mobiliteitsvraagstuk en de nauw daarmee samenhangende ruimtelijke problematiek behoren tot de grootste politieke vraagstukken van de volgende eeuw, hoewel in wezen natuurlijk sprake is van een luxe probleem. Het is goed dat de minister in de toelichting op de begroting erkent dat de mobiliteitsproblematiek een integraal karakter heeft en dat het mobiliteitsbeleid dus ook integraal zal moeten zijn. Mobiliteit gaat niet alleen over vervoer, maar ook over milieu en ruimtelijk beleid. De minister schrijft dat het kabinet, meer dan nu het geval is, de bestaande infrastructuur als ordenend principe zal hanteren voor de ruimtelijke inrichting. Het lijkt een logische gedachte wanneer bestaande infrastructuur benut wordt om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit principe mag er echter niet toe leiden dat waardevolle open gebieden worden volgebouwd. Zo zouden langs een toekomstige Zuiderzeelijn stedelijke ontwikkelingen zich als kralen aan een ketting kunnen ontwikkelen, niet als een lange lintbebouwing. Over ordenende principes gesproken. Hoe moeten we deze benadering van het kabinet nu zien in het licht van het feit dat ook het water in beleidsstukken nadrukkelijk als ordenend principe wordt genoemd? Afgelopen week nog presenteerde Natuurmonumenten de visie "Een waterbed voor Nederland". Daarin is water het leidende beginsel op basis waarvan

ook de ruimte van Nederland structuur zou moeten krijgen. Wat zal de samenhang worden tussen de verschillende structurerende principes?

Een mooi voorbeeld van een project waarbij water het leidende beginsel is voor een aantal ruimtelijke ontwikkelingen is te vinden in het dit voorjaar door de Raad voor het landelijk gebied gegeven advies om haalbaarheidsonderzoek te doen naar het alsnog aanleggen van het vergeten randmeer tussen het "nieuwe land" van de Noordoostpolder en het "oude land" van de Kop van Overijssel en Friesland tussen Vollenhove en Lemmer. In reactie op dit advies geeft de regering aan het advies te betrekken bij de Integrale visie IJsselmeer-gebied. Wij vinden dit een nogal vrijblijvende reactie. Onduidelijk blijft of op dat moment haalbaarheidsonderzoek gedaan is of dat dan de vraag pas zal worden beantwoord of haalbaarheidsonderzoek plaats zal vinden. Zo dreigt kostbare tijd verloren te gaan. Het gaat hier om een buitengewoon interessante optie. Een in het verleden gemaakte weeffout kan worden hersteld. De waterhuishouding zou daar zeer bij zijn gebaat. In de Noordoostpolder zou wateroverlast namelijk beter kunnen worden bestreden, terwijl op het oude land verdroging zou kunnen worden tegengegaan. Ook vanuit cultuurhistorisch opzicht is met deze optie winst te boeken. Met een randmeer van gemiddeld 200 meter breedte komen de oude Zuiderzeedijk en de daarachter liggende historische kernen Vollenhove, Blokzijl en Kuinre weer tot hun recht. Daarnaast zou via een nieuw randmeer een verantwoorde impuls kunnen worden gegeven aan de toeristisch-recreatieve sector in de regio. Tenslotte biedt een randmeer uitstekende mogelijkheden om tot grootschalige natuurontwikkeling te komen. Heeft het kabinet het advies van de Raad voor het landelijk gebied alleen procedureel afgedaan of ziet het dit advies als een uitdagende en aantrekkelijke optie voor de toekomst?

Voorzitter! Een onderdeel van de mobiliteitsgroei betreft de groei van het goederenvervoer. Het goederenvervoer en dan met name het wegtransport is het afgelopen decennium niet alleen indrukwekkend, maar ook zorgwekkend geweest. In ruim tien jaar tijd is in

het internationaal wegvervoer het aantal voertuigkilometers bijna verdubbeld. De toename kan in belangrijke mate worden toegeschreven aan de relatief lage transportkosten. Het aandeel van de transportkosten in de totale productieketen bedraagt slechts 3 tot 5%. Mede met het oog daarop heb ik vorig jaar het concept Nederland distributieland ter discussie gesteld. Nederland heeft, door zijn gunstige geografische ligging, veel goederenstromen kunnen aantrekken. Het genereren van veel transportbewegingen mag echter nooit een doel in zichzelf worden. Wij moeten naar een duurzamer systeem van transport en distributie. Dit standpunt werd door de Kamer in meerderheid gedeeld, gelet op de steun voor de motie die ik hierover met collega Van den Berg vorig jaar indiende. Het zal de minister daarom niet verbazen dat ik aangenaam was verrast door het recente advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Kern van dit advies is dat Nederland zich moet ontwikkelen tot regieland, waarbij meer waarde moet worden toegevoegd aan de goederenstromen die door ons land gaan. Dit zou tot stand moeten worden gebracht door transportpreventie, door meer selectie bij het aantrekken van vervoersstromen en door meer innovatie van vervoersmogelijkheden door onder andere vernieuwing van transportsystemen. Bij dat laatste kan worden gedacht aan ondergronds transport van stukgoederen en aan combiroad, het concept voor onbemand containertransport.

De selectiviteit kan volgens de Raad voor verkeer en waterstaat worden versterkt door een Europees havenbeleid. Havens zullen in die visie primair hun natuurlijk achterland moeten bedienen en niet zo'n beetje de halve wereld. Dat is een reële en nuchtere benadering die uitwerking verdient. Want laten we wel zijn: het is toch te gek voor woorden dat in Nederland meer dan 50% van alle snijbloemen in de wereld worden verhandeld? Alle bloemen uit bijvoorbeeld Israël, Kenia en Mozambique worden naar Nederland gesleept, hier geveild om vervolgens weer over de hele wereld te worden gevlogen.

Het is positief dat deze raad ook nadrukkelijk heeft gekeken naar de effecten van dit concept op onze concurrentiepositie en op de werkgelegenheid in het bijzonder.

Stellingwerf

Een keuze voor Nederland regieland zal volgens de raad het vestigingsklimaat voor buitenlandse bedrijven in Nederland positief beïnvloeden, omdat de in een land aanwezige kennis een steeds grotere rol speelt bij de overwegingen van bedrijven om zich ergens te vestigen.

Het verheugt me dat de minister positief is over transportpreventie. Dit wil zij vooral bereiken door beprijzing van externe en infrastructuurkosten. Ik zou haar willen vragen wanneer dit instrument in EU-verband kan worden geïntroduceerd. Wij praten er al zo lang over. Ik sluit me graag aan bij de raad die vindt dat Nederland samen met gelijkgezinde landen het initiatief moet nemen om dit binnen vijf jaar te realiseren.

In dit kader is ook het recente advies van het Centrum voor energiebesparing relevant. Het centrum heeft de maatschappelijke kosten geobjectiveerd. Een van de consequenties zou zijn dat het openbaar vervoer veel duurder wordt. Het is de taak van de politiek om op basis van deze objectieve berekeningen sociaal, maatschappelijk en politiek wenselijke keuzes te maken. Zo zal het openbaar vervoer ook voor lagere-inkomensgroepen bereikbaar moeten blijven.

Minder blij ben ik met de reactie van de minister op de voorgestelde selectiviteit. Rotterdam heeft volgens haar grote vervoerstromen nodig om "goede" stromen (met toegevoegde waarde) aan ons land te binden. Dat wil er bij mij toch niet in. De goederenstromen zijn hier zo groot dat wij in de positie verkeren om selectief te zijn zonder dat de haven leegloopt. De minister lijkt voor en-en te kiezen. Natuurlijk moeten wij streven naar handhaving van de mainportpositie van Rotterdam. Maar mainport betekent toch niet zoveel mogelijk volume en massa aantrekken? Voorrang geven aan goederenstromen met toegevoegde waarde vergroot duurzaamheid. De Raad voor verkeer en waterstaat schrijft hierover: "De verwevenheid van de transport- en distributiesector met de rest van de economie is niet zo sterk dat er een domino-effect optreedt als de doorvoer in de toekomst minder groeit. (...) Omdat nu niet alle kosten van de Nederlandse voorzieningen zoals infrastructuur worden doorberekend aan de gebruiker, profiteert de doorvoer nu vooral van de overheidsinvesteringen die zijn

gemeoid met het verwerven en uitbouwen van de positie van Nederland als distributieland." Mogen wij ervan uitgaan dat in het NVVP wordt aangegeven hoe de overheid in dezen haar verantwoordelijkheid neemt en op welke wijze verladers en vervoerders kunnen worden gestimuleerd om, letterlijk, andere wegen in te slaan? De Raad voor verkeer en waterstaat ziet in dit kader een voorttrekkersrol voor Nederland weggelegd en dringt erop aan de problemen voortvarend aan te pakken. We kunnen niet langer wachten, zo schrijft de raad.

Voorzitter! Als we het hebben over de relatie tussen enerzijds het goederenvervoer en anderzijds het milieu en de beschikbare ruimte scoort de binnenvaart per definitie goed. Ik wil aandacht vragen voor de problemen die zich juist in deze sector voordoen. De Europese schippersorganisatie wijst op een dreigende overcapaciteit door de ongebreidelde toevoeging van nieuwe schepen. Welke oplossing ziet de minister hiervoor als aanscherping van de oud-voor-nieuwverplichting door haar niet wordt overwogen? Omdat de nieuwe schepen normaal gesproken tot de grotere klassen behoren worden de kleine schepen steeds schaarser, terwijl juist de kleine vaarwegen in de nabije toekomst weer een belangrijke schakel kunnen gaan vormen in de vervoerketen. Wat doet de regering eraan om dat onderliggend vaarwegennet weer aantrekkelijker te maken? Daarmee kan toch ook een deel van het probleem worden weggenomen? Doorrekening van de externe kosten zou de situatie in deze milieuvriendelijke sector ongetwijfeld verbeteren. Door directe overslag van de mammoet-containerschepen op kustvaarders en binnenvaartschepen kan de concurrentiepositie van zowel kustvaart als binnenvaart sterk worden verbeterd. Je voorkomt immers overslaghandelingen. Hoe is de feitelijke situatie op dit punt en welke verbeteringen staan op stapel?

Sprekend over de binnenvaart moet het mij van het hart, dat de driedaagse stremming van de Rijn in verband met een legeroefening in maart 2000 onaanvaardbaar is. Je kunt deze slagader van het vervoer niet straffeloos op de voorgestelde manier afknijpen. Dat staat in de brieven die wij binnen krijgen. Wat doet de minister eraan? Heeft zij

overleg met haar collega van Defensie?

Het mobiliteitsprobleem wordt in de beeldvorming in belangrijke mate veroorzaakt door het vrachtvervoer. Als we echter kijken naar het vervoer over de weg blijkt dat het vrachtverkeer een veel kleiner aandeel heeft in het totaal aantal voertuigen dan het personenverkeer. Het waardevolle advies van de Raad voor verkeer en waterstaat mag dan ook niet de aandacht van de personenauto afleiden. De raad signaleert een benuttingsgraad van het wegvervoer van gemiddeld 50% tot 60%. Hiermee doet deze sector het dan nog altijd beter dan het personenvervoer. Een gerichte stimulering van allerlei vormen van gedeeld autogebruik is dan ook noodzaak. Een van de mogelijkheden om carpools te stimuleren, betreft het plan om mensen via de vervoersrelatie wonen-werken op basis van hun postcode bij elkaar te brengen. Er is op dit punt wel eens summier onderzoek gedaan, maar dit zou veel structureler moeten worden bekeken. Is de minister bereid deze vorm van betere benutting van de weg in kaart te brengen en hierop in het NVVP terug te komen?

Onze fracties zijn goed te spreken over de richting waarin de discussie rond variabilisatie van autokosten zich heeft ontwikkeld. De minister weet dat wij hoge verwachtingen hebben van de introductie van een kilometerheffing. Dit instrument kan op een groeiend draagvlak rekenen. In de schriftelijke antwoorden deelt de minister mee dat vier jaar nodig is om de benodigde techniek te ontwikkelen. Dat biedt perspectief. De genoemde vier jaar spoort goed met het voorstel van de Raad voor verkeer en waterstaat om binnen vijf jaar een systeem in werking te hebben waarmee de maatschappelijke kosten in de kilometerprijs zijn opgenomen. Het is zaak zo snel mogelijk het wetgevingstraject te starten. Intussen zouden we de resultaten van de afgeronde en nog geplande onderzoeken naar dit fenomeen met de minister kunnen bespreken. Ik wil de minister herinneren aan haar toezegging dat we hieraan nog een aparte discussie zouden wijden.

Het terugdringen van de automobilititeit betekent dat een groter beroep moet worden gedaan op het openbaar vervoer. Met de huidige capaciteit levert dat problemen op.

Stellingwerf

Een impuls voor de OV-sector is wat ons betreft noodzakelijk. Het is nog steeds onbegrijpelijk dat een bezuiniging van 35 mln. in de stukken is opgenomen.

In het kader van de betere benutting van infrastructuur en de filebestrijding op autosnelwegen zou ik de minister willen vragen om op die wegvakken waar sprake is van permanente filedruk de twee rijstroken én de vluchtstrook bij wijze van proef om te zetten in drie smallere rijstroken. Er blijft dan een smalle vluchtstrook over. In die regio's zou bij een inhaalverbod voor vrachtauto's en een maximumsnelheid van 100 km/uur de capaciteit met 50% toenemen. Ook zal het rijgedrag op die wegvakken rustiger worden.

Tot slot vraag ik aandacht voor het ontsnipperingsbeleid. We kregen deze week een brochure, die mede naar aanleiding van mijn motie van vorig jaar is opgesteld. Hierin wordt de stand van zaken helder weergegeven. Ons beeld is bevestigd dat aan ontsnippering te weinig prioriteit wordt gegeven. Binnen het budget voor wegonderhoud wordt slechts 1% besteed aan faunabescherming. Hier is sprake van scheve verhoudingen. We isoleren ecosystemen door infrastructuur en laten daardoor veel slachtoffers vallen onder de verschillende diersoorten. Het zal tot 2010 duren om 90% van de knelpunten op te lossen. Wij bepleiten binnen het totale budget een verdubbeling van het budget voor faunamaatregelen. Ik zal daarover een motie indienen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De heer Stellingwerf sprak aan het begin van zijn betoog over nieuwe opvattingen over Nederland distributieland. Het gaat mij met name om zijn uitspraak "slepen met bloemen". Het is toch een prachtig stukje handelsgeest van Nederland dat men in Israël of in Zuid-Frankrijk bloemen koopt en hier verhandelt? Ik hoop niet dat hij van plan is dit tegen te gaan, maar wat bedoelt hij dan met zijn uitspraak dat het anders zou moeten?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb aangegeven dat op dit moment 50% van de totale wereldhandel in snijbloemen zich in Nederland afspeelt. Ik kan met niet voorstellen dat u serieus zou menen dat dit een goede zaak is. Vanuit een oogpunt

van mobiliteit is dit volstrekt ongewenst. Ik wil hiermee niet zeggen dat het binnen de kortste keren terug zou moeten naar 10%, maar wel dat het in ieder geval niet verder moet gaan en dat er beleid in gang gezet moet worden waarmee de transportkosten veel meer de werkelijke kosten weerspiegelen. De minister heeft voornemens hiertoe uitgesproken; althans, zo lees ik het in de stukken. Ik denk dat er een langzame ombuiging zal optreden, zodat Nederland een wat minder centrale spil in deze tak van sport zal worden. Dat is de consequentie van een beleidswijziging die nodig is.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar dit is toch een heel mooi voorbeeld van hoe wij in dit land economisch op heel veel terreinen succesvol zijn? Ik zou graag de indruk wegnemen dat de mensen in deze sector iets ongebruikelijks of iets ongewensts zouden doen, want zij betalen toch keurig de transportkosten? Als u bepleit om het vervoer veel duurder te maken, moet u niet raar opkijken als de economie op dit soort punten terugloopt. Daar moeten wij zeer voorzichtig mee zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zeg niet dat de mensen die daarmee bezig zijn, iets verkeerd zouden doen. Ik constateer alleen dat er een beleid is gevoerd waarvan dit het gevolg is geweest. Daar kun je enthousiast over zijn of niet. Op zichzelf vind ik het wel een staaltje van wat Nederland kan, dat geef ik direct toe. Maar ik vind dat wij hierbij doorgeslagen zijn en dat het tijd is voor een beleidsombuiging. Nogmaals, dit moet met alle verantwoordelijkheid en zorgvuldigheid, maar die ombuiging is nodig, omdat de maatschappelijke kosten en de maatschappelijke schaarste te weinig aan het transport zijn toegerekend. Het rapport van het Centrum voor energiebesparing, dat wij deze week gekregen hebben, laat volstrekt duidelijk zien waar het probleem zit en waar de correcties moeten worden aangebracht. Dit betekent niet dat Nederland dit alleen zou moeten doen, maar wij moeten wel munitie aandragen om de discussie hierover in Europa heel hard te voeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben graag bereid om hierover later nog te discussiëren, maar u doelt nu op het

rapport waarvan ik heb gezegd dat ik er geen chocola van kon maken. U kon dat blijkbaar wel. Maar goed, die discussie komt nog wel.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik weet niet hoe u stukken leest, maar ik vond het vrij helder.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind dat de heer Stellingwerf ook wel een bloemetje verdiend heeft met deze argumentatie...

Hij heeft een heel kritisch verhaal gehouden over het beleid van de regering ten aanzien van Nederland distributieland en hij heeft geschetst hoe hij het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat beoordeelt, maar ik ben ook benieuwd, wat hij vindt van de manier waarop de uitvoering van de motie van de heer Van den Berg en van hem ter hand genomen is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is duidelijk, ik dien geen moties in om vervolgens te kunnen zien dat ze niet uitgevoerd worden. Ook ik heb niet de indruk dat er al iets gaande is en ik heb aangegeven dat de minister op een aantal punten in onze richting is gaan werken, dat zij kritisch en selectief bezig is, maar ook dat wij nog een aantal wensen hebben en dat wij nog steeds het gevoel hebben dat de minister te veel volgens en-en blijft redeneren. Ik denk dat er meer mogelijk is, mede op basis van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. En ik heb ervoor gepleit dit advies ook in het NVVP tot centraal thema te maken. Ik denk dat wij op die manier tot een zeer goede uitvoering van onze motie kunnen komen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! De begroting van Verkeer en Waterstaat wordt nauwelijks door nieuw beleid gekenmerkt. Misschien heeft het daarmee ook te maken dat ik in jaren niet zo'n rustig begrotingsdebat op het terrein van verkeer en waterstaat heb meegemaakt als vandaag. Dat er nauwelijks nieuw beleid is, is aan de ene kant begrijpelijk. Er is tot 2010 al 71 mld. uitgetrokken voor allerlei projecten en de afspraken hierover zijn, zoals de minister beelddend zegt, "in beton gegoten". Dit beperkt uiteraard de ruimte voor nieuw

Van den Berg

beleid. Ik merk hierbij overigens op dat dit voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door megaprojecten zoals de Betuweroute en de HSL, die een substantieel deel van het budget wegzuigen, in 2003 zelfs ongeveer een kwart van het Infrastructuurfonds. De vraag dringt zich opnieuw op of bij de besluitvorming over dergelijke megaprojecten niet structureel moet worden stilgestaan bij de enorme financiële nasleep van dergelijke projecten en de gevolgen ervan voor het uitzetten van innovatief beleid.

Het gebrek aan visie is anderzijds zeer te betreuren. Er liggen immers uitdagingen genoeg. Ik heb de indruk dat tal van vraagstukken worden doorgeschoven, met name naar het NVVP. Is dit verantwoord in het licht van de grote problemen waar wij voor staan? Ik noem slechts het recente rapport van de Raad voor verkeer en waterstaat, waarin wordt aangegeven dat het roer dringend om moet. Het concept Nederland distributieland loopt tegen zijn grenzen op. Er moet meer gebeuren aan transportpreventie; er moet selectiever worden omgegaan met het aantrekken van transportstromen via Nederland; het goederenvervoer moet op een veel innovatievere wijze worden geacommodeerd, via ondergronds transport en dergelijke. Dit zijn doelstellingen die onze fractie van harte deelt.

Ook ik refereer in dit verband aan de motie die de heer Stellingwerf en ik vorig jaar hebben ingediend. Deze motie krijgt wel aandacht, maar werkt helaas nog niet consequent in het beleid door, en daar dring ik toch sterk op aan. Het meest concrete is dat in de begroting staat dat de ontwikkeling van de mainports met kracht moet worden doorgezet. Deze conclusie kan echter niet aan het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat of aan onze motie worden verbonden. Zo zou het niet moeten. Wij krijgen graag nader inzicht in de visie van de regering op waar het allemaal maximaal naar toe kan en mag gaan met mobiliteit, ruimtegebruik en milieu. We kunnen deze vragen toch niet voor ons uit blijven schuiven? Ik wijs op de uitspraken van minister Pronk, die de mainports onlangs een waterhoofd noemde. Hij zegt: "We zijn doorgeslagen. Als het aan mij ligt, moeten we ons bezinnen op teruggaande groei." Afgezien van de vraag in hoeverre hier nog gesproken kan worden van

eenheid in het kabinetsbeleid, vraag ik de minister hoe zij tegenover deze visie staat.

Het is steeds duidelijker dat alleen duurzame, milieuvriendelijke vormen van vervoer toekomst hebben. Om die reden vraagt vooral de binnenvaart de aandacht van de politiek. Ik betreur het daarom zeer dat de regering terugtrekkende bewegingen maakt voor de binnenvaart en de natte infrastructuur. Zo wordt de verbetering van vijf vaarwegen een jaar uitgesteld. Na 2000 zakt het vaarwegenbudget volstrekt in, waardoor zelfs grote lopende projecten in gevaar komen. Wij zullen er bij het MIT zeker op moeten terugkomen. Verder wordt de subsidie voor bedrijven die willen investeren in aansluiting op de binnenvaart, binnen enkele jaren afgebouwd. Dit alles staat haaks op de uitkomsten van het project Modal shift, waaruit blijkt dat vooral de verschuiving van het vervoer over de weg naar de binnenvaart buitengewoon succesvol is. Moet het beleid dan ook niet veel meer hierop gericht zijn?

In dit verband vraag ik aandacht voor de onlangs verlengde oud-voornieuwregeling. Het blijkt dat deze regeling eraan bijdraagt dat er op termijn een flinke overcapaciteit in de binnenvaart ontstaat. Wat doet de regering hiertegen? De minister merkt in "Rijn en Binnenvaart" naar mijn indruk een beetje kribbig op dat de binnenvaart de eigen broek moet ophouden. Hoe moet ik dit plaatsen? Zegt de minister dit ook in de richting andere modaliteiten, zoals het spoor?

Ik heb nog een specifieke vraag over een punt waarop de heer Stellingwerf al wees. In maart 2000 is een driedaagse stremming van de Rijn gepland in het kader van een militaire oefening. Ik vind dat onze defensie zeker moet oefenen, maar de vraag is of dit gepaard moet gaan met een driedaagse stremming van de Rijn. Welke economische schade veroorzaakt dit? Kan het niet op een andere manier?

Tot slot vraag ik in dit kader aandacht voor de zeescheepvaart. De hiervoor gealloceerde middelen vertonen een scherpe daling vanaf 2000. De reders en de werknemers in de zeevaart hebben aangegeven dat dit niet kan omdat verschillende doelstellingen uit de nota Zeescheepvaart nog niet zijn gerealiseerd. Ook eerdere sprekers wezen

erop. Ik hoor graag een reactie van de minister op dit punt. Het beleid voor de zeescheepvaart is succesvol geweest. Dit zou een aanbeveling moeten zijn om het voort te zetten en niet om het af te bouwen.

Ik leg de vinger bij het budget voor beheer en onderhoud van natte infrastructuur. Dit budget laat de komende jaren structurele tekorten zien, geraamd op zo'n 200 mln. Ik noem hierbij de nota Beheer op peil. Ook aan het onderdeel herstel en inrichting, waarover wij in vorige jaren al hebben gesproken, gebeurt heel weinig. Wat is er financieel nog mogelijk voor natuurvriendelijke oevers? Ik ben bang dat dit soort beleidspunten helemaal ondergeschoven raakt.

Ik vind vooral de bezuinigingen op onderhoud zeer kortzichtig. Wij komen onszelf hiermee in de toekomst absoluut tegen. Er kan wel weer een externe audit naar deze materie worden gehouden, maar hiermee schuiven wij de zaak alleen maar wat voor ons uit. Ik vind dat we snel helderheid op dit punt moeten hebben – mevrouw Ravestein heeft er ook al op gewezen, in breder kader – zodat we al bij het MIT, ook in toekomstperspectief gezien, besluiten kunnen nemen die dit ongedaan maken, want het is een heel slechte zaak. Voorts spreek ik mijn zorg uit, voorzitter, over de kortingen op artikel 2.20 van de begroting, dat met name betrekking heeft op beleidsvoorbereiding en anticiperend onderzoek voor waterkering en water beheren. Daarbij is de veiligheid direct in het geding en dat kan niet. Ik wil er graag inzicht in hebben waar nu precies op bezuinigd wordt en of de veiligheid daar niet door wordt beïnvloed. Ik vind eigenlijk dat dit, juist gelet op de centrale plaats van het water en de veiligheid, een slecht voornemen is.

Voorzitter! Een aantal aspecten van de natte waterstaat laat ik nu liggen, zoals de problematiek van de sanering van de waterbodems. We hopen daar volgende week uitvoerig met de staatssecretaris over te spreken. Wel heb ik nog enkele vragen over het natte deel van de begroting. Hoe staat het nu met de Europese besluitvorming inzake de Europese kaderrichtlijn water? Wat valt er inhoudelijk over te melden? Er zijn wat veranderingen geweest, zo heb begrepen. Voor ons is de vraag: zal deze richtlijn voldoende ruimte

Van den Berg

blijven bieden voor onze aanpak van het functioneel gedecentraliseerd waterbeheer? Dat vinden wij uitermate essentieel. Zal ook de positie van de waterschappen er niet door worden aangetast? Kortom, houden wij ruimte voor ons eigen beleid op dit punt?

Een andere, heel actuele vraag is deze. De commissie-Togtema is naar buiten getreden met haar eindrapport: kan daar al iets van gezegd worden? Met name is mijn vraag op welke termijn het kabinetsstandpunt in dezen verschijnt en wanneer er wetgeving over voorbereid zal worden.

Tot slot heb ik op dit punt een vraag naar de discussies rond de financiering van de waterkeringszorg. Hoe is de stand van zaken? In het verleden heb ik altijd begrepen dat dit zijn kader zal vinden in de evaluatie van de Wet op de waterkering en zo nodig daar tot aanpassing van wetgeving zal leiden, wat ik noodzakelijk vind. Hoe staat het daarmee en wat is het tijdpad?

Voorzitter! Over de verdroging wil ik nog iets zeggen. Het is duidelijk dat de GeBeVe-regeling in grote problemen verkeert. Het budget was in 1999 al in februari opgeraakt. Er is een tekort van 27 mln., met name vanwege het ministerie van Landbouw. Wat gebeurt hier aan? Ligt een meer voortvarende aanpak in overleg met VROM en LNV niet in de rede? Hoe kan dit beleid een nieuwe impuls worden gegeven?

Voorzitter! Ik ga maar niet lang meer spreken over de mobiliteit; daar hebben mijn collega's al veel over gezegd. Wat ik nog wil benadrukken, is dat mijn fractie steeds sterk heeft ingezet op de kilometerheffing. Vindt de minister niet dat we, zeker in het licht van de situatie van dit moment – geen stad is nog bereid te vinden voor een proefproject, enz. –, die onzes inziens nodeloze, omslachtige en dure fase van het rekeningrijden maar beter kunnen overslaan om direct in te zetten op het krachtig aanpakken en introduceren van de kilometerheffing? Ik verneem daarop graag een reactie.

Voorzitter! Een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer – ik zal het alleen maar noemen – is onzes inziens absoluut nodig, ook om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken. Ik heb al meer gezegd dat er een te geringe aandacht voor het onderhoud is; ook is er onvoldoende

capaciteit van het bestaande net. Veel winst is er te behalen met een intensievere aanpak van de basiskwaliteit van het spoor en het materieel. Het plan BB-21 moet snel worden aangepakt. Nog steeds zijn er problemen met de capaciteit en de kwaliteit van de fietsenstallingen; de minister heeft daar vorig jaar ook over gesproken. Kan dit nu niet met kracht worden opgelost?

Voorzitter! Sprekend over het spoor wil ik een opmerking maken over de wetgeving met betrekking tot de marktwerking op het spoor (Derde eeuw spoor). Hoe staat het nu met de voorbereiding van wat er vóór 1 januari 2000 moet gebeuren? Ik las deze dagen in een persbericht – het was vandaag nog, geloof ik – dat de NS een lagere heffing zouden krijgen gepresenteerd. Zo zijn er allerlei ontwikkelingen gaande, maar ik vind het toch merkwaardig dat de Kamer er allemaal niets van hoort. Op welke wijze wordt de Kamer nu bij de voornemens betrokken?

Mevrouw de voorzitter! Over de marktwerking ga ik niet in den brede spreken. Onze kritische opstelling op dat punt is bekend. We zien ook de nadelen op het terrein van verkeer en vervoer van te vergaande marktwerking. Die discussie hebben we bij het openbaar vervoer en bij het taxivervoer; ook bij het loodswezen komen we er nog op terug.

Op één aspect wil ik in dit verband nog wijzen. Als gevolg van de liberalisering van de telecomsector is de KPN door de Opta gedwongen de tarieven voor de kerkteléfono fors te verhogen. Ongeveer 80.000 abonnees van de kerkteléfono worden hierdoor ernstig gedupeerd. Het gaat om ouderen, hulpbehoevenden en gehandicapten, die zo vanuit hun woning de kerkdiensten kunnen meebelevén en bij het gehele kerkelijke gebeuren betrokken kunnen blijven. Dat is een groot maatschappelijk belang. Wij bepleiten – we hebben er eerder schriftelijke vragen over gesteld aan de staatssecretaris – dat de kerkteléfono wordt opgenomen onder de universele dienstverlening; ik verwijs naar artikel 9.1 van de Telecommunicatiewet. Dan kunnen de tarieven op het huidige voor iedereen betaalbare niveau blijven. Ik zou daar heel graag een positieve reactie van de staatssecretaris op vernemen.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee

gekomen aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2000 (26800-VI).

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Korthals**: Mevrouw de voorzitter! In de memorie van toelichting bij het begrotingsvoorstel dat wij vandaag bespreken, gaan de staatssecretaris en ik de stelling aan, dat ons rechtssysteem het in algemene zin goed doet. Dat is een boude uitspraak, zeker als je luistert naar wat er de afgelopen maanden in de media over Justitie is gezegd. Toch durven wij deze stelling aan en wel op grond van onze analyse van de rol van het recht in onze samenleving. Ik constateer, dat deze analyse hier gisteren en vandaag hier niet wezenlijk is weersproken. Zeker, naar aanleiding van het begrotingsvoorstel heeft de Kamer vele vragen gesteld: schriftelijk al bijna 200 en mondeling in eerste termijn nog eens een groot aantal. Veel van die vragen zijn kritisch ten aanzien van het huidige functioneren van Justitie of ten aanzien van de beleidsvoornemens. Zij kunnen daarmee gezien worden als kanttekeningen, als relativeringen van de goede prestaties van ons rechtssysteem. Maar tegelijkertijd stelt geen van deze vragen de stelling die ik zojuist opwierp als