

Voorzitter

weet iedereen dat wel om 19.00 uur. Is dat wel het geval, dan is dat om een motie in te dienen, naar ik aanneem.

Ik stel dus voor, meteen na het debatje te stemmen en daarna de avondpauze te houden.

De heer **Weisglas** (VVD): Ik ga akkoord met uw voorstel, maar ik heb nog wel een vraag. Stel dat tijdens het algemeen overleg blijkt dat het niet nodig is om een plenair debat te houden. Uiteraard zijn niet alle leden van de Kamer aanwezig bij dat algemeen overleg. Ik zou het op prijs stellen als de fractie-secretarissen dan zo snel mogelijk te horen krijgen, via de griffie of op wat voor manier dan ook, dat het plenaire debat niet doorgaat. Dan kunnen wij de lichten voor onze leden weer op groen zetten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat mevrouw De Boer dit via de griffier kan regelen.

Mevrouw **De Boer** (PvdA): Dat kan ik zonder meer toezeggen.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

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).**

(Zie vergadering van 3 november 1999.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat 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 **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! Ik dank de woordvoerders voor hun inbreng in eerste termijn. Er zijn veel creatieve en constructieve ideeën ter oplossing van het mobiliteitsvraagstuk naar voren gebracht. Sinds afgelopen zomer is het motto van het kabinet "investeren in kwaliteit". Dat motto is bij uitstek van toepassing op Verkeer en Waterstaat. Investeren in kwaliteit betekent dat veiligheid op de eerste plaats komt. Daarnaast is er aandacht voor leerbaarheid en milieu en moet de mobiliteit in goede banen geleid worden.

De heer **Niederer** had het over het fundamenteel recht op mobiliteit. Ik vind deze uitspraak nogal grondwettelijk klinken. Ik spreek liever over het toestaan ervan, met de erkenning dat mobiliteit voor mensen uiterst belangrijk is. Sinds de uitvind van het wiel is de mensheid zich steeds sneller en over steeds grotere afstanden gaan verplaatsen. Dit is zeker een verworvenheid. Tegelijkertijd is duidelijk dat niet elke vorm van mobiliteit op elke plek kan worden toegestaan. Wij moeten ook oog hebben voor de schaduwzijde.

Wij proberen een goede balans te bereiken. Daarop gelet, moeten er voortdurend keuzes gemaakt worden. In dat kader noem ik de drie b's van benutten, beprijzen en bouwen, in die volgorde. Het spreekt voor zich dat eerst de benutting aan de orde komt. De heer **Niederer** heeft erop gewezen dat er in Nederland 105.000 km aan gemeentelijke wegen zijn. Ik heb begrepen dat hij er niet voor pleit om ook de rijkswegen tot die lengte uit te breiden. Dat zou een grote ramp voor ons land betekenen.

De heer **Niederer** (VVD): Ik zal inderdaad niet voorstellen om 105.000 km aan rijkswegen aan te leggen. Iets meer dan 2500 km zou ons echter buitengewoon aangenaam zijn.

Minister **Netelenbos**: Een investering van 2,5 mld. in acht benuttingsprojecten in de Randstad levert bijvoorbeeld een winst van 27% aan verkeerskundige capaciteit op. Voor het bouwen gelden andere cijfers. Uitvoering van acht van dergelijke projecten in de Randstad kost 12 mld. en levert 57% meer capaciteit op. Investeren in benutting is financieel gezien veel interessanter.

De heer **Van Gijzel** heeft er terecht op gewezen dat iedere gulden maar één keer uitgegeven kan worden; us bin zunig, om het op z'n Zeeuws te zeggen. Benutten kan capaciteitsvergroting werken en is het meest kosteneffectief. Maar daar is ook wel weer een grens aan. Je kunt dat niet eindeloos doen, want op een gegeven moment ben je klaar met benutten. Dan zul je moeten kijken hoe je kunt beprijzen om het gebruik te ontmoedigen en hoe je vervolgens eventueel moet bouwen. Deze volgorde is in ons beleid uitgewerkt en wij zullen dat ook doen in het NVVP.

De heer **Niederer** (VVD): Ik begrijp het betoog van de minister. Gisteren hebben wij benadrukt dat de package deal van de drie b's in samenhang moet worden gezien. Ik sprak over het meer naar voren halen van de b van bouwen; niet om bouwen het meest exclusieve te laten zijn, maar wel om het steeds in relatie tot de overige twee te zien. Dat is onze package deal. In zoverre verschillen onze opvattingen niet zoveel, maar het gaat erom het bouwen en verbreden van de wegen in relatie te zien tot het benutten van de reeds bestaande infrastructuur.

Minister **Netelenbos**: Wij doen alle drie. Benutten is het meest prijseffectief; vervolgens beprijzen wij en daarna bebouwen wij. Zoals bekend is, staat voor de komende tien jaar 72 mld. uit. Dat is een ongelofelijke hoeveelheid geld, waardoor enorm gebouwd kan worden. Ik kom daar later in mijn bijdrage nog verder over te spreken.

Ook innovatie is belangrijk, zoals door velen in de Kamer naar voren is gebracht. Gelukkig kan steeds meer gebeuren met ICT-toepassingen, ook als het gaat om het begeleiden en geleiden van mobiliteit. Verder noem ik nog het ondergronds bouwen, de telecomontwikkeling en de nationale chipkaart als voorbeelden van innovatie. Wij zullen daar veel aandacht voor moeten hebben.

Voorzitter! Dan de duurzame mobiliteit. De mobiliteit groeit explosief, groeit ook harder naarmate de economische groei groter is. Dat betekent dat wij op dit punt voortdurend inventief moeten zijn. Het betekent ook dat duurzaamheid een dominant thema dient te zijn in een land als Nederland. Wij moeten dus heel bewust keuzes

Netelenbos

maken. Dat moet iedere burger zelf doen. Dat is niet gemakkelijk, want het gevaar bestaat dat tegen de stroom in wordt geroeid. Veel burgers kiezen nu eenmaal graag voor de eigen auto en dat leidt ertoe dat wij steeds weer met nieuwe vraagstukken worden geconfronteerd. Kies je ervoor alleen maar wegen te verbreden, dan wordt de problematiek niet opgelost, want dat leidt tot een ander keuzegedrag. Het gaat erom de mentaliteit van de burger te veranderen en een andere mobiliteitscultuur te creëren. Iedereen kan zich voorstellen dat dit ongelofelijk ingewikkeld is, omdat het niet spoort met het moderne levensgevoel. Daarom is het zaak dat wij alternatieven voorhanden hebben. Soms is het zelfs nodig om bewust schaarste te creëren, zodat de keuzemogelijkheden beperkt zijn. Dat is bijvoorbeeld aan de orde bij het parkeerplaatsenbeleid. Op die manier zou ik deze problematiek willen benaderen en niet, zoals de heer Van der Steenhoven naar voren bracht, door veel dwang uit te oefenen. Ik geloof daar helemaal niet in. Dat spoort niet met de ideologie van het moderne leven. Het creëren van schaarste werkt. Dat blijkt wel uit de resultaten die bereikt zijn met het parkeerbeleid in de grote steden. Naarmate het parkeerbeleid stringenter is, maken burgers andere keuzes. Zij moeten wel. Dan moet er natuurlijk wel openbaar vervoer voorhanden zijn. Gelukkig wordt er op dat terrein ook veel gedaan. Ik kom daar nog over te spreken.

Voorzitter! Alle sprekers hebben ideeën naar voren gebracht met betrekking tot de fileproblematiek. Ik wijs erop dat het van belang is dat het probleemeigenaarschap bij deze problematiek niet eenzijdig bij de overheid wordt gelegd. Ik heb in dit verband vaak gezegd: de file ben je zelf! Dat zeg ik heel bewust, omdat het keuzegedrag van de burger er mede toe bijdraagt dat er files zijn in de spitsuren. Het is ondenkbaar dat er een zodanige capaciteit aan wegen wordt gebouwd, dat er nooit meer files zullen zijn. Iedere wetenschappelijke studie laat zien dat meer aanbod het keuzegedrag van burgers beïnvloedt. Iedere uitbreiding van de infrastructuur laat ook zien dat deze maar tijdelijk soelaas biedt. Van de verbreding van de A2 hebben wij een jaar profijt en daarna zit deze weer vol. De spitsstroken bij de A4, bij Nieuw-

Vennep, werken ook tijdelijk, maar je kunt voorspellen dat zij over een jaar weer vol zitten. Daar liggen enorme wegen. Dat zijn vier of vijf stroken aan elke kant, dus samen acht. Dat zijn de breedste wegen die wij in Nederland hebben, maar toch slijbt dat vol.

Die auto's moeten ook allemaal ergens naartoe. Zij gaan naar de steden en die kunnen dat niet aan. Ik vraag erkenning voor het feit dat wij moeten proberen de mobiliteit in goede banen te leiden. Hier en daar zal nog flink gebouwd worden, maar iedereen die suggereert dat er nooit meer files zullen zijn, weet dat dit niet waar is. Ik ken geen land ter wereld met een goede economie en een redelijk koopkrachtige bevolking dat geen files heeft.

De heer **Niederer** (VVD): Ik onderken dat de minister niet alleen verantwoordelijk is voor de beheersing van het fileprobleem. Er zijn meer partners, maar er is toch maar één minister van Verkeer.

Minister **Netelenbos**: Absoluut. Er is maar één minister van Verkeer.

De heer **Niederer** (VVD): Die minister van Verkeer coördineert en heeft in dat opzicht wel de rol van primus inter pares.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar ik vraag erkenning voor het feit dat allerlei wetenschappelijk onderzoek naar verkeer aantoont dat alleen maar bouwen niet helpt. Ik wil graag dat wij dat erkennen.

Ik heb een heel aardig wetenschappelijk werkje hierover meegenomen: de verkeersspecial van de Donald Duck. Als de Kamer het niet van mij wil aannemen, is dit misschien een aardige uitwerking. In Duckstad hebben zij ook last van files, zoals in iedere stad. Dat vindt men helemaal niets, dus men gaat naar de hooggeleerde Willie Wortel. Hij heeft daar iets voor bedacht, namelijk een zogenaamde zoefmobiel die vliegt op ecotine. De burgemeester vindt het fantastisch, want zo gaat dat met bestuurders. De Olies vinden het helemaal niet fantastisch, dus die proberen er nog iets aan te doen door de zware jongens op te laten draven, maar dat loopt gelukkig goed af.

Wat gebeurt er? Alle burgers denken: die files willen wij niet, wij willen een zoefmobiel. Willie Wortel

zorgt daarvoor en alle burgers kopen een zoefmobiel. Het laat zich raden wat er dan gebeurt: een file in de lucht. Dat is het resultaat van het keuzegedrag van burgers.

Met andere woorden, het is goed om capaciteit en aanbod op elkaar af te stemmen, maar daarnaast moeten wij erkennen dat individuele keuze bij te veel aanbod op een klein territorium altijd leidt tot files.

De **voorzitter**: Het is jammer dat wij dit niet op kunnen nemen in de Handelingen.

De heer **Van Bommel** (SP): Het voorbeeld van Duckstad toont dat de minister gelijk heeft. Maatregelen hebben maar een tijdelijk effect. De maatregelen zullen nooit zo zijn dat alle files opgelost worden. Waarom zou voor rekeningrijden niet hetzelfde gelden? Wij zien dat de verhoging van de brandstofprijs niet heeft kunnen voorkomen dat er meer mensen in de auto zijn gaan rijden en dat men langer autorijdt. Een andere prijsmaatregel, zoals rekeningrijden, kan hetzelfde effect hebben: tijdelijkheid en geen oplossing van de files.

Minister **Netelenbos**: Door de bank genomen worden burgers door prijsbeleid en het kunnen ontwijken van de prijs uitgenodigd tot ander gedrag. Mijn verhaaltje heeft tot doel om te zeggen dat de keuze van 15 miljoen Nederlanders, iedere dag opnieuw, maakt dat je te maken hebt met mobiliteitsvraagstukken die niet simpel te beantwoorden zijn. Naarmate het makkelijker is om met de auto naar het werk te gaan, kies je er sneller voor. Als het moeilijker wordt, ga je naar alternatieven kijken. Het prijsbeleid en het rekeningrijden passen bij hoe je die vraag stuurt. Bij alles in het leven is het zo dat mensen daarop reageren. Als het iets kost, gaan zij een tandje extra nadenken.

De heer **Leers** (CDA): De minister geeft een interessant voorbeeld van een mooie beleidsnota. Is dit in het algemeen het niveau van de beleidsnota's van het ministerie?

Minister **Netelenbos**: Wij proberen zo begrijpelijk mogelijk te zijn, zodat iedereen begrijpt waar het over gaat. Ik vond dat de Donald Duck daar heel goed in was geslaagd. Ik dacht dat, als al die wetenschappelijke

Netelenbos

studies tot nu toe niet hebben kunnen overtuigen dat meer aanbod meer vraag oproept, Duckstad als voorbeeld een beetje helpt. Maar voor Duckstad kan men ook Amsterdam, Utrecht, Den Haag of Rotterdam lezen.

Mevrouw de voorzitter! Files dienen dus complex te worden bestreden, in een pakket. Het woord package is hier vaak gevallen. De heer Leers begon daar zelf ook over in zijn tienpuntenplan. Wij moeten alles gebruiken en geen geïsoleerde maatregelen nemen: naast rekeningrijden, ook flexibele werktijden. Het is moeizaam dat zoveel bedrijven op dezelfde tijdstippen beginnen. Ik ben de mening toegedaan dat het najaarsoverleg wellicht ook voor dit vraagstuk uitkomst kan bieden. De sociale partners in de Stichting van de arbeid hebben een plan dat eind van dit jaar zal worden gepubliceerd met een aantal adviezen voor het bedrijfsleven en de werknemersorganisaties. Ik hoop en verwacht dat men daarmee gaat werken. Zo hoeven scholen, onderwijsinstituten, ziekenhuizen en kantoren toch niet allemaal tussen half negen en negen uur te beginnen?

De heer **Leers** (CDA): Daar ben ik het helemaal mee eens. De vraag is dan wel gerechtvaardigd, waarom het ministerie daar zelf niet mee begint. Is de minister niet de aangewezen bewindspersoon om coördinerend ten behoeve van de andere ministeries een voorbeeldfunctie op dit punt te vervullen? Stel nou eens voor al die ministeries een telematicaconcept op! Dat mis ik echt. De minister zou daarmee kunnen beginnen, liever vandaag dan morgen.

Minister **Netelenbos**: Mijn departement loopt uiteraard voorop met telewerken. Dat wordt zeer gepropageerd en het gebeurt ook veel. De fiets wordt bij ons ook buitengewoon sterk gepropageerd. Daarnaast kunnen aanvangstijden flexibel worden ingevuld, ook door medewerkers. Dat neemt niet weg dat massale inzet nodig is. Ieder bedrijf moet meewerken en niet denken dat een ander het wel doet. Men moet het zelf doen. Ik hoop juist door het advies van de Stichting van de arbeid daarvoor in het nieuwe jaar eens flink aandacht te vragen. Dat laat zich niet verplichten, zeg ik tegen de heer Van der Steenhoven. Je

moet dat stimuleren. Het kan meer dan tot nu toe gedaan worden. CAO's kunnen daarvoor een goede basis bieden. Dat geldt ook voor de overheid. Dat ben ik met de heer Leers zeer eens.

De discussie over de vierdaagse werkweek is uiterst actueel. Ik kan daarop het antwoord niet geven, maar wel de sociale partners. Als dat idee goed wordt uitgewerkt en men niet alleen op maandag of vrijdag niet wil werken, dan kan het een deeltje van de oplossing bieden. Het verlengen van de werkweek is ook interessant. In het weekend liggen delen van ons autowegennetwerk er heel anders bij.

Over vrachtauto's op de rechterbaan denkt men wel eens verschillend, maar ik ben van mening dat dit zeer kan helpen. Vanmorgen werd ik nog heel enthousiast door zomaar een automobilist opgebeld op het departement, omdat hij als fervent weggebruiker zo vreselijk blij was met die maatregel. Ik hoop dan ook dat iedereen zich eraan houdt. Ik ben zelf door de nood gedwongen een fervent weggebruiker. Mij valt op dat nog niet iedereen zich eraan houdt. Daarom is toezicht daarop van groot belang.

Ritsen is weer een ander thema, maar nog lang niet geaccepteerd. Ik hoor zorgelijke verhalen, dat mensen die keurig doen wat wij op de billboards zetten nogal wat ruzie via handgebaren krijgen met mede-weggebruikers, omdat men denkt dat iemand voorkruipt, terwijl wij juist propageren zo lang mogelijk door te rijden en dan pas in de voorgeschreven baan te gaan. Daaraan zal nog heel wat publiciteit gegeven moeten worden, want het helpt, maar de weggebruiker is er nog niet helemaal van overtuigd. Die denkt: hé, iemand dringt voor. Vroeger dachten wij dat ook, maar nu blijkt het beter te zijn voor de doorstroming en kun je allemaal wat sneller rijden.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik ben zelf ook een fervent weggebruiker door het werk. Dat brengt het nou eenmaal mee.

Minister **Netelenbos**: Dat valt mij nou toch reuze tegen!

De heer **Van Bommel** (SP): Ja, ik bevind mij in dezelfde omstandigheden als de minister, gezien de afstand tussen werken en wonen. Maar de minister wil het ritsen

propageren. Ik bemoei mij niet graag met de wijze waarop Verkeer en Waterstaat probeert, bepaalde verschijnselen te propageren. Dat geldt niet voor dit verschijnsel. Met de wijze waarop het voordeel en plezier van ritsen op televisie aan automobilisten wordt uitgelegd, krijgt de minister de mensen niet warm. Heeft de minister wel eens onderzoek laten doen naar de wijze waarop dit soort spotjes overkomt? Op deze manier zal men het er niet beter door begrijpen en zal men er ook niet meer begrip voor krijgen.

Minister **Netelenbos**: Dat is precies het vraagstuk. Wij hebben net deze campagne afgerond en het ritsen gaat toch niet helemaal goed. Wij moeten ons afvragen wat er mis is met de communicatie. Het begrip ritsen bestaat al een tijdje. Ik dacht vroeger dat daarmee de minister van Onderwijs werd bedoeld. Ik vind de term niet zo gelukkig, maar die bestond al. Het idee van een ritssluiting is misschien wat academisch. Wij moeten daarom nog eens bedenken, hoe wij kunnen uitleggen dat ritsen in het verkeer beter is en dat je er beter mee af bent als je iemand voor laat gaan. Dat is nu niet helemaal gelukt. Bij dit soort spotjes zijn veel deskundigen betrokken, maar die kunnen ook de plank wel eens misslaan. Wij gaan daar nog eens goed naar kijken. Overigens, toen ik Kamerlid was, reisde ik altijd met mijn OV-jaarkaart.

De heer **Van Bommel** (SP): Fantastisch! Ik zou daar iets van kunnen leren! Wat echter het onderwerp ritsen aangaat, stel ik mijn vraag niet voor niets. Ongeveer een jaar geleden werd bekend dat er op het ministerie zulke uitstekende krachten werden ingehuurd om te komen tot een andere manier van communiceren met de burger over dit soort onderwerpen. Is er in dat jaar niets geleerd?

Minister **Netelenbos**: Wij hebben goede campagnes. Kennelijk is soms de boodschap te complex of past die niet goed in het beeld dat mensen hebben. Het "communicatief schrijven" heeft te maken met nota's en dergelijke, zodat er geen woorden en zinnen in staan die multi-interpretabel zijn. Dat is iets anders dan voorlichtingscampagnes. Onze campagnes zijn echter goed en op 11 november begint er weer een met

Netelenbos

betrekking tot de brommer op de weg. Ik kom er bij het onderwerp veiligheid nog over te spreken. Er vinden overigens altijd "pretests" plaats, maar dat zegt niet altijd alles.

Carpoolen is uiteraard zeer belangrijk. Dat geldt ook voor de fiets van de zaak. Het zijn allemaal manieren om kleine stapjes te maken, uitmondend in een pakket voor het filebeleid.

De heer Leers heeft een tien-puntenplan naar voren gebracht. Hij zei behoefte te hebben aan een soort akkoord van Wassenaar. Daarbij heeft hij interessante punten aan de orde gesteld. Hij heeft gesproken van maatwerk. Dat is uiteraard van belang. Er is geen manier van werken die over heel Nederland is uit te zetten. Dat moet van geval tot geval worden bekeken. Het stimuleren van vervoersmanagement is zeer belangrijk. Ik ben er daarom trots op dat voor het eerst de minister van Verkeer en Waterstaat bij het najaarsoverleg aanwezig was. Dat is nooit eerder gebeurd. Dat maakt duidelijk dat het gevoel van urgentie, ook bij de partners, toeneemt. Dat is ook het begin van de oplossing in de vorm van een akkoord met vele partijen.

Over het stimuleren van telematica hebben wij zojuist gesproken. Inzake een kenniscluster is Connect opgericht, een gemeenschappelijk initiatief van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en de marktsectoren. Het gaat er daarbij om goed na te denken over alles wat een bijdrage kan leveren aan het mobiliteitsbeleid. Dat heeft niet alleen met innovatie te maken, maar ook met de vraag hoe de cultuur en het keuzegedrag veranderd kunnen worden. Connect is een nieuw initiatief, waarvan ik veel verwacht. Ik zal de Kamer uiteraard op de hoogte houden van de producten die dit oplevert.

De heer Leers heeft gezegd dat het prijsbeleid niet op bezwaren stuit. Daar ben ik blij om. Ik kom daarover nader te spreken. Hij heeft ook gesproken over betaal- en doelgroepstroken. Het is bekend dat ik van mening ben dat beide mogelijkheden moeten worden onderzocht. Doelgroepstroken hebben wij hier en daar al. Bij betaalstroken willen wij met een proef beginnen. Het probleem is dat bij de aanwijzing van een gebied tal van bezwaren worden geopperd. Een en ander wordt immers voorlopig beproefd op het

bestaande wegennet. Zoals wellicht bekend, is de strook die ik heb voorgesteld bij de Van Brienenoordbrug niet in goede aarde gevallen. Nu wordt in Zuid-Holland driftig gestudeerd op de vraag waar de proef wel kan plaatsvinden. In Amsterdam vindt de proef plaats op de oude carpoolwisselstrook. Daar kunnen echter geen vrachtauto's rijden. Het is daarmee een beperkte proef.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik begrijp uit deze woorden dat de minister onze randvoorwaarden voor betaalsystemen, namelijk dat het daarbij om nieuwe infrastructuur moet gaan, niet wil honoreren. De A1 tussen Muiden en Diemen is namelijk allang betaald. Daarvoor kunnen we toch geen geld meer vragen? Hetzelfde geldt voor de wegen rond de Van Brienenoordbrug.

Minister **Netelenbos**: Wij moeten er zeker van zijn dat de betaalstroken kunnen werken. Ik ben daar nog niet zo zeker van. Wil de Nederlander kiezen tussen stroken waarvoor hij wel moet betalen en stroken waarvoor hij niet moet betalen? Wat zijn de eventuele veiligheidsimplicaties? Het is immers mogelijk dat mensen aan komen rijden, tot op het laatste moment denkend van "als het even kan, ga ik niet betalen", vervolgens zien dat hun baan volstaat en op het allerlaatste moment het stuur omgooien om naar de baan te gaan waarvoor wel moet worden betaald. Wij moeten dat soort dingen nog uitzoeken, want wij hebben daar geen ervaring mee. Een situatie zoals die in de Verenigde Staten, waar je erg veel "lanes" hebt, bijvoorbeeld vier waarvoor je moet betalen en vier ernaast waarvoor je niet hoeft te betalen, zullen wij in Nederland nooit zien. Daarom moeten wij bekijken hoe alles in de Nederlandse situatie zal werken en een tijd proeven doen op bestaande wegen. En als alles blijkt te werken, dan moet het bedrijfsleven structureel meehelpen met het genereren van de benodigde investeringen, want ik heb daar het geld niet voor. Investeerders zouden de tolrevenue kunnen krijgen en kunnen herinvesteren. Maar eerst moeten wij zeker weten of het werkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De vaste commissie is

recentelijk in de Verenigde Staten geweest. Daar heeft zij zo'n betaalstrook gezien. Die was privaat aangelegd en de revenue werden privaat geïnd. Daarop stond ook geen file, want de doorstroming was redelijk groot; maar de file op de drie rijstroken ernaast leek maar nooit kleiner te worden. Die strook droeg daar dus helemaal niet bij aan congestiebestrijding. Als je het geld ervoor wilt opbrengen, dan kun je inderdaad snel thuis of op een andere plek komen. De tarieven waren redelijk hoog. Niet iedereen heeft die interessante reis meemaakt en daarom is het wellicht belangrijk dat deze informatie voor de gehele Kamer beschikbaar komt.

Minister **Netelenbos**: Vorig jaar spraken wij ook over de betaalstrook. Het CDA wilde die graag en daarom heb ik voorgesteld om een proef te nemen. Ik denk dat de Kamer het daarmee eens was, dus nu is de vraag aan de orde waar die proef moet beginnen. Het valt niet mee om daar een goede plek voor te vinden. We gaan in Nederland in ieder geval niet zomaar een betaalstrook aanleggen zonder dat wij weten of en hoe zoiets zal werken. Het bedrijfsleven zou zoiets ook niet doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb enig begrip voor de motivatie van de minister om vooraf te onderzoeken hoe een betaalstrook werkt. Zullen wij afspreken dat de opbrengsten daarvan voor nieuwe infrastructuur worden gebruikt?

Minister **Netelenbos**: Dat lijkt mij een goede suggestie. Als een goede plek is gevonden, dan zal ik met minister Zalm bezien wat met de revenue wordt gedaan. U begrijpt dat ik daar niet alleen over ga.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Om het probleem eens om te draaien en het aantal nieuw aan te leggen wegen zoveel mogelijk te beperken: zouden wij binnen het rekeningrijden geen niet-betaalstrook kunnen creëren? Zoiets past misschien meer in het kader van de "Duckstadoplossingen", maar toch vraag ik de minister om hierover eens na te denken.

Minister **Netelenbos**: Over het rekeningrijden kom ik nog apart te spreken, maar ook daarbij staat de

Netelenbos

veiligheid voorop. De weggebruiker is buitengewoon creatief. Als de wegvakken niet duidelijk zijn afgescheiden, dan kunnen mensen heen en weer gaan hopen en dat is erg gevaarlijk. Ook in de regio's is een dergelijke gedachte wel eens naar boven gekomen, maar ook toen heb ik gewezen op de veiligheidsaspecten. Veiligheid is onze eerste prioriteit, bij alles wat wij doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb nog een andere vraag. Als wij over betaalstroken praten, dan lijkt het altijd alsof het hierbij maar over één strook gaat. Bent u het met mij eens dat er eigenlijk minimaal twee stroken nodig zijn om het betalend deel van de weg goed te laten circuleren?

Minister **Netelenbos**: Dat laatste was niet de bedoeling bij de proef. In de Nederlandse situatie is dit ook niet zo goed toepasbaar. In gebieden waar wij te maken hebben met congestie, is immers vaak maar weinig ruimte beschikbaar voor de aanleg van meerdere betaalstroken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat ben ik met de minister eens. Zijn de mensen voor wie wij die betaalstrook aanleggen, eigenlijk wel gebaat met de aanleg van slechts één zo'n strook? Als een vrachtwagen met 80 km/uur op de betaalstrook rijdt, houdt hij immers al het verkeer op.

Minister **Netelenbos**: Als je tijdens de spits 80 km/uur kunt rijden, gaat het nog altijd sneller dan wanneer je in een file terechtkomt. Mensen zullen echter zelf de afweging moeten maken of zij wel of niet gebruik maken van die strook. De carpoolwisselstrook is zo smal dat het onmogelijk is om een gestrande vrachtwagen te passeren. Dat is de reden dat hier vrachtwagens niet zijn toegestaan. Een beetje vrachtwagen maakt die weg ook stuk, omdat de weg te licht is voor vrachtverkeer. Al deze zaken worden nu onderzocht. Wij doen twee proeven, één met en één zonder vrachtwagens. Aan de hand van het resultaat van deze proeven zal het beleid verder worden uitgewerkt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk toch dat de minister het met mij eens is dat juist het zakelijke verkeer, de vrachtwagens, toegang moet hebben tot de betaalstroken.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat is ook de reden waarom ik tegen Transport en Logistiek Nederland heb gezegd dat zij moeten meedoen aan de proef met een betaalstrook voor vrachtauto's op de Van Brienoordbrug. Zij wilden namelijk in eerste instantie niet dat deze brug als betaalstrook zou worden gebruikt, omdat men daarvoor al had betaald middels een fiscale regeling op de diesel. Ik moet deze proef met vrachtauto's echter houden om erachter te komen of het mogelijk is om ook vrachtwagens van de betaalstrook gebruik te laten maken. Zij zagen het nut van een dergelijke proef echter wel in en wij zijn nu dan ook op zoek naar een andere locatie voor een proef.

De heer Van der Steenhoven heeft mij een plan overhandigd dat "De file voorbij" heet.

De heer **Leers** (CDA): De minister besprak de punten die ik haar in mijn plan heb aangereikt. Het was niet zozeer mijn bedoeling om haar tien, elf of twaalf punten voor te leggen als wel om haar te herinneren aan de gedachte die achter het akkoord van Wassenaar zit. Die gedachte is dat het de hoogste tijd is om een aantal dogma's aan de kant te schuiven en om vaart te zetten achter het zoeken naar oplossingen. In de maatschappij bestaat een grote bereidheid om in gemeenschappelijk overleg aan oplossingen te werken. Het is dan niet belangrijk of je dat doet aan de hand van tien, twaalf of veertien punten. Ik roep de minister op om gebruik te maken van het moment en de kansen die er nu liggen, niet verloren te laten gaan. De minister zet zich volledig in voor het rekeningrijden, terwijl een ander zich ingraaft op een ander punt. Laten wij nu eens proberen over de bestaande tegenstellingen heen te stappen. De automobilist zit immers niet te wachten op eindeloze discussies over deze tegenstellingen, maar op een werkbaar alternatief. De automobilist wil immers zien dat er eindelijk wat gebeurt. Laten wij nu eens echt iets doen en voorkomen dat wij over een jaar nog aan het praten zijn over rekeningrijden of welke andere maatregel dan ook.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het eens met de benadering die de heer Leers kiest. Wij moeten inderdaad proberen een package deal te sluiten met de belangrijke partners in het

mobiliteitsbeleid en af te stappen van onze dogma's. Er wordt wel gesproken met belangrijke partijen en de dogma's zijn daarbij inderdaad het grote struikelblok. Wij zitten niet in de luxe positie dat wij een instrument zomaar opzij kunnen zetten. Onze basishouding moet wel zijn dat instrumenten die niet werken, niet langer moeten worden ingezet. Mensen die ons niet de kans willen geven om te bewijzen dat bepaalde nieuwe instrumenten kunnen werken, zijn echter ook dogmatisch bezig. Ik hoop dat de gesprekken die wij nu voeren met werkgevers, werknemers, de vervoersorganisaties en niet te vergeten de ANWB, resultaat zullen opleveren. Dat resultaat zal een package deal met de overheid moeten zijn die alle partijen ervan overtuigt dat wij de komende jaren op een verstandige manier bezig zijn. De dogma's moeten nu dus echt van tafel.

De heer **Leers** (CDA): Ik onderschrijf die laatste opmerking van harte. Wij moeten dus ook van het rekeningrijden geen dogma maken. Als blijkt dat het experiment van de minister niet tot het gewenste resultaat leidt, moeten wij afzien van rekeningrijden. Ik kan mij overigens ook niet voorstellen dat de minister verder door het leven wil als de minister van het mislukte experiment. Zij zal in de toekomst willen worden gezien als een minister die een doorbraak tot stand heeft gebracht bij het grootste probleem waar wij in het komende millennium mee te maken zullen hebben, het fileprobleem.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het geheel en al met de heer Leers eens. Ik wil dat de Kamer mij twee jaar de tijd geeft om aan te tonen dat rekeningrijden werkt. Blijkt het niet te werken, dan zullen wij moeten erkennen dat de papieren onderbouwing niet overeenkomt met de realiteit. Wij moeten nu echter wel beginnen en ik ben blij dat de CDA-fractie het daarmee eens is. Dat betekent namelijk dat de dogmatiek uit de discussie is verdwenen. Het gaat niet om ideologie maar om de noodzaak dat er op pragmatische manier voor wordt gezorgd dat wij in dit land met zijn beperkte territorium de mobiliteit in goede banen leiden. Wij zijn een mobiel volk. Je kunt niet ergens ter wereld zijn of je komt Nederlanders mobiel tegen. Welnu,

Netelenbos

dat moet op een verstandige manier worden geaccommodeerd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil hier niet voor dogma's pleiten maar onderstreep toch dat er ook wel goede dogma's zijn...

Ik ben het met de minister eens dat getracht moet worden zoveel mogelijk instrumenten in te zetten, maar ik vraag mij af of zij erkent dat verschillende maatregelen elkaar kunnen tegenwerken en wellicht zelfs kunnen uitsluiten. Als dat besef er is, kunnen wellicht fouten worden voorkomen.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het mee eens en dat betekent dat keuzen moeten worden gemaakt. Per slot van rekening is men ook altijd in budgettaire zin beperkt. Niet alles kan. Bovendien, wanneer je alles naast elkaar doet, werkt niets goed. Dan kan het openbaar vervoer niets worden. Richt je de Randstad in planologische zin niet goed in, dan kan het openbaar vervoer niet optimaal zijn.

Voorzitter! Ik richt mij vervolgens op het plan van GroenLinks "De file voorbij". Ik ben blij dat deze partij dit plan heeft uitgewerkt en daarbij vooral over de situatie in de Randstad heeft nagedacht. Ik ben het met een aantal benaderingen zeer eens. Zo is de ketenmobiliteit inderdaad zeer belangrijk. Als men van deur tot deur wordt vervoerd, wordt het openbaar vervoer interessant en heeft men niet langer het gevoel dat dat een soort van vervoer is waarbij je de kans loopt om nat geregend te worden. Ook noem ik het element "bepleiten en benutten", het hebben van oog voor de leefbaarheid, rekeningrijden, samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven, enz. Het zijn allemaal belangrijke noties.

Er zijn echter ook aspecten waarmee ik minder gelukkig ben, zoals het schrappen van enkele wegenprojecten. In het kader van het MIT zijn afspraken gemaakt met alle overheden. Ik ben de mening toegedaan dat dat MIT in feite in beton is gegoten. Dat is een gevolg van het feit dat het vorige jaar alle regio's zeer moeilijke keuzen hebben moeten maken. Voor het eerst zijn wij af van al die toezeggingen die uiteindelijk niet konden worden gehonoreerd. Er is nu ordening aangebracht en daar ga ik niet

zomaar wijzigingen in aanbrengen. Op die manier ga je niet in bestuurlijke zin om met andere overheden. Die zijn allemaal hard aan het werk en dus kun je niet zomaar gaan schrappen. Op die manier wordt de rijksoverheid onbetrouwbaar.

Verder vind ik dat GroenLinks soms wel erg aan het verplichten is. Daar geloof ik niet altijd in omdat vele zaken zich niet laten ordenen of controleren. Wat ik weer wél interessant vind, is het idee om de bus over de vluchtstrook te laten rijden. Wij zijn op dit terrein met enkele proeven bezig, mede om na te gaan hoe het met de veiligheidsaspecten zit. Zo wordt op dit moment op de A12 de vluchtstrook gebruikt. Wanneer de evaluatie van dit experiment goed uitpakt, is dit een optie die kan worden uitgebreid. Op die manier kan de bestaande infrastructuur beter worden benut ten behoeve van het openbaar vervoer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Over het argument dat het MIT in beton is gegoten, moeten wij nog maar eens praten als het MIT hier wordt behandeld. Natuurlijk zijn bestuurlijke toezeggingen belangrijk, maar wij hebben enkele wegen opgevoerd waarvan de uitvoering wordt voorzien in de periode 2004-2008, ter financiering van onze langetermijnprojecten. De minister geeft zelf aan dat nieuw asfalt eigenlijk niet zo'n goede maatregel is, gelet op het benutten van de financiële mogelijkheden in relatie met het oplossen van het fileprobleem. Dat moet toch enige ruimte opleveren zodat in de komende jaren kan worden nagegaan of dat wel verstandige maatregelen zijn.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vind niet dat ik op een dergelijke manier met het MIT kan omgaan. Het is een hele worsteling geweest om in het kader van dat MIT afspraken te maken met overheden en steden. Iedereen heeft op een scherpe manier keuzen moeten maken. Bovendien bestaat er bij overheden en steden veel steun voor projecten die zijn gericht op het openbaar vervoer en vervoer over water. Daarnaast mag niet worden ontkend dat er ook voor de automobiliteit gebouwd moet worden, óók in de vorm van rijkswegen. De situatie is op sommige plaatsen echt niet

verantwoord terwijl uiterst gevaarlijke wegen moeten worden aangepast. Iedereen kan voorspellen dat het bouwen van autowegen niet altijd onontkoombaar zal zijn. Wij moeten echter op een creatieve manier oplossingen zoeken. De overheden hebben de missie om ook via voorfinanciering of PPS resultaten te bereiken. Zij zijn echter ontzettend actief op dit terrein.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is veel geld opgenomen voor de verbreding van de A2. Er loopt echter ook een studie van Rijkswaterstaat naar verbreding van dezelfde A2 na de oorspronkelijke verbreding. Dit is merkwaardig omdat dergelijke verbredingen beter in één keer kunnen worden uitgevoerd. Hierdoor wordt het wel duidelijk dat verbreding van de A2 niets oplost. Onmiddellijk daarna ontstaat weer een probleem. Is het dan niet verstandig om eens kritisch te kijken of zo'n verbreding moet doorgaan en of het geld niet effectiever kan worden ingezet?

Minister **Netelenbos**: De A2 is een hoofdtransportas. Iedereen weet dat deze weg niet meer adequaat is. Er wordt samen met EZ een uitgebreide studie verricht naar het begrip massa-individualisering. Bij dit project is een groot aantal ondernemingen betrokken. Massaproductie wordt gekenmerkt door de begrippen sneller en adequaat, die zich echter op een gegeven moment door de massaliteit tegen zichzelf keren. Dit betekent dat het tempo weer terugkeert tot dat van vroeger bij de uitoefening van het oude handwerk. Bij meubels bijvoorbeeld is zo'n punt bereikt. Je bestelt iets maar de levering laat eindeloos op zich wachten. Je kunt dan net zo goed naar een meubelmaker gaan. Dat mechanisme treedt ook bij automobiliteit op. Een studie moet uitwijzen wat dit voor de langere termijn zal betekenen. Het klinkt abstract, maar je ziet dit ook bij auto's. Wat eerst winst was, wordt een nadeel. En wat betekent dit voor het beleid? Deze studie nu richt zich met name op de A2. Dat moet u aanspreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Op sommige punten moet ter bestrijding van files acuut worden opgetreden. Een snelle oplossing wordt bereikt als de vluchtstroken in de spits

Netelenbos

frequenter worden gebruikt. U wees op de nodige studies, maar de echte proef hebben wij bij de A28 bij Zeist gehad. Daar werkt het zeer goed. Ik heb al eerder voor deze oplossing gepleit. Waarom gaan wij hiertoe niet sneller en op een veel grotere schaal over? Ik begrijp niet dat daar weer jarenlange onderzoeken naar moeten worden verricht.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het eens met uw basishouding. Ik vind ook dat dingen snel moeten. In dit geval moet echter toch weer gekeken worden naar op- en afritten en naar vluchthavens. Tevens dient de weg elektronisch te worden bewaakt. Ik ben het echter eens met de opmerking dat bijvoorbeeld bij groot onderhoud dat soort aanpassingen moet worden meegenomen. De ANWB is hier niet zo gelukkig mee, maar ik vind dat een verkeerde houding omdat dit de beste manier is om meer capaciteit op de snelweg te krijgen.

De heer Hofstra diende verleden jaar een motie in over een antifile-platform. De heer Niederer wilde weten hoe het hiermee staat. Verleden jaar zei ik al dat ik niet voornemens was, een apart nieuw platform op te richten maar het in te bedden in de vele bestaande platformen. Ik wijs op het bereikbaarheidsoverleg waaraan onder andere het bedrijfsleven en de ANWB meedoen. Daarnaast kennen wij onderzoeksinstituten. Ook hebben wij Connect opgericht. Tevens loopt er een overleg onder de naam Noordzeeberaad met de door mij genoemde partners die een package deal aan het bedenken zijn. Ik hoop dat uit al deze platforms producten komen die ons verder brengen. Op deze wijze heb ik de motie uitgevoerd.

Mevrouw Giskes sprak over de filemeldingen. In de grond ben ik het er heel erg mee eens dat men door ieder halfuur filemeldingen denkt dat het een buitengewoon groot probleem is vergeleken bij de andere problemen. Overigens valt dit mee, want uit onderzoek blijkt dat de burgers dit niet het grootste probleem vinden. Door de bank genomen, gaat men er dus nuchter mee om. Toch hoort men niet wat er wel goed gaat en evenmin hoe het zit met het openbaar vervoer. Dit is dus uit een oogpunt van communicatie best wel een vraagstuk. Zo heb ik soms het idee dat de dagelijkse files

wat zuchtend worden gemeld. Af en toe vraag je je dan af: wat is het effect? Immers, je weet dat die net zo lang duren als de dag ervoor. Het is dan ook goed om de gevolgen te weten.

Mijns inziens krijgen wij in de nabije toekomst slimmere systemen waarbij men kan kiezen. Zo laten de route-informatiesystemen nu al zien hoe lang de ene weg duurt en hoe lang de andere. Bovendien is er nu de mogelijkheid om het onderliggende wegennet op de informatiepanelen te krijgen. Dit is een compacte informatievoorziening. Voorts zullen de in-car-instrumenten, die nu door de auto-industrie sterk ontwikkeld worden, op den duur heel veel informatie geven, zelfs zodanig dat je je kunt afvragen of de huidige frequente bewegwijzering op termijn nog wel nodig is. Waarschijnlijk zal die niet meer nodig zijn. Zelfs oliemaatschappijen denken na over file-informatie op pompstations. Er is een enorme verandering waarneembaar, waardoor het door mevrouw Giskes geschetste nadeel, dat ik begrijp en waar ik ook een beetje last van heb, kan worden ondervangen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb daar de concrete vraag aan gekoppeld of de minister het nut en het effect van de filemeldingen heeft laten onderzoeken. Bij mijn weten wordt de informatie door de rijksoverheid verzameld. Is het in het licht van de geschetste ontwikkelingen geen goed idee dat wij die informatie voortaan op één zender van de radio kunnen vinden, als wij die nodig hebben? Dan is het een vraaggestuurd systeem: als ik als autorijder behoefte aan informatie heb, weet ik op welke zender ik die kan vinden.

Minister **Netelenbos**: Heel veel autoradio's geven die signalen al direct door, ook als men bijvoorbeeld de cd-speler heeft aanstaan. Het keuzegedrag is wel aan de orde; uit onderzoek in de vier grotstedengebieden is gebleken dat men op de Drip's reageert in die zin dat men na informatie terzake een file vermijdt. Bijvoorbeeld bij ongevallen worden er alternatieve routes aangegeven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Heeft de minister het rendement van het huidige informatiesysteem laten onderzoeken? Ik doel op het uitzenden van gegevens die op een

vrij arbeidsintensieve manier verzameld zijn.

Minister **Netelenbos**: Als het gaat om het TIC (Traffic information center) is die informatie nodig. Vervolgens kunnen marktpartijen informatie aanschaffen en daarmee werken, zoals de ANWB. Ook andere partijen kunnen dat, wat nu en dan ook gebeurt. Ik denk aan regionale of stedelijke radiozenders; dat is prima. Het is dus een misverstand als men denkt dat dit aan alleen de ANWB verkocht is. Die partijen beschouwen dat als een service aan de weggebruiker. Ik wil daar ook niet in treden. Dit neemt niet weg dat wij het Traffic information center nodig hebben om te weten hoe wij met data omgaan en om te weten wat voor het beleid van belang is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wil de minister nog ingaan op mijn suggestie om de hoeveelheid uitzendingen te beperken tot één zender, al dan niet in overleg vastgesteld, in ieder geval minder dan nu?

Minister **Netelenbos**: Ik vrees dat ik daar helemaal niet over ga. Het is een service die de verschillende omroepen leveren. Een marktpartij, de ANWB, heeft er een contract mee, naar ik aanneem. Ik stel mij voor dat ik de Kamer over dit onderwerp en over de toekomstige ontwikkelingen schriftelijk wat meer informatie geef. Ik ga natuurlijk niet met een opgeheven vingertje naar de omroepen met de mededeling: u moet maar eens wat minder uitzenden. Ik vind wel dat de boodschap vooral neutraal moet zijn. Verder is er de optiek van de verkeersveiligheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik waarschuw voor ondoordachte alternatieven. Tussen neus en lippen door zei de minister: wij gaan ook alternatieve routes aanbevelen. Ik kan mij voorstellen dat dit gebeurt bij hoofdwegen, dus snelwegen. Maar als het gaat om alternatieven op het onderliggend wegennet, moet je ervoor oppassen dat je een soort begeleid sluiptverkeer creëert. Juist op de tweebaanswegen is de verkeersveiligheid in het geding. Ik denk dat wij niet die kant op moeten gaan.

Minister **Netelenbos**: U draait nu

Netelenbos

precies de gevolgen van dit soort informatie om. Ik geef even de veiling in Naaldwijk als voorbeeld. Daar is onlangs een Drip geopend. Op het onderliggend wegennet zit infrarooddetectie. Dat zorgt ervoor dat bijvoorbeeld het verkeer naar het Westland informatie krijgt over de beste route, ook in verband met de verkeersveiligheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan gaat het vooral over een verschuiving van tweebaanswegen naar tweebaanswegen. Wij moeten niet de kant op dat wij van autosnelwegen afgeleid worden naar het onderliggend wegennet, zeg maar de provinciale wegen. Als dat gebeurt, bereiken wij het tegendeel van hetgeen wij ook willen, namelijk een verhoging van de verkeersveiligheid.

Minister **Netelenbos**: Ik deel uw conclusie niet zonder meer. Informatie over de vraag hoe het met de route zit – overigens ook met verkeer in de stad, als het daar wordt toegestaan – kan op zichzelf goede informatie zijn voor weggebruikers. Als u suggereert dat wij van de rijkswegen afgeleiden naar de polder, dan moet ik zeggen dat wij natuurlijk niet zo onverstandig zullen zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik maak een combinatie van de twee voorgaande punten. De minister zei tegen de heer Van den Berg: wij zijn niet in staat om de vluchtstrook te gebruiken, want je zit met eventuele calamiteiten. Bij de informatie via de satelliet aan de auto wordt ook altijd aangegeven of er ongelukken hebben plaatsgevonden. Als ik die twee dingen aan elkaar koppel, vraag ik mij af waarom ik echt visueel contact moet hebben in het verhaal van de heer Van den Berg. Dat kan dan immers ook via de satelliet geregeld worden.

Minister **Netelenbos**: Dat kan allemaal, maar wel op termijn. Het duurt nog enige tijd voordat iedere auto van dat soort instrumenten is voorzien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als ik het had – ik heb het systeem echter niet – werd ik er nu al over geïnformeerd dat er een ongeluk had plaatsgevonden. Dan weet je: bij die of die kilometerpaal is een ongeluk gebeurd.

Minister **Netelenbos**: U heeft het niet, omdat op dit moment alleen de heel kostbare bolides over dit soort instrumenten beschikken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik neem aan dat die informatie wel bij de verkeerspolitie en dergelijke beschikbaar is.

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan is de fysieke registratie waar u op wees in antwoord op een vraag van de heer Van den Berg over de vluchtstroken, niet meer noodzakelijk. Dan heb je de informatie namelijk al via de satellietregistratie.

Minister **Netelenbos**: Als de vluchtstrook verdwijnt, ontstaat er soms een probleem als iemand pech heeft. Dan moet je onmiddellijk het betrokken wegvak kunnen afsluiten, omdat er anders gevaarlijke situaties ontstaan. Wij hebben onze deskundigen om te bepalen hoe je dat het beste kunt doen. De wegen waar wij dit soort zaken doorvoeren, zijn wegen die echt goed bewaakt worden. Op termijn zal het allemaal net een slag makkelijker kunnen. Ik kan nu niet overzien op welk moment dat zal zijn. Ook doordat auto's zelf steeds meer dat soort informatie gaan bevatten, mag je verwachten dat je een heel andere situatie krijgt op de weg, zelfs tot en met de bewegwijzering. Daar ga ik althans van uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap dat het op termijn zelfs interactief wordt. Volgens mij is het nu ook mogelijk. Ik weet het antwoord niet precies, maar misschien kan de minister het nagaan. Het kan namelijk een ernstig beletsel wegnemen dat de minister aanvoerde als bezwaar in antwoord op de vraag van de heer Van den Berg.

Minister **Netelenbos**: Het is iets wat wij bij het NVVP nog wat verder zullen uitwerken. Het heeft ook te maken met de ICT-toepassing op de rijkswegen en de andere wegen.

De heer **Niederer** vroeg: waar is die filewachter gebleven die ik eerst bij de A12 tussen Gouda en Zoetermeer zag staan? Dat hielp heel goed, zei de heer **Niederer**, maar nu is hij plotsklaps verdwenen. Dat klopt, want de filewachter staat nu tussen Gouda en Woerden. De

filewachter heeft er een tijdje gestaan en nu gaan wij bekijken of het effect blijft bestaan als die mensen er niet meer staan. Daaraan kun je dan conclusies verbinden, ook voor het beleid.

De heer **Niederer** (VVD): Dank, voorzitter, dit was een helder antwoord. Betekent dit dat de minister een studie entameert om na te gaan wat de effecten zijn van het feit dat die man of vrouw er niet meer staat?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Niederer** (VVD): Maar na het verdwijnen van de man of vrouw daar loopt de weg toch al weer vol. Dat is te zien.

Minister **Netelenbos**: Ik zou het niet weten. Is dit zo?

De heer **Niederer** (VVD): Ja. Je kunt het gewoon zien.

Minister **Netelenbos**: Ik kom daar niet zo vaak. Maar dergelijke gegevens zijn nodig voor het beleid. Als dit zo is, betekent dat dat je permanent een filewachter op zo'n plek dient te hebben om het beoogde effect te handhaven. Zoiets kan de uitkomst van de studie zijn. Je moet echter eerst nagaan of dit werkelijk zo is. Kennelijk zijn wij hardleers. De mensen die daar iedere avond rijden, zoals de heer **Leers**, zouden langzamerhand toch beter moeten weten.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Misschien kan ik de minister een idee aan de hand doen. Laatst was ik op weg naar huis vanuit België. In België staan ook dit soort mannetjes, maar dan zijn het poppen. Het effect was perfect.

Minister **Netelenbos**: Zou zoiets in Nederland ook werken?

De heer **Niederer** (VVD): Het effect was perfect. Daarom doe ik de minister dit idee graag aan de hand.

Minister **Netelenbos**: Ik zou een grap kunnen maken, maar ik doe het niet.

Voorzitter! Ik kom toe aan mijn opmerkingen over het beprijzen. Feitelijk is daarover in het voorbije uur al iets gezegd. Ik wijs er nog op, dat beprijzing is bedoeld om

Netelenbos

schaarste te reguleren en in dit geval om de automobilist te bewegen preciezer te kiezen. Dat betekent dat de combinatie van het verlagen van de vaste lasten en het invoeren van lasten per kilometer de meest optimale is.

De heer Leers liet weten dat hij naar Star Wars kijkt. Hij merkte op: daar zou je toch lering uit kunnen trekken. Mij is evenwel bij het kijken naar de film Star Wars opgevallen, dat de slechteriken zich verzetten tegen het heffen van belasting op handelsroutes. Zij leggen al het verkeer lam en gebruiken de maatregel als aanleiding om de welvarende en vredelievende bevolking van de kleine planeet te onderdrukken, en dat voor eigen gewin. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Leers zich vereenzelvigd met de Force.

De heer **Leers** (CDA): Ik hoop dat de Force zeer met u mag zijn. Los daarvan wijs ik erop, dat de film nog niet is afgelopen: zij bestaat uit een aantal delen. Wie wint zal dus nog moeten blijken. Als ik het verhaal goed heb begrepen, gaat het er juist om, dat plotseling op handelsroutes tol wordt gevraagd. Dat kun je vergelijken met wat wij nu doen. Doordat opeens tol wordt gevraagd, worden mensen in hun mobiliteit belemmerd. In haar openingswoorden zei de minister, dat de mensen het recht hebben om mobiel te zijn en om zich te kunnen bewegen. Dat recht mogen wij hen niet afpakken. In deze discussie gaat het om de vraag: op welke manier kom je tot een goede balans? Daar sprak de minister zelf ook over. Het thema waarover de film gaat, speelt dus vandaag: hoe gaan we in een druk land en in een drukke wereld zodanig reguleren dat we elkaar niet in de weg zitten en hoe zorg je er tegelijk voor, dat de dynamiek die onze samenleving nodig heeft er toch blijft? Wat dat betreft, staat de minister voor een moeilijke opgave. Daarom zei ik: laat u zich niet verhalen tot het werken met dogma's, maar probeer gezamenlijk de moeilijkheden te overwinnen en tot een echte oplossing te komen. Naar wij mogen hopen, is de minister daarmee bezig.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Leers gebruikte het woord "plotseling". Dat had hij beter weg kunnen laten. Destijds is de minister,

toen nog Smit-Kroes, met het plan van beprijzing gekomen. Zij was een succesvol VVD-minister van Verkeer en Waterstaat. Vervolgens heeft mevrouw Maij-Weggen van het CDA ook gezegd dit te willen doen. Vervolgens heeft mevrouw Jorritsma-Lebbink tijdens de vorige kabinetsperiode terzake een wetsvoorstel ingediend. Ik ga dat uitvoeren. Men kan dus niet zeggen dat iets plotseling gebeurt als er sinds 1986 aan is gewerkt.

De heer **Leers** (CDA): Maar u hebt zelf gezegd eerst te moeten afwachten of het experiment slaagt. Langzamerhand stoor ik mij – misschien is "irriteren" een te zwaar woord – aan het gehakketak. Gisteren is bijvoorbeeld voortdurend gehakketak over één onderdeelje, terwijl er zoveel andere mogelijkheden zijn. Laten wij die benutten. Laten wij nagaan op welk punt wij elkaar kunnen vinden en laten wij niet naar onze tegenstellingen kijken. Het onderwerp is belangrijk genoeg om het serieus te nemen en om een keer een doorbraak te forceren.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik met u eens. Als we ons daarbij niet vasthouden aan dogma's kunnen we samen een heel eind komen. Het ging mij erom, dat u zich niet achter de slechteriken schaaft. Die komen namelijk ook voor in de film Star Wars. Ik ben blij dat u dat niet doet. Het ging om welvaart en vrede. Welnu, zo iets moet geweldig aanspreken.

Voorzitter! Alle woordvoerders hebben gevraagd wat de stand van zaken is met de plannen voor het rekeningrijden en met de discussie met de verschillende stadsregio's. Zij hebben mij eraan herinnerd, dat ik omstreeks Prinsjesdag met een voorstel zou komen. Dat was inderdaad de bedoeling. Wij praten op dit moment over een pakket maatregelen, omdat rekeningrijden als maatregel niet geïsoleerd kan worden ingevoerd. Dat is altijd al gezegd. Het is nooit alleen maar rekeningrijden. Als er steden worden uitverkoren, dan willen ze vervolgens over het pakket praten. Dat spreekt vanzelf. Daarover wordt op dit moment gesproken. Het is een ingewikkeld proces, want het heeft met de financiën te maken, maar ook met de vraag wat er met de opbrengst van rekeningrijden wordt gedaan en hoe je daar structureel

mee omgaat. Ik heb in de nota van wijziging voorgesteld de opbrengst tijdens de overgangsfase van twee jaar naar de regio te laten gaan. Dan kan men daarmee vervoer-maatregelen nemen. Dat vindt men interessant, maar men vraagt zich vervolgens af waarom dat alleen maar voor die twee jaar geldt. Die discussies worden dus gevoerd. Ik moet dan weer beraad in eigen kring voeren, maar dat geldt ook voor de desbetreffende regio.

Ik ben blij dat de heer Hofstra positief-kritisch is. In de beeldvorming is er sprake van een hoop gehakketak, maar iedereen is positief-kritisch. Uit studies blijkt dat zo'n maatregel zou kunnen werken. In sommige landen in de wereld werkt die ook. De tegenstanders wijzen er dan op dat dit landen zijn met een andere culturele invalshoek. Dat laat zich moeilijk weerleggen. Het is dus het beste in de praktijk aan te tonen dat de maatregel werkt. De vraag is wel hoe die moet worden ingevoerd. Gisteren werd er gezegd dat ik moet opschieten. Daar ben ik het mee eens. Ik hoop en verwacht echter dat degenen die dit hebben gezegd, er ook voor zorgen dat de woordvoerders van hun fracties op het lokale niveau ook vanuit die positief-kritische houding zeggen: laten wij het maar eens proberen. Dat zou al een heel stuk helpen, want iedereen houdt elkaar in een ijzeren electorale houdgreep als wij niet oppassen. Daartoe is volgens mij geen enkele aanleiding. De heer Hofstra wees er ook op dat, als de maatregel werkt, iedereen enthousiast is. Dat is het dilemma waarin wij zitten. Daarom ben ik er niet voor, de proef bij alle vier de regio's te laten houden, want het is een gigantische operatie. Laten wij beginnen met een geselecteerde groep, in de wetenschap dat iedereen aan de beurt komt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Daar is veel voor te zeggen, maar ook de minister werpt het probleem in de richting van de heer Hofstra. De minister is blij dat de heer Hofstra positief-kritisch is, maar het is algemeen bekend dat de wethouders van de VVD de zaak gewoon ophouden. De heer Hofstra is positief-kritisch. Hij zegt dat de minister moet opschieten, maar anderzijds zorgen de VVD-wethouders ervoor dat de proef niet tot stand komt. Dat spel wordt

Netelenbos

gespeeld. De minister moet daar afstand van nemen. Zij moet zeggen dat zij daar niet aan meedoet. Vandaar dat wij voorstellen een en ander op een andere manier aan te pakken.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De Tweede Kamer, maar ook het kabinet, gaat niet over de verantwoordelijkheid van gemeenteraden en provinciebesturen. Wat dat betreft, is de oproep van GroenLinks aan het verkeerde adres.

De minister komt mogelijk wel met een probleem te zitten als het gebrekkige draagvlak in de gemeenten zich straks vertaalt naar de Kamer. Daar lijkt sprake van te zijn, want de VVD heeft een ultimatum afgekondigd, terwijl de fractie van D66 gisteren haar twijfel heeft uitgesproken over het rekeningrijden, althans over de termijnen. Zo heb ik het verstaan. Ik meen begrepen te hebben dat ook de D66-fractie vindt dat er op enige termijn iets moet gebeuren op dit punt. Zij heeft haar ongeduld uitgesproken. Mogelijk komt de minister dus in de Kamer met een draagvlakprobleem te zitten. Hoe staat zij daar tegenover?

Minister **Netelenbos**: Ik heb niet de indruk dat het laatste het geval is. De VVD is positief kritisch. Het CDA is niet dogmatisch wat dit betreft. Het gaat er nu om, de wet te behandelen. Ik zou heel graag zien dat wij dat vóór kerst doen. Ik denk dat velen heel benieuwd zijn hoe de wetsbehandeling zal aflopen. Zo werkt het ook nog weer bij zoiets ingewikkelds. Niet alleen VVD-wethouders vragen zich soms af wat zij hiermee aanmoeten. Dat geldt ook voor PvdA-wethouders en anderen. Daarom is het heel belangrijk dat wij de wet gaan behandelen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De minister kan toch niet ontkennen dat er wel een probleem is. Het probleem is er op lokaal niveau, want zij heeft nog steeds geen partner kunnen vinden. En hier in de Kamer wordt toch echt een ultimatum gesteld door de VVD, de coalitiepartner die weliswaar een handtekening onder het regeerakkoord op dit punt heeft gezet maar die toch steeds tegenstribbelt. De minister kan toch niet voorbijgaan aan dat probleem? Wat doet zij als zij geen gemeente heeft? Tegen GroenLinks zegt de minister dat zij

niet gaat dwingen maar dat zij ze wil overtuigen. Toch zit zij met het probleem dat zij geen gemeente heeft en mogelijk heeft zij die bij het uitkomen van het NVVP ook niet.

Minister **Netelenbos**: Wacht u dat nu maar eens rustig af. Het valt mij al maanden op dat u altijd alles van de sombere kant ziet. We moeten gewoon eens kijken hoe het afloopt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk dat de heer Van Bommel gelijk heeft en dat wij hierover best met de wethouders van de grote steden kunnen praten. Zij hebben immers een belangrijke rol in deze discussie. Als de grote steden met zijn vieren kunnen optrekken, denk ik dat het draagvlak bij de meeste wethouders om dit te doen, groot is. Maar wij weten allemaal dat de VVD-wethouders die in alle colleges van de vier grote steden zitten, over de schouders van hun verkeerswethouder – als ze het zelf al niet zijn – meekijken om te voorkomen dat die proef tot stand komt. Zo wordt het spel gespeeld. Ik heb een voorstel voor dat dilemma gedaan om eruit te komen door te zeggen: laten wij het met die vier steden doen zoals wij het van plan waren.

Minister **Netelenbos**: Wij zitten niet alleen maar met een discussie met de besturen in de regio's en de steden – dat onderscheid dient u ook te maken in dit debat – maar wij hebben ook te maken met een deel van de automobilisten die het gevoel heeft dat wij iets gaan doen wat helemaal niet kan helpen. Dat laatste is sterk bevorderd door de campagne van de ANWB. Ik vind het zelf belangrijk – en zo werk ik graag – om tegen de bevolking te zeggen dat wij in de praktijk iets gaan laten zien waarvan wij denken dat het werkt en waarover wij afspreken dat als na verloop van tijd blijkt dat het niet werkt en dat het geen effect heeft op de doorstroming, wij ermee zullen stoppen. Ik zie dit los van het bestuurlijke vraagstuk, want daar kom je altijd uit. Het gaat om de vraag hoe je het gaat aantonen. Ik vind het dan verstandiger om met een beperkt deel van de steden te beginnen. Ik heb in de nota van wijziging geschreven dat het met een stad begint, maar het is algemeen bekend dat men het heel griezelig vindt om met één te beginnen. Misschien moeten het er dan wel

twee worden. Ik sluit dat niet uit. Vervolgens wordt er bekeken of het werkt. Daarna komen automatisch de andere aan de beurt als het werkt. Zo is de nota van wijziging gemaakt. Nederland is niet gewend om te betalen; heel veel landen hebben al sinds jaar en dag tol en als wij naar het buitenland gaan, betalen wij dat ook. Je hoort dan iedereen zeggen: je rijdt zo lekker door op die Franse tolwegen! Dat hebben wij er grif voor over en het is veel meer dan die f 5 van mij. Vervolgens voelt dat in eigen land allemaal heel anders onder leiding van de anticampagnes. Ik wil dat doorbreken en dat kun je alleen maar doen door het aan te tonen.

De **voorzitter**: Ik denk erover om er nog drie interruptiemicrofoons tussenin te zetten, maar ik moet wel tegen de minister zeggen dat de interrumpanten die er nu staan, niet weggaan hoelang u ook antwoordt. Zij blijven gewoon staan, want ze willen allemaal hun eigen vraag, ook al is het dezelfde, stellen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb op dit punt nog een laatste vraag. U weet hoe het met dat draagvlak gaat. Iedereen weet wat er gebeurd is in de grote steden met het invoeren van betaald parkeren. Daar was heel veel verzet tegen en nu wordt er door heel veel mensen om gevraagd omdat het een oplossing is. Dat draagvlak komt er dus. Maar het komt er niet als op een gegeven moment de stad Utrecht wel wil terwijl de provincie er onder aanvoering van de VVD-gedeputeerde overheen duikt en de stad in de problemen brengt. Dat is het spel en daar moeten wij een eind aan maken.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen dat nog zien. Ik ben het meest teleurgesteld over de milieuorganisaties die nogal oorverdovend stil zijn. Dat is nu echt eens een teleurstelling!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik denk niet dat wij nu allerlei dingen over anderen moeten gaan debiteren; het gaat hier om de vraag welk beleid wij hier moeten maken. De minister gebruikte zojuist het woord "uitverkoren" in de zin: welke gemeente wordt er uitverkoren. Dat lijkt op gespannen voet te staan met het vrijwillige karakter.

Netelenbos

Hoe hoog moet het bedrag worden en wat is de minister bereid te betalen aan de gemeente die mee wil doen? Staat dat nog wel in verhouding tot datgene wat zij wil bereiken?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat laat zich beantwoorden op het moment dat ik naar de Kamer toekom met een pakket.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik mag hierna nog de behandeling van de Woningwet doen, dus ik blijf hier in elk geval nog even.

Tegen de minister wil ik zeggen dat het in de VVD toch niet zo werkt als zij zo-even suggereerde. Wij spreken elkaar wel eens op de verschillende bestuurslagen en ik wil haar ook verzekeren dat ik binnen de partij mijn best doe om mijn interpretatie van het hele probleem over te brengen zoals ik dat hier ook steeds heb gedaan. Tot nu toe gaat dat vrij aardig. Ik wijs de heer Van der Steenhoven erop dat tijdens het debat over de noord-zuidlijn de Amsterdamse wethouder van GroenLinks, de heer Köhler, de Kamerfractie van GroenLinks in zijn zak had. Ik vind het bijzonder vervelend dat de heer Van der Steenhoven dergelijke kwalijke opmerkingen over mijn partijgenoten maakt. Wij hebben allen onze eigen verantwoordelijkheid. In de VVD is het niet de gewoonte, de raads- en statenleden in de zak te houden. Dat zou ook niet kunnen.

De **voorzitter**: Daarmee is dit onderwerp afgedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Wanneer kunnen wij de voorstellen verwachten? Ik hoor graag een concrete datum. Wij willen overigens de methodiek van evaluatie en de normstelling graag in de wet geregeld zien. De minister heeft tijd genoeg om een en ander bij nota van wijziging te regelen.

Minister **Netelenbos**: Over dit laatste punt komen wij te spreken bij de behandeling van de wet. Bestuurlijk gezien, is het niet verstandig om data te noemen. Dat leidt er alleen maar toe dat de prijs hoger wordt. Ik wil op fatsoenlijke wijze het bestuurlijk overleg afwikkelen. Het gaat erom dat er een pakket maatregelen wordt overeengekomen dat iedereen kan verdedi-

gen; zoet en zuur moeten gemixt worden

Mevrouw **Giskes** (D66): Met het oog op de Handelingen merk ik op dat D66 qua opvattingen niet in het kamp van de VVD zit, zoals de heer Van Bommel suggereerde.

Dat het moeilijk is om een proefgemeente te vinden, heeft niets met het verschijnsel rekeningrijden an sich te maken. Het probleem is dat dit één van de vier grote steden moet zijn en de betrokken gemeentebesturen zich zorgen maken over de concurrentiepositie van hun stad. Wat gebeurt er als men er niet in slaagt, een proefgemeente te vinden? Wij moeten vasthouden aan het experiment met rekeningrijden. De betrokkenen mogen niet de indruk krijgen dat de Kamer er eventueel van wil afzien. Ik begrijp overigens dat het ultimatum van de VVD inhoudt dat men voorzichtig iets oppert.

Minister **Netelenbos**: Zoals gezegd, wil ik eerst het bestuurlijk overleg afwikkelen. Prinsjesdag dit jaar is bijvoorbeeld niet gehaald vanwege de vakantiespreiding. Ik zal binnenkort de Kamer de uitkomst van dit overleg voorleggen.

De heer **Leers** (CDA): Kan de minister enige indicatie geven van de termijn die zij nodig heeft? Prinsjesdag volgend jaar lijkt mij wel een erg ruime periode.

Minister **Netelenbos**: Ik herhaal dat ik probeer, voor het einde van het jaar het resultaat op tafel te leggen. Het helpt als het wetsvoorstel eerst behandeld wordt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij mijn weten wacht de Kamer op een reactie van de minister op de tweede schriftelijke ronde. Zij heeft echter gelijk dat de Kamer erover had moeten praten voordat tot de proef besloten werd.

Minister **Netelenbos**: Ik zal zo snel mogelijk die reactie naar de Kamer sturen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hechten eraan dat bij de behandeling van het wetsvoorstel ook het experiment op tafel ligt.

Minister **Netelenbos**: Het lijkt mij het beste, deze discussie te

vervolgen bij de behandeling van de wet en bij de bespreking van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg.

De heer **Niederer** heeft gevraagd om prioriteit aan te brengen in de verschillende vormen van variabilisatie. Dat is niet zo eenvoudig. De simpelste vorm daarvan is verhoging van de benzineaccijns onder gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Vanwege de grenseffecten is dit echter zeer lastig te realiseren. Er wordt gewerkt aan een heffing per kilometer. Het wetsvoorstel terzake heb ik al aangekondigd. Er komt een algemene beprijzingswet waarin tol, kilometerheffing en rekeningrijden met elkaar in verband worden gebracht. Nu is voor iedere tolvoorziening een aparte wet nodig. Dat is lastig. De condities waaronder tol is toegestaan, zouden algemeen geregeld kunnen worden. Dat ben ik aan het uitwerken en ik verwacht dat wij dat in deze kabinetsperiode nog kunnen afronden. Eerst gaan wij echter het rekeningrijden invoeren en het zal nog wel een jaar of vier, vijf duren voordat de techniek voor de variabilisatie betaalbaar wordt. Het kan nu al, maar dat betekent dat je een apparaat van f 2000 in je auto moet hebben. Stel dat je als student een auto van f 1600 hebt gekocht, dan zou daar een apparaat van f 2000 in moeten. Dat werkt niet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Hoe zit het met de prioriteitenstelling? De minister legt een volgtijdelijke relatie: eerst rekeningrijden en dan andere vormen van variabilisatie. Ik wijs erop dat er een wankel politiek draagvlak is voor rekeningrijden en dat er veel technisch-infrastructurele ingrepen nodig zijn. Het draagvlak voor de kilometerheffing is echter groot. Is het tegen die achtergrond niet verstandiger om daar direct alles op in te zetten, zodat wij die nodeloos omslachtige, dure en politiek gevoelige tussenfase kunnen overslaan?

Minister **Netelenbos**: Ik denk van niet. Ook bij mijn voorgangers was het zo dat alle technieken die voor de hand lagen – denk aan de carpoolwisselstroken – niet populair waren. Dát moest dan niet; wél iets anders. De geschiedenis van het beheersen van de mobiliteit laat tragisch genoeg zien dat middelen die voor

Netelenbos

de hand lagen, meestal niet de voorkeur hadden. Er was altijd wel weer een verderreikend perspectief voorhanden. Dat moet nu niet gebeuren. Aangezien variabilisatie tussen nu en de volgende regeerperiode nog niet mogelijk is, lijkt het mij beter te beginnen met rekeningrijden. Wij kunnen dan wennen aan het idee van op tijd en plaats gedifferentieerd betalen. Met kilometerbeprijzing kun je ook in tijd en plaats variëren. Als te zijner tijd de techniek voorhanden is en de wetgeving geregeld is, kunnen wij daarop overstappen en tegelijkertijd de vaste bedragen voor de motorrijtuigenbelasting verlagen. Dat heeft tijd nodig en wij moeten nu iets doen, want als wij niets doen, blijven de files oplopen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister weet dat ik die opmerking niet heb gemaakt om het rekeningrijden zonder meer "af te schieten". Onze fractie is juist voor het invoeren van vormen van variabilisatie. Ik vrees echter dat de discussie over het rekeningrijden nog zoveel jaren in beslag zal nemen, dat wij misschien op een gegeven moment moeten constateren dat wij ook goed zouden kunnen werken met een kilometerheffing. Daarom heb ik gezegd dat het misschien verstandig is om daar technisch, juridisch en beleidsmatig meteen op in te zetten.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat de tijdswinst wanneer wij gaan werken met het systeem van rekeningrijden nog zodanig groot is, dat het heel onverstandig is om uw suggestie te volgen. Natuurlijk heb ik over die vraag nagedacht, maar mij dunkt dat het een te ver reikend perspectief is dat voor de korte termijn geen soelaas biedt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben ook wat teleurgesteld door de prioriteitstelling in dit kader. Het voorbeeld dat de minister gaf van de arme student die zo'n duur apparaat moet aanschaffen heeft mij daarin gesterkt. Volgens mij moet het systeem van beprijzing van het autoverkeer naar voren te halen zijn. Wij zouden op z'n minst moeten weten wanneer het wetsvoorstel over het rekeningrijden bij de Kamer voor zal liggen. Wellicht kan er een notitie worden opgesteld waarin aangegeven wordt wat de stand van zaken is, welke problemen er spelen,

zodat wij ook de inhoudelijke discussie over dit vraagstuk kunnen voeren. Vorig jaar heeft de minister naar aanleiding van een verzoek van de Kamer toegezegd dat die discussie gevoerd zal worden. Ik verzoek de minister om die discussie te koppelen aan de kwestie van het rekeningrijden, zodat de samenhangen duidelijk worden.

Minister **Netelenbos**: Er is geen land ter wereld dat kilometers bedrijft. De suggestie dat het zomaar op een achternamiddag geregeld kan worden, is volstrekt irreal. Duitsland gaat het systeem invoeren voor vrachtauto's. Dat gaan wij natuurlijk met interesse volgen. Je kunt in een vrachtauto natuurlijk wel een duur apparaat zetten, maar in een personenauto gaat dat echt niet zomaar. Ik zal hierop nog nader ingaan in antwoord op schriftelijke vragen bij de tweede nota van wijziging. Ik zeg nu al: rekent u zich niet rijk; die techniek is er nog niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil ook helemaal niet suggereren dat het een gemakkelijk traject is. Het lijkt mij alleen niet goed als wij nu de indruk wekken dat het om zulke onoverkomelijke problemen gaat, dat wij de discussie twee tot vier jaar moeten uitstellen. Mijn concrete vraag is of u bereid bent een notitie te schrijven over de stand van zaken rondom het beprijzen, opdat wij dat kunnen bespreken in het kader van het wetsvoorstel over het rekeningrijden. Ik vind het namelijk belangrijk dat deze zaken in samenhang worden gezien.

Minister **Netelenbos**: Ik zal deze vraag beantwoorden bij de vragen die ik heb gekregen bij het nader verslag over rekeningrijden. Dan zal ik laten zien wat het tijdpad is om variabilisatie met GPS-techniek in te voeren. Er komt geen aparte notitie. Ik beantwoord de vraag en meer is niet voorhanden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hier kom ik in tweede termijn op terug.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft gepleit voor een keep-your-lane-systeem in het kader van veiligheid, doorstroming en mobiliteit. Hij wil rechts inhalen naast links. Dat leidde tot de voor de hand liggende opmerking van de

VVD dat de heer Van Gijzel pleit voor rechts inhalen.

Ik vind de gedachte op zichzelf interessant, maar zij is niet geïsoleerd in Nederland in te voeren. Ik ben voornemens om eerst een literatuurstudie te laten doen om te kijken wat de feiten zijn. Als deze positief uitvalt, kunnen wij vervolgens kijken of wij Europese initiatieven kunnen nemen. Nederland heeft niet de omvang om zo'n systeem geïsoleerd in te voeren. Je zult dat altijd Europees moeten doen. Als het echt goed kan werken in Europa, is het natuurlijk wel interessant.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Een literatuurstudie klinkt nogal vaag. Het is wel serieus bedoeld. Ik heb gehoord dat organisaties zoals de ANWB, het CBR en VVN hier grote voordelen in zien. U staat er positief tegenover, maar er moet wel een serieus traject zijn.

Minister **Netelenbos**: Nederland heeft niet zo'n enorm wegensysteem als de Verenigde Staten. Wij hebben heel veel op- en afritten. Wij willen een literatuurstudie houden over de Nederlandse situatie, maar daar gaan wij geen jaren over doen. Ik stel voor dat wij in de loop van dit jaar met die studie naar de Kamer komen. Als deze er positief uitziet, is het interessant om Europese initiatieven te nemen. Als ik nu zomaar naar de Transportraad stap en zeg: ik heb een idee, neemt hij daarvan akte. Dat wordt helemaal niets. Je moet jezelf equiperen met een goede onderbouwing.

De heer **Leers** (CDA): Wij moeten wel snel helderheid geven. De ongewisheid over of het wel of niet mag kan tot mentaliteitsbederf leiden.

Minister **Netelenbos**: Het mag nu niet.

De heer **Leers** (CDA): Dat weet ik wel. Ik heb het idee van de heer Van Gijzel ondersteund, maar als je zo'n discussie begint, moet je snel helderheid geven. Er zijn nu al mensen die op de een of andere manier misbruik maken van de situatie. U zult ook wel meemaken dat er plotseling iemand aan de rechterkant inhaalt. Ik vind dat een verderfelijke houding. Wij moeten ertegen waken dat mensen denken

Netelenbos

dat het mag, terwijl er nog tijd nodig is om te onderzoeken of het kan. Dan krijgen wij de meest afgrijselijke situaties op de weg. Dat leidt ook tot onveiligheid.

Minister **Netelenbos**: Met die opmerking ben ik het eens. Een discussie starten brengt altijd enig risico met zich. Ik kan mij nog herinneren dat het plan ontstond dat fietsers die rechtsaf gingen, door rood mochten rijden. De meeste fietsers gingen dat onmiddellijk doen. Dat is niet de bedoeling bij dit soort zaken, want dat is buitengewoon riskant. Het mag niet en het gebeurt te vaak. De vraag of het veilig is in Nederland, kunnen wij niet zomaar beantwoorden. De uitkomst kan ook zijn dat het niet kan, maar dat gaan wij nu uitzoeken. Tegen iedereen die denkt dat hij door de actie van de heer Van Gijzel kan doen waar hij zin in heeft, zeg ik "nee".

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik voel dit als een zware last op mijn schouders, maar zoveel invloed heb ik niet.

Minister **Netelenbos**: Onderschat het niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik sprak vanochtend de heer Van Woudenberg van Veilig verkeer Nederland. Hij vertelde mij een enigszins schrikbarend cijfer, namelijk dat 40% van de weggebruikers met de auto het op dit moment al min of meer regelmatig doen. 40%! De heer Leers zegt terecht dat deze discussie snel gevoerd moet worden. In onze samenleving is klaarblijkelijk echt iets mis op dit punt. Hierover moet helderheid komen. Ik vraag dus om het onderzoek snel uit te voeren.

Minister **Netelenbos**: Dat zullen wij doen. Uit de opmerking van de heer Van Gijzel blijkt dat mensen soms de neiging hebben, eigen regels te hanteren en dat is buitengewoon zorgelijk. Het valt mij ook op dat het kennelijk heel erg vermoeiend is de richtingaanwijzer uit te steken. In toenemende mate wordt dat niet meer gedaan. Dat is ook heel erg gevaarlijk. Er valt dus nog wel wat te verbeteren aan de verkeersdiscipline.

Voorzitter! Er is gediscussieerd over de 100 en 120 km/uur-maatregel en het kabinetsbesluit als gevolg van de afspraak in het regeerakkoord. In

het regeerakkoord staat dat in de Randstad over het hele wegvak overdag 100 km/uur wordt gereden en 's avonds 120 km/uur. Mij leek het buitengewoon overzichtelijk precies te weten waaraan je toe bent. Wij kennen allemaal die gele bordjes langs de wegen die af en toe echt opgepoetst moeten worden, omdat je ze anders niet ziet. Daar hoeft je dan niet steeds meer naar te kijken. De maatregel is dus overzichtelijk, goed voor de verkeersveiligheid, de doorstroming en de CO₂-emissies. Dat was de basisgedachte van het regeerakkoord.

Vervolgens heb ik gekeken hoe die maatregel zou kunnen worden ingevoerd. Daarbij bleek dat met name het ophogen van de snelheid van 100 naar 120 km/uur 's avonds een enorm vraagstuk opwierp in verband met de regelgeving rond de geluidshinder, omdat nogal wat wegen in de Randstad dienden te worden ingepakt in geluidsschermen. Daarvoor was rond 1 mld. nodig. Dat was niet voorzien bij de opstelling van het regeerakkoord.

Een poosje geleden stond er van alles en nog wat over in de krant. Maar de Wet geluidshinder is er niet voor weilanden of koeien. De Wet geluidshinder is er voor mensen die in de buurt van snelwegen wonen. En in de Randstad is het nu eenmaal nogal vol. Daarom is goed gekeken naar de gevolgen van de Wet geluidshinder. Die vraagt nogal wat voorzieningen. Daarom moet de afweging gemaakt worden of je 1 mld. over hebt voor deze maatregel. Die vraag liet zich gemakkelijk beantwoorden: dat hebben wij er niet voor over. Zelf heb ik, in de geest van het regeerakkoord, de conclusie getrokken dat, alles afwegend, het beter is, alles te laten zoals het is. Tenslotte zijn de meeste weggebruikers in de Randstad eraan gewend. Wij hoeven dan geen enkele investering te doen. Omdat wij hebben besloten dat er versterkt wordt gecontroleerd op de snelheden, wordt de winst bij de CO₂-reductie wel gehaald, aangezien vooral 's avonds te snel wordt gereden. Overdag is dat niet mogelijk en rijdt men door de bank genomen veel minder snel dan 100 km/uur gemiddeld als gevolg van de congestie. Dat maakt dat de maatregel al met al CO₂-winst oplevert. De Kamer krijgt daarover volgende week een brief.

De heer **Leers** (CDA): Wij zijn blij dat alles blijft zoals het was. Wij hebben ons vanaf het begin op dat standpunt gesteld. Wij zijn blij dat dit onderdeel uit het regeerakkoord geschrapt is. Ik heb begrepen dat de heer Pronk geen geld heeft voor geluidsschermen. Hij heeft dat onlangs laten weten.

Wat is er waar van het verhaal dat dit geld met name gebruikt is voor de MIT-contracten van vorig jaar? Het geld zou toen uit het potje voor geluidsschermen zijn gehaald en ingezet zijn voor de regiocontracten. Daarom is er nu geen ruimte om de plannen uit het regeerakkoord uit te voeren.

Minister **Netelenbos**: Daar is niets van waar. Er was in het regeerakkoord geen bedrag opgenomen voor deze maatregel. Kennelijk had men toen het idee dat het budgettair-neutraal zou kunnen. Dat is niet het geval.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik vind dit een zeer verstandig besluit van de minister. Over de geluidshinder zullen wij nog wel een appeltje schillen met haar collega Pronk bij de VROM-begroting.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Wat de minister nu vertelt, is een beetje merkwaardig. In het regeerakkoord staat expliciet dat geen extra investeringen gedaan zullen worden voor geluidsbestrijding 's nachts. In het regeerakkoord staat dat, als de maatregel leidt tot extra investeringen, die niet gedaan zullen worden. Dan zal alleen de maatregel genomen worden om die snelheid van 100 km/uur in te voeren. Ik zal straks de fracties van PvdA en D66 daar vragen over stellen, want zij hebben afgelopen maandag bij de behandeling van de Klimaatnota gezegd, vast te houden aan de invoering van die 100 km/uur vanwege het grote effect op de CO₂-uitstoot. In het regeerakkoord was dus al voorzien dat, als er investeringen nodig waren, die niet gedaan zouden worden. Wil de minister daarop reageren?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Toen wij dit uitwerkten, viel op dat de milieuwinst van de maatregel marginaal was, omdat overdag veel langzamer wordt gereden dan de toegestane maximumsnelheid. Er zijn

Netelenbos

nu wegvakken waar 100 km/uur en 120 km/uur mag worden gereden. Op de wegvakken waar 120 km/uur wordt gereden en de milieuwinst gehaald zou moeten worden door wijziging naar 100 km/uur overdag, wordt overdag nauwelijks 100 km/uur gereden. De maatregel die wij nu voorstellen, een intensivering van het toezicht 's nachts, leidt tot 0,3 miljoen kiloton CO₂ minder uitstoot. Die winst is precies hetzelfde als bij een wijziging van snelheden van 100 naar 120 km/uur tussen 19.00 uur en 7.00 uur. Het is daarom verstandiger om de situatie hetzelfde te houden. Dat is tevens in de geest van het regeerakkoord. Ik denk echter in de toekomst nog wel een keer na over de vervanging van die gele bordjes langs de weg, wat toch een raar soort folklore is. Af en toe moeten die bordjes door iemand worden geboend, wat uit de tijd is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is duidelijk dat de grens van 100 km/uur een flink aantal verkeersslachtoffers scheelt. Dat is onlangs door de SWOV uitgerekend. Het is ook duidelijk dat met deze snelheid de doorstroming wordt bevorderd, zoals in het regeerakkoord staat. Tenslotte is het duidelijk dat deze maatregel extra CO₂-uitstoot bespaart. De meeste fracties in de Kamer hebben dat afgelopen maandag aangegeven. Dat staat naast de extra handhaving die is meegenomen in het CO₂-klimaatakkoord. Wat hier gebeurt, is dus gewoon een capitulatie voor de VVD.

Minister **Netelenbos**: Absoluut niet. De VVD wilde de maatregel van 's avonds 120 km/uur. Dat kan dus niet. Wij hebben hier immers te maken met een theoretisch model. Het ware anders als het overall mogelijk zou zijn om overdag de maximumsnelheid te halen. Dat is echter niet de werkelijkheid. Wij hebben gekeken naar de situatie op de snelwegen en naar de winst. Die is inzake de verkeersveiligheid en de doorstroming nauwelijks actueel. De winst die wij boeken met de CO₂ is echter ook te boeken door 's avonds de maximumsnelheid op 100 km/uur te houden op die wegvakken waar die snelheid nu ook geldt. Dat is de werkelijkheid. Ik zal de Kamer hierover volgende week het nodige schrijven. Dan kan een en ander nader bekeken worden.

De **voorzitter**: Omdat de Kamer nog een brief over dit onderwerp zal bereiken, die waarschijnlijk ook nader aan de orde zal komen, lijk mij dit de laatste interruptie op dit punt. Bovendien komt er nog een tweede termijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb het geluk gehad, bij de regeerakkoordonderhandelingen aanwezig te zijn geweest. Ik heb toen het voorstel van D66 met beide armen omhelst. Ik vond het een goed voorstel. Op dat moment bleek immers dat het voor zowel uitstoot, veiligheid als doorstroming positief zou uitwerken. Zo staat het ook letterlijk in het regeerakkoord. Wat mij betreft is dat geen dogma. Ik hecht namelijk niet aan het instrument, maar wel aan de effecten. De minister zegt nu dat er amper effect aan het instrument vast zit. Ik zou er echter buitengewoon veel prijs op stellen om van haar te horen welke effecten zich voordoen bij de maatregel van 100 km/uur. Ik wil dus weten welke effecten zich niet voordoen bij het handhaven van de huidige situatie. Ik wil dat graag in extenso uitgewerkt zien in de door de minister aangekondigde brief.

Minister **Netelenbos**: Ook hier geldt dat de heer Van Gijssel moet willen erkennen dat door de bank genomen in de Randstad overdag de maximumsnelheden niet gehaald kunnen worden. Dat is wat nu is uitgewerkt. Dat is kennelijk niet gebeurd bij de vaststelling van het regeerakkoord.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik stel mijn vraag omdat ik de effecten wil zien. Wij hebben steun verleend aan het voorstel omdat het juist op alledrie de punten gunstig was. De minister heeft aangegeven dat op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming de instrumenten zo beperkt zijn dat men geen instrument kan laten schieten. Ik vind het zonde om een instrument te laten schieten als de effecten daarvan groot zijn. Als het niet helpt, moeten wij het echter niet doen.

Minister **Netelenbos**: Dat is inderdaad de conclusie.

Voorzitter! Er is een aantal opmerkingen gemaakt over het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Het is wellicht verstandig, ook omwille van de tijd, daar niet al te veel aandacht aan te besteden. Wij

komen daar uitvoerig over te spreken in de loop van het volgend jaar. Het Nationaal verkeers- en vervoersplan ligt op schema. Ik ga ervan uit dat de tweede consultatieronde met de andere overheden wordt gehouden in februari. Dat is de planning waarmee wij werken. Het zal daarnaast duidelijk zijn dat er een goede afstemming dient plaats te vinden met de vijfde nota ruimtelijke ordening.

Ik ben blij met het pleidooi van de heer Van Gijssel voor de corridors als bundeling van transportassen. Dat is precies de invulling van het woord "corridor": als het gaat om transportassen door Nederland, dan is dat een internationaal begrip. Het multimoedaal ontsluiten van knooppunten is ook belangrijk. Minister Pronk en ik voeren allebei het regeerakkoord uit en dat betekent dat het mainportbeleid toetssteen en bouwsteen van het kabinetsbeleid is.

De heer Van der Steenhoven maakte een opmerking naar aanleiding van mijn uitspraken over de grote projecten en de rollen van de verschillende overheden. Hij had de indruk dat ik de inspraak om zeep wil helpen en wees mij erop dat inspraak het draagvlak altijd vergroot. Ik deel de opvatting dat inspraak leidt tot draagvlakvergroting. Ik heb dit dan ook niet zo gezegd; ik heb willen wijzen op de gevolgen van een lange doorwerking van gemeentelijke bestemmingsplannen of provinciale streekplannen voor een aantal nog te benoemen nationale projecten. In de afweging tussen nationaal belang en besluiten uit het verleden gebeuren wel eens verkeerde dingen op de verkeerde plekken. Waarschijnlijk zullen wij hierover volgende week nog uitvoerig spreken bij de discussie over de Tracéwet. Toch zal, niet als norm maar bij uitzondering, een procedure moeten worden gevonden die het mogelijk maakt dat, met het oog op het nationale belang, sommige plekken worden aangewezen en onder een ander regime komen. Ik ben dus helemaal niet van plan om de inspraak te doen verminderen.

Het groene poldermodel wordt nu beproefd. Over het woord "poldermodel" bestaan wel eens wat misverstanden. Het betekent niet per se "meebeslissen"; het poldermodel is bedoeld om het draagvlak te vergroten en om de expertise van de "polderpartijen" maximaal te

Netelenbos

benutten. Het valt mij op dat bijvoorbeeld bij het TOP-overleg, de discussie over de mainport Rotterdam, wel eens sprake is van een dergelijke begripsverwarring. Van "meebeslissen" is geen sprake; al is het wel eens lastig, het moet duidelijk zijn dat uiteindelijk alleen door de relevante overheden wordt besloten.

Mevrouw Giskes maakte een opmerking over ABC-locaties. Bij de vijfde nota zullen die uitvoerig aan de orde komen. Zij wees op het parkeerbeleid, maar daarvan heb ik ook zelf geconstateerd dat dit een probleem gaat worden. Ik deel dus haar zorg.

De heer Herrebrugh wees op nieuwe technologische ontwikkelingen: beladingstechnieken, ondergronds transport en zeppelin. Voor een deel zijn de vragen schriftelijk beantwoord. Het onderzoekcentrum Connect is belangrijk bij de beladingstechnieken en nieuwe manieren van werken. Het is niet nodig om nu al met de buidel te gaan rammelen, maar er is zeker aandacht voor. Met het "Bloemenlijntje" bij Aalsmeer is men al een tijd geleden aan de slag gegaan. Ik ben buitengewoon teleurgesteld over de brief van de luchthaven Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer hieromtrent. Deze wezen op de prachtige mogelijkheden van ondergronds transport en vroegen om 300 mln. om de plannen uit te voeren. Laat ik zoiets nu altijd een prachtige mogelijkheid voor PPS gevonden hebben! Zo zie je maar weer: vaak lees je in de krant dat PPS als gevolg van een onwillige overheid niets wordt, maar de zaak ligt altijd net iets ingewikkelder. Ik zal Schiphol en de bloemenveiling in Aalsmeer echter laten weten dat het niet zomaar kan.

Voorzitter! Ik heb de vragen over de zeppelin voor een deel schriftelijk beantwoord. Ik wil de Kamer echter begrip vragen voor het feit dat wij nog geen actueel beeld hebben van de zeppelinteknik. Er bestaat ook nog geen prototype dat men kan gebruiken voor de certificering. Het duurt nog zeker drie jaar voor een prototype beschikbaar is en dan duurt het nog minstens twee jaar voor men kan overgaan tot certificering. Het is niet mogelijk om deze gang van zaken te versnellen, want ook hier geldt: "safety first". Ik moet er niet aan denken dat zich problemen zouden voordoen met de

veiligheid. De RLD werkt hard, maar het is onmogelijk om dit traject sneller af te leggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De rijksoverheid draagt de verantwoordelijkheid voor de regelgeving rondom de zeppelin. De ontwikkeling van de techniek van de zeppelin vordert gestaag, maar op een gegeven moment moet zo'n zeppelin toch ook ergens kunnen landen en stijgen. Ik vind het opvallend dat men de zeppelin beschouwt als een vorm van luchtvaart, terwijl het meer voor de hand ligt om hem te zien als een alternatief voor het wegverkeer.

Minister **Netelenbos**: De RLD zal de certificaten moeten uitreiken, aangezien men met een zeppelin de lucht in gaat. Een andere reden waarom de zeppelin onder de RLD valt, is dat hij gebruik maakt van hetzelfde luchttruim als vliegtuigen. Ook helikopters vallen onder het regime van de RLD. Er is bij mij geen sprake van onwil, maar ik moet mij hier toch echt op de deskundigen verlaten. Wij moeten weten waar wij aan beginnen en de veiligheidsnormen die gelden voor de luchtvaart, gelden ook voor de zeppelins. Om een goed oordeel te kunnen vormen is een prototype nodig en dat is er nog niet. Het valt mij op dat de zeppelin de "darling" is van de milieubeweging, maar de vraag of dat ook zo zal blijven, laat zich niet zomaar beantwoorden. De luchtverplaatsing van een zeppelin is aanzienlijk en het is nog maar de vraag wat de precieze milieuwinst van een dergelijk luchtvaartuig is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zie de zeppelin niet als mijn "darling" en zeker niet als mijn "lovebaby". Ik vind hem echter een interessant alternatief en dan niet zozeer voor het lucht- als wel voor het wegverkeer. Is er voor zeppelins ook een luchtverkeersleiding nodig? Is het niet mogelijk om een aantal banen aan te wijzen op een hoogte die niet wordt gebruikt door vliegtuigen?

Minister **Netelenbos**: Ik kan hierop niet antwoorden. Ik laat hiernaar echter wel onderzoek doen, waarbij de veiligheid het belangrijkste aspect is. Ik wijs erop dat de banen van vliegtuigen en zeppelins elkaar zullen kruisen als een vliegtuig landt. Om een en ander in goede banen te leiden zijn afspraken nodig over de

regulering. Het laat zich nu echter niet voorspellen of er voor de zeppelins ook een luchtverkeersleiding nodig zal zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind de minister ietwat afhoudend, terwijl iedereen veel verwacht van de mogelijkheden van de zeppelin. Zij zeg terecht dat de veiligheid heel belangrijk is en natuurlijk moet worden onderzocht of de zeppelins problemen opleveren voor andere verkeersdeelnemers. In andere landen worden zeppelins echter al wel gebruikt en wellicht kan men een van deze zeppelins gebruiken voor een proefvlucht in Nederland. Het moet nog blijken of de zeppelin een goed alternatief is voor bestaande vormen van verkeer, maar hoe eerder wij dat weten, hoe beter.

Minister **Netelenbos**: Ik ben helemaal niet afhoudend en verzoeken van de bouwers aan de RLD zullen zeker worden gehonoreerd. De RLD steekt hier heel veel werk en energie in, want de expertise moet van de grond af worden opgebouwd. Het beeld dat wij niet aan de zeppelin willen, klopt echt niet. Wij moeten er echter wel eerst voor zorgen dat wij over deze nieuwe techniek kunnen oordelen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik ben het eens met de minister dat de veiligheid van de zeppelin bovenaan dient te staan. Ik heb begrepen dat de veiligheidsaspecten van de zeppelin niet moeten worden vergeleken met die van vliegtuigen, maar met die van luchtballons. Dat heeft te maken met het draagsysteem. Men maakt immers geen gebruik van een motor, maar van opstijgende lucht. Overigens heb ik gisteren gehoord dat als gevolg van het tot nul teruglopen van de Nederlandse luchtvaartindustrie, ook de expertise en de capaciteit bij de RLD onvoldoende zouden zijn om certificeringsaanvragen te honoreren. Is dat bericht juist?

Minister **Netelenbos**: Neen, dat laatste is het probleem niet en wat dat eerste betreft hoop ik werkelijk dat de zeppelin veiliger is dan de luchtballon, want het landen met luchtballons is onveiliger dan parachutespringen.

De heer Leers vraagt of met betrekking tot PPS niet een bepaalde

Netelenbos

procedure kan worden gevolgd. De procedure die wij met betrekking tot PPS, in relatie met de PKB-procedure, voor ogen hebben, is onlangs uitvoerig besproken; ook de minister van Financiën was daarbij betrokken. Ik wil die procedure graag volgen en dat betekent dat het programma van eisen een belangrijk tijdstip aangeeft waar het gaat om de vraag of men met PPS in zee wenst te gaan. In dit verband is gezegd dat men soms niet weet of men een project ook werkelijk wenst en daarbij is het voorbeeld van de A4 Midden-Delfland genoemd. De Kamer heeft in meerderheid nog niet gezegd dat die weg er moet komen, maar ikzelf heb steeds in brieven aangegeven wat ik op dat terrein doe. Ook heb ik laten weten dat ik doorga met marktpartijen en niemand heeft mij gezegd: dat moet u niet doen. Ik kom dan ook straks met een program van eisen en dan zien wij wel hoe die bal hier rolt.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Mijn grote zorg is dat de overheid in dezen haar geloofwaardigheid verliest. De minister kondigt aan dat ze met die A4 doorgaat via PPS, maar in de Kamer blijkt dat daar grote onenigheid over bestaat. Nou komt zo'n marktpartij met een visie, men gaat rekenen, doet moeite, is met van alles bezig, enz. En dan komt de Kamer en die zegt: toch maar niet. Die situatie wil ik voorkomen. Wij moeten PPS een goede en verantwoorde start geven en dan moet je weten wat je wil. Dan moet je aangeven wat je precies bedoelt met het project, wat de output dient te zijn enz. Om te voorkomen dat er in een late fase onduidelijkheid bestaat, wil ik dat vooraf een project wordt getoetst en dat daarover een politiek oordeel wordt uitgesproken.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben hier een brief besproken waarin ik heb aangegeven dat ik doorga met PPS en dat ik een marktverkenning begin. Er gelden twee randvoorwaarden: een goede stedelijke inpassing tussen Schiedam en Vlaardingen en een goede inpassing in het landschap met een verdiepte bak. Als de uitkomsten van de PPS-consultatie er zijn, kom ik bij de Kamer terug, zo stelde ik in de bedoelde brief. De Kamer heeft dat willen volgen. U kunt nu wel zeggen dat u liever duidelijkheid vooraf zou hebben,

maar dat was nu eenmaal niet aan de orde.

Overigens zijn er ook andere voorbeelden, zoals de A59. Dat is een ander PPS-traject waarover wat minder rumoer is ontstaan. Vooral via Cobouw is het beeld ontstaan, als zou de overheid niet erg "PPS'erig" zijn. Dat nu is een vertekening van de werkelijkheid. Er wordt wat dit betreft altijd naar het buitenland verwezen: Engeland, Spanje, Portugal... Gaat men na wat voor soort PPS men daar realiseert, dan blijkt dat het daar op een Wijkertunelachtige manier gebeurt. De overheid is dan duurder uit dan wanneer ze het zelf zou doen. Die route volgen wij dus niet. Ook zijn er PPS-constructies voor kleine projecten zoals schoolgebouwen in Engeland; grote wegen worden daar niet op die manier aangepakt. Al met al lopen wij helemaal niet zo ver achter als wel wordt gesuggereerd. Laten wij nu eens een succes maken van Schiphol, de A4 Midden-Delfland, de A59, de A2, de tweede Maasvlakte enz. Er ligt genoeg op de plank.

De heer **Leers** (CDA): Er is geen verschil van opvatting tussen u en mijn fractie dat PPS veelbelovend is en dat wij daaraan wat moeten doen. Echter, ik constateer dat ten aanzien van de door u genoemde projecten de Kamer nog niet weet of zij ze überhaupt wel wil. Het gaat niet om de vraag of de Kamer het met u eens is over de wijze waarop de A4 moet worden aangelegd en uitgenut, maar om de vraag of die A4 er naar het oordeel van de Kamer überhaupt moet komen. U gaat terecht met veel bombarie naar het bedrijfsleven en zegt daar: komt u maar met voorstellen. Achteraf kan echter blijken dat in deze Kamer het desbetreffende project in politieke zin niet wordt gewenst. Om dat te voorkomen, wil ik helderheid vooraf.

Minister **Netelenbos**: Toch hoeft het niet altijd zo te gaan. Laten wij eerst bezien hoe dit proces hier wordt afgekaart. Het kabinet heeft op dit punt trouwens ook zijn eigen verantwoordelijkheid.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal hierover nu niet verder een discussie voeren, maar ik overweeg op dit punt in tweede termijn een motie in te dienen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Hoe weet de minister wat het Kenniscentrum PPS precies doet. Het lijkt mij dat deze vragen van de heer Leers bij uitstek op het terrein van dit centrum liggen. Hij noemde een slecht voorbeeld, de A4, maar voor de andere projecten geldt natuurlijk wel degelijk dat daar overeenstemming over is.

Minister **Netelenbos**: Wij participeren actief in het Kenniscentrum. De meeste PPS-projecten zijn projecten van Verkeer en Waterstaat. Wij bekijken uiteraard welke afspraken met de markt kunnen worden gemaakt. Onlangs hebben wij gediscussieerd over de verschillen in PKB-procedure die ontstaan als enerzijds met private partijen en anderzijds met de overheid wordt gewerkt. De modellen die daaruit ontstaan worden verder uitgedacht. Dit is met de Kamer besproken. Uiteindelijk wordt natuurlijk het concrete voorstel beoordeeld. Het is gemakkelijk om de overheid meer te laten betalen, maar op zo'n soort PPS zitten wij niet te wachten.

De heer Leers sprak over het speechbureau van Economische Zaken. Er geldt echter maar één punt en dat is het standpunt van de minister van EZ en zij heeft verleden week hier uitvoerig geschetst hoe zij tegen marktwerking aankijkt. Ik heb begrepen dat u het hiermee eens was, hetgeen leidde tot een groter draagvlak in de Kamer.

Er is een vraag gesteld naar aanleiding van de motie die over de NS is ingediend. De motie nodigt mij uit om eventuele privatisering goed te beargumenteren. Het beeld is ontstaan dat dit nooit meer mogelijk is, maar dat staat naar mijn idee niet in de motie. In de motie staat dat, als daartoe een besluit wordt genomen, de meerwaarde daarvan moet worden aangetoond. Je gaat natuurlijk niet privatiseren om het privatiseren.

Binnenkort zullen wij over de WP 2000 praten. Het gaat daarbij om het openbare busvervoer. Uiteraard komen wij nog uitvoerig te spreken over de wetgeving die het resultaat is van de nota De derde eeuw spoor. Bij behandeling daarvan moeten wij dan maar de principiële discussie voeren.

De heer Van Gijzel merkte op dat de groei van het openbaar vervoer hoger dan geraamd is. Dat is juist. In de afgelopen periode, medio 1998 tot medio 1999, is het openbaar vervoer

Netelenbos

met 5,5% gegroeid. Voor het eerst is zo'n enorme groei te zien en dat is verheugend. In de begroting is er ruimte voor 4% groei voor 2000. Er zit dus een probleem van 1,5%. Hoe lossen wij dit op? Niet door een algemene bekostigings sleutel, maar dat is ook niet nodig. Hierdoor wordt gedifferentieerd gekeken hoe wij de groei in 2000 honoreren. Voor de jaren daarna hebben wij te maken met een ruimte van 2%. Wanneer wij overstappen van SVV naar NVVP in de jaren na 2000 zal hierover de nodige discussie gevoerd moeten worden. Ik meen echter dat wij met die groei en het honoreren daarvan binnen het systeem waarover wij beschikken gedifferentieerd moeten omgaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp dat gedifferentieerde toewijzen niet helemaal. Misschien kan de minister dat toelichten. Het is echter buitengewoon verheugend dat wij voor het eerst een flinke groei in het openbaar vervoer kunnen constateren. Het zou dan sneu zijn dat wij dit gelijk de eerste keer dat het zich voordoet niet kunnen honoreren. Dat stimuleert de mensen niet om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Wij hebben echter een opbrengstgerelateerd systeem bedacht omdat het duurzaam was. Dat zou een lange periode mee kunnen. In dat opbrengstgerelateerde systeem zit natuurlijk ook een groei-honorering. Hierbij geldt het adagium van de minister: afspraak is afspraak. Wij moeten dat dus nakomen. De vraag is: hoe gaat het dit jaar en hoe gaat het structureel?

Minister **Netelenbos**: Dit jaar gaan wij uit van 4%. Ik kan niet anders dan kijken hoe wij daar gedifferentieerd mee omgaan. Ik kan namelijk niet zomaar ergens geld vandaan plukken. Daarbij komt de bezuinigingstaakstelling door het regeerakkoord en de najaars-discussie. Ik kan het ook niet zomaar honoreren. Bovendien was het communicerendevatenidee het principe-idee. Dat is niet nodig en, nogmaals, er kan worden gekeken hoe wij daar gedifferentieerd mee omgaan. Dat werk ik uit en ik houd de Kamer daar uiteraard van op de hoogte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat is het gedifferentieerde?

Minister **Netelenbos**: Dat de ene maatschappij de andere niet is en dat ik uiteraard in goed overleg probeer om er goed uit te komen. Ik herhaal dat ik niet zomaar kan schuiven in mijn begroting.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Betekent dit dat de ene groei de andere niet is en de ene passagier de andere niet? Dat wordt dan wel een buitengewoon lastige discussie. De ene regel is namelijk wel de andere, want wij hebben één opbrengstgerelateerde regel.

Minister **Netelenbos**: De ene passagier is zeker niet de andere. Er zijn passagiers die drievoudig gesubsidieerd worden, maar dat werken wij nu uit. De ene subsidie is ingevolge het beleid van Sociale Zaken. Ik noem ook het groepsvervoer. Een en ander heeft te maken met de wijze van verwerking van gemeenten. Daarin is men soms zo creatief dat men drievoudig voor subsidie in aanmerking komt, dus via deze regeling, via Sociale Zaken en via de groeibuffers. Ik maak nu dus de balans op en de Kamer krijgt de uitwerking daarvan. Ik merk op dat ik natuurlijk niet zo maar 1,5% meer ruimte heb.

Voor de jaren daarna is er uitgegaan van 2%, wat in het verleden ook is afgesproken. Als dat niet blijkt te kloppen, moet ik bezien wat mij dan te doen staat. Daar wil ik dit jaar voor benutten. Zoals gezegd, hebben wij op dit moment ruimte voor 4%, wat dus niet echt het grootste probleem is. Pas in 2001 kan het een probleem worden en ik moet dus over de oplossing daarvan nadenken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het ermee eens dat er niet dubbel gesubsidieerd mag worden. Daar zijn ook afspraken over gemaakt, maar dat kan zich alleen voordoen bij het collectief vraagafhankelijk vervoer, wat een heel beperkte groep betreft. Immers, daar gaat relatief weinig subsidie naartoe. Voorts verneem ik graag van de minister wat die 1,5% precies in volume betekent: hoeveel geld komt de minister tekort?

Minister **Netelenbos**: Dat krijgt u zo op schrift.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het handig als ik dat vrij snel kan

krijgen in verband met de tweede termijn.

Minister **Netelenbos**: Ik heb die gegevens nu niet paraat, maar u krijgt die straks.

De **voorzitter**: Het is u toegezegd, mijnheer Van Gijzel. De minister heeft u goed begrepen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is eigenlijk niet te verkopen dat de exploitatie van de stedelijke openbaarvervoerbedrijven zou frustreren, om welke reden dan ook. De minister zal dat natuurlijk met andere departementen moeten kortsluiten, maar het kan toch niet zo zijn dat die bedrijven nu en het komende jaar niet hun rechtmatige subsidie ontvangen?

Minister **Netelenbos**: Dat kan wel gebeuren, want in het verleden is afgesproken dat wij afstappen van openeinderegelingen. Dat was heel bewust beleid en er zijn dus geen openeinderegelingen. Dat is maar goed ook, want die eten andere subsidiestromen op. Vandaar dat er gesloten regelingen zijn en daarbinnen moet er verstandig beleid gevoerd worden. De Kamer heeft daar in het verleden zelf voor gekozen.

Nu is er gelukkig nog veel ruimte. Er waren ook jaren met weinig groei of zelfs achteruitgang. Dat was jammerlijk. Nu is er sprake van een opleving, zij het met hier en daar een drievoudige subsidiëring. De heer Van Gijzel denkt dat dit erg marginaal is, maar ik kan hem zeggen dat dit nu juist niet het geval is. Gemeenten hebben, nogmaals, soms een manier bedacht om twee keer voor hetzelfde voor subsidie in aanmerking te komen. Zij hebben een brief gekregen waarin staat dat dit zeker niet de bedoeling is. Zoals gezegd, werken wij dat nu uit. Daarbij werk ik niet met openeinderegelingen. Bovendien is bij het regeerakkoord in wijsheid besloten over korting op het openbaar vervoer. Ik was niet bij die afspraak, maar ik heb er nu wel mee te maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is bepaald niet allemaal onzin wat de minister zegt. Wat vindt zij van de suggestie om van de gelden die er aanvankelijk voor de bonus-malusregeling waren, een deel te

Netelenbos

gebruiken voor het oplossen van dit probleem? Zit daar nog lucht in?

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat ik met de 4% gedifferentieerd uit de voeten kan en dat het op zichzelf voldoende moet zijn. Ik moet wel bekijken wat ik voor 2001 en daarna doe. Als de groei zo blijft – ik hoop dat dit het geval is – zit ik wel met een groot probleem. Op dit moment is dat niet het geval. Op dit moment is het alleszins verdedigbaar.

Voorzitter! Ik kom bij de opmerkingen over de Europese kampioenschappen voetbal. Hierover zijn door de heer Leers, de heer Niederer en mevrouw Ravestein opmerkingen gemaakt. Het zal duidelijk zijn dat wij ervoor moeten zorgen dat Rijkswaterstaat geen werk aan de weg doet op de wegen die gedurende de Europese kampioenschappen van belang zijn. Het wordt een nationaal feest, geen nationale ramp. Laten wij het gevoel dat wij ons land op de kaart zetten, vooral goed vasthouden. Een mobiliteitsplan is belangrijk. Er wordt bewegwijzerd. Dat betekent dat men de stadions altijd kan vinden. Daarnaast wordt met de openbaarvervoerbedrijven gesproken over de vraag of er voordelige arrangementen kunnen worden aangeboden. Die gesprekken lopen wel goed met de gemeentelijke vervoersbedrijven en de busmaatschappijen, zoals Connexion. Met de NS verloopt het helaas weer wat ingewikkelder. Ik kan er nog niet echt iets over zeggen, maar ik hoop dat ik er binnenkort meer over kan melden. Omdat de tickets al zijn verkocht, zijn de arrangementen, anders dan in Frankrijk, niet gekoppeld aan de tickets. Je moet dus iets uitwerken, liefst voor België en Nederland samen, waardoor je met je ticket een arrangement kunt krijgen voor gefacilieerd – liefst gratis – openbaar vervoer. Hiervoor heb ik medewerking nodig. Het gaat dan om geld. En dat hebben wij niet. Het moet maar weer eens even z'n weg volgen.

De heer **Leers** (CDA): Dit antwoord is prima. Ik mis wel het beschikbaar stellen van voldoende slots op Schiphol.

Minister **Netelenbos**: Ook bij de finale kunnen de supporters in principe vóór elf uur 's avonds weg. Dat levert dus geen slotprobleem op.

In de brief die ik heb geschreven bij de goedkeuring van het gebruiksplan voor Schiphol, heb ik wel aangegeven dat men goed aandacht moet hebben voor de Europese kampioenschappen en dat men daarmee rekening heeft te houden. Wat de regionale luchthavens, zoals Eindhoven en Rotterdam, betreft is het mogelijk dat er 's nachts gevlogen wordt, als de burgemeester dat op grond van overwegingen van openbare orde nodig vindt. Ik zal een verzoek van de burgemeester honoreren. Het hangt van de burgemeester af of men dat wenst. Daar ligt nu dus de bal.

De heer **Niederer** (VVD): Komt de minister nog terug op de opwaardering van binnenlandse vluchten door gebruikmaking van regionale luchthavens? Kan dit ook een middel zijn om grote groepen supporters te vervoeren?

Minister **Netelenbos**: Ik snap dit niet helemaal. De supporters komen ergens aan en zij moeten vervolgens naar een stadion. Volgens mij kan dat het beste met de trein of een shuttlebus. Het lijkt mij niet handig om ze in Eelde op het vliegveld te zetten.

De heer **Niederer** (VVD): Ik zal mijn vraag even verduidelijken. Als de supporters vanuit het buitenland naar Nederland komen, kun je ze vanaf Schiphol of Zestienhoven dichterbij een stadion vervoeren. Als ze bijvoorbeeld naar Arnhem gaan, kun je ze voorstellen dat ze met een binnenlandse vlucht naar een vliegveld dichterbij worden gebracht. Ik geef het maar als een voorbeeld. Is dit geen optie?

Minister **Netelenbos**: Nee. Het lijkt mij nogal omslachtig. Een bus of een trein is toch net iets handiger. Die maatschappijen zijn allemaal buitengewoon actief. Zij zien het wel zitten.

De heer Leers heeft vragen gesteld over het prestatiecontract van de NS en het reizigershandvest. Wij zijn nu bezig met het prestatiecontract. Ik houd de Kamer op de hoogte. Omwille van de tijd zal ik er nu niet al te diep op ingaan.

Het reizigershandvest zit in de WP 2000. NS Reizigers heeft een handvest. Ik stel daarom voor dat wij er bij de behandeling van het wetsvoorstel verder over spreken.

De heer **Leers** (CDA): Het is goed als wij er later op terugkomen, maar het is wel een belangrijk punt. Wij praten altijd óver de reiziger, maar nooit mét de reiziger. Het gaat mij om de vraag of de reiziger invloed kan hebben, zoals nu gebeurt in de discussie met de NS over de kaartjes, het gehandicaptenvervoer, enz. Wij moeten dat betrekken bij het prestatiecontract. Wat NS afspreekt met de reiziger, moet straks door ons meegenomen worden in het prestatiecontract. Die link wil ik leggen en daarom heb ik dat reizigershandvest nodig.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat ik voor het eerst een wettelijke verplichting heb ingevoerd bij de WP 2000 en straks ook voor het railvervoer om adviesrecht en invloed van de reiziger in formele zin te hebben op het beleid van de vervoerders. Ik stel mij voor dat wij de details echt goed bespreken bij die wetsbehandeling. Nogmaals, voor het eerst is er een wettelijke positie, althans in het voorstel dat er ligt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voor de helderheid wil ik nog het volgende vragen, voorzitter. De discussie over de wetgeving op het gebied van spoorwegen, krijgen wij nog. Daar komt aparte wetgeving voor. Wat de heer Leers bedoelt, moet niet worden geregeld in de Wet personenvervoer maar in de spoorwegwetgeving die wij nog krijgen.

In de schriftelijke antwoorden die wij vandaag hebben ontvangen, heeft de minister gezegd, dat het de bedoeling is om per 1 januari a.s. een zo beperkt mogelijke aanpassing te doen van het huidige contract tot 2001, want dan hopen wij dat die wetgeving er is. Het prestatiecontract en alles wat daarmee samenhangt, komt toch pas per 2001?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan is dat helder. Dat speelt dan pas in het kader van de nieuwe wetgeving.

Minister **Netelenbos**: Hoe je het vervoer in de WP 2000 regelt en hoe je de reizigers in positie brengt, doe je natuurlijk vergelijkbaar bij de spoorwegen. Dat kan niet anders, want het zou gek zijn als daar verschil tussen bestond. Die wet

Netelenbos

komt er nog, maar ik ben het eens met de basisbenadering. Over de gedetailleerde uitwerking komen wij nog te spreken.

Voorzitter! Ik zal de uitvoerings-notitie lightrail toesturen voor het MIT. Mevrouw Giskes zei dat zij niet de indruk heeft dat de hoogwaardige stadsgewestelijke OV-systemen voorrang hebben. Ik meen dat hieraan in het MIT heel veel aandacht is besteed. Wij kijken zelfs of wij via PPS of voorfinanciering het een en ander kunnen versnellen. Het MIT geeft vervolgens de intervallen aan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik sprak niet over voorrang maar over voortgang. Ik heb niet de indruk dat het allemaal zo vloeiend verloopt en ik vroeg of de minister er zelf flink achterheen zit.

Minister **Netelenbos**: Ik zit er wel achterheen, maar soms is het planologisch buitengewoon ingewikkeld of hebben steden het aan de stok met buurtbewoners. Onderdeel van het proces is dan om dat te beslechten. Maar Rotterdam besluit binnenkort over Randstadrail en dat betekent dat wij binnenkort met een voorstel zullen komen.

Ik wil nog ingaan op de manier waarop de heer Niederer met de meevallers omgaat. Hij wil vooral heel veel rijkswegen aanleggen wanneer ik aan het einde van het jaar ruimte in mijn begroting houd. In de discussie werd het al duidelijk dat de Zalmdoctrine ook hier dient te worden gehanteerd. Los daarvan, heb ik nog even gekeken hoeveel kilometer weg ik zou kunnen aanleggen, indien ik bijvoorbeeld 100 mln. zou overhouden. Ik hoop dat niet want het geld moet je tenslotte uitgeven omdat het allemaal nuttig en nodig is. Maar als ik één strookje aan beide kanten van de rijksweg – ik spreek dan alleen maar over asfalt en verder is het helemaal kaal – dan kost dat 10 mln. Dat kan dus niet. Los van de financiële arrangementen die wij hebben afgesproken en de manier waarop wij met meevallers omgaan, kun je voor dergelijke bedragen nooit iets aanleggen. Dat slaat nergens op.

De heer **Niederer** (VVD): Ik meen dat het wel ergens op slaat. Ik heb gisteren ook gezegd dat het niet alleen wordt gefinancierd uit de

meevallers. Ik herhaal wat dit betreft mijn betoog omdat het voor ons nog steeds staat. Het is natuurlijk en-en-en. Daarnaast heb je, zoals ik gisteren zei, financieringsbronnen door PPS-constructies. En als je het rekeningrijden niet zou invoeren, bespaar je 2 mld. voor aanleg en exploitatie en die zou je ook kunnen aanwenden voor het aanleggen van die stroken. Ook kun je de opbrengsten van tolstroken, waarvan wij een voorstander zijn, aanwenden voor de autosnelwegen. Dus ik vind uw formulering iets te kort door de bocht. Je kunt zeggen: met gebruikmaking van die meevallers kom ik nauwelijks aan een stukje asfalt, maar ik wijs erop dat dit slechts één bron van financiering is.

Minister **Netelenbos**: Ik wilde erop wijzen dat, als je wegen gaat aanleggen met meevallers, je heel kleine stukjes snelweg krijgt.

De heer **Niederer** (VVD): Maar veel kleine stukjes maken toch een groot stuk. Ik wil het optimisme behouden. Ik zal de discussie van gisteren niet opnieuw voeren. We wachten de Najaarsnota af. Misschien dat daarin nog een leuke verrassing zit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er is door veel woordvoerders heel veel gezegd. Ook de heer Van Gijzel heeft een flink pakket aan voorstellen gepresenteerd. We komen hierover nog apart te spreken in een algemeen overleg. Een aantal thema's wil ik in dat overleg aan de orde stellen, ook omwille van de tijd. Gedragsbeïnvloeding en technische maatregelen horen heel erg bij elkaar. De handhaving hoort natuurlijk ook aandacht te krijgen. Over het voorlopig rijbewijs en de alcoholpromillages heb ik de Kamer onlangs bij brief laten weten voor welke aanpak ik in dezen kies. Het is mijn bedoeling de voorstellen voortvarend uit te werken. In de contacten met de afdeling jeugd valt mij op dat men er daar wel voor voelt. De uitwerking moet dan ook goed kunnen verlopen.

Voorzitter! Er is een opmerking gemaakt over de spiegels zonder dode hoeken. Ik ben het zeer, zeer eens met wat daarover ook door de heer Van Gijzel is gezegd. Hij sprak over de dobli-spiegel. Er is inderdaad een techniek om de dode hoek kwijt te raken. Die dode hoek gaat er dan ook uit. Het probleem is wel, dat je

met een verplichtende maatregel daarvoor in Europees verband moet komen. Je moet hierover ook met de sector afspraken maken. Ik vind namelijk dat je iets wat echt doden kan schelen, zo snel mogelijk moet invoeren. Thans voeren wij daarom overleg met de sector. Ik zorg ervoor, dat ter voorbereiding van het AO, dat over anderhalve week wordt gehouden, de leden hierover nog iets meer informatie krijgen. Mijn basishouding is evenwel: zo snel mogelijk dit soort zaken verplichten, ook al wil men er niet altijd aan.

In dit verband denk ik eveneens aan de zijanten van de vrachtauto's. De vraag is of die dichtgemaakt kunnen worden. De heer Herrebrugh sprak over de ecocar en over de lange, zware vrachtauto's. Moeten we de zijanten van die zware auto's helemaal of gedeeltelijk dichtmaken? Sommigen willen die gedeeltelijk dichtmaken, maar ik zeg: hij gaat gewoon dicht. Men moet weten dat het verkrijgen van veiligheid hoge prioriteit heeft. Juist in de bebouwde kom, vallen door dit verkeer doden. Denk maar aan het afslaan van zware auto's. Fietsers komen er dan soms onder. Technisch kunnen wij dergelijke ongelukken vermijden. Waarom zouden wij dat dan niet doen?

Voorzitter! Wat de 30- en 60-km-grens betreft gaat het om een budgettair thema en daarom moet ik daar wat langer bij stilstaan. Zoals door de woordvoerders is gezegd, is meer aangevraagd dan ik kan honoreren. Ook hier geldt dat er niet zomaar financiën voorhanden zijn. Ik wil wel nagaan of wij wat het eerst moet gebeuren ook het eerst kunnen doen. Per slot van rekening is niet iedere situatie even onveilig.

Er is hier, ook door mevrouw Giskes, gepleit voor maatregelen in de bebouwde kom. Met VNG en IPO wil ik overleg voeren om na te gaan of die maatregelen niet eerst genomen kunnen worden. Daarnaast kan misschien met de opbrengsten van het rekeningrijden een fonds gevormd worden waarmee dit soort maatregelen betaald kunnen worden. Bij een aantal gebieden zou dat mogelijk zijn en daarom wil ik deze mogelijkheid bij de beschouwingen betrekken. Ik wijs er nu slechts op, dat ik niet zomaar over meer geld kan beschikken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Zo kan ik natuurlijk ook wel geld

Netelenbos

uitgeven. Eerst besluiten we met het rekeningrijden maar één proef te nemen en nu weten we nog niet of het rekeningrijden volgend jaar wordt ingevoerd. De minister maakt ons dan ook blij met een dode mus. Ik vind daarom dat de minister iets concreter zou moeten zijn en zou moeten zeggen of er niet ergens iets te vinden is, bijvoorbeeld bij de marges die het MIT kent. Ik denk daarbij aan de reserveringen in verband met bepaalde projecten. Ik heb al aangegeven, dat alleen al met de aanleg van de noord-zuidlijn 20 mln. is bespaard. Daarom zullen in de marges van het MIT gelden te vinden zijn waarmee dit heel belangrijke project verder gestalte kan worden gegeven.

Minister **Netelenbos**: De marges zitten niet zomaar in het MIT. De marges in het MIT hebben te maken met kostenramingen. De kosten laten zich namelijk niet lang voor de realisatiedatum precies voorspellen. Deze marges lenen zich overigens niet voor bespreking in een publiek debat. Daardoor zou mijn positie tegenover de aannemers nul worden. Ik wil echter wel een keer met de Kamer vertrouwelijk overleg voeren over de marges in het MIT, maar daaraan niet zomaar gaan knabbelen. Als ik dat doe, verlies ik mijn onderhandelingspositie. De markt zou dan namelijk de uitkomst van een onderhandeling kennen. Ik moet per slot van rekening met aannemers zaken doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar heeft u groot gelijk in. Ik wijs er echter op dat een project op een gegeven moment zijn beslag krijgt. We weten dan welke marge is aangehouden. We weten vervolgens wat er overblijft. Eén zo'n project heb ik al genoemd. We zouden het geld dat overschiet kunnen gebruiken voor Duurzaam veilig.

Minister **Netelenbos**: Ik houd eigenlijk nooit iets over. Men kan bijvoorbeeld een project versneld uitvoeren en iets doen met de categorieën 1a en 2.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar Duurzaam veilig staat in het nieuwe MIT. Dat project zou u ook kunnen versnellen als daaraan behoefte is. Soms gaat onze aandacht wel heel erg uit naar de fysieke aanleg van infrastructuur. Er is echter nog meer.

Zeker met de kleine bedragen waarover wij het eigenlijk hebben, kun je heel veel nuttige dingen doen.

Minister **Netelenbos**: Maar ik vind 135 mln. voor zo'n traject ook veel geld. Bovendien kunnen gemeentes niet zomaar alles regelen. Dat beeld is wel door IPO en VNG neergezet, maar men kan eraan twifelen of dit terecht is. Je moet namelijk van alles realiseren. Dat neemt niet weg dat we een plan van aanpak zouden kunnen ontwikkelen waardoor datgene gebeurt wat ook het eerst moet gebeuren. Ik ga echter niet zomaar in het MIT zitten rommelen. Dat MIT is al ingewikkeld genoeg en zo gauw ik voor een andere bestemming van de gelden kies, weet ik niet goed wat ik aanricht. Bovendien wil ik mij houden aan de bestuurlijke afspraken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De minister heeft ons laten weten dat er wat betreft de noord-zuidlijn gelukkig sprake was van een onzichtbare marge van 200 mln. De minister heeft inmiddels 187 mln. uitgegeven. Dat betekent dat er een bedrag over is. Dat zou je kunnen overhevelen naar bijvoorbeeld de post Duurzaam veilig.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt, maar dit staat pas voor 2007 in het MIT. De noord-zuidlijn wordt namelijk in plakjes aanbesteed.

Mevrouw **Giskes** (D66): In het verleden zijn er ook wel projecten geweest waarbij sprake was van een marge.

Minister **Netelenbos**: Neen, want die hadden een bestemming. De bestemming tussen nu en 2004 is het meest precies. Bij de noord-zuidlijn gaat het over iets dat doorloopt tot 2008, dus tot en met 2007. Dan heb je te maken met de afwikkeling van risico's. Ik stel voor, dat wij hier in een vertrouwelijk overleg heel gedetailleerd verder over praten, want dit leent zich niet voor aannemersoren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De voorganger van de minister heeft het akkoord met de gemeenten en de provincies met veel vertoon gesloten. Er is vervolgens een traject uitgezet. Dat is Duurzaam veilig. Ik constateer dat daar ontzettend goed

aan wordt meegedaan. De gehele Kamer is ook zeer bezorgd over de verkeersveiligheid in de steden, maar wij zitten nu met de situatie dat wij dit project maar voor een deel kunnen realiseren. Slechts eenderde van het geld is beschikbaar. Ik wijs echter op de wens van de Kamer. De minister moet dan toch proberen om het resterende geld te zoeken? Wij hebben een amendement ingediend, maar de minister zal de aanneming daarvan wel ontraden.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daarin gaat het over die 100 mln. De minister zegt dat daar nauwelijks een stukje snelweg van kan worden aangelegd. Dan kan dat geld beter voor de verkeersveiligheid worden gebruikt. Ik denk dat de oplossing in die richting moet worden gezocht.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben heel enthousiast over het feit dat de gemeenten zo actief zijn, maar ik heb nu eenmaal te maken met budgetten. Die laten zich niet zo gemakkelijk verruimen. Ik ben erg precies met het nakomen van afspraken. Dat heb ik mijzelf voorgenomen. Dat wil ik graag. Dat betekent dat ik het ene gat niet met het andere wil stoppen. Thuis kom je misschien ook wel eens in die verleiding, maar dan zit je aan het eind van de dag met een enorm probleem. Dat kan niet zomaar. Het lijkt mij het beste met de gemeenten te gaan praten over hoe wij dit aanpakken, ook gelet op het tijdspad en de gestelde termijnen. Wellicht kunnen wij die dan verlengen. Ik heb echter niet zomaar 200 mln.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! In de schriftelijke beantwoording van de minister staat dat er absorptieproblemen zijn wat betreft het uitvoeren van de projecten. Desalniettemin bestaat hier het brede gevoel dat het veel sneller moet. Ik heb voorgesteld te bezien of de opbrengst van de bekeuringen daarvoor kan worden aangewend.

Minister **Netelenbos**: Die opbrengst wordt al aangewend. Zo worden er bijvoorbeeld 150 extra KLPD'ers benoemd voor het goed laten verlopen van de verkeerscontroles.

Netelenbos

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het over 30-km-zones. Afgelopen week las ik in een artikel in NRC Handelsblad dat de camera wordt uitgezet bij het door rood licht rijden, om een andere reden dan de handhaving. Het binnenhalen van dat soort opbrengsten brengt te veel administratievelastendruk met zich. Ik vind gewoon dat die camera's iedere keer opnieuw moeten worden voorzien van een rolletje, kijkend naar de handhaving. Ik weet wel dat de overtredingen dan "aflopen", maar dat willen wij toch ook? Wij moeten niet proberen die overtredingen op een hoog niveau te houden om zoveel mogelijk geld binnen te halen. Het levert wel tijdelijk geld op. Daarmee kan een enorme stap vooruit worden gezet op het punt van de 30-km-zones, al gaat het om incidentele investeringen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er is geen dekking voor dat voorstel. De opbrengst van de boetes en de verhoging daarvan als gevolg van een beter toezicht zijn al besteed. Die discussie is deze week ook al gevoerd met de minister van Justitie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik adviseer de minister toch om het artikel in NRC Handelsblad nog eens te lezen. De minister van Justitie zegt daarin namelijk dat hij niet wil dat er meer boetes worden opgelegd, omdat de opbrengst dan terugloopt. Dat wil hij niet, maar het kan dus wel. Ik snap niet dat deze minister zo afhoudend is. Ik vraag haar – ik heb die vraag gisteren ook al gesteld – of zij daarover met de minister van Justitie wil overleggen. Volgens mij zit daar een goede mogelijkheid in. Met het fiscaliseren van het parkeren zijn wij ook een heel eind gekomen. Op dit punt zou er tot iets vergelijkbaars kunnen worden gekomen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik zal bezien hoe wij uit dit probleem kunnen komen, ook in overleg met VNG en IPO. Vervolgens kom ik bij de Kamer terug, maar het antwoord van de minister van Justitie ken ik al.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! De heer Niederer heeft aandacht gevraagd voor de alcoholcontroles in het verkeer. Er is volgens hem sprake van een soort

grijs gebied omdat de groep overtreders met een alcoholpromillage tussen 0,5 en 0,7 niet wordt vervolgd. De huidige regeling dateert van 1987, toen er uitvoerig over deze kwestie is gedebatteerd. De correctie bij het gebruik van ademanalyse-apparatuur dient om te voorkomen dat men ten onrechte voor een misdrijf wordt veroordeeld. Het bewijs voor overschrijding van de norm kan niet op straat worden geleverd, maar dit moet op het politiebureau via de bloedproef gebeuren. Het voorstel van de heer Niederer kan niet zonder meer worden uitgevoerd vanwege de correctie die bij het gebruik van het blaaspijpje toegepast moet worden. Handhaving via het bestuursrecht is niet mogelijk omdat er geen sprake is van een misdrijf. Het door de heer Niederer geschetste probleem betreft overigens meer het ministerie van Justitie dan dat van Verkeer en Waterstaat. Ik ben bereid, met mijn collega hierover te overleggen.

De heer **Niederer** (VVD): Ik ontken niet dat er een goed besluit is genomen naar de toen geldende normen en inzichten. Mijn probleem is dat er geen enkel justitieel vervolg wordt gegeven aan de groep met een alcoholpromillage tussen 0,5 en 0,7. Dit betreft jaarlijks 35% van de overtreders. Ik zal de laatste zijn om te zeggen dat mijn ideeën hierover al zodanig zijn uitgekristalliseerd dat zij zonder meer door de regering kunnen worden overgenomen. Ik ben dan ook blij dat de minister bereid is om met haar ambtgenoot van Justitie hierover te spreken. Ik heb dit punt bij de begroting van Verkeer en Waterstaat naar voren gebracht en niet bij die van Justitie omdat ik de verkeersveiligheid als uitgangspunt heb gekozen.

Minister **Netelenbos**: Ik zal hier met minister Korthals over praten. De Kamer zal schriftelijk van de gang van zaken op de hoogte worden gehouden.

Er is veel aandacht besteed aan Nederland distributieland en de mainportontwikkeling. Het goederenvervoer is van groot belang voor alle burgers. Het broodbeleg, de krant, de kleding en dergelijke komen via het goederenvervoer bij de consument. Deze sector is ook van groot belang voor de Nederlandse economie. Nederland is van oudsher, vanaf de middeleeuwen, een distributieland.

Dit heeft te maken met de ligging en met de comparatieve voordelen van ons land. Er moet nu vooral nagedacht worden over slimme en schone vormen van vervoer. Ik ben dan ook geen voorstander van het voorstel om Nederland distributieland te vervangen door Nederland regieland. Wij moeten beide ontwikkelingen bevorderen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Onder andere de SP-fractie heeft van het rapport terzake een hoofdpunt van deze begrotingsbehandeling gemaakt. Ik heb de indruk dat er binnen het kabinet verschillend wordt gedacht over de mainports. Minister Pronk sprak in dit verband over een waterhoofd. Volgens hem zijn wij doorgeslagen. Hoe verhouden deze uitspraken zich tot de visie van deze minister? Spreekt het kabinet wel met één mond?

Minister **Netelenbos**: In het regeerakkoord, de basis voor het kabinetsbeleid, wordt aan de mainports een zeer belangrijke functie toegedacht. Dat is ook de feitelijke realiteit. Er worden daar miljarden verdiend en die hebben weer een grote toegevoegde waarde voor het nationaal inkomen. Daarnaast zijn de mainports belangrijk voor de werkgelegenheid. Ik had het overigens in dit verband niet over een rapport, maar over mijn eigen standpunt. Met mijn standpunt heb ik het kabinetsbeleid verwoord. Wij zijn nu bezig met het verder uitwerken van de toekomst van de mainports. Hoe gaan wij met Schiphol om en wat gebeurt er met de tweede Maasvlakte op de lange termijn? Die vragen liggen voor en dat is officieel kabinetsbeleid. Dat wordt natuurlijk ook door minister Pronk gesteund.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister zei dat hierover nogal gemakkelijk gedacht wordt. Bedoelt zij dan de Kamer of bedoelt zij haar collega? De opmerkingen die in deze Kamer gemaakt zijn – onder andere door de SP-fractie – liggen volledig in lijn met de uitspraken van de heer Pronk.

Minister **Netelenbos**: Ik had het over u en ik vraag mij zo langzamerhand af waar u eigenlijk in het algemeen uw brood mee wilt verdienen, behalve dan als Kamerlid.

Netelenbos

De heer **Van Bommel** (SP): Maakt u zich daar vooral geen zorgen over.

Minister **Netelenbos**: Ik zeg dit omdat u tegen alles bent wat te maken heeft met economische ontwikkelingen. U zult het toch met mij eens zijn dat wij in Nederland slim en intelligent moeten omgaan met vraagstukken en dat voor mainport en brainport een parallelle strategie dient te gelden? Ik zie de tegenstelling tussen mainport en brainport niet. Onze havens en onze luchthavens worden uiterst intelligent bestuurd. De haven van Rotterdam is wellicht de meest intelligent bestuurde haven van de wereld. Daar dienen wij ook goed in te zijn, omdat wij onze ruimte optimaal en creatief moeten benutten. Dat betekent ook dat ondergronds bouwen als toekomstperspectief buitengewoon interessant is. Wij moeten de bestaande infrastructuur dus optimaal benutten. Ik ontmoedig echter gemakkelijke gedachten dat wij daarmee moeten stoppen of dat daar zo maar in te sturen valt, zonder rekening te houden met de mondiale omgeving. Het gaat hier immers om mondiale ontwikkelingen en die laten zich beperkt sturen. Wij willen natuurlijk onze mainportfunctie behouden. Dat is officieel kabinetsbeleid. Wij moeten dat op zodanige wijze doen, dat de leefbaarheidsdoelstellingen kunnen worden gegarandeerd. Dat lijkt mij de verstandigste manier van opereren.

De heer **Van Bommel** (SP): Deze discussie zal natuurlijk ten principale gevoerd worden bij de behandeling van de volgende nota ruimtelijke ordening, die ook met de minister van VROM gevoerd wordt. Maar deze minister kan toch niet ontkennen dat er wel een probleem ligt. Wanneer wij namelijk de groei van de mainports maar voort laten gaan en ook die goederenstroom maar op ons af laten komen, zullen andere vraagstukken – zoals de kwestie van het ruimtegebrek en milieu-vraagstukken – in het gedrang komen.

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk moet er altijd een afweging gemaakt worden en moeten alternatieven bekeken worden. Ik wijs erop dat de mainport Rotterdam 26 mld. toegevoegde waarde genereert per jaar. Er zijn minimaal 117.300

mensen van afhankelijk. Dat is nog niet genoeg, want wij vinden dat de werkgelegenheid in Rotterdam verder dient te groeien. Dat betekent dat er naast de mainportontwikkelingen ook andere soorten van bedrijvigheid gestimuleerd moeten worden. Maar het gaat wel ergens over en daar moeten wij niet te gemakkelijk over denken. In deze Kamer wordt vaak gesproken over wat er nog meer nodig is, maar daarvoor zal wel het geld verdiend moeten worden. Dat zal ook de SP met mij eens moeten zijn. Ik wijs ook op de toegevoegde waarde van 10,1 mld. die Schiphol genereert en de 101.000 mensen die daarvan direct afhankelijk zijn. Dan kun je toch niet zomaar zeggen: wij hebben het een tijdje op deze manier gedaan, maar daar hebben wij nu genoeg van. Het gaat hier om enorme economische belangen. Dat neemt echter niet weg dat er intelligent gehandeld moet worden, met inachtnaam van het feit dat je met "global players" te maken hebt. Dus zomaar sturen vanuit Nederland, kan maar ten dele. Wij moeten ervoor oppassen dat wij niet in een spiraal terechtkomen die moeilijk te voorspellen is. Daar hebben wij rekening mee te houden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben het met de minister eens dat hier geen gemakkelijke oplossingen voor te vinden zijn. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft ook geen gemakkelijke oplossing aangeboden. Ik vind het een goed rapport en ik krijg graag een reactie van de minister op dat rapport in algemene zin. Ik vraag mij echter af of haar en-en-benadering niet per definitie leidt tot de conclusie dat er nog meer mobiliteit gegenereerd wordt en dat het tegendeel wordt bereikt van wat in het rapport van de Raad voor verkeer en waterstaat wordt gesuggereerd?

Minister **Netelenbos**: Ik blijf van mening dat de en-en-benadering goed is. Wij blijven ons beleid mede op basis van de mainportstrategie ontwikkelen. Ik teken daar echter bij aan dat de regierol van Nederland uiterst belangrijk is, juist vanwege de toegevoegde waarde. Toch hebben wij ook bulk nodig, juist om de toegevoegde waarde tot uiting te laten komen.

Bij Schiphol gaat de discussie over wat het betekent voor de mainport en voor het vestigingsklimaat in de

regio Amsterdam, als je de transfer-passagiers zou missen. Het standpunt van het kabinet daarover is dat bedrijven zich daar juist door de frequenties en het wereldwijde netwerk graag willen vestigen. Zodra dat minder wordt, is het minder interessant en kijkt men weer naar elders. Daarom heb je iets wat ogenschijnlijk minder toegevoegde waarde geeft, wel nodig.

Hetzelfde geldt voor Rotterdam. Bulkvervoer per container genereert 50% van de toegevoegde waarde, omdat er in Nederland van alles mee wordt gedaan. De rest gaat verder Europa in. Doordat Rotterdam een haven is die door reders frequent wordt aangedaan, komen er meer interessante activiteiten naar de haven. Dat betekent dat je niet zomaar risicoloos kunt zeggen dat bepaalde activiteiten beter in andere havens kunnen gebeuren, los van de vraag of dat te sturen is.

Nederland moet ook op zijn zaak letten. Het gaat nu economisch goed, maar dat is niet een door God gegeven situatie. Daar moet je alert op zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat laatste ben ik met u eens. Betekent uw benadering niet dat je eigenlijk machteloos moet zeggen: het overkomt ons, wij kunnen niet anders? Ik heb het gevoel dat dit niet uit dat rapport spreekt, maar wel een beetje uit uw reactie.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn niet machteloos. Wij definiëren normen op grond van milieu en leefbaarheid en daarbinnen dienen de mainports zich te ontwikkelen. Dat neemt niet weg dat het officieel kabinetsbeleid is dat wij mainports willen hebben en dat wij de strategie daarop afstemmen. Dat is in het belang van alle Nederlanders. Daar wordt ook geld verdiend voor de BV Nederland; voor onderwijs, zorg en alle andere dingen die wij graag willen. Dat is de werkelijkheid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! De meeste fracties in de Kamer, waaronder de regeringsfracties, hebben aangedrongen op een debat over het rapport van de Raad voor verkeer en waterstaat. Wil de minister ook zo'n debat of heeft zij al een afgerond standpunt? Ziet zij de nadelen van deze mainportstrategie? Deze zijn ook door de Raad voor

Netelenbos

verkeer en waterstaat naar voren gebracht: het beslag op de geringe ruimte, de milieunadelen en hoe wij een en ander met elkaar kunnen verenigen. Hoe moet dat debat worden gevoerd?

Minister **Netelenbos**: Ik wil altijd een debat met de Kamer, want daar houd ik wel van. Dat wacht ik dan maar af. Wij praten over de ontwikkeling van Schiphol, Rotterdam en de tweede Maasvlakte op lange termijn. Die discussies lopen al. Ik ben een groot voorstander van het ontsluiten van multimodale mainports voor weg, water en rail. Er moet zoveel mogelijk over het water en zoveel mogelijk over rail. Daar wordt beleid op ontwikkeld.

De discussie over het Europese witboek van Kinnock en de prijzen zal daarin moeten sturen. Er werd gisteren gezegd dat dit rapport over de marginale kosten van het verkeer en het toerekenen daarvan niet zo duidelijk is. Dat wordt een zeer belangrijk debat, als het gaat om sturen. Ik vind dat Nederland zijn traditionele deltafunctie moet behouden. Alle deltalanden doen dat. Wij vieren niet voor niets 400 jaar VOC. Laten wij doen waar wij goed in zijn, maar wel intelligent en schoon.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben het met u eens dat Nederland die functie oorspronkelijk had en nog heeft, maar de enorme groei van de doorvoer van goederen door Nederland heeft ook zoveel nadelen. Daar hoor ik u nauwelijks over. Hoe kunnen wij zorgen dat wij daar een oplossing voor vinden en daar met elkaar over praten? Wij kunnen dat wel doen bij Schiphol en de tweede Maasvlakte, maar de discussie moet ook gaan over de functie die Nederland heeft. Moeten wij niet op andere economische sectoren inzetten die minder nadelen hebben?

Minister **Netelenbos**: Daarop inzetten is een soort planeconomisch denken waar ik al jaren van af ben. Ik heb het ooit wel eens beleden, maar dat is al heel lang geleden.

Ik ben het ermee eens dat wij het in goede banen moeten leiden. De techniek helpt ons dan voor een deel. Er kan veel meer ondergronds. Dat worden allemaal megaprojecten, dus wij zullen elkaar nog wel tegenkomen bij de debatten

daarover. Dat zijn buitengewoon kostbare operaties, maar dat moet op termijn zeker.

Bij het sturen van de stroom naar de beste beschikbare modaliteit zullen wij de komende tien jaar forse stappen dienen te nemen. Dan denk ik niet dat het ons allemaal overspoelt. De mobiliteit van personenauto's genereert veel meer congestie dan transport over de weg. Over de vraag hoe wij het transport op de beste manier accommoderen en hoe wij omgaan met de bevoorradings van de grote steden, moeten wij nog eens goed praten bij het NVVP. Niet de transporteur geeft grote problemen op de weg, maar de combinatie met het personenvervoer. Ik kies dan voor wat economisch het meest interessant is. Onze samenleving heeft immers zoveel wensen.

De heer **Leers** heeft gepleit voor een goede samenwerking tussen Nederland en België. Daarvan ben ik uiteraard ook een voorstander. In dit geval gaat het om de havens. Mijn conclusie is dat de havens nog niet goed samenwerken. Er is althans geen balans tussen wie wat doet. Mij valt het op dat in de Europese Unie de ontwikkeling eerder is dat iedereen de eigen havens bij voorrang wil ontwikkelen, tot de kleinste haven aan toe, en dat er nog geen begin is van een Europese strategie. Op de lange termijn is dat wel nodig. Nederland zal als dat reëel is, die ontwikkeling steunen. Aangezien er nog geen sprake is van Europees beleid en je dus elkaars concurrenten bent, moet je vanuit economisch belang opletten, dat Nederland zichzelf niet tekortdoet.

De heer **Leers** (CDA): Dat was ook mijn constatering. Havens staan een beetje met de ruggen naar elkaar toe, terwijl wij bezig zijn één Europa te vormen. Al die havens, Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen, willen meer ruimte voor hun infrastructuur en leggen een groot beslag op gemeenschapsgelden. Is dat geen reden voor de minister om vanuit haar verantwoordelijkheid met de Belgen om de tafel te gaan zitten en samen het initiatief te nemen dit onderwerp op de Europese agenda te krijgen? Dat was mijn vraag. De minister omschrijft de impasse juist: iedere haven voor zich. Zij zijn allemaal bezig met dat achterland en zij willen allemaal dezelfde goederen naar zich toe trekken. Laten wij proberen dat gedrag te doorbreken

en de synergie te zoeken tussen de havens. Ik ben ervan overtuigd dat dit meerwaarde in kwalitatieve zin kan opleveren zowel voor Antwerpen als voor Rotterdam.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het ten principale eens met de benadering van de heer Leers. Maar zelfs in België is de competitie tussen Antwerpen en Zeebrugge meer dan groot. Wij zijn nog lang niet zover. Wellicht biedt de nieuwe politieke constellatie in België iets meer ruimte voor dit soort afspraken. Ik wil de mogelijkheid zeker verkennen. Het zal de heer Leers echter niet verbazen dat ik altijd het belang van Nederland zelf vooropstel.

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk, maar de minister zal binnenkort overleggen met haar Belgische en Vlaamse collega over de IJzeren Rijn. Ook dan moeten er afspraken worden gemaakt over infrastructuur. Dat is een mooie gelegenheid, ook eens te praten over samenwerking en te zoeken naar overeenkomsten en niet naar verschillen. Hoe kunnen wij de havens ten opzichte van elkaar beter laten samenwerken in plaats van de verschillen te accentueren?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het laatste onderwerp waaraan ik aandacht wil besteden, is Schiphol. Ik ben blij te constateren dat wij voor het eerst een vrij rustig debat over de luchtvaart hebben gehad, of misschien wel geen debat. Er is uitsluitend aandacht gevraagd voor het gebruiksplan en de vigerende geluidszone. Ik ben dankbaar voor de complimenten van de fractie van D66.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd hoe om te gaan met het standstillbeginsel. Wij zullen in het kader van de ONL, de ontwikkeling op lange termijn van Schiphol, volgend jaar nog heel vaak hierover spreken. Daarom wil ik daaraan vandaag niet al te veel tijd besteden.

De slotcoördinator is onafhankelijk. Ik kan hem dus niet echt beïnvloeden. In de brief bij de goedkeuring van het gebruiksplan heb ik gewezen op het feit dat als er een probleem ontstaat met de overschrijdingen, het niet meer mijn probleem is. Het is het probleem van de luchthaven. De luchthaven krijgt dan een boete. Als er te vaak sprake is van overschrijding, zal ik verdergaande stappen dienen te nemen. Ik

Netelenbos

hoop dat men zelf zo verstandig is om te begrijpen dat er niet meer gedoogd wordt. Het gedogen leidde tot veel wantrouwen, ook in de omgeving. Het is dus in ons aller belang dat het afgelopen is. Dat heb ik geschreven. De luchthaven moet nu zelf heel goed op zijn zaak letten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zegt dat de externe veiligheid terugkomt in het ONL-traject. Wij hebben echter vorig jaar gesproken over vijf keer 20.000 vliegbewegingen extra per jaar. Er is toen afgesproken dat die toename zou plaatsvinden binnen een verbetering van de geluidshinder en met, op voorwaarde van de Partij van de Arbeid, handhaving van het veiligheidsniveau. Er zat toen al een soort bultje in dat niveau. Wij wilden maatregelen om dat bultje, dus de verslechtering van de veiligheid rond Schiphol, niet groter te laten worden. Tot op de dag van vandaag heb ik daar niets over gezien. Dat is een slechte manier om met een motie om te gaan. Ik verzoek de minister dringend om op korte termijn te laten weten welke maatregelen er in de afgelopen jaren getroffen zijn, en in de komende jaren getroffen worden, om het veiligheidsniveau rond de luchthaven Schiphol op het niveau te houden dat het zou hebben zonder de toename van vijf keer 20.000 vliegbewegingen.

Minister **Netelenbos**: Het gaat over de discussie over de externe veiligheid. Het duurt lang voordat ik reageer op die motie, omdat er wereldwijd niet een systeem voorhanden is waarop modellen gebaseerd kunnen worden. Nederland heeft een model ingevoerd dat, zoals ik u heb laten weten, niet volmaakt is. Er zijn in dat model een aantal aannames gehanteerd die momenteel worden herzien. Wij kunnen echter nergens gaan lenen, omdat er geen vliegveld ter wereld is dat werkt volgens onze manier van externe veiligheid. Dat betekent dat wij zelf iets moeten uitwerken. De normale manier van berekenen, op basis van de milieuwetgeving, is niet geschikt voor de luchtvaart. Er dient een causaal model ontwikkeld te worden, maar dat is buitengewoon complex. Men is daarmee bezig. Binnenkort wordt er een grote internationale conferentie over gehouden in Nederland. Ik heb onlangs een studie

ontvangen waaruit blijkt dat de technologische verbeteringen en de groei van de luchtvaart gelijk opgaan en dat er geen sprake is van een verslechtering. Wij zullen goed moeten bestuderen welke conclusies wij daar mogelijkwijs aan verbinden. Ik heb al eerder laten weten dat ik pas begin februari kan beschikken over een opnieuw geactualiseerd model, conform de oude methodiek voor externe veiligheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hierover zijn twee opmerkingen te maken. Wij hebben een norm in de PKB afgesproken. Die hanteren wij bij de toepassing van de groei van de luchthaven Schiphol. Wat mij betreft is dat een goede norm, die toegepast kan worden. Wij werken meer met normen. Wij doen het bij de dijken, bij gevaarlijke stoffen en op tal van andere plekken. Daarbij werken wij met statistische methodes. Ik weet dat de luchtvaartsector daarmee problemen heeft en dat zij roepen dat het model niet deugt. Dan is het aan de sector om met een beter model te komen. In de tijd tot dat model er is, werken wij met het model dat wij hebben.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik met u eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op basis van dat model wil ik zien hoe wij de externe veiligheid rondom Schiphol waarborgen op het afgesproken niveau. Daarvoor moeten maatregelen getroffen worden. Die wil ik graag zien. Daarop deelde mijn motie ook. Ik heb anderhalf jaar geduld gehad en ik wil nu resultaat zien! Ik vind ook dat wij dat aan elkaar verplicht zijn. Wij hebben de afspraak gemaakt dat er vijf keer 20.000 vluchten bij mogen, binnen de milieugrenzen en inclusief de externe veiligheid.

Minister **Netelenbos**: Zo gauw ik de Kamer iets fatsoenlijks toe kan sturen, zal ik dat zeker doen. Dat vind ik het criterium. Hierbij wreekt zich echter dat er geen plek in de wereld is waar met zoiets wordt gewerkt. Dat maakt het vreselijk ingewikkeld. Het maakt dat wij buitengewoon afhankelijk zijn van schaarse deskundigheid. Dat maakt dat het zo lang duurt. Ik kan de heer Van Gijzel echter toezeggen dat ik hem de stand van zaken zal doen toekomen.

Het gaat dan om hoe ver wij zijn en wat er nog moet gebeuren voor het volgende jaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is van tweeën één. Of wij hebben bij de PKB een norm afgesproken waaraan wij ons houden zolang er geen andere norm is. Dat is mijn lijn. Of wij houden ons niet aan die norm en dan hebben wij in 1995 een fopspeen met elkaar afgesproken over het externe veiligheidsniveau van Schiphol. Dat vind ik niet acceptabel. Wat ons betreft geldt de huidige veiligheidsnorm totdat die is vervangen door een andere norm. Op basis daarvan wil ik weten hoe het met de veiligheid staat rond de luchthaven Schiphol.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Laat er geen enkel misverstand over bestaan dat ik het eens ben met de heer Van Gijzel op dit punt. Zolang er geen nieuw systeem is, werken wij met het huidige systeem. Dat betekent dat op basis van die parameters het gebruiksplan is goedgekeurd. Dat neemt niet weg dat het wellicht toch verstandig is dat ik de stand van zaken aan de Kamer doe toekomen en daarbij de procedure schets die wij bewandelen voor de toekomst. Een te gebruiken systeem moet immers voldoende informatie verschaffen. Dat is het probleem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als u die informatie aan ons toestuurt, dan zullen wij daarover nog een debat voeren. Ik vind wel dat wij van u mogen vragen om daarbij aan te geven wat de effecten van de 100.000 extra vluchten zijn voor het rekenmodel en voor de nu gehanteerde norm met betrekking tot de externe veiligheid.

Minister **Netelenbos**: Die notitie zal er komen.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de amendementen. In het amendement op stuk nr. 4 stelt de heer Van der Steenhoven voor om geld van de rijkswegen, te weten 50 mln., te reserveren voor de 30-km-zones. Het zal hem niet verbazen dat ik dit amendement ontraad, omdat ik daarmee mijn MIT-verplichtingen niet zou kunnen nakomen.

Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 5, waarin wordt voorgesteld om 50 mln. van artikel 1.14 af te halen. Wij hebben net een

Netelenbos

enorm plan van 450 mln. gelanceerd voor fietsenstallingen. Dat wordt nu geïmplementeerd. Over het project Natuur- en milieueducatie zijn afspraken gemaakt; vanwege mijn vorige portefeuille ben ik daarbij zeer betrokken geweest. Extra geld daarvoor is niet nodig. De benodigde middelen moeten nu zijn ingedaald in het normale onderwijsbeleid. Na een subsidie van tien jaar moet men in het onderwijs maar op de normale manier hiermee aan de slag gaan. Dit amendement ontraad ik dus ook.

De herdruk op stuk nr. 6 van de leden Niederer en Ravestein gaat over de tuchtrechtspraak van de zeescheepvaart. Om het bedrag kan het niet gaan: zes ton is immers een bedrag van niets. Toch wil ik eerst een discussie voeren over de wijze waarop wij met die tuchtrechtspraak om moeten gaan. Ik wil het volgende toezeggen: ik maak geen moeilijkheden over bedragen van deze orde van grootte, maar ik wil eerst de discussie over de tuchtrechtspraak hebben gevoerd voordat ik besluit of hierin geld moet worden gestopt. Wellicht is het amendement dan niet eens nodig.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter! Ik wil het verzoek van de minister, om hierover nog eens apart te spreken, wel honoreren. Bedoelt de minister dat zij het niet nu wil, maar op een ander moment?

Minister **Netelenbos**: Als het de uitkomst is van een debat, dan hoef ik van een bedrag van zes ton niet in paniek te raken. Maar het debat is nog niet gevoerd, althans niet met mij. Ook over dit soort bedragen moet eerst een goed overleg worden gevoerd; dat lijkt mij de juiste volgorde.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik ben hier blij mee, omdat wij het financiële argument in uw brief niet erg steekhoudend vonden. Wij zullen die discussie dus nog voeren.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dit betekent dat de minister haar aanvankelijke inhoudelijke weigering om de motie terzake uit te voeren, heeft laten vazen. Zij is dus bereid om het overleg met de Kamer hierover te hervatten, los van het bedrag, dat inderdaad peanuts is.

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat constitutioneel tuchtrecht

niet aan de orde is; verenigings-tuchtrecht zou wel kunnen. Maar nogmaals: wij hebben hierover nog nooit een debat gevoerd. Pas daarna kan de noodzaak van een bedrag blijken. Een dergelijk debat is inhoudelijk zeer complex, dus dat laat zich niet zomaar even regelen. De zes ton zal nooit een struikelblok kunnen zijn. De zeevarenden weten dat ik geen tegenstander van tuchtrecht ben, maar de inrichting daarvan is wel degelijk van belang. Juist daarover bestaat een dispuut. De vorige minister wilde helemaal geen tuchtrecht. Die visie deel ik niet; ik neem een soort tussenpositie in. Ik maak van de zes ton dus geen probleem, maar ik vind het raar dat al wordt geamendeerd voordat het inhoudelijk debat hierover is afgerond.

De **voorzitter**: Ik sta slechts een korte interruptie toe. De beantwoording van de staatssecretaris vergt immers ook nog de nodige tijd. Ik wijs de Kamer erop dat er ook nog een tweede termijn is.

Mevrouw **Ravestein** (D66): De Kamer heeft al een uitspraak gedaan over de vraag hoe verder te gaan met het tuchtrecht. Het is daarom niet nodig om het debat over deze vraag op dit moment te heropenen.

Minister **Netelenbos**: Minister Jorritsma heeft indertijd een ander voorstel gedaan dan ik nu doe. Zij zag voor haar geen taak meer weggelegd bij het tuchtrecht. De motie is onder haar bewind ingediend en ik heb haar op een bepaalde manier ingekleurd. Wellicht is de Kamer het niet eens met de wijze waarop ik dat heb gedaan, maar laten wij daarover dan eerst eens fatsoenlijk praten. Die f 600.000 kan immer het probleem niet zijn.

Voorzitter! Ik kom op het amendement op stuk nr. 7 van de heer Van Gijzel. Hij wil met dividenden een verhoging realiseren. Het probleem hierbij is dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet eenzijdig de dividendraming kan verhogen. Wij hebben verder te maken met het feit dat de ontvangsten niet onder de budgetdiscipline van Verkeer en Waterstaat vallen, maar terugvloeien naar de algemene middelen. Een en ander betekent dat ik de aanneming van dit amendement ontraad. Schiphol heeft in 1998

een dividend van 12 mln. opgeleverd, maar de KLM, vanwege de verkoop van aandelen, een negatief dividend van 29 mln. Het past niet binnen onze budgetdiscipline om zomaar een bedrag ergens voor te reserveren. Ik kan hierop overigens ook geen invloed uitoefenen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan de minister aangeven hoe vaak het de afgelopen vijf jaar is voorgekomen dat een bedrag in de begroting is opgenomen dat in de praktijk hoger uitviel? De minister begroot telkenmale een bedrag voor de dividendopbrengsten dat in de praktijk veel hoger blijkt te zijn.

Minister **Netelenbos**: De heer Van Gijzel nam gisteren de heer Niederer de maat over budgetdiscipline. Ik wijs hem erop dat wij hier met een soortgelijk probleem te maken hebben. Deze gelden vloeien terug naar de algemene middelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er wordt een bedrag voor de dividendopbrengsten van Schiphol en de KLM begroot. Dat bedrag wordt elk jaar ingeboekt. Het ene jaar bedraagt dat bedrag 22 mln. en het andere jaar bedraagt het 25 mln. Dit jaar ligt het weer een stuk lager. Dat geld wordt ingeboekt en vloeit zeker niet terug naar de algemene middelen. Het wordt gebruikt voor de dekking van de uitgaven van het ministerie.

Minister **Netelenbos**: Dat is wel de uitkomst van een proces.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, want elk jaar...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, wij moeten toch eens praten over de vraag wat nu precies een korte interruptie is. Ik herinner u eraan dat er nog een tweede termijn komt. Ik neem aan dat u daarvan gebruik wilt maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat doe ik zeker. Ik heb de minister gevraagd, aan te geven wat in de afgelopen jaren het verschil was tussen begrote en reële inkomsten.

Minister **Netelenbos**: Het zal de heer Van Gijzel niet verbazen dat ik niet over een encyclopedische kennis beschik van de dividenden van de afgelopen vijf jaar. De opbrengsten van dit dividend laten zich op dit

Netelenbos

moment niet voorspellen. Ik kan het ook niet beïnvloeden, aangezien ik, als aandeelhouder, hierover niet alleen de zeggenschap heb. Het moge duidelijk zijn dat ik de aanneming van het amendement van de heer Van Gijzel ontraad.

Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 8 van de heer Van Gijzel strekt ertoe om 10 mln. van de De Boergelden te besteden aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Voorzover dit amendement de De Boergelden betreft, is het uitvoerbaar. Ik vind het doel van de heer Van Gijzel buitengewoon sympathiek. Het is echter een eenmalige bijdrage, hetgeen betekent dat het alleen voor het jaar 2000 soelaas kan bieden. Deze 10 mln. komt immers overeen met het bedrag dat door de stadsregio's voor dat jaar is gevraagd. Wij kunnen hierdoor tegemoetkomen aan de behoefte van deze regio's om meer conducteurs op de trams en de bussen aan te stellen. Voor de jaren na 2000 zal een andere dekking moeten worden gevonden.

Er is opgemerkt dat de gelden voor de Melkertbanen kunnen worden toegevoegd aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. Deze optie is onbespreekbaar, omdat naast Verkeer en Waterstaat ook VWS en OCW hiervoor bij het ministerie van SZW zouden aankloppen. De minister van SZW is terecht niet geporteerd voor dit idee. Ik kan en wil dit amendement uitvoeren, maar voor de jaren na 2000 zal dan nog wel een structurele dekking moeten worden gevonden.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ook ik heb gezegd dat het nou eens een gewone baan moet worden en dat het niet op deze manier structureel kan worden opgelost. Is mijn conclusie juist dat u dit uit de constructie van de Melkertbaan wil halen?

Minister **Netelenbos**: De Melkertbanen zijn in heel veel steden en op sommige tijdstippen adequaat en dat moeten wij zo houden; het is een goede entree voor mensen die langdurig werkloos zijn geweest. Echter, in sommige steden doet zich het probleem voor, in Amsterdam sterker dan elders, dat op sommige tijdstippen van de dag er zoveel sociale vaardigheden noodzakelijk zijn om het werk goed te doen – ik doel nu op het soort publiek dat men

op dat moment in tram en bus heeft – dat een net beginnende Melkertbaner dat echt niet aankan. Daardoor ontstaat er ziekteverzuim enz. Dus heeft men gevraagd of het niet wat meer gedifferentieerd kan: op sommige tijdstippen een niet-Melkertbaner en op andere tijdstippen Melkertbaners. Welnu, dat kan met dit bedrag en zo zou ik het ook willen uitwerken. Dat betekent dat het voor 2000 kan, maar als gevolg van het structurele karakter verplicht ik mijzelf om te zorgen voor dekking na 2000. Dat zal wel een hele exercitie worden, maar dat wil ik niettemin toezeggen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Die De Boergelden zijn voor investeringen bedoeld. Ik weet wel dat er wel eens middelen overbleven en dat het geld gedeeltelijk voor exploitatiedoelstellingen werd gebruikt, maar wij vinden het toch wel zorgwekkend wanneer dat nu structureel gaat gebeuren. Het Melkertgeld hoeft van mij niet van SZW naar V en W, maar is het nu niet mogelijk om eens met de mensen daar te praten zodat die wat rare bureaucratische regeltjes – die leiden tot beperkingen voor het gebruik van die regeling – worden bijgesteld?

Minister **Netelenbos**: Maar dat is het probleem niet echt. Je mag tot 150% van het minimumloon uitkeren. Het probleem is dat vaardigheden worden gevraagd die in feite niet kunnen worden verlangd van mensen die langdurig werkloos zijn geweest en nu weer op de arbeidsmarkt komen. Inderdaad is er tot nu toe steeds onderuitputting geweest met betrekking tot de De Boergelden, hetgeen ik op zichzelf jammer vind. Ik heb de De Boergelden benut om de bezuiniging op het OV niet op een andere manier te effectueren. Daar zou dan deze 10 mln. bovenop komen. Voorzover wij het nu kunnen overzien, zou dat net kunnen, maar daarmee is de De Boerpot dan ook wel belegd. Ik kan deze werkwijze wel accepteren, maar niet in structurele zin; dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**: Ik ben vergeten te zeggen dat men de interrupties kort moet houden maar dat geldt voor iedereen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! U kent mij; ik ben altijd kort.

Ik weet niet of de computers op het ministerie al last hebben van het millenniumprobleem, maar ik heb de suggestie gedaan om tijdens de millenniumwisseling het openbaar vervoer gratis beschikbaar te stellen. Kan de minister daar iets over zeggen?

Minister **Netelenbos**: Dat is waar. Ik vind dat wel een creatieve maar geen goede gedachte. Wij hebben uitgerekend wat het zou kosten wanneer op 31 december en op 1 januari het OV gratis zou zijn en dat blijkt 15 mln. te kosten. Daar kan ik anderhalf jaar lang conducteurs van op de tram zetten! Dat moeten wij niet doen. Het is echt niet nodig. De mensen die dan willen reizen, reizen toch wel.

De heer **Leers** (CDA): Afgezien van uw waardering voor onze creativiteit moet ik toch zeggen dat het weer typisch Hollands op z'n smalst is dat er nu weer meteen over de kosten wordt begonnen. Mij gaat het om het idee en de grote maatschappelijke gevolgen die ik meen te kunnen voorzien als wij het laten gebeuren zoals het nu dreigt te gaan gebeuren. Veel mensen gaan op familiebezoek; er zal een enorme drukte op de weg zijn, met alle veiligheidsrisico's die daaraan verbonden zijn. Niemand kan voorspellen wat er op die dagen gaat gebeuren.

De **voorzitter**: Dit is een té mooie redenering om haar niet in tweede termijn aan de minister voor te houden.

De heer **Leers** (CDA): Maar ik heb geen antwoord gekregen op een voor mij essentiële vraag.

De **voorzitter**: Dat is dan jammer. U zult dit in tweede termijn aan de minister moeten voorhouden.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb mij wat de interrupties betreft zeer terughoudend opgesteld.

De **voorzitter**: Nou, gaat u dan nog maar een poosje door...

De heer **Leers** (CDA): Goed, dat zal ik niet doen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb begrepen dat om acht uur ook

Netelenbos

niet aan de machinist en de conducteur wordt gevraagd om daarna te reizen. Dat lijkt mij heel erg sociaal, want die willen natuurlijk ook het millennium vieren. En die veiligheid en alcohol spelen natuurlijk pas na acht uur 's avonds een rol. Met andere woorden: met die 15 mln. wordt niets opgelost.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik heb gevraagd hoe het staat met de ondertekening van het procesconvenant als hier het programma van eisen wordt besproken. Is het mogelijk om de PKB-procedure binnen deze kabinetsperiode af te ronden?

Minister **Netelenbos**: Het overleg over het procesconvenant loopt, hoewel het ingewikkeld is. Ik heb goede hoop dat het leidt tot de instelling van een TOP-overleg. Volgens het plan halen wij de termijnen. In februari moet over het programma van eisen een besluit worden genomen, waarna de vervolgproucedure PKB wordt ingezet. Het beeld dat de kranten schetst dat er sprake was van vertraging klopt dus niet.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Het procesconvenant had allang ondertekend moeten zijn.

Minister **Netelenbos**: Een aantal vragen van de milieubeweging is nog niet beantwoord, maar dat neemt niet weg dat er natuurlijk wel gewerkt wordt.

Mevrouw **Ravestein** (D66): U bent ook al bezig met een consultatieronde langs de bedrijven?

Minister **Netelenbos**: Ja. Het bestaande gebied wordt geïnventariseerd. Tevens wordt naar PPS gekeken, omdat het de bedoeling is dat het bedrijfsleven veel betaalt. In februari moet dit tot een uitkomst leiden. Wij zitten nog steeds op schema. Wel zit er een kleine dip in TOP omdat het convenant nog niet getekend is.

Mevrouw **Giskes** heeft op stuk nr. 5 een amendement ingediend. Zij wil een bedrag van 20 mln. uit het budget voor het rekeningrijden halen en de post bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitbegeleidende maatregelen verhogen. Inderdaad doen wij dit jaar geen uitgaven voor het rekeningrijden in 2000 op het

punt van het opstellen van de poorten. Het is echter het MIT en dat betekent dat de benodigde budgetten doorschuiven. Het geld is dus gewoon nodig. Als het aan iets anders wordt besteed, zullen er met het rekeningrijden problemen ontstaan. De budgetten staan weliswaar in de tijdvakken, maar ze schuiven door in de periode daarna.

Mevrouw **Giskes** (D66): U seint nog steeds het beeld uit dat het zal lukken, maar de eerstkomende jaren hebben wij minder budget nodig. U begroot nu wel heel erg ver vooruit. Ik stel voor, dan een verschuiving aan te brengen zodat er extra geld naar de B&M kan worden gesluisd.

Minister **Netelenbos**: Het gaat niet om extra geld, het gaat om verschuiving van MIT-projecten. Ik heb bijvoorbeeld de Hemboog naar voren gehaald, omdat er een dip in de uitgaven dreigde te ontstaan. Zo doe je dat, maar je houdt de categorieën uit het MIT aan. Als je extra uitgaven vastlegt kom je later in de problemen. In 2003 en 2004 heb ik al een uitgavenprobleem omdat daar het ritme verkeerd is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Misschien kan er in de sfeer van de De Boergelden eenmalig iets worden gedaan.

Minister **Netelenbos**: Ik heb de De Boergelden al met 35 mln., en straks met 10 mln. van de heer Van Gijzel, belegd. Het lijkt mij niet verstandig om weer een wissel op dat bedrag te trekken. Het kan dan gebeuren dat ik de gemeenten of provincies neen moet verkopen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Betreft dit bedrag de voorgenomen bezuiniging op het OV die via de De Boergelden ongedaan wordt gemaakt?

Minister **Netelenbos**: Ja, eenmalig voor komend jaar. Voorzitter! Hiermee ben ik aan het einde van mijn eerste termijn gekomen.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Mijn beleidsterrein inzake water mag zich verheugen in de warme belangstelling van verschillende leden. Ik zal eerst ingaan op onderwerpen betreffende de

Commissie waterbeheer 21ste eeuw: het Natte Hart, beheer en onderhoud, bestuur en financiering van de waterschappen en de kust. Enkele vragen zijn overigens door mij al schriftelijk beantwoord.

In antwoord op de desbetreffende vragen van de heer Niederer kan ik zeggen dat de Commissie waterbeheer 21ste eeuw door mij samen met de Unie van waterschappen is ingesteld na de wateroverlast in het najaar van 1998 met als opdracht om advies uit te brengen over een waterbeheer waarmee wij op een goede wijze in de volgende eeuw duurzaam tegen wateroverlast beschermd zijn, waarbij aan de vele functies van water zo goed mogelijk recht wordt gedaan. Het Rijk is in dezen verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem en de gezamenlijke waterschappen voor het regionale systeem. Het zal duidelijk zijn dat dit alleen in samenhang kan worden bekeken. Het kan dan ook niet zo zijn dat slechts één der partijen hierin werkzaamheden verricht; dat zou het geheel niet ten goede komen.

In opdracht van de Commissie waterbeheer 21ste eeuw worden op het ogenblik een groot aantal deelonderzoeken verricht. Daarnaast heeft de commissie een groot aantal gesprekken gevoerd met deskundigen op allerlei gebieden van het waterbeheer en de verschillende thema's die daarin een rol spelen. Die gesprekken voert zij nu nog. Ik verwacht dat de commissie in haar eindadvies ingaat op de vraag of het wenselijk is om normen vast te stellen voor het in een gebied benodigde areaal aan oppervlaktewater. De heer Niederer, die nog een vraag heeft gesteld over de bemalings- en bergingscapaciteit van de regionale waterbeheerders, verwijs ik voor het antwoord naar dit advies, dat medio volgend jaar verschijnt.

De commissie zal in haar adviezen ook de resultaten betrekken van studies in de diverse regio's die zijn opgezet op initiatief van provincies en waterschappen of combinaties daarvan. Juist om te voorkomen dat men jarenlang aan het studeren slaat, hebben wij aangegeven dat er gebruik moet worden gemaakt van alle reeds (bijna) afgeronde adviezen en studies. De commissie heeft nog wel een budget om onderzoek te laten verrichten naar ontbrekende delen. Zo kan er een mooi geheel uit

J.M. de Vries

komen. Wij willen echter tempo maken, opdat er medio 2000 een substantieel advies is uitgebracht. Zoals het er nu naar uitziet, denkt de commissie daaraan te kunnen voldoen. Ik heb daar ook alle vertrouwen in.

De heer Niederer denkt overigens ten onrechte dat de Commissie waterbeheer 21ste eeuw een relatie heeft met de nota Beheer op peil.

De heer Herrebrugh heeft in verband met de problematiek van wateroverlast gevraagd of ik bereid ben om de claim van het Hoogheemraadschap Delfland voor extra pompen gemaalcapaciteit te honoreren. Daar kan ik kort over zijn: dat ben ik niet van plan en ik ben er evenmin toe bereid. De reden is dat de financiering van het waterbeheer een zaak van het desbetreffende waterschap is. Eenieder heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid. Delfland hoeft in dezen dus niet bij mij aan te kloppen.

Zowel mevrouw Ravestein als de heer Stellingwerf heeft vragen gesteld over het Natte hart. Mevrouw Ravestein sprak over de bescherming van IJsselmeer, Markermeer en de Randmeren en ook over de bescherming tegen bebouwing en tegen de aanleg van slibdepots. Het slibdepot zal zeker aan de orde komen in het AO dat volgende week wordt gehouden. Ik wil er nu dan ook niet op ingaan, want ik heb het idee dat het beter past in de behandeling van de onderwerpen op 10 november wanneer wij de waterbodems en de baggerproblematiek bespreken.

Ik vind het wel heel sympathiek van mevrouw Ravestein om in plaats van het Natte Hart, dat misschien wel wat overvloedig en nogal Hollands klinkt, te spreken van het Blauwe Hart als tegenstelling van het Groene Hart. Maar ik ben bang dat het Natte Hart inmiddels dusdanig ingang heeft gevonden in den brede in Nederland – dat geldt niet alleen voor mijn apparaat maar ook voor alle andere instellingen: provincies, waterschappen en maatschappelijke organisaties – dat ik niet weet of iedereen daar nog aan kan wennen.

Ten aanzien van het Blauwe, of het Natte Hart, zoals het in de vierde nota nog wel genoemd wordt, wijs ik nog eens op de op te stellen integrale visie IJsselmeergebied. Een heel belangrijk element daarin vormt de studie naar de waterhuishouding in het Natte Hart, de zogenaamde

WIN-studie. Dat laatste zou bij naamsverandering WIB-studie moeten worden en ik weet niet of ook dat nog zal wennen.

In antwoord op een vraag van de heer Herrebrugh kan ik zeggen dat ook de mogelijkheid naar geleidelijker zoet-zoutovergangen hierbij worden onderzocht. Op dit terrein loopt ook nog een groot aantal andere studies, zoals verkenningen naar het bovenrivierengebied en naar het benedenrivierengebied. Tussen al die studies is wel een samenhang. Het IJsselmeer speelt een heel belangrijke rol in de waterhuishouding van Nederland omdat het een groot wateroppervlak is waarvan voor allerlei doeleinden gebruik wordt gemaakt. Pas als deze studies allemaal gereed zijn, inclusief de studie over de waterhuishouding in het Natte Hart, wil ik overgaan op een integrale visie op het IJsselmeer. Ik zal dat in samenhang doen met de uitkomsten van het hoofdwatersysteem en regionaal watersysteem van de Commissie waterbeheer 21ste eeuw. Ik denk niet dat het in dit stadium, zeker daar zij flink tempo maken en medio volgend jaar met hun totale oordeel komen, verstandig is om hen voor de voeten te gaan lopen.

De heer Stellingwerf noemde het advies van de Raad voor het landelijke gebied waarin geadviseerd wordt om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de aanleg van een randmeer tussen de Noordoostpolder en de Kop van Overijssel. Hij vraagt of het de bedoeling is om met de verwijzing naar die integrale visie op het IJsselmeergebied dit procedureel af te doen. Het idee van een randmeer tussen de Noordoostpolder en de Kop van Overijssel is al oud. Het is ook al aan de orde geweest in de Derde nota waterhuishouding eind jaren tachtig. De uitkomst van dat onderzoek was destijds dat zo'n randmeer, vanuit het oogpunt van de waterhuishouding, niet zoveel voordelen biedt. Wat dat betreft is mijn enthousiasme niet zo groot omdat juist het waterhuishoudkundige aspect zo belangrijk is. Ik acht het wel een goed idee om, in het kader van de hele ontwikkeling die thans gaande is met betrekking tot de Commissie waterbeheer 21ste eeuw en de integrale visie, toch nog eens naar dat aspect te kijken. Wij zijn inmiddels vijftien jaar verder. Wij

kijken tegen sommige dingen anders aan en misschien gaan wij straks anders met het IJsselmeer om, gezien alle ontwikkelingen die gaande zijn. Wij zouden dit punt dan wederom kunnen opnemen. De heer Stellingwerf heeft het heel enthousiast benaderd en ik ben er misschien wat meer onderkoeld in, gezien de eerdere onderzoeken die ernaar gedaan zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Iedereen heeft daarin ook zijn eigen rol en laten wij dat ook maar zo houden. Toch meen ik dat wij op het punt van de waterhuishouding in de afgelopen twee jaar hebben laten zien dat er wel degelijk forse winst is te boeken. De Noordoostpolder heeft grote overlast gehad van de overvloedige regenval. Toen kon het water gewoon niet weg. Het advies van de raad laat nu juist zien dat daar een stuk winst geboekt zou kunnen worden. Ook op dat punt zouden er nieuwe argumenten kunnen zijn.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik denk dat het ingewikkelder in elkaar steekt dan te zeggen dat het IJsselmeer het niet kon bergen en dat het randmeer daar iets zou kunnen doen. Het had ook iets te maken met de hoogte van het water en de windrichting; het had ook iets te maken met de afvoer naar de Waddenzee waar spuisluizen zijn en geen gemalen. Op zichzelf kan het randmeer een functie hebben, maar dat moet altijd in relatie worden gezien met een aantal andere maatregelen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik verwijs naar de argumentatie die de Raad voor het landelijk gebied terecht hanteert.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij zullen met dat advies rekening houden, maar vervolgens wil ik, met inachtneming van alle relevante adviezen, tot één visie komen. Dat voorkomt dat je veel te kleine deelonderwerpen hebt en geen rekening houdt met andere ontwikkelingen.

Voorzitter! Ik heb begrepen dat de brief over Beheer op peil, die ik de Kamer pas heb gezonden, in het overleg van volgende week aan de orde zal komen. Ik heb de griffier althans gevraagd dit onderwerp aan de agenda van dat overleg toe te

J.M. de Vries

voegen. Daarom zal ik nu niet lang bij dit onderwerp stilstaan. Vanwege deze toevoeging aan de agenda van het overleg van volgende week is de duur van dat overleg met een uur verlengd. Het overleg van 10 november zal daarom een meer geschikte gelegenheid zijn om op allerlei details van Beheer op peil in te gaan. Daarvoor leent een begrotingsbehandeling zich minder. Het is bovendien een vrij specifiek onderwerp. Wel wil ik hierover nu twee opmerkingen maken, ook omdat het niet mijn bedoeling is het te doen voorkomen dat ik geen antwoord wil geven op de vragen die de Kamer op dit punt heeft gesteld.

Ik verwacht dat de problemen beheersbaar zijn. Een van de leden sprak over het doen van een audit. Hij vroeg: gaat u nu een keer aan het werk en kiest u nu eens niet voor uitstel? Mijn antwoord is: ik ga wel degelijk aan het werk, maar een externe audit kan nuttig zijn om na te gaan of de problematiek precies zo groot is als wij inschatten. Ondertussen gaat er natuurlijk wel wat gebeuren.

Vervolgens is gevraagd: gaat u allerlei nieuwe budgetten, bijvoorbeeld die voor natte natuur, inzetten om het beheer en onderhoud eerst te kunnen financieren en gaat u niet eerst allerlei nieuwe ontwikkelingen in gang zetten? Dat is geenszins mijn bedoeling. Ik wijs er wel op, dat de beleidsterreinen gedeeltelijk samenvallen. Daarom zou je twee vliegen in één klap kunnen slaan. Als dat mogelijk is, zal ik dat doen. Het is evenwel niet de bedoeling het een te doen in plaats van het ander. Daarmee zou ik een probleem alleen maar verschuiven. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vind het uitstekend, dat we volgende week doorpraten over een aantal inhoudelijke aspecten. Bespreking van het budgettaire aspect hoort evenwel volledig bij deze begrotingsbehandeling. Het staat toch onomstotelijk vast, dat er een groot financieel gat is, waardoor het normale onderhoud, ook dat van de vaarwegen, wordt belemmerd. Hierover zullen wij ook nog komen te spreken bij de behandeling van het MIT. De commissie voor de vaarwegen heeft hierop ook al gewezen. Kortom, de gehele problematiek van Beheer op peil heeft duidelijk naast beleidsmatige

aspecten ook een budgettaire aspect. Over dat aspect gaat het bij deze begrotingsbehandeling.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: U moet het totale perspectief in aanmerking nemen. Het gaat niet om een bedrag van 200 mln. voor alleen dit jaar; maar het kan gedurende een aantal jaren worden gebruikt. Vanaf 2004 is weer het gewenste peil bereikt. Men moet ook niet denken dat wij ontzettend ver achterlopen op het programma. Doordat veel voornemens veel later uitgevoerd werden dan oorspronkelijk was gepland, was er onderuitputting en die heeft men steeds weer aan het budget kunnen toevoegen. Doordat wij nu anders begroten en alle kosten bij elkaar zetten, komen wij op dat bedrag van 750 mln. per jaar eigenlijk 200 mln. te kort. Ik zeg daarmee niet dat er nu geen cent meer is. Ik kan nog steeds een heleboel zaken doen. In de brief heb ik de prioriteiten aangegeven. Deze hebben betrekking op de afvoer, de juridische verplichtingen en de vaarwegen die onbruikbaar zouden worden. Die zaken worden aangepakt. De uitvoering van een aantal verbeteringen in de watersystemen zal echter moeten worden vertraagd. Daar zullen wij in ieder geval een andere prioritering in aan moeten brengen. De Kamer kan dit zien als inleiding op datgene wat wij volgende week verder zullen bespreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik kom er volgende week op terug, maar ook bij de behandeling van het MIT, want daar speelt deze kwestie ook een rol in. Ik wil hier wel gezegd hebben dat de budgettaire kaders voor de komende jaren absoluut ontoereikend zijn voor het vervullen van deze mijns inziens essentiële overheidstaak. Daar zullen wij met elkaar oplossingen voor moeten vinden.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik geef toe dat het de komende jaren niet gemakkelijk zal zijn. Ik waag echter te betwijfelen of daar grote schade door zal ontstaan. Daar zullen wij het de 10de verder over hebben.

Dan kom ik nu te spreken over het bestuur en de financiering van waterschappen. Mevrouw Ravestein heeft mij gevraagd vóór het zomerreces te komen met concrete voorstellen om het democratisch

gehalte van de waterschappen te verbeteren. Zij is daar bij de eerste tranche van de wijziging van de Waterschapswet ook al op ingegaan. Mevrouw Ravestein is van mening dat het lijstenstelsel – het programma van de kandidaten is dan duidelijk – hiervoor de beste mogelijkheden biedt. Zij is van oordeel dat uit de conclusies in het evaluatierapport van de stuurgroep Waterschapsverkiezingen 1999 een voorkeur blijkt voor de invoering van het lijstenstelsel. Mevrouw Ravestein ziet dit als een ondersteuning van haar mening. Ik heb bij de behandeling van de wetswijziging al gezegd dat de vraag naar de invoering van het lijstenstelsel uitdrukkelijk wordt betrokken bij de tweede tranche van de wijziging van de Waterschapswet.

Alvorens ik tot een zo ingrijpende wetswijziging overga, zal er eerst duidelijkheid moeten zijn over twee zaken. Enerzijds betreft dat de nieuwe financiering. Die hangt er mee samen, want er is nu nog sprake van een belangbetaling zeggenschapsstructuur. Anderzijds betreft dat het IPO-rapport inzake de bestuurs-samenstelling, maar dat rapport is er nog niet. Het zou zeer onzorgvuldig zijn, ook al ben ik niet de opdrachtgever, als ik een mening geef, voordat betrokkenen hun oordeel hebben gegeven. Ik zal dat dus niet doen. Ik wacht het rapport af.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter! Ik proef hier een welwillende houding van de staatssecretaris uit in de richting van mijn voorstel. Uit de evaluatie van de waterschapsverkiezingen blijkt dat het personenstelsel een belemmering vormt. Wij vinden dat een zaak waar je niet omheen kunt.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik ben altijd welwillend. Ik wil elke mogelijkheid bekijken. Ik ben bereid elk voorstel van de Kamer in alle openheid af te wegen. Als mevrouw Ravestein daar echter de conclusie uit trekt dat ik misschien al aan de gang ben, dan moet ik haar ernstig teleurstellen. Mocht een dergelijke wijziging ooit aan de orde komen, dan zal dat een zeer ingrijpende zijn. Ik ga daarvoor niet over één nacht ijs, niet eens over vijf nachten ijs. Daar ligt namelijk een breed scala van overwegingen aan ten grondslag.

Uit het evaluatierapport van de stuurgroep Waterschapsverkiezingen

J.M. de Vries

1999 komt overigens geen eenduidige mening naar voren. Ondanks de in het algemeen dalende opkomstpercentages bij verkiezingen voor provinciale staten en het Europees Parlement zijn de opkomstpercentages voor de waterschapsverkiezingen gelijk gebleven en in sommige plaatsen zelfs gestegen. Hoewel de stuurgroep aangeeft dat het personenstelsel een drempel blijkt te zijn bij de waterschapsverkiezingen, concludeert zij daarmee niet eenduidig dat de afschaffing van het personenstelsel daarvoor de oplossing is. Ook die nuance moeten wij in de gaten houden. In het evaluatierapport staat verder dat er ook moet worden gekeken naar andere vormen die het stemgedrag zouden kunnen beïnvloeden, ook in het personenstelsel. Ik wacht het rapport van het IPO voorlopig af. Ik zal dat ook in samenhang met het financieringsstelsel bekijken.

De heer Van den Berg heeft naar de stand van zaken met betrekking tot het rapport-Togtema gevraagd. Voorzitter! Dit rapport is onlangs tijdens de jaarvergadering aangeboden aan de Unie van waterschappen. Ik heb daar ook een exemplaar van mogen ontvangen. Ik zal mij in dit stadium van een oordeel over het rapport onthouden. Het is nu aan de unie om een standpunt in te nemen. Ik zal dit zeker betrekken bij de tweede tranche van de wijziging van de waterschapswetgeving. Ik zal in dat kader ook aandacht besteden aan het kiesstelsel. Het past mij niet om op voorhand reeds een oordeel te geven over het voorstel van de commissie-Togtema.

De heer Herrebrugh heeft gevraagd naar de mogelijke wijziging van het financieringssysteem van de primaire waterkeringen, namelijk van volledige betaling door ingelanden en ingezetenen naar een scheiding tussen versterking en onderhoud c.q. het Deltaplan grote rivieren. Ik wil hierbij zoveel mogelijk slagen om de arm houden. Binnenkort – op 19 november – is er een eerste bestuurlijk overleg met vertegenwoordigers van de provincies en van de waterschappen. Het is een buitengewoon lastige materie. Het is overigens niet zeker dat het voorstel dat nu op tafel ligt ook de uitkomst van het bestuurlijk overleg zal zijn. Men mag daar niet te snel conclusies uit trekken. Het voorstel houdt in dat de financiering van de keringen van

buitenwater geheel voor rekening van de desbetreffende beheerder komen. In de meeste gevallen zijn dit de waterschappen. De kosten voor versterking komen geheel voor rekening van het Rijk. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk van een en ander op de hoogte stellen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de minister voor deze toezegging. In het verleden is altijd gezegd dat deze discussie wordt ingekaderd in de evaluatie van de Wet op de waterkeringen. Bij de behandeling van deze wet is uitvoerig gesproken over de decentralisatie van de middelen voor de waterkeringen. De voorganger van deze minister heeft achteraf wel eens gezegd dat zij spijt heeft van de decentralisatie. Ik wijs op het rapport van de Rekenkamer over de problemen in Limburg met de financiering en het toezicht. Ik neem aan dat deze inkadering gehandhaafd wordt. Wanneer mogen wij de evaluatie van de Wet op de waterkeringen verwachten?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik kom in tweede termijn hierop terug. Overigens wordt de inkadering gehandhaafd.

De heren Herrebrugh en Niederer hebben gevraagd of het geen tijd wordt voor iets anders dan zandsuppletie en naar de alternatieven geïnformeerd. Volgend voorjaar zal ik de derde kustnota uitbrengen. Daarin zal het bestaande kustbeleid geëvalueerd worden, inclusief de suppletie, en zullen enkele lijnen voor de toekomst worden geschetst. Sinds 1990 wordt het huidige, zeer succesvolle kustverdedingsbeleid gevoerd. De kust wordt op een dynamische manier gehandhaafd om te voorkomen dat over een grote lengte erosie optreedt. Hoofdlijnen van het beleid zijn het handhaven van de veiligheid, het handhaven van de basiskustlijn en het versterken van de dynamiek van de kust, die in principe ook steeds zou moeten aangroeien. De erosie van de kust wordt veroorzaakt doordat de afvoer van zand op sommige plekken net iets groter is dan de aanvoer. Nederland kalft niet gestaag af, zoals men wel eens denkt. Zand uit de Noordzee spoelt naar de Waddenzee en uit zuidelijke richting komt er zand naar onze Noordzeekust. Er is echter een verschil tussen aan- en afvoer en dat moet gesuppleerd worden.

Het belangrijkste middel om de structurele erosie van de kust tegen te gaan is zandsuppletie op het strand zelf of vlak voor de kust. In het laatste geval brengen de golven het zand vanzelf naar de kust toe. Dat is een nog goedkoper en heel succesvol middel. U hoeft maar bij de Scheveningse pier te kijken en dan kunt u het resultaat zien. Dat is één van de proefgebieden. Deze zandaanvulling is aanmerkelijk beter. Je werkt samen met de natuur. Het is ook aanmerkelijk goedkoper dan een harde verdediging zoals strandhoofden en strekdammen. Uit de evaluatie blijkt dat de zandsuppleties zeer effectief zijn, zowel qua veiligheid als qua dynamiek. Dat is eigenlijk de basis van het beleid. Het is relatief goedkoop. Het meeste zand dat van de Noordzeekust verdwijnt gaat naar de Waddenzee, waar van nature een enorme dynamiek is. Elke geul die daar ontstaat, wordt door de natuur onmiddellijk weer met zand van de Noordzeekust opgevuld. Wij moeten derhalve aan de Noordzeekust suppleren om het zand dat de Waddenzee opneemt weer aan te vullen.

Toch hebben wij op een aantal plaatsen nog wel een harde verdediging. Er zijn dunne stukken op de kust waar zoveel zand verloren is gegaan dat dit suppletiebeleid niet meer werkt. Een harde verdediging is dan vaak het enige middel. Het gebeurt ook op die plaatsen waar wij te grote risico's lopen. Zo is op Texel in 1995 de Eierlandse dam aangelegd. Dat gebeurde om een punt te hebben om zand op te laten hopen. De situatie was daar zo kritiek geworden dat suppleren niet voldoende meer was. Dat kon niet meer alleen aan de natuur worden overgelaten.

Wij zien dat sinds 1990 met dit beleid het proces van erosie gestopt is. De kustlijn is dus hetzelfde gebleven en op een aantal plaatsen zelfs aangegroeid. Tot 2001 is hiervoor 60 mln. uitgetrokken en wij gaan toe naar 90 mln. per jaar voor suppletie. Die extra suppletie is nodig omdat ook onder water erosie plaatsvindt, waardoor de kust wordt uitgehold. Om nu te voorkomen dat er ineens een heel stuk kust verdwijnt, wat voor het oog niet te zien is, gaan wij over op een intensievere mate van suppleren.

Naar analogie van het rivierengebied hebben wij ook langs de kust

J.M. de Vries

behoefte aan ruimte. Het is van belang dat rekening gehouden wordt met veiligheidsaspecten en ontwikkelingen als de zeespiegelstijging die op termijn verder door zal gaan. Wat is het beleid van Verkeer en Waterstaat in dezen? Op dit moment wordt een standstillbeleid gevoerd wat betreft bouwen in de kustzone. Dan gaat het vaak om recreatieve voorzieningen, maar ook om het bouwen in gemeenten die aan de kust liggen. Dat beleid wordt gevoerd om te voorkomen dat in de periode waarin nagedacht wordt over de veiligheidsaspecten en de behoefte aan ruimte, alles volgebouwd wordt. Gemeenten die aan de kust liggen, die natuurlijk allerlei economische belangen hebben, hebben recht op duidelijkheid. Wat kan wel en wat kan niet. Het ligt in mijn bedoeling om in de derde kustnota aan te geven wat nog mogelijk is en ik zal daarbij de contouren aangeven. Het uitgangspunt daarbij zal steeds veiligheid zijn. Ik wijs in dit verband op aan zee gebonden economische activiteiten die bijvoorbeeld in een haven plaatsen. In dergelijke gevallen kun je niet zeggen: u kunt hier niets meer. Dan moet onderzocht worden wat je dan moet compenseren om de veiligheid in ieder geval te garanderen.

Ik heb hierover met de verschillende kustprovincies afspraken gemaakt en gevraagd of zij binnen dat contourenbeleid voorstellen willen doen. Je kunt namelijk de verschillende kuststroken niet over één kam scheren. De kust aan de Zeeuwse eilanden is weer anders dan de kust van Noord-Holland of van de Waddeneilanden of van Zuid-Holland. Voor elke kust gelden weer eigen specifieke economische activiteiten, etc. Ik vind niet dat ik vanuit Den Haag mag bepalen hoe het in Bergen, op Terschelling of bij Haamstede moet gaan. Dat kustbeleid kan door de provincies beoordeeld worden, binnen die contouren. Ik hoop daar begin volgend jaar met de provincies een beleidslijn over af te spreken en dat zal uiteindelijk verankerd worden in de vijfde nota ruimtelijke ordening.

De heer Herrebrugh heeft gevraagd of bij het kustbeleid rekening gehouden wordt met plannen voor grote projecten langs de kust en de zee. Bij het nadenken over effecten van plannen langs de kust of de zee, bijvoorbeeld bij de

Maasvlakte of een luchthaven in zee, wordt altijd gekeken naar het effect op de kust, zoals erosie en zandtransporten. Wij kunnen ons geen risico's veroorloven met de kust en alle mensen die daarachter wonen en belangen die daarachter zijn. Het spreekt vanzelf dat met die aspecten rekening wordt gehouden bij elk plan dat vlak voor of aan de kust wordt bedacht.

Onze kennis daarover neemt nog steeds toe. Ik heb mijn hele leven in Scheveningen gewoond. Ik herinner mij nog dat de strekdam van de haven daar ooit werd verlengd en dat het hele strand veranderde. Wij weten inmiddels steeds meer, maar wij blijven onderzoeken. Wij krijgen steeds meer gegevens en daar houden wij rekening mee bij elke nieuwe activiteit die wij ondernemen. Bij kustuitbreiding is het streven om zo goed mogelijk met de natuur mee te werken, dus geen harde dammen of richels op te werpen. Wij kijken naar wat de natuur zelf doet, wat de natuurlijke kustlijn is en hoe je die twee zaken kunt combineren.

Bij het telecombeleid heeft de heer Van den Berg een vraag gesteld over kerktelefonie. Hij heeft hierover al eerder schriftelijke vragen gesteld. Toen heb ik aangegeven dat het niet in bedoeling is om deze activiteit in de systematiek van de universele dienstverlening op te nemen.

Ik zal even uitleggen wat de functie van de universele dienstverlening binnen de Brusselse regelgeving is. In het algemeen heeft het de voorkeur om diensten in een concurrerende omgeving aan te bieden. Dat betekent dat meer partijen zich daarvoor sterk zullen maken, dat de gebruikers meer keuze zullen hebben en dat er betere, lagere prijzen zijn. Alleen wanneer het om brede, maatschappelijk onmisbare diensten gaat, die niet meer geleverd zouden worden of alleen tegen onaanvaardbaar hoge prijzen, is overheidsinterventie aan de orde. Bij telefonie gaat het dan om heel dunbevolkte gebieden of iemand die heel eenzaam ergens woont. Het zou dan dusdanig duur worden om er een kabel naartoe te brengen dat hij zich niet meer voor een aanvaardbare prijs een noodzakelijkheid zoals een telefoon kan permitteren. In dat geval mag je zoiets onder de kostprijs aanbieden. Het gaat erom dat je niet voortdurend onder de prijs mag duiken, want anders kan je nooit met

anderen concurreren, want dan is het voor anderen onmogelijk om die dienst ook aan te bieden.

KPN heeft de dienst van kerktelefonie in het verleden heel lang onder de prijs aangeboden, maar andere aanbieders wilden zelf een aanbod doen en hebben een klacht ingediend bij de Opta, de Onafhankelijke post- en telecommunicatie-autoriteit. Toen was de Opta wel gedwongen om een onderzoek te doen. Zij heeft geoordeeld dat KPN deze dienst niet langer onder de ware kostprijs mocht aanbieden. KPN heeft de tijd gekregen om naar een normaal, kostendekkend niveau van deze dienst te gaan. Omdat kabelmaatschappijen kennelijk geïnteresseerd zijn om deze dienst aan te bieden, waarbij het gaat om 80.000 mensen, ben ik ervan overtuigd dat er wel mogelijkheden zijn voor kerkgenootschappen om afspraken te maken.

Omdat het gaat om een zeer specifieke dienst, kan ik deze niet onderbrengen in de universele dienst. De kerktelefoon past volgens de begrippen van Brussel niet onder de universele dienst. Dat betekent dat het kostprijsverschil tussen het huidige aanbod van KPN en het niveau dat zij volgens de uitspraak van de Opta moeten rekenen, door iemand betaald moet worden. Dat kan de overheid zijn of anderen. Ik vind dat niet een taak van de overheid. Ik kan het niet aan marktpartijen geven. Wat is dan de oplossing? Ik denk dat er in gemeenten voorzieningen zijn voor individuele gevallen waarin het voor het maatschappelijk functioneren van belang is om aangesloten te blijven op de kerktelefoon, terwijl de prijs daarvoor een belemmering is, gezien het inkomen. Ik denk niet dat het voor alle abonnees van de 80.000 die er thans op aangesloten zijn, een onmogelijkheid is, de kostendekkende prijs te betalen. Voor individuele gevallen geldt dit misschien wel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mij is nog niet duidelijk, gezien de criteria die de staatssecretaris zelf meldde, waarom de kerktelefoon niet onder de universele dienstverlening zou kunnen vallen. Het gaat om een groot maatschappelijk belang. Het zijn mensen die in het algemeen in een bijzonder moeilijke positie verkeren. Het zijn mensen die niet meer mobiel zijn, bejaarden, zieken,

J.M. de Vries

gehandicapt en die op die manier kerkelijk kunnen meeleven. Het andere element dat de staatssecretaris noemde, is dat het ook gaat om een aanvaardbare prijs voor deze dienstverlening. Er dreigt nu een grote prijsverhoging, juist voor deze toch al zwakke categorie. Volgens mij wordt wel voldaan aan beide elementen die zij noemt als criteria voor universele dienstverlening.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Bij de universele dienstverlening sprak ik over het basisgegeven van het toegang hebben tot de telefoon voor contact met de buitenwereld dat voor heel Nederland geldt. De kerktelefoon is daarvan een onderdeel. Het is een grote groep van 80.000 mensen. Dit punt is ook aan de orde geweest bij de behandeling van de Telecommunicatiewet door mijn voorganger en daartoe is toen niet besloten. Ik vind het dan ook niet juist, dit over de volle breedte te doen voor 15 miljoen Nederlanders. Ik voorzie dan dat ik in het kader van de universele dienstverlening ook andere groepen daaronder moet brengen. Een dergelijke uitgave vind ik niet juist. In individuele gevallen kunnen via gemeentelijke voorzieningen of door het kerkgenootschap zelf, oplossingen gezocht worden. Ik ben ervan overtuigd dat als naast de huidige aanbieder, ook andere een mogelijkheid krijgen en men daarover afspraken kan maken, dit wel degelijk kan leiden tot een goed aanbod tegen een reële prijs die betaalbaar is.

Mevrouw **Giskes** (D66): De Raad voor verkeer en waterstaat heeft in het rapport "Nederland, let op uw saeck" gesuggereerd een pilotproject te starten. Wij hebben de indruk dat het kabinet een afwachterende houding aanneemt. Wat vindt de staatssecretaris van dat project? Is het een mogelijkheid om de opbrengst van de veiling van de UMTS-frequenties te besteden aan dit doel?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De Kamer heeft dat rapport aangeboden gekregen. Wij hebben daarbij geschreven dat juist dit voorstel van de Raad voor verkeer en waterstaat onze aandacht heeft en dat wij daar enthousiast over zijn. Wij hebben binnenkort een afspraak met de raad om te vragen of hij daarbij een

concreet voorbeeld voor ogen heeft. Wij weten dat er partijen in de markt zijn die dat graag met ons willen doen. Wij zullen er niet alleen wat energie, maar ook wat geld in moeten steken. Het is de bedoeling dat in zo'n hightech- of kenniswijk marktpartijen allerlei zaken proberen en dan niet op de gigapoort die een heel hoogwaardige toepassing is, maar op het normale menselijke gebruiksniveau: wat kun je daarmee doen, hoe kun je mensen daarmee helpen en hoe maak je het leven nog weer aangenamer en gemakkelijker? Wij zijn druk bezig te bekijken hoe het eruit moet zien en of de Raad voor verkeer en waterstaat daarbij een beeld voor ogen had. Wij zullen contact opnemen met marktpartijen. In de aanbiedingsbrief aan de Kamer hebben wij daar positief over geschreven. Wij zullen er wel wat middelen bij moeten vinden. De opbrengst van veilingen gaat echter naar de minister van Financiën. Het is niet die opbrengst die mevrouw Giskes voor ogen staat, maar als wij enthousiast zijn voor dit project, zullen wij ook proberen middelen te vinden om het uit te voeren. Ik kom daarmee bij de Kamer terug. Wij bekijken nu of de raad een bepaald beeld voor ogen had en wie de partijen zijn waarmee wij het project kunnen uitvoeren. Wij zijn in dezen niet uitvoerend, wij faciliteren de markt. De vraag is, wie met ons meedoet en om welke toepassingen het gaat. Daarna bekijken wij met welke gemeenten of regio's wij in zee kunnen gaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): En die middelen vindt de staatssecretaris wel?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als je in een eerste aanbiedingsbrief zegt dat je daarna wilt kijken, moet je ook in gedachten hebben dat je er iets voor over hebt. In dit geval is dat wel iets meer dan personele inzet. Wij betalen niet het hele project voor de marktpartijen. Wij faciliteren en dragen wat bij. Iedereen doet dat. Wij doen het gezamenlijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In de schriftelijke beantwoording van de eerste termijn hebt u een antwoord gegeven op mijn vraag over dioxine in vissen. Ik vond uw antwoord een beetje teleurstellend, omdat bij de behandeling van de Vierde nota

waterhuishouding het probleem van de hogere dioxinegraad, zelfs in kippen, werd erkend. U zegt dat het probleem nog wordt onderzocht, maar dergelijke vis wordt soms geconsumeerd. Moet in het kader van de volksgezondheid hierover niet wat sneller duidelijkheid worden verschaft?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij werken hier samen met LNV en VWS aan, want het is niet alleen een probleem voor V en W. Als er echt grote gevaren voor de volksgezondheid bestonden, dan waren wij tot heel andere maatregelen overgegaan. Het probleem is echter zo diffuus dat een oplossing niet eenvoudig is. Wij zijn er zeer intensief mee bezig, maar het probleem is te complex om het even met een penne-streek of verbodsbordje op te lossen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het probleem is inderdaad diffuus. Maar als het dioxinegehalte in vissen inderdaad zo hoog is als wordt beweerd, dan is wel degelijk sprake van een acuut probleem.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij zijn bezig met het onderzoek. Er moet zekerheid over komen, want het gaat om vis en je kunt mensen het brood uit de mond stoten. Het kan dan ook niet van de ene op de andere dag gebeuren. Er is dus aanleiding en tijd om dit onderzoek goed te doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er spelen zeker ook economische belangen een rol, maar het belang van de volksgezondheid lijkt mij overheersend. Kunt u toezeggen dat u volgende week bij de behandeling, waarbij ook over water wordt gesproken, ons de gegevens doet toekomen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De voorzitter vindt dat de vergadering al lang genoeg geduurd heeft. Ik zal op de gegevens omtrent dioxine volgende week terugkomen.

De vergadering wordt van 16.54 uur tot 17.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: We beginnen nu aan de tweede termijn van de Kamer. Ik wijs de leden er nog eens op dat de resterende spreektijd per fractie door

J.M. de Vries

mij zal worden aangegeven, zodat zij zelf in de gaten kunnen houden of zij die spreektijd overschrijden. Zo ja, dan levert dat u problemen op met uw fractie en niet zozeer met mij, tenzij u het echt lang maakt. Moties moeten binnen die spreektijd worden ingediend; dat schijnt nogal eens tot misverstanden te leiden.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Uiteraard begin ik met het bedanken van de bewindslieden voor hun uitvoerige beantwoording. Terugkijkend op dit debat, constateer ik dat wij redelijk voortvarend te werk zijn gegaan: we zijn binnen de tijd gebleven en we hebben ons redelijk gedisciplineerd gedragen. Ik hoop dat u dat met ons eens bent. Ik heb me echter wel afgevraagd wat de burger uiteindelijk met de discussie van vandaag opschiet. Gisteren had ik echt de smoor in over het gehakketak op het punt van het filegebeuren en het rekeningrijden. Toen wij vandaag aan het debat begonnen, had ik een beetje de indruk dat het denken van de Kamer zelf in de file staat en dat het hoognodig is om nieuwe ideeën in te ritsen. We moeten oppassen voor het beeld dat de Kamer maar praat en praat, terwijl het land steeds verder dichtgroeit. Wie de Volkskrant vanmorgen heeft gelezen, heeft een mooi overzicht gezien van alle plannen die de afgelopen jaren zijn ingediend. Ook wij hebben ons daaraan schuldig gemaakt. Daarom heb ik erop aangedrongen om nu te trachten om de impasse te doorbreken, dogma's aan de kant te schuiven en te komen tot een totaalakkoord, waar iedereen wat in ziet, waar voor iedereen iets in zit en waar iedereen zich aan houdt. Ik herhaal dat de CDA-fractie bereid is om daar politiek draagvlak aan te geven, ook al betreft het maatregelen die wij niet meteen zien zitten, mits zij uiteraard deel uitmaken van een totaalpakket. Ik hoop dat dit ook voor de andere fracties geldt. Ik was toch wel wat bezorgd dat met name de VVD-fractie zich isoleerde als zij alleen oog zou hebben voor het bouwen. Ik zeg de minister: grijp de kans die er nu ligt.

De heer **Niederer** (VVD): Ik hoop dat de heer Leers nu ook overtuigd is van onze package deal; dat misverstand is dus uit de wereld.

De heer **Leers** (CDA): Het is fijn om dat te horen, want dan geldt ook voor u dat u de kans die er ligt, moet grijpen. De minister heeft dat het zogenaamde Noordzeeberaad genoemd: een landsbrede coalitie, ontstaan vanuit het besef van de ernst van de problemen. Nut dat uit en zet dogma's aan de kant. Ik zeg de minister nogmaals dat zij er niets aan heeft als zij straks met lege handen langs de kant staat. Zij zal toch niet als minister van de mislukte experimenten de geschiedenis willen ingaan? Wij hopen – dat hoop ik uit de grond van mijn hart – dat zij juist de minister wordt die een doorbraak weet te genereren. Ik ben erg blij dat zij toegezegd heeft om zelf ook dogma's uit te sluiten.

Voorzitter! Ik wil mijn tweede termijn alleen benutten om een enkele opmerking te maken over de PPS, goederentransporten en de NS. Dat kan ik heel kort doen. Wat de PPS betreft, is duidelijk dat er veel verwarring en onduidelijk bestaat. Ik vind het jammer om te moeten constateren dat de PPS veel te veel wordt gezien als een grote zak met geld, terwijl zij eigenlijk veel meer een zak met ideeën is. Het gaat erom, overheid en bedrijfsleven bij elkaar te brengen in een project om daadwerkelijk toegevoegde waarde te leveren. Om dat te laten lukken, zul je op z'n minst met elkaar duidelijk moeten maken wat je van elkaar verwacht, met welke doelstellingen je een dergelijk project op gaat zetten, of je dat project ook wil en of je willens en wetens wilt accepteren dat het commercieel uitgenut gaat worden. Om die reden dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de behoefte bestaat om ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van projecten overheid en bedrijfsleven met elkaar samen te brengen via zogenaamde PPS-constructies;

vaststellende, dat er over de mogelijkheden en de invulling van deze constructies nog veel verwarring en misverstanden bestaan;

van mening, dat er vooraf duidelijk

heid moet bestaan over de wenselijkheid van het project, de doelstellingen, verantwoordelijkheden en de mogelijkheden om de marktwerking daarvan uit te nutten;

verzoekt de regering het initiatief te nemen tot de ontwikkeling van een toetsingskader vooraf en de Kamer hierover te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Leers, Van der Steenhoven, Van den Berg en Niederer. Naar mij blijkt, wordt deze motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (26800-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Leers begint zijn verhaal met: alsjeblieft meer poldermodel, meer overleg. Vervolgens krijgen wij een uiteenzetting over PPS, wat ook nog meer polder, immers meer samendoen is. In wezen komt het er toch op neer dat vaak als er een oplossing wordt bedacht, bijvoorbeeld het rekeningrijden, dezelfde polder er weer voor zorgt dat het er gewoon niet van komt. Ik vraag mij eigenlijk wel eens af waar het CDA op uit is, anders dan op uitstel en het steeds ingewikkelder maken, in de hoop dat het er niet van komt.

De heer **Leers** (CDA): Ik moet eerlijk zeggen, dat ik het ontzettend jammer vind dat u zo reageert. En ik vind het ook onbegrijpelijk, want ik dacht, dat ik juist een aanbod had gedaan, een hand heb uitgestoken...

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat biedt u werkelijk aan, mijnheer Leers? U zegt: laten we eens gaan praten, laten we nog eens gaan praten, laten we nog eens tien jaar gaan praten.

De heer **Leers** (CDA): Kennelijk wilt u dat, want u spreekt mij aan...

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik bied dat niet aan. U vertelt ons dit weer, nadat wij al zoveel jaren achter de rug hebben, waarin wij hebben gepraat en hebben overlegd. Iedere keer als er een concrete maatregel is bedacht, dan wordt er gezegd: nee. Rekeningrijden moest bijvoorbeeld niet. Er moesten betaalstroken komen. Wij zullen moeten vaststellen, dat het eigenlijk dubbele stroken moeten zijn en wat dies meer zij. Ongetwijfeld wordt dat ook niet de

Leers

oplossing. Daar hebben we geen geld voor. Zo kunnen we nog jaren verder.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind het jammer. Kennelijk ben ik er niet in geslaagd om helder te maken wat ik bedoel. Of u hebt het niet begrepen. Ik wil juist toe naar een totaalpakket waaraan iedereen zich zal moeten houden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Noemt u dan eens een voordeel van dingen die in dat totaalpakket zullen zitten en waar wij het niet over hebben gehad.

De heer **Leers** (CDA): Dat heb ik in mijn hele eerste termijn gedaan. Ik heb toen tien punten genoemd en ik heb gezegd: voor mijn part maken we er vijftientig van. Ik heb juist concrete punten aangehaald, die de minister in haar termijn heeft onderstreept. Zij heeft de positieve elementen ervan aangehaald. U bent er zelf bij. Ontwikkel ze, nut ze uit, maar ga hier niet weer volgend jaar zitten praten en het jaar daarop weer zonder dat er wat gebeurt. Dat is het appèl dat ik ook op u doe.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vraag u om dan ook eens op een gegeven ogenblik knopen te durven doorhakken. Als dat hier gebeurt en het op uitvoering aankomt, dan trekt men zich terug. Dat is ook wat er met bijvoorbeeld het rekeningrijden gebeurt. Ik geef u op een briefje dat dat met idem zoveel andere dingen gebeurt.

De heer **Leers** (CDA): U bent kennelijk al begonnen met onderhandelingen over het pakket dat ik niet eens ken. Ik roep de minister juist op om dat samen te stellen in goed overleg met iedereen. U wilt er kennelijk al een voorschot op nemen. Dat doe ik dus niet.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik denk dat de discussie over publiek-private samenwerking moet worden losgekoppeld van de afzonderlijke projecten. Ik heb de indruk dat de indieners van deze motie dat ook wensen aan de hand van een toetsingskader. Toch bespeur ik ook daarin een hinken op twee gedachten: enerzijds terugkeer naar het primaat van de politiek en anderzijds toch weer willen vasthouden aan de publieke

middelen. Wat wil de heer Leers? Op welk moment wil hij dat toetsingskader van toepassing laten zijn en bruikbaar laten zijn voor de Kamer? De crux is natuurlijk: wanneer kun je nog kiezen voor het een of het ander?

De heer **Leers** (CDA): Het lijkt mij evident dat als het bedrijfsleven wordt uitgenodigd om met initiatieven te komen of plannen te ontwikkelen, het prettig zou zijn als van tevoren helder is of de Kamer dat plan überhaupt wil en later niet 101 obstakels gaat opwerpen en bezwaren gaat opperen waardoor alle moeite van het bedrijfsleven in deze exercitie hier in droge aarde valt. Daarom vraag ik vooraf helder te maken of een dergelijk project door de Kamer politiek zal worden gesteund.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Dat is toch het debat dat wij voortdurend voeren aan de hand van het MIT, aan de hand van de begroting, aan de hand van de voorstellen. Het probleem van publiek-private samenwerking is natuurlijk, dat de publieke partij daar ook iets aan wil hebben, er in de onderhandeling iets uit wil halen.

De heer **Leers** (CDA): Ja, maar dat is nu eenmaal PPS, dan zul je moeten accepteren dat in een dergelijk project marktwerking wordt inbegrepen. Wij praten inderdaad jaren over een project. Wij hebben jaren over de A4 gesproken, in de verwachting en veronderstelling dat de Kamer met een dergelijk project akkoord zou gaan. Maar iedere keer als puntje bij paaltje komt, wordt het project weer weggeschoven. Ik vind dat daar helderheid over moet zijn. Ik zeg niet, wat ik zou willen: u moet het A4-project uitvoeren. Ik zeg: maak voordat je naar het bedrijfsleven gaat en dat vraagt om er een plan voor te ontwikkelen, duidelijk of je het überhaupt wilt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik denk dat er geen voorbeeld te geven is van een geval waarin de rijksoverheid heeft gezegd: alstublieft bedrijfsleven, ontwikkel voor ons een plan. Er wordt gereageerd op initiatieven vanuit het bedrijfsleven.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, maar dan heeft u toch iets gemist. Ik dacht nou juist dat de

minister het bedrijfsleven had uitgenodigd om met betrekking tot de A4 met een plan te komen. U heeft er, samen met de heer Van Heemst, voor gezorgd dat het geld daarvoor werd weggehaald. Vervolgens wilde de minister het plan wél realiseren. Dat kon zij wellicht bereiken door het bedrijfsleven voor 100% te laten financieren. Daarom nodigde zij het bedrijfsleven uit om met ideeën te komen. Vervolgens kwam het bedrijfsleven met een visie en was het de Kamer die het project weer naar de toekomst verplaatste. Daarmee komt de betrouwbaarheid van de overheid in het geding.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister heeft gehoor gegeven aan de zware druk die door het bedrijfsleven werd uitgeoefend. Dat bedrijfsleven vroeg: mogen wij het dan zelf doen? De minister heeft daar geen neen tegen gezegd. De Kamer heeft goed gevonden dat men verder ging op de weg, waarbij werd nagegaan wat mogelijk zou zijn. Punt.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind dat de minister zeer consistent is geweest. Ze heeft de wens om de A4 te realiseren, doorgezet. Vervolgens heeft zij het bedrijfsleven uitgenodigd om daar plannen voor te maken. De Kamer denkt er nu kennelijk anders over. Welnu, ik wil voorkomen dat het bedrijfsleven nóg eens wordt uitgenodigd om een groot project te gaan opzetten terwijl de Kamer het later weer afschiet. Dan moet er vooraf duidelijkheid worden geboden.

Voorzitter! Het nieuwe motto van het kabinet is: investeren in kwaliteit. Dat vind ik een uitdagend motto, maar het verplicht ook tot iets. Wij zullen de minister daarop beoordelen en controleren. Ik vind dat dit motto goed van toepassing is op de discussie over de maintportontwikkeling. Nederland distributieland moet worden doorontwikkeld tot Nederland kwaliteitsland. Dat is de lijn die wij voor ogen hebben. Investeren? Ja, maar dan in kwaliteit. Wij denken aan toegevoegde waarde en aan het combineren van volume en waarden in de vorm van slimme logistieke concepten. Wij zijn het op dit punt helemaal eens. Wij zullen hierop zeker nog terugkomen bij de discussie over het rapport van de raad zelf en over het rapport van onszelf over de deltalijn.

Leers

Ik ben zeer content met het feit dat de minister heeft toegezegd dat er straks bij wet een reizigershandvest zal liggen. Het CDA wil dat reizigers die gebruik maken van het OV ook invloed krijgen op het prestatiecontract dat de overheid afsluit met de NS. Het gaat bijna altijd over de reiziger, maar dan zonder die reiziger. Daarom ben ik blij met de toezegging van de minister. Ik verwacht dat het controleerbaar en verifieerbaar is.

In de procedurevergadering zullen wij voorstellen om een hoorzitting te houden met de NS. Wij vinden dat de Kamer veel meer het initiatief moet nemen om de NS te horen. Ik zie een structureel manco in de informatierelatie tussen NS en Kamer. Al jaren laten wij de NS weggelaten door te redeneren vanuit het wat schimmige tussengebied: de NS zijn niet politiek aanspreekbaar terwijl de minister daar niets over te vertellen heeft. Daarom zullen wij voorstellen om door middel van hoorzittingen aan onze informatiebehoefte tegemoet te komen. In de VS is die angst voor informatie allang verlaten en worden notulen van de vergaderingen over het spoor openbaar gemaakt. De bestuursvoorzitter komt daar naar het parlement om vragen te beantwoorden. Wij willen de NS graag horen in het gremium dat er voor ons toe doet, de Tweede Kamer.

Vervolgens kom ik terug op ons voorstel om het OV bij de millenniumwisseling gratis aan te bieden. Ik vind het jammer dat de minister als enige reactie heeft gegeven dat dit te duur is. Er wordt alleen naar het geld gekeken. In mijn gesprekken met de NS, Connexxion en andere partijen heb ik begrepen dat dit wel het geringste probleem zou zijn. Daar komen we wel uit, zo is gezegd. Treinen en bussen rijden die dag tóch. De loketten zouden dicht kunnen gaan. Ik zou dat hoge kostenniveau nog wel eens willen zien als het daarom zou gaan. Maar het gaat mij veel meer om de fundamentele gedachte die erachter zit. Die gedachte wordt ook in Frankrijk waardevol gevonden. Daar heeft men besloten om het wél zo te doen. België overweegt dit en Berlijn kent wat dit betreft al vele jaren een traditie. Ik wil de minister in overweging geven om alsnog met de NS en Connexxion te overleggen over de haalbaarheid van dit plan. Ik

heb op dit punt een motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de aanstaande millenniumwisseling aanleiding kan zijn voor grote mobiliteit;

van mening, dat daarbij de verkeersveiligheid en bereikbaarheid een punt van zorg is;

overwegende, dat het wenselijk is dat zoveel mogelijk mensen gebruik maken van het openbaar vervoer;

verzoekt de regering het initiatief te nemen om in overleg met de Nederlandse Spoorwegen en overige openbaarvervoersmaatschappijen de haalbaarheid van gratis openbaar vervoer op 31 december 1999 en 1 januari 2000 te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Leers, Van Bommel en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (26800-XII).

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik dank de minister en staatssecretaris voor hun antwoord in eerste termijn.

Voorzitter! Ik zou van de minister voor de tweede termijn nog cijfers krijgen over de groei van het openbaar vervoer en de financiering ervan in het kader van de exploitatie. Ik heb die cijfers nog niet en ik doe het dan maar zonder. Voor de fractie van de PvdA is afspraak, afspraak. Wij proberen dus – nu er voor het eerst een echt grote groei is in het openbaar vervoer – die groei te financieren opdat hij kan worden gecontinueerd. Ik ben voornemens – maar dan moet ik dus wel die cijfers hebben – om op dit punt een amendement aan de Kamer voor te leggen om te kunnen voorzien in een volledige doorvergoeding conform de opbrengstgerelateerde vergoedingssystematiek. Samen met collega Giskes zal ik ook vragen om

een structurele financiering voor de groei van het openbaar vervoer.

Voorzitter! Er was net een debatje tussen de heer Leers en mevrouw Giskes. Mevrouw Giskes zei dat er bij het CDA ieder jaar weer iets anders is. Ik kan dit wel begrijpen, maar ik geloof dat er dit jaar toch ook nog iets anders aan de hand is. Ik vond het juist te prijzen dat de heer Leers zei dat hij een taboe wil doorbreken en dat hij zijn handtekening wil zetten onder een experiment met rekeningrijden. Hij wil bezien welke effecten dit heeft in de praktijk. Ik vind dit winst ten opzichte van vorig jaar en de jaren daarvoor. Ik zou die houding graag wat breder zien in de Kamer. Ik zou willen dat wij met elkaar – zoals de heer Kamp zei – alles onderzoeken en het goede behouden. Overigens volg ik dan de interpretatie-Kalsbeek en niet de interpretatie-Kamp. Die lijn zou ik graag willen steunen. Dit geldt dus voor het rekeningrijden en alles wat daaraan annex is. In dit opzicht vind ik het dus wel degelijk positief dat de heer Leers meedoet met het experiment rekeningrijden.

De heer **Leers** (CDA): Ik dank de heer Van Gijzel voor dit compliment, maar ik heb er iets bij gezegd: dogma's aan de kant. Verder heb ik gezegd dat het onderdeel moet zijn van een totaalpakket. Ik wil aan de heer Van Gijzel vragen of hij van zijn kant bereid is dogma's aan de kant te zetten en het totaalpakket op zijn waarde te beoordelen, want daar gaat het om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister komt met voorstellen voor beprijzing van de weg. Die bevatten een pakket voor een experiment met rekeningrijden en er wordt ook nog gekeken wat er met betaalstroken kan gebeuren. Wij zullen zien welk instrument het meest effectief is. Dat lijkt mij ook de beste houding.

Voorzitter! Ik wil een motie indienen over de toeritdosering.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat naar aanleiding van de motie-Van Gijzel c.s. (Kamerstuk 23900-XII, nr. 11) statische toeritdoseerinstallaties op

Van Gijzel

een aantal locaties bij snelwegen zijn geïnstalleerd en nog een fors aantal gepland is;

overwegende, dat uit ervaringen in het buitenland blijkt dat dynamische toeritdosering de benutting van de capaciteit van snelwegen nog sterker vergroot;

verzoekt de minister ten minste alle bestaande en geplande toeritdoseerinstallaties te vervangen door dynamische installaties;

verzoekt de minister hiervoor een uitvoeringsprogramma op te stellen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Niederer, Giskes en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (26800-XII).

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter Over het keep-your-lane-systeem zegt de minister dat zij een literatuurstudie zal doen verrichten. Intussen is het mij duidelijk geworden dat de SWOV dit al heeft gedaan. Er is al een literatuurstudie gedaan en er is zelfs een opzet gemaakt voor een praktijktest. Die verkenning van de SWOV leidt ertoe dat er geen enkele reden is om dit in Europees kader te doen. Het kan nu gewoon in Nederland worden ingevoerd. Ik wil hiermee maar zeggen dat het dus allemaal heel erg snel kan, want het voorwerk is – overigens ook tot mijn verbazing – allemaal al gedaan.

Voorzitter! Ik wil vervolgens een motie indienen over de airbag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het stellen van minimumeisen aan de veiligheid van auto's een taak is van de overheid;

overwegende, dat met het voorkomen van letsel een belangrijk maatschappelijk en menselijk doel gediend is;

overwegende, dat een dubbele

airbag vaak niet tot de standaard-uitrusting van de auto behoort;

verzoekt de minister wetgeving voor te bereiden die een dubbele airbag voor iedere nieuwe auto op de Nederlandse markt verplicht stelt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 14 (26800-XII).

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter! Ten aanzien van de mobiliteitsgeleidende maatregelen heeft de minister gezegd dat het dividend van KLM en Schiphol naar Financiën gaat. Navraag heeft mij geleerd dat men het daar in ieder geval nooit ontvangen heeft en dat men het graag alsnog wil hebben. Misschien is het mogelijk er met elkaar uit te komen. Dat kan door af te spreken dat, als extra middelen binnenkomen in het kader van dat dividend, in de Voorjaarsnota 7 mln. gereserveerd wordt voor het ongedaan maken van de bezuinigingen die nu zijn opgenomen, in casu ter financiering van het amendement dat ik terzake heb ingediend. Ik hoor hierop graag het commentaar van de minister.

Voorzitter! Ik wil ook nog iets zeggen over de veiligheid in algemene zin. Ik verneem graag wat meer over de visie van de minister op het verschuiven van verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden die de burger uiteindelijk gaat leggen bij de overheid, en op het gebruiken van het instrument van aansprakelijkheid om de veiligheid verder te bevorderen. Ik heb daar gisteren veel aandacht voor gevraagd. Ik zou het op prijs stellen als de minister de Kamer hierover schriftelijk wilde informeren.

De minister heeft gezegd dat de dobli-spiegel in EU-verband moet worden ingevoerd. De volgende werkwijze zou heel goed kunnen. Je vraagt een notificatie in Brussel, daar vindt goedkeuring plaats en de invoering in Nederland kan geschieden. Ik heb net gezien dat het gaat om 15.000 ongelukken per jaar als gevolg van de dode hoek in auto's. Het gaat niet alleen om de mensen die getroffen worden, maar ook om de chauffeurs. Van chauffeurs heb ik gehoord dat het

ongeveer het ergste is wat je kan overkomen. Het is dus echt zaak snel te handelen.

Ik kom tot mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de instelling van 30- en 60-km-zones in het kader van het convenant Duurzaam veilig een effectief middel is om de verkeersveiligheid te vergroten;

overwegende, dat er lokaal en regionaal groot enthousiasme bestaat voor invoering van bovengenoemde maatregelen;

overwegende, dat de huidige rijksmiddelen ontoereikend zijn om de aanvragen van lokale en regionale wegbeheerders te honoreren, terwijl deze wegbeheerders wel bereid zijn met een inzet van 60% eigen middelen te komen;

overwegende, dat om andere redenen dan handhaving afgezien wordt van het opleggen van verkeersboetes;

overwegende, dat vanuit veiligheidsoptiek handhaving wel gewenst is en dat de extra opbrengsten die hieruit voortkomen mogelijk ingezet kunnen worden ten behoeve van investeringen in de verkeersveiligheid;

verzoekt de minister, na overleg met de minister van Justitie, zo spoedig mogelijk de Kamer in te lichten over de mogelijkheden om de inzet van middelen uit de opbrengsten van verkeersboetes mede te benutten ten behoeve van verkeersveiligheid, met name de instelling van 30- en 60-km-zones,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (26800-XII).

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter! Ik dien deze motie mede in op basis van het artikel in NRC Handelsblad waarin de minister van Justitie heeft gezegd dat hij met

Van Gijzel

minister Zalm wil kijken naar structurele financiering van zijn begroting, waardoor die boetes vrijvallen en er in de toekomst meer geïnd kan worden.

Voorzitter! Ik geloof dat dit de tiende keer is dat ik spreek over de begroting van Verkeer en Waterstaat en ik heb niet eerder meegemaakt dat er zo weinig gebleken is van controverses tussen Kamer en minister. Ik heb er gisteren al een paar opmerkingen over gemaakt. Ik vind het belangrijk te constateren dat er brede steun is voor een heel breed pakket. Met enige spijt constateer ik daarbij, zoals de heer Leers ook deed, dat er enige distantie ontstaat tussen de VVD-fractie en de overige fracties in de Kamer. Ik zal dit niet in extenso uitwerken, maar ik wil het wel gemarkeerd hebben. Enerzijds merk ik dat de heer Leers mij tegemoetkomt met bijvoorbeeld rekeningrijden. Anderzijds constateer ik dat de VVD-fractie een beetje tegengestelde beweging maakt. Het is bij de VVD blazen en tegelijkertijd de mond houden. Misschien dat daarin wat verbetering kan komen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil u graag een vraag willen stellen over het amendement op stuk nr. 8 dat de minister min of meer heeft overgenomen, heb ik begrepen. Zij heeft de middelen waarvan sprake is zelfs structureel gemaakt om te komen tot meer toezicht in het openbaar vervoer. De minister heeft gezegd: op bepaalde delen van de dag zijn meer sociale vaardigheden nodig om dat werk te kunnen doen. Ik vrees dat wij in de toekomst te maken krijgen met twee soorten conducteurs op de tram, namelijk degenen die hun werk doen in het kader van de Melkertregeling en degenen die hun werk doen op grond van een regeling die tot stand komt als dit amendement in de wet komt. Kunt u daarmee leven? Ziet u het zitten als er straks twee soorten conducteurs op de tram zijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet niet of dat het geval zal zijn. Op dit moment is het belangrijkste, dat de drie grote steden de wens om additionele middelen te krijgen op tafel hebben gelegd. De minister heeft een voorziening om dat voor een jaar grotendeels zeker te stellen. Zij heeft zich verplicht om verder te zoeken. Dat laatste vind ik eigenlijk

nog belangrijker dan het eerste, want zo wordt het structureel. Ik neem aan dat de minister met de drie grote steden gaat praten over de uitwerking. Als wij dat willen, kunnen wij er meer over horen. Als de drie grote steden er problemen mee hebben, zullen wij het zeker terug horen. Wij kunnen de minister rustig vragen om hetgeen zij samen met de drie grote steden heeft uitgewerkt aan ons voor te leggen.

De heer **Van Bommel** (SP): Natuurlijk zullen wij dat allemaal doen, maar ik vraag het nu aan de fractie van de PvdA. Het amendement komt van die kant. Vindt de heer Van Gijzel het aanvaardbaar als de uitleg die ik geef het door mij geschetste gevolg zal hebben?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet niet of dat het gevolg zal zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister komt zelf met een onderscheid. Op bepaalde delen van de dag moet je over meer sociale vaardigheden kunnen beschikken om het werk te kunnen doen dan op andere delen van de dag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ook daar worden functieomschrijvingen gehanteerd. Dat maakte het moeilijk om mensen uit de Melkertregeling te krijgen. Dat hebt u ook gelezen. Die functieomschrijving kan overdag gedifferentieerd zijn, naar de mate waarin men ander werk moet gaan doen. Ik weet niet hoe men dat precies invult. De minister geeft hier een invulling. Daar zullen ze er ook wel een opvatting over hebben. Ik hoor dat graag terug. Maar ik ga geen problemen creëren als die er nog niet zijn. Ik ben al lang blij dat er een bedrag op tafel ligt waarmee wij verder kunnen. Tegen de heer Van Bommel zou ik zeggen: tel ook eens uw zegeningen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de uitgebreide schriftelijke en mondelinge antwoorden. Na het uitgebreide college is elke lust mij ontnomen om nog iets over het kustbeheer te vragen.

Ik heb een vraag aan de staatssecretaris over de onderhoudskortingen. Ik hoor dat de nota Beheer op peil in het overleg op 10

november aan de orde komt. Ten behoeve van dat overleg zou ik graag voor die tijd een antwoord hebben op de vraag die schriftelijk al door de RPF is gesteld, namelijk waaraan de 600 mln. voor de natte natuur wordt besteed. Het antwoord heeft ons niet bereikt. Welk deel van het budget is inmiddels per project toegekend? Hoe groot is het resterende budget nog? Voor welke projecten zal dat worden aangewend?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik dank beide bewindslieden voor de uitvoerige beantwoording en voor de positieve beoordeling van het voorstel dat wij hebben ingediend. Wij denken dat een combinatie van maatregelen, een vrije baan voor de bus, de aanleg van transferia, 30-km-gebieden en een snelheids-grens van 100 km/uur tot een forse reductie van de files kan leiden. Op korte termijn hoeft het niet al te veel geld te kosten. De voorstellen die op middellange termijn geld kosten zijn te financieren door het niet aanleggen van een aantal wegen.

De reactie was aan de ene kant positief, maar aan de andere kant zegt de minister, dat GroenLinks te veel dwang wil. Dat is niet het geval. Als wij tien jaar lang over vervoersmanagement praten en op dit moment nog slechts 15% van de bedrijven een plan heeft, dat vaak niet eens operationeel is, wordt het toch hoog tijd dat de bedrijven, die zelf ook last van de files ondervinden, misschien niet met dwang, maar dan toch met zachte hand gevraagd wordt binnen twee jaar eens een functionerend plan te hebben, dat werkelijk zoden aan de dijk zet. Dat is geen dwang, maar eerder push en pull, zoals de minister zelf al heeft aangegeven.

Voor ons blijven twee belangrijke punten van discussie over. Het ene is het rekeningrijden, waarover wij al uitvoerig van gedachten hebben gewisseld. Wij vragen de minister opnieuw, te bekijken of niet gezamenlijk met de vier grote steden een plan ontwikkeld kan worden dat kan worden voorgelegd aan parlement en kabinet, om op een andere manier hetzelfde resultaat te bereiken. Wij zijn inderdaad bang dat de pogingen om hiermee een proef te nemen, gefrustreerd zullen

Van der Steenhoven

worden. En als het er toch van komt, zullen de resultaten wel ter discussie gesteld worden; dan zal er ongetwijfeld gezegd worden dat het maar om een beperkt gebied ging en dat de resultaten niet zo maar op de hele Randstad van toepassing verklaard kunnen worden. En er zullen ongetwijfeld ook andere factoren een rol gaan spelen dan wanneer er een proef in de hele Randstad genomen zal worden. Ik verzoek de minister dan ook nogmaals, te overwegen om samen met de vier grote steden een proef te nemen. Gelet op de opstelling van de CDA-fractie denk ik ook dat er vandaag op dit punt wel degelijk iets veranderd is.

De minister heeft gezegd dat zij verbetering van de veiligheid en het milieu belangrijk vindt bij het verkeer. Een maximumsnelheid van 100 km/uur kan deze doelstelling dichterbij brengen, zoals al uitgebreid in het kabinetsakkoord is vermeld. De uitstoot van CO₂ zou met 28% verminderen en er zouden veel minder slachtoffers vallen in het verkeer. Bij de daling van de gemiddelde snelheid in 1988 nam het aantal verkeersdoden met 30% af, het aantal ongevallen met letsel met 15%. En als het gaat om bereikbaarheid en doorstroming, bij 100 km/uur zou de weg 13% meer capaciteit hebben. Dit zijn allemaal argumenten op grond waarvan in de verkiezingsprogramma's van D66, de PvdA, GroenLinks en misschien nog andere partijen het invoeren van zo'n maximumsnelheid is opgenomen. Het zou een enorme fout zijn om deze kans te laten lopen; er zou ook niet voldaan kunnen worden aan de genoemde doelstellingen van de verschillende partijen. Ik constateer dat het voorstel van het kabinet vandaag geen politieke meerderheid krijgt, dat ook de fractie van de PvdA heeft aangegeven dat zij eerst de argumenten van de minister op dit punt wil horen, dat zij wil nagaan of de voordelen waarvan men tot nu toe altijd is uitgegaan, zouden verdwijnen. Dat zou wel heel raar zijn, maar dat merken wij dan wel. In ieder geval is een maximumsnelheid van 100 km/uur nog wel degelijk aan de orde.

Dan nog een vraag aan de staatssecretaris naar aanleiding van het antwoord op onze vragen over Delta Radio. Deze zou per 1 juli een vergunning krijgen om uit te zenden. De staatssecretaris hoopt dat men dat inderdaad voor 1 juli gaat doen,

omdat men dan een vergunning kan krijgen. Maar de vergunning verloopt op 1 juli; als men dan niet aan het uitzenden is, is er dan niet het door een meerderheid van de Kamer gewenste argument om deze vergunning niet meer te verlenen?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Waar haalt u die Kamermeerderheid vandaan?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben uitvoerig gediscussieerd over de plannen om een zendmastinstallatie in zee neer te zetten. Een groot aantal fracties bleek daarmee problemen te hebben, maar men constateerde tevens dat er geen juridische of andere instrumenten waren om dit te verhinderen. Daar was ik het overigens niet mee eens. Nu doet zich de situatie voor dat er per 1 juli een wettelijk instrument ontstaat om die vergunning niet opnieuw te verlenen. Dan zou de wens van de Kamer om die zendmasten niet te laten plaatsen gehonoreerd kunnen worden.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik kan me niet herinneren dat de Kamer zich zou hebben uitgesproken over de onwenselijkheid van het plaatsen van deze zendmasten, maar wel over een aantal onwenselijkheden in dit verband. En ik kan me zeker niet herinneren dat de Kamer een uitspraak zou hebben gedaan waarmee wij op basis van een overmachtsituatie op dat moment de bouw van die zendmasten onmogelijk zouden kunnen maken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zoals u het nu zegt, is het niet helemaal correct, denk ik. De meerderheid van de Kamer heeft aangegeven dat zij grote problemen met het plaatsen van deze zendmasten heeft, maar zij vond dat zij op dat moment geen instrumenten had om dit tegen te gaan. Ik zal nu niet weer alle nadelen gaan opnoemen, maar er doet zich misschien de situatie voor dat de Kamer de zaak per 1 juli opnieuw kan bekijken.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dan is er sprake van een nieuwe situatie en ik ben altijd bereid om er dan opnieuw over te praten, maar uw stelling dat er een Kamermeerderheid zou zijn om het plaatsen van die zendmasten onmogelijk te maken, deel ik niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij zijn het er in ieder geval wel over eens dat zich dan een nieuwe situatie voordoet waarvan wij gebruik kunnen maken.

Ik ben het eens met de conclusie van de heer Leers en de heer Van Gijzel over de opstelling van de VVD. Zij moeten er naar mijn mening eens over nadenken hoe zij zich in dit debat hebben opgesteld. Ik doe ook op hen een dringend beroep om mee te werken aan de verschillende mogelijkheden om de fileproblemen verder te beperken.

Tot slot dien ik enkele moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat busvervoer tussen de grote steden een grote bijdrage kan leveren voor het ontlasten van de snelwegen;

van mening, dat de overstap van personenauto naar bus alleen gemaakt wordt als de bus een relatief voordeel krijgt boven de personenauto;

van mening, dat bij het openstellen van de vluchtstrook voor busvervoer de risico's bij calamiteiten beperkt zijn in vergelijking met de huidige openstelling voor het reguliere verkeer;

roept de regering op in overleg met vervoerders de vluchtstrook open te stellen exclusief voor busvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 16 (26800-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben in eerste termijn een pleidooi gehouden om meer in te zetten op de ICT-ontwikkelingen, dus meer op infrastructuur voor de computerisering van de samenleving. Mevrouw Giskes heeft het bij interruptie ook gedaan. Wij dienen ook hierover een motie in.

Van der Steenhoven

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat virtuele mobiliteit bijdraagt aan een hoogwaardiger economie en een efficiëntere afwikkeling van de fysieke mobiliteit;

van mening, dat virtuele mobiliteit niet mogelijk is zonder infrastructuur;

van mening, conform de analyse van de Raad voor verkeer en waterstaat, dat de benodigde ICT-infrastructuur niet zonder hulp van de overheid tot stand zal komen;

roept de regering op een grootschalig experiment te starten met als doel dat binnen vijf jaar breedbandkwaliteit beschikbaar komt voor een substantieel aantal consumenten en bedrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (26800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de snelheid van het verkeer een sterke invloed heeft op de CO₂-uitstoot en de geluidshinder van voertuigen;

overwegende, dat in het kader van de Uitvoeringsnota klimaatbeleid reeds voorzien wordt in de noodzakelijke versterking van de handhaving van de bestaande snelheidslimieten op autosnelwegen vanaf 2000, in het bijzonder in de Randstad;

overwegende, dat ingevolge het regeerakkoord in een algemene snelheidslimiet in de Randstad van 100 km/uur wordt voorzien, met een limiet van 120 km/uur tussen 19.00 uur en 7.00 uur, met uitzondering van die wegvakken waar vanwege wettelijke geluidsnormen en verkeersonveiligheid de limiet van

100 km/uur aangewezen blijft;

overwegende, dat Rijkswaterstaat inmiddels heeft vastgesteld op welke wegvakken een nachtelijke 120 km/uur-limiet tot overschrijding van de wettelijke geluidsnormen zou leiden en extra geluidsmaatregelen zou vergen;

overwegende, dat het niet verantwoord is om extra geluidsmaatregelen te treffen en hiervoor hoge extra kosten te maken die bij een 100 km/uur-limiet niet nodig zijn;

van oordeel, dat het met het oog op de beoogde reductie van de totale CO₂-emissie van het wegverkeer gewenst is dat de 100 km/uur-limiet in de Randstad zo spoedig mogelijk en ten minste in het jaar 2000 wordt ingevoerd;

verzoekt de regering een algemene limiet van 100 km/uur in de Randstad vast te stellen, met gelijktijdige vaststelling van een 120 km/uur-limiet tussen 19.00 uur en 7.00 uur voor die wegvakken waar reeds geluidsmaatregelen getroffen zijn en/of geen overschrijding van wettelijke geluidsnormen dreigt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (26800-XII).

De heer Hofstra (VVD): Dit is een nogal lange motie. Hoorde ik het goed dat de heer Van der Steenhoven een keer "140" zei?

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Nee, dat hebt u verkeerd gehoord. Dat noemen ze ook wel wishful thinking.

Mijn laatste opmerking gaat over ons amendement op stuk nr. 4. Omdat er Kamerbreed ernstige belangstelling voor is om het bedrag voor verkeersveiligheid in 30-km-gebieden te verhogen, houd ik een dringend pleidooi bij de Kamer om dit amendement te steunen.

De heer Hofstra (VVD): Voorzitter! Ik zou ook allereerst de bewindslieden

willen danken voor de gegeven antwoorden.

De discussies inzake dogma's vond ik wel interessant. Ik dacht aan het spreekwoord: wie de schoen past, trekke hem aan. Nadrukkelijk wil ik zeggen dat ik niet vind, dat de minister die schoen zou moeten aantrekken, omdat ik vind dat zij heel realistisch heeft gesproken, ook over de proef rekeningrijden. Ik heb haar horen zeggen: als blijkt dat het niet werkt, dan moeten we het ook niet doen. Dat vind ik een goed voorbeeld van geen dogma hanteren. Ik denk dat wij dat ook niet doen als VVD-fractie, omdat we ook steeds hebben gezegd: rekeningrijden, effect, geld terug. Dus, we moeten daarover nadenken. Maar ik stel helaas vast dat onze zeer gerespecteerde coalitiegenoten wel dogmatisch op dit punt redeneren, want zodra zij het woordje rekeningrijden zien, denken ze niet meer na over het effect of over het terugsluizen en moet het worden ingevoerd.

De heer Van Gijzel (PvdA): Waar haalt u dat vandaan?

De heer Hofstra (VVD): Er wordt steeds tegen ons gezegd dat wij het niet zouden willen. Er is door niemand aangetoond dat wij dat ooit gezegd zouden hebben. Wij hebben steeds geredeneerd vanuit het regeerakkoord: rekeningrijden, effectief, geld terug. Dat soort discussies heb ik van noch de D66-fractie, noch de PvdA-fractie duidelijk vernomen. U geeft nu het voorbeeld; u trekt blijkbaar nu de schoen aan.

De heer Van Gijzel (PvdA): Bij ons is dat nooit anders geweest. Ik was zelfs nog bereid, toen mevrouw Jorritsma hier namens de VVD-fractie stond, om het doen, als het geld niet terug zou gaan. Ik wilde gewoon graag experimenteren met het instrument rekeningrijden. Het is namelijk altijd alleen maar het effect geweest en niet het instrument. Ik weet niet waar u dit vandaan haalt; laten we er verder maar geen woorden aan vuil maken.

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Dadelijk krijgen de heren er nog ruzie over wie het idee heeft uitgevonden.

De voorzitter: Daar bent u dan zelf bij!

Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag of, als Utrecht een proef zou worden, er dan gesproken wordt over alleen maar een heffing op de snelwegen. Ik had gevraagd om een ontkenning op dit punt; hopelijk kan de minister dat nog in tweede termijn duidelijk doen.

Ik vind het jammer dat de minister geen duidelijke toezegging doet over de termijn waarop dit nu gaat spelen. Ik voeg er wel aan toe, ondernemer zijnde, dat ik er begrip voor heb dat je jezelf niet in een zodanige positie moet manoeuvreren dat het alleen maar duurder wordt, maar er moet toch wel eens een keer een eind worden gesteld aan dit project en de besluitvorming daarover. Daarnaast speelt een rol dat wij ten aanzien van het Nationaal verkeers- en vervoersplan ook een beetje de indruk krijgen dat dit in de tijd gaat uitlopen. Vandaar, voorzitter, dat ik een motie zou willen indienen, mede namens de collega's Leers en Van Bommel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er op korte termijn duidelijkheid moet komen over het project Rekeningrijden;

verzoekt de regering vóór 1 maart 2000 de definitieve besluiten voor te leggen, mede in het kader van en gelijktijdig met het Nationaal verkeers- en vervoersplan, en voorafgaand aan het in behandeling nemen van de wet rekeningrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Leers en van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (26800-XII).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil de heer Van Gijzel uitnodigen om duidelijk en in het publiek een oordeel uit te spreken, als wij over deze motie hebben gestemd en dan eens aan te geven wie er zich nu hier isoleert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Begreep

ik gisteren nog dat de VVD zei: eind januari, als ultimatum? Ik heb een ander exemplaar van u gekregen, als grap, waarop stond: 1 april. Die grap heeft u zelf ondervangen door er nu 1 maart van te maken. Maar ik vind het zo langzamerhand wel een grap. Gisteren was het van: het moet per se vóór eind januari, want het kan niet langer wachten. Nu pakt u er zo een maand bij. Ik vind het best, maar wie neemt u nu nog serieus? Uzelf?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, dat in elk geval en ik denk dat het ook voor de minister geldt. Ik heb gisteren bij haar beluisterd en vanochtend heel duidelijk, dat zij zei: denk om die termijn, zet me niet in een te krap schema. Nu, daar geven wij op deze manier heel duidelijk uiting aan.

Ik herhaal, voorzitter, dat wij van mening zijn dat de manier waarop we evalueren en de politieke normering daarbij, ook in de wet moet worden opgenomen. Dat zeg ik dan maar waarschuwend.

Tot slot nog een paar kleine dingen. Ik neem duidelijk afstand van de beledigende woorden van de kant van GroenLinks, daar waar het gaat om mijn partijgenoten. Ik herhaal dat verder niet.

Wat betreft Leidschenvveen is mijn vraag: waar blijft dat station? Ik heb daar, meen ik, nog geen antwoord op gekregen van de minister.

Ten aanzien van de snelheidslimieten vind ik het een zeer goed en verstandig besluit van de minister om dit te doen zoals het nu gebeurd is, met het schrappen van de afspraak van de 100 km/uur. Ik vind dat zeer verstandig en ik complimenteer de minister daarmee.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Ook ik complimenteer beide bewindslieden met hun duidelijke beantwoording in eerste termijn.

Allereerst wil ik nog iets opmerken over de uitvoering van de motie over het antifileplatform. De minister heeft het vanmiddag gehad over Willie Wortel in het Donald Duckverhaal. Ook bij het bedrijfsleven lopen buitengewoon slimme Willie Wortels rond, die met betrekking tot het antifileprobleem heel zinvolle suggesties kunnen geven. Ondanks de goede bedoelingen van de minister om in de bestaande structuren dat probleem bespreekbaar te maken, leeft bij het bedrijfsle-

ven het gevoel dat het weliswaar mag meepraten maar dat het weinig mee mag doen. Ik hecht er dan ook aan, nog eens te benadrukken dat wanneer je een apart antifileplatform hebt, er veel meer rendement gehaald moet worden uit de Willie Wortels, zowel aan de zijde van de overheid als aan de zijde van het bedrijfsleven.

Voorzitter: Biesheuvel

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! In reactie op het antwoord op onze vraag om de schaarse politiecapaciteit effectief in te zetten op met name de wegen waar niet harder dan 80 km/uur mag worden gereden en de wegen binnen de bebouwde kom, zou ik graag van de minister vernemen wat de inzet is, niet alleen qua politiematregelen maar ook anderszins, om op die plaats het verkeer te handhaven en wat de resultaten zijn van die inzet. Kan zij dat kwantificeren?

Met betrekking tot ons voorstel inzake de 0,5 en 0,7 promille ten aanzien van rijders onder invloed had ik een motie in de achterzak, die ik gelet op de reactie van de minister echter nu niet behoef in te dienen. Zij heeft nadrukkelijk toegezegd, waarvoor dank, om hierop samen met haar ambtgenoot van Justitie terug te komen waarbij de plussen en minnen op een rij worden gezet. Ongetwijfeld komt er dan nog een vervolgdebat.

Vervolgens kom ik te spreken over het amendement-Niederer/Ravestein over het tuchtrechtcollege voor de zeescheepvaartsector. De minister overtuigt niet in haar antwoord op dat punt. Zij heeft onlangs gereageerd op de motie-Van Waning/Blaauw, in de zin dat die niet kon worden uitgevoerd vanwege het ontbreken van financiële dekking. De minister zei vanmiddag dat het bedrag niet zozeer een probleem is aangezien dat wel te vinden zou zijn in de plooiën van het gordijn. Zij stelde veeleer de fundamentele discussie aan de orde over de publiekrechtelijke vormen versus de privaatrechtelijke vormen van tuchterspraak. Die discussie is mijns inziens al een hele tijd geleden voldoende gevoerd, met alle argumenten pro en contra. Dat heeft geresulteerd in de motie-Van Waning/Blaauw. Het niet willen uitvoeren door de minister van die motie was reden voor mevrouw

Niederer

Ravestein en ondergetekende om het amendement in te dienen, dat wij ook zullen handhaven.

Vanmiddag is tijdens een interruptiedebatje de opwaardering van de binnenlandse luchtvaart even ter sprake gekomen toen het ging om het vervoer van voetbal-supporters in het kader van het EK 2000. Het ging ons er echter om of de binnenlandse luchtvaart in de zienswijze van de minister zodanig kan worden opgewaardeerd als serieus alternatief, in de zin dat de regionale luchthavens aangewend kunnen worden in het kader van de antifileaanpak. Kan de minister aangeven wat de opwaarderings-mogelijkheden in dezen zijn, los van het EK 2000, dat toch een eenmalige happening is?

Voorzitter! Wij danken de minister voor de beantwoording in het kader van de behandeling van het wetsvoorstel personenvervoer 2000. Wat ons betreft, kan dit wetsvoorstel nog voor het kerstreces behandeld worden.

Ik ben nog een vraag over de binnenlandse luchtvaart vergeten. Is de minister op de hoogte van de consequenties die de halvering van de gelden voor de luchtverkeersbegeleiding heeft voor de exploitatie van de luchthavens? Heeft daarover overleg plaatsgevonden met de gebruikers van de luchthavens?

Voorzitter! Tot slot van mijn bijdrage in tweede termijn dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de groei van de mobiele telefonie ook het mobiel telefoneren in de auto bevordert;

overwegende, dat mobiel telefoneren in de auto een verhoogd risico voor de verkeersveiligheid met zich brengt;

verzoekt de regering zich in te spannen voor het maximaal bevorderen van het handsfree bellen in de auto,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Niederer,

Stellingwerf, Leers en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (26800-XII).

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Ik heb deze motie ingediend omdat wij van mening zijn dat de minister te sterk de nadruk legt op de vrijwilligheid. Een verbod op het mobiel telefoneren in de auto is niet nodig, maar wel een minder vrijblijvende benadering. Met deze motie willen wij genoemd fenomeen zoveel mogelijk tegengaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het verbaast mij dat de heer Niederer in het geheel niet terugkomt op het grootste deel van zijn eerste termijn, namelijk zijn betoog over de verbreding van wegen. Moet ik nu concluderen dat dit toch weer een beetje een slag in de lucht was, zoals ook ten aanzien van het mestbeleid of het klimaatbeleid gebeurd is? De VVD zet hoog in, maar maakt uiteindelijk geen duidelijke keuze.

De heer **Niederer** (VVD): Ik heb gisteren tegen de heer Van der Steenhoven gezegd dat hij mijn eerste termijn heeft gemist. Kennelijk heeft hij ook de eerste termijn van de minister en de interrupties daarin gemist. Wij hebben het vanmiddag met nadruk gehad over de financieringsvoorstellen van mijn fractie en met name over het besteden van meevallers in de uitgavensfeer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb die eerste termijn absoluut niet gemist. U heeft geen enkele toezegging gekregen op het punt van uw wensen voor meer asfalt. Integendeel, de minister heeft zeer duidelijk gezegd dat eerst een aantal andere zaken aan de orde komt en dat de door u bepleite maatregel ook weinig zal uithalen. De VVD heeft fors ingezet, maar niets binnengehaald.

De heer **Niederer** (VVD): De minister heeft met nadruk gezegd dat een samenspel van maatregelen nodig is. Zij heeft daarbij herhaaldelijk gesproken over de door ons geïntroduceerde term "package deal". Dat de VVD niets heeft binnengehaald, is uw interpretatie. Ik vind dat wij ons punt op een goede manier gemaakt hebben en dat de

minister daar adequaat mee is omgegaan. Ik heb er goede hoop op dat tegen het jaar 2002, wanneer dit succesvolle kabinet is uitgeregeerd, er wel degelijk iets gedaan is aan het fileprobleem op de autosnelwegen. Dan zult u zich wellicht dit debat nog herinneren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk dat u beter de Donald Duck kunt lezen. U heeft niets binnengehaald.

De heer **Van Bommel** (SP): De motie over het handsfree bellen oogt sympathiek. Mij is alleen niet duidelijk wat de minister nu extra moet doen. Ik heb de indruk dat de minister het handsfree bellen al zeer graag wil bevorderen. Een verplichting heeft weinig zin omdat een dergelijk verbod niet te handhaven is.

De heer **Niederer** (VVD): De minister antwoordt schriftelijk dat de automobilisten onder meer via voorlichting worden gestimuleerd tot het overgaan op het gebruik van de handsfree-installatie en dat zij zich eerst zal concentreren op een dergelijke vrijwillige benadering. Dat is ons te onverplicht. Wij willen in onze motie aangeven dat we – zonder nu meteen tot een wettelijke regulering over te gaan, want daar zijn we ook niet een, twee, drie voor – druk op de ketel willen zetten bij de aanpak van dit probleem, en dan liefst zonder dwingende wetgeving.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik begrijp uw antwoord, maar u beantwoordt mijn vraag niet. Wat moet de minister extra gaan doen om dat te bevorderen? Want er gebeurt al het een en ander. Ik kan dan eventueel voor de motie stemmen. Ik zou dat graag doen, als ik daar heil in zie.

De heer **Niederer** (VVD): Ik zou zeggen: wacht u het antwoord van de minister in tweede termijn af.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik ben op een belangrijk onderdeel van het debat teleurgesteld. Zoals ik in eerste termijn heb gezegd, dacht ik te maken te hebben met een trendbreuk in het denken over het goederenvervoer. Die trendbreuk

Van Bommel

dacht ik te zien in het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat en uitspraken van minister Pronk die niet de eerste de beste is. Hij noemde de mainports een waterhoofd en zei dat we zijn doorgeslagen. Ik stel vast dat de minister daar afstand van neemt. Ik vind dat jammer en ik meen te bespeuren dat er ook in het kabinet verschillend over dit onderwerp wordt gedacht. We komen daar bij de behandeling van de nota ruimtelijke ordening natuurlijk uitgebreid op terug. Ook een aantal andere onderwerpen zal terugkeren bij het debat over het Nationaal verkeers- en vervoersplan.

Ik wil nog iets zeggen over enkele onderdelen, om te beginnen de transportpreventie. Ik denk dat we de discussie over het NVVP niet moeten afwachten. Wat we op dit gebied kunnen doen, moeten we nu al doen. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de groei van het internationaal goederenvervoer via Nederland toenemende nadelige effecten heeft;

van mening, dat preventie van transport en selectie van goederenstromen kunnen bijdragen aan het oplossen van problemen die ontstaan door goederenvervoer;

van mening, dat goed inzicht in de keuze van bedrijven ten aanzien van transportmiddelen voor goederen noodzakelijk is om een effectief overheidsbeleid van transportpreventie en selectie van goederenstromen te kunnen voeren;

verzoekt de minister bedrijven te verplichten in hun milieujarverslag informatie te verschaffen over de vervoerwijze van goederenstromen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (26800-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Er is kort gesproken over

de privatisering en het debat daarover. Genoemd zijn de Nederlandse Spoorwegen en Schiphol. Ik stel vast dat er op dit punt wel sprake is van een trendbreuk. Ik ben daar blij mee. Laten we eerst de principiële discussie voeren over privatisering. Wat zijn de voor- en nadelen? En laten we dan pas besluiten daarover nemen. In de tussentijd moet er wel duidelijkheid zijn over de ontstane situatie op het spoor. We moeten voorkomen dat we een soortgelijke problematiek krijgen als in Groot-Brittannië als het gaat om de onderscheiden verantwoordelijkheden van gebruikers, verschillende ondernemingen en overheid. Ik dien de volgende motie in om daar volstrekte eenduidigheid over te krijgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat onveiligheid vaak ontstaat op het scheidingsvlak tussen systemen;

constaterende, dat er door de scheiding van marktpartijen en beheer van infrastructuur bij het vervoer per spoor extra scheidingsvlakken ontstaan;

tevens constaterende, dat het aantal vervoerders van personen en goederen op het spoor toeneemt;

verzoekt de minister op korte termijn alle verantwoordelijkheden ten aanzien van veiligheid op het spoor eenduidig vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (26800-XII).

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Begrijp ik goed dat de heer Van Bommel eerst nog een discussie wil hebben over de voor- en nadelen van privatisering van de NS en dan pas conclusies wil trekken? Ik dacht dat in de Kamer al Kamerbreed was uitgesproken dat men geen behoefte had aan privatisering van de NS.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik stel vast dat er bij privatisering in algemene zin een nieuwe lijn gevolgd wordt. Ik ben daar blij mee. Ik noem dat een trendbreuk. Wat de situatie van de NS betreft, stel ik vast dat deze wat halfslachtig is. Er is sprake van nieuwe partijen en andere verantwoordelijkheden ten opzichte van vijftien jaar geleden. Ik wil voorkomen dat er op het gebied van de spoorveiligheid, een moeilijk onderwerp, onduidelijkheid bestaat over wie er voor welk deel van de veiligheid verantwoordelijk is. Ik wil dat exact vastgelegd hebben.

Voorzitter! Er is veel gesproken over de veiligheid in het openbaar vervoer, met name de conducteur op de tram. Het debat krijgt nu een wat rare wending. Mogelijk komen we straks in de situatie dat we als gevolg van de aanneming van het amendement van de PvdA twee soorten conducteurs krijgen, zoals we in Rotterdam een tijdje twee soorten schoonmakers hebben gehad. De schoonmakers met de gele overall in de Melkertbanen en de schoonmakers met een oranje overall als ambtenaren van de gemeente Rotterdam. Wij moeten dat te allen tijde voorkomen. Ik zal het voorstel van de PvdA met liefde ondersteunen, want het is het begin van het einde van de conducteur in de Melkertregeling. Wij moeten eraan vasthouden dat de conducteur uiteindelijk weer gewoon werknemer is bij een vervoersbedrijf. Om die reden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer mede bepalend is voor het gebruik ervan;

overwegende, dat de conducteur op de tram een belangrijke bijdrage kan leveren aan de sociale veiligheid;

constaterende, dat gezien de functie-eisen van de tramconductor via de Melkertregeling onvoldoende geschikte kandidaten geworven kunnen worden voor die functie;

verzoekt het kabinet te onderzoeken op welke wijze de conducteur permanent en in een reguliere

Van Bommel

functie bij de vervoerbedrijven kan terugkeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (26800-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik sluit af met het indienen van een motie over een experiment met gratis openbaar vervoer. De schriftelijke beantwoording van de minister is aan veel zaken voorbijgegaan, zoals het besparen van externe maatschappelijke kosten, zichtbaar te maken in de vorm van een experiment.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het stedelijk openbaar vervoer een belangrijk alternatief voor autoverkeer is;

van mening, dat het tijd is voor nieuwe initiatieven om het stedelijk openbaar vervoer te verbeteren;

verzoekt de minister in samenwerking met een middelgrote gemeente onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een experiment met gratis openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (26800-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ook ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Het kan nooit kwaad om een vergelijking met het buitenland te maken. Een vergelijking met Duckstad lijkt mij heel goed. Ik onderdruk daarbij de vraag wie eigenlijk Katrien Duck in deze Kamer zou zijn! Belangrijk bij het voorbeeld was de opmerking dat, als mensen hun keuze kunnen volgen, ze allemaal in de lucht zitten. Dat

veronderstelt dat iedereen keuzevrijheid heeft. In eerste termijn heb ik erop gewezen dat een deel van de burgers in Nederland die keuze in mindere mate heeft, namelijk degenen met een auto van de zaak. Als zij eenmaal zo'n auto hebben, zijn zij verplicht om die te gebruiken. Ik ben blij dat in de schriftelijke antwoorden staat dat de minister het met mij eens is dat goed gekeken moet worden naar de fiscale behandeling van de auto van de zaak in termen van ont- of aanmoedigen. Het is daarbij belangrijk dat woon-werkverkeer geen zakelijk maar privé-verkeer is. Kan de minister hierop in tweede termijn nog ingaan?

Voorzitter! Ik kom op de files en in de eerste plaats op de filemeldingen. Om te bevorderen dat minder opdringerig onze aandacht voor dit specifieke onderwerp wordt gevraagd, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering te bewerkstelligen dat één radiozender wordt aangewezen waarop verkeersinformatie wordt verschaft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 25 (26800-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik hoop dat daarmee de meldingen tot normale proporties worden teruggebracht.

Dit betekent echter niet dat ik ook maar iets wil afdingen op het probleem van de files. Niemand is gebaat bij files. Vanuit Den Haag zijn wij al een aantal jaren bezig met een omvangrijk en-en-pakket. Wij proberen veel te investeren in het openbaar vervoer, het alternatief voor de auto's die nu nog de weg op moeten. Wij proberen meer te doen aan benutting van bestaande wegen. Ook met beprijzingsmaatregelen proberen wij een en ander te bewerkstelligen. Rekeningrijden is daarvan een onderdeel. Het water loopt ons niet in de mond, zoals

sommigen willen doen voorkomen; alsof dat het enige is waarop wij uit zijn. Wij denken echter dat het een onafwendbaar element is in het gehele pakket. De betaalstroken hebben wij, als mogelijkheid, gesteund. Ik ben overigens blij dat de minister mij bevestigde in de mening dat je, als je dat goed wilt doen, twee stroken nodig hebt voor een enigszins goed functionerend systeem. Het is een dure grap als daarvoor nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Ik vind het belangrijk om daarover heldere afspraken te maken en duidelijk te maken waarover wij het hebben.

Een ander punt heeft alleen betrekking op het openbaar vervoer, namelijk de trein. Dat betreft mijn vraag over NBL-21: is de minister daarbij niet terughoudender dan op het punt van de Betuwelijn? Ik bedoelde daarbij niet de Betuwelijn zelf, maar het feit dat alle alternatieven voor de Betuwelijn meer gebruik van het bestaande spoor veronderstellen; daarbij beroept de minister zich sterk op NBL-21. Dat klinkt hoopgevend dan de schriftelijke beantwoording en daarom vraag ik de minister om daar nog iets over te zeggen.

We hebben het uitvoerig gehad over de bekostiging van het stedelijk openbaar vervoer. Ik denk nog steeds dat er middelen gevonden moeten worden om de toename van de kaartverkoop niet te frustreren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat als gevolg van gestegen kaartverkoop de subsidiebehoefte van het stedelijk openbaar vervoer de komende jaren zal toenemen;

constaterende, dat er slechts 2% groeiruimte voorzien is;

verzoekt de regering te zorgen voor de benodigde aanvullende middelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Van Gijzel en Stellingwerf. Naar mij

Giskes

blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (26800-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Op het punt van het openbaar vervoer heb ik in eerste termijn gevraagd wat er eigenlijk gebeurd is met mijn aangenomen motie over radicale experimenten met de prijs van het openbaar vervoer. Daar is alweer een motie van de heer Van Bommel overheen gekomen, maar ik ben nog in het stadium dat ik eerst wil weten wat er zoal op dat front zou kunnen gebeuren, voordat ik het nodig zou vinden om de motie van Van Bommel te steunen. Ik hoor daar van de minister graag meer over.

Ik heb in eerste termijn veel aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Het viel mij op dat velen van ons dit jaar dezelfde neiging hadden. Het zou een fout signaal zijn als lagere overheden die veel in het kader van Duurzaam veilig willen doen, daar niet aan toe kunnen komen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het dringend nodig is maatregelen te blijven nemen ter bevordering van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom;

overwegende, dat het beschikbare budget van 135 mln. voor projecten in het kader van Duurzaam veilig bij lange na niet voldoende is om alle aanvragen van gemeenten, waterschappen en provincies te honoreren;

dringt er bij de regering op aan meer middelen vrij te maken voor de implementatie van het project Duurzaam veilig,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (26800-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Tot slot wil ik alleen nog iets zeggen over het

door mij ingediende amendement. De minister heeft gezegd dat dat niet via het rekeningrijden kan worden betaald, omdat uiteindelijk al dat geld nodig is. In de toelichting op het wetsvoorstel wordt aangegeven dat bij integrale invoering 1311 mln. nodig is en bij gefaseerde invoering 1438 mln.; er is echter 1514 mln. uitgetrokken. Mijs inziens zit er dus nog steeds rek in die post en daarom denk ik toch dat mijn amendement zou moeten kunnen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind het merkwaardig dat u niets te zeggen hebt over de 100-km-maatregel. Dat is toch een punt uit het verkiezingsprogramma dat op een vroege avond zomaar verdwijnt. Ik kan mij voorstellen dat u daar toch nog iets over wilt zeggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Om te beginnen denk ik dat die hele discussie zal worden gevoerd wanneer wij eindelijk een echt bericht krijgen. We praten nu immers op basis van vermoedens. Het zal echter duidelijk zijn dat D66 zich heeft ingezet voor het zoveel mogelijk instellen van de 100-km-grens tussen 7.00 uur en 19.00 uur. Voordat wij kunnen beoordelen of dit een goed voorstel is, moeten wij eerst heel goed zien wat de overwegingen zijn; bovendien heeft de heer Van Gijzel gevraagd naar de effecten. Dat wijkt af van wat wij hebben afgesproken en als ik hoor dat de VVD-fractie dit omarmt, vermoed ik er nog iets meer achter. Wij zullen dit dus goed gaan bekijken.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ook ik dank de bewindslieden. Wij zijn bijna door onze tijd, dus ik moet er in sneltreinvaart doorheen.

De heer Niederer heeft al gezegd dat wij het amendement over het tuchtrecht in de zeescheepvaart handhaven. De minister wil er graag nog met ons over praten, maar gezien haar drukke agenda lijkt ons dat helemaal niet zo'n goed idee, want de meerderheid in de Kamer is het er al over eens. Ik wil best praten, maar in ieder geval hebben wij dan door middel van het amendement het geld veiliggesteld.

PMR ligt op schema, zo is gezegd. Ik hoor veel andere geluiden, maar de minister is er optimistisch over. Ik zal de Handelingen van deze vergadering goed bewaren. De tijd zal het leren. Ik hoop overigens dat zij gelijk krijgt.

Wij zullen de staatssecretaris hinderlijk blijven volgen als het gaat over de waterschapsverkiezingen. De passage in de schriftelijke beantwoording over het emancipatiebeleid toont alleen maar aan hoe hard een positieveactiebeleid nodig is, want die passage ademt bepaald niet de daadkracht uit die wij van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gewend zijn.

Voorzitter! Ik stel de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het Centraal overleg vaarwegen een tiental knelpunten heeft geïnventariseerd als gevolg van het niet kunnen uitvoeren van onderhoud aan vaarwegen en havens;

voorts constaterende, dat uit de evaluatie van "natte" waterstaatswerken blijkt, dat er op het onderdeel beheer en onderhoud een tekort is van 200 mln. per jaar;

overwegende, dat goed onderhouden vaarwegen en havens essentieel zijn voor het tot stand brengen van een verschuiving van wegvervoer naar transport over het water;

verzoekt de regering voor de behandeling in de Tweede Kamer van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2000-2004 een plan van aanpak op te stellen voor de belangrijkste knelpunten bij vaarwegen en havens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ravestein, Herrebrugh, Van der Steenhoven, Leers, Stellingwerf, Van Bommel en Van den Berg.

Zij krijgt nr. 28 (26800-XII).

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter! Ik stel voorts nog een

Ravestein

motie voor over de bescherming van het Natte Hart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het Natte Hart, ook internationaal gezien, een belangrijke natuurfunctie heeft;

voorts constaterende, dat de Raad voor het landelijk gebied de essentiële waarden van het IJsselmeer als samenhangend systeem met het Naardermeer en randmeren noemt;

overwegende, dat voorgenomen ontwikkelingen dit natuurgebied ernstig zullen aantasten;

van mening, dat een visie op de ontwikkeling van dit totale gebied dringend gewenst is;

verzoekt de regering een instrumentarium te ontwikkelen om te komen tot een betere bescherming van het Natte Hart,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (26800-XII).

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik begrijp dat de staatssecretaris de term Blauwe Hart niet kan invoeren, nu de term Natte Hart al zo is ingeburgerd.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De minister heeft duidelijk gemaakt dat het bredere mobiliteitsbeleid ook ontzettend veel te maken heeft met gedrag, gedragsbeïnvloeding, mentaliteit. Het zou goed zijn wanneer de minister aan dat immateriële aspect een apart hoofdstuk wijdt in het NVVP. Is zij daartoe bereid of was zij dat al voornemens?

Voorzitter! In eerste termijn heb ik het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat centraal gesteld; een waardevol advies dat hoe dan ook een belangrijke rol bij de opstelling van het NVVP zal moeten spelen.

Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Raad voor verkeer en waterstaat met zijn advies "Ruimtelijke vernieuwing internationaal goederenvervoer" een op duurzaamheid gebaseerde toekomstvisie geeft die het fundament onder het totale mobiliteitsbeleid versterkt;

verzoekt de regering dit advies een serieuze bouwsteen te laten zijn voor het in het Nationaal verkeers- en vervoersplan te formuleren integrale mobiliteitsbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (26800-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister heeft sinds haar aantreden gedurfde keuzes gemaakt, gedurfd dan haar voorganger. Zij onderkent dat alleen maar meer en bredere wegen niets oplossen, dat schaarste creëren soms nodig is en dat beprijzing nodig is. Ik heb daar waardering voor. Nu is er op dit moment sprake van een impasse ten aanzien van het rekeningrijden. Het wetsvoorstel beprijzing is intussen in aantocht. Daar wordt aan gewerkt. In wezen groeien die twee zaken naar elkaar toe. Als eerste zullen wij het waarschijnlijk toch wel over die wet op het rekeningrijden hebben. Natuurlijk zullen wij bij de behandeling daarvan ook spreken over de kilometerheffing, maar dat kan nog wel even duren. En het kan niet anders dan dat dit zijdelings is. Ik vind dat wij breder geïnformeerd moeten worden over de stand van zaken bij de kilometerheffing. Daarom stel ik samen met collega Van den Berg de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- reeds onderzoek is verricht naar de technische mogelijkheden van invoering van de kilometerheffing, naar de externe effecten voor verkeer en vervoer en naar de mobiliteits-effecten ervan;
- de technische ontwikkeling van een betrouwbare en fraudebestendige kilometerteller voor het personenautopark naar verwachting vier jaar na aanvang van het technische ontwikkelingstraject zal kunnen worden afgerond;

van mening, dat het wenselijk is dat:

- de maatschappelijke, politieke en bestuurlijke discussie over de kilometerheffing niet achterblijft bij het technische ontwikkelingstraject;
- deze ontwikkelingen rond de kilometerheffing in samenhang worden gezien met de discussie over het rekeningrijden;

verzoekt de regering een voortgangsnotitie op te stellen over de stand van zaken met betrekking tot de kilometerheffing en deze zo spoedig mogelijk aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (26800-XII).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik stond op het punt om een amendement in te dienen met betrekking tot de bezuiniging van 35 mln. op het openbaar vervoer. Ik was echter verrast toen de minister aan het einde van haar betoog meldde dat die bezuiniging wat haar betreft ook volgend jaar niet aan de orde is. Zij vindt de dekking voor deze beslissing in de De Boergelden. Ik ben nog nooit zo'n snel bediend. Mijn wens is gehonoreerd zonder dat ik zelfs actie heb moeten ondernemen. Ik denk echter dat dit wel gepaard moet gaan met een nota van wijziging, omdat anders nergens zichtbaar wordt dat dit heeft plaatsgevonden.

Voorzitter! Ik wil ten slotte een opmerking maken over de voorgenomen driedaagse stremming van de Rijn voor een Nederlands-Duitse

Stellingwerf

legeroefening in maart volgend jaar. De minister heeft begrip voor de problemen van de binnenvaart, maar het lijkt mij goed dat de Kamer op dit punt ook een signaal afgeeft om te voorkomen dat de Rijn werkelijk wordt gestremd. Ik sluit hiermee af.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- in maart 2000 een driedaagse oefening van het Duits-Nederlandse legerkorps zal plaatsvinden waarbij een driedaagse stremming van de Rijn is voorzien;
- een dergelijke stremming ingrijpende economische gevolgen heeft voor het scheepvaartverkeer;

verzoekt de regering in overleg met de Duitse regering te zoeken naar een alternatief voor deze oefening, zodat de scheepvaart in elk geval ongestoord kan plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (26800-XII).

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik wijs erop dat de minister heeft toegezegd in overleg te treden met de bewindsman van Defensie en met haar Duitse collegae. Als dit zo is, wordt daarmee toch al aan de wens van de heer Stellingwerf voldaan?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik waardeer het antwoord van de minister. Dit biedt ook wel wat openingen en daaruit blijkt dat zij begrip heeft voor de problemen van de binnenvaart. Ik denk echter dat dit nog verhelderd kan worden. Als de Kamer een signaal afgeeft, geeft zij de minister een steuntje in de rug in de onderhandelingen met haar collegae in Nederland, maar vooral ook in Duitsland, want ik heb begrepen dat de Duitse minister van defensie al heeft gezegd dat dit moet gebeuren. Ik denk dat een steuntje in de rug op zijn plaats is.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de mondelinge en schriftelijke beantwoording. Ik moet constateren dat mijn spreektijd feitelijk voorbij is. Zeker op dit beleidsterrein gaat mij dit aan het hart. Ik zal mij beperken tot het indienen van twee moties. Overigens kan ik mij troosten met de gedachte dat wij op de natte waterstaat volgende week bij leven en welzijn kunnen terugkomen in een algemeen overleg.

Voorzitter! Mijn eerste motie gaat over de binnenvaart. Ik heb in mijn termijn opgemerkt dat de potenties van de binnenvaart en de kustvaart nog te weinig in het totale beleid doorwerken. Dat is niet alleen op nationaal niveau het geval, maar ook op Europees niveau. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat bij de huidige ontwikkeling van Trans-Europese netwerken de mogelijke potenties van binnenvaart en kustvaart nauwelijks worden meegenomen;

overwegende, dat het versterken van het intermodale karakter van transportnetwerken een belangrijke bijdrage kan leveren aan duurzame mobiliteit;

verzoekt de regering in de daartoe relevante Europese landen te bevorderen dat de potenties van kust- en binnenvaart optimaal worden benut bij de ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van den Berg. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (26800-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dien nog een tweede motie in. Het zal u niet verbazen dat ik niet erg blij was met het antwoord van de staatssecretaris op het punt van de kerkteléfono. Naar mijn oordeel is er zeker sprake van een

groot maatschappelijk probleem als kerkteléfono alleen om financiële redenen onbereikbaar zou worden voor juist deze kwetsbare groep. Ik denk dat er alle redenen zijn om dit te beschouwen als universele dienstverlening in het kader van de Telecommunicatiewet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat als gevolg van de liberalisering van de telecommunicatiesector de tarieven voor de kerkteléfono vanaf 2000 kostengeoriënteerd moeten zijn, waardoor abonnees van de kerkteléfono worden geconfronteerd met een forse verhoging van de tarieven;

overwegende, dat met de kerkteléfono een belangrijk maatschappelijk belang is gediend waardoor met name ouderen en zieken de mogelijkheid wordt geboden betrokken te blijven bij hun kerkelijke gemeenschap, hetgeen voor hen van wezenlijke betekenis is;

verzoekt de regering om de kerkteléfono – o.g.v. artikel 9.1 Telecommunicatiewet – onder de werking van de regeling van de universele dienstverlening te brengen en als zodanig aan te wijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (26800-XII).

Voordat ik het woord geef aan de minister, wijs ik de leden erop dat het streven erop gericht is dit debat om 19.00 uur af te sluiten en dat aansluitend hierop een VAO wordt gehouden.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik zal proberen kort te reageren op de inbreng van de Kamer in tweede termijn en op de ingediende moties.

Netelenbos

Ik wil beginnen met net als een aantal woordvoerders te constateren dat wij een goed debat hebben gevoerd, waarbij wij verder zijn gekomen in het kader van het ondersteunen van het beleid met betrekking tot het bestrijden van files en het bevorderen van de mobiliteit in dit land. Bovendien meen ik dat de dogma's van tafel zijn. Het laatste geldt naar twee kanten. Als je vraagt om niet dogmatisch te zijn, geldt dit zowel voor de partijen in het veld, zoals werkgevers- en werknemersorganisaties en de branche als voor de politieke partijen en de regering. Ik vind het buitengewoon goed dat wij dit kunnen constateren. Op grond daarvan hoop en verwacht ik dat wij op korte termijn een soort package deal kunnen sluiten met de verschillende partijen. Ik neem aan dat zij de boodschap goed hebben gehoord dat wij niet dogmatisch zijn. Alles wat werkt is mooi meegenomen, is eigenlijk de basishouding. Ik vind dit de enorme winst van deze discussie. In dit kader dank ik ook de CDA-fractie voor het kiezen voor die invalshoek.

De heer Leers heeft een motie ingediend op stuk nr. 11. Daarin is sprake van PPS-constructies. Wij hebben afspraken gemaakt over een toetsingskader, getiteld "meerwaarde door samenwerking". Daarin is de hele procedure geschetst. Er is een kolom normale PKB-procedures en er is ook een kolom PPS. Toen ik de heer Leers zo hoorde, dacht ik: eigenlijk gaat het hem niet om het toetsingskader. Hij heeft gezegd: als wij tot PPS besluiten, moet er vooraf sprake zijn van commitment inzake de projecten. Ik vind dat iets te rechtlijnig. Wij hebben afspraken gemaakt over een bepaalde manier van procederen met betrekking tot de tweede Maasvlakte. Daarbij is ook PPS aan de orde. En neem verder de tweede Coentunnel, de grote sluis bij IJmuiden en de A4 Midden-Delfland. Wij hebben die zaken niet afgekaart, maar het is interessant te weten hoe de verschillende partijen erover denken. Het kan best zijn dat in zo'n complexe afwegingsdiscussie de uitkomst van het proces mede-ondersteunend kan zijn. Zo sta ik in het debat over de A4 Midden-Delfland. Wij hebben te maken met een politieke spagaat. Ik weet zeker dat, als de benadering van de heer Leers was gevolgd, wij wel hadden kunnen stoppen, terwijl ik er bijna van overtuigd ben dat, als wij met

private partijen een goede deal maken en een en ander juist is ingepast, wij verder kunnen komen. Ik ga daarvan uit, waarbij ik opmerk dat de regering in dezen een eigen verantwoordelijkheid heeft.

De heer **Leers** (CDA): Het is toch niet de bedoeling, het bedrijfsleven vrijblijvend uit te nodigen? Het gaat erom dat er ten aanzien van door ons gewilde projecten, waarvan wij erkennen dat deze straks uitgenut worden, marktwerking plaatsvindt. Als wij niet willen dat zo'n project uitgenut wordt, moeten wij er niet aan beginnen en moeten wij zeggen: jammer bedrijfsleven, maar hier willen wij geen verdiensten naar de private sector wegschuiven. Het gaat er mij om zulks tevoren duidelijk te maken. Ik wil voorkomen dat men met ideeën en plannen komt en dat wij vervolgens zeggen: toch maar liever niet.

Minister **Netelenbos**: U spreekt in deze motie de Kamer zelf aan en niet de minister. Deze motie gaat dus eigenlijk over uzelf. Dat vind ik buitengewoon opmerkelijk. Ik ben van mening dat het proces van maatschappelijke ondersteuning het denken verder kan brengen. Als men op voorhand vraagt of men voor een tweede Coentunnel is, kan ik niet helemaal voorspellen hoe het afloopt. Als de gemeenten Zaanstad en Amsterdam, alsmede de private partijen met een plan komen waarvan wij constateren dat het allemaal aardig is uitgewerkt, weet ik zeker dat het debat anders wordt. Men moet niet alles tevoren dicht willen regelen. En als deze motie op de Kamer zelf betrekking heeft, ga ik er niet over. Ik heb samen met de minister van Financiën mijn beoordelingskader uitgewerkt in Meer waarde door samenwerking. Ik zie de motie als enigszins verwarrend en meer op de Kamer zelf gericht.

Wij komen te spreken over de mainports, over Nederland kwaliteitsland, want ik kom met een nota over mainports. Ik zeg de heer Van Bommel, dat ik graag zou zien dat alle uitspraken daarover worden opgeschort tot die discussie. Behalve de mainportnotitie, die ik heb toegezegd en waaraan hard wordt gewerkt, komen er nog allerlei belangrijke documenten.

De Kamer kan zelf regelen dat de bestuursvoorzitter van de Neder-

landse Spoorwegen in het parlement vragen komt beantwoorden. Het lijkt mij leuk als de heer Den Besten hier komt. De Kamer moet hem dan maar eens flink doorzagen over alles wat de reiziger aangaat. Dat lijkt mij buitengewoon nuttig.

Over gratis openbaar vervoer en het millennium is een motie ingediend op stuk nr. 12. Ik ontraad die motie, omdat de vervoersmaatschappijen het best interessant kunnen vinden, maar ik ook heb gesondeerd. Zij zullen bij mij de rekening neerleggen. Wie het wil, zal een amendement moeten indienen. Het kan niet bij motie.

De heer Van Gijssel zeg ik dat 1,5% voor het openbaar vervoer een bedrag van 25 mln. omvat. Dat is een tekort. De heer Stellingwerf heeft ook gesproken over de taakstelling voor het openbaar vervoer in het jaar 2000. Ik voer die niet door, vanwege een versleuteling met de De Boergelden. Daarvoor is geen nota van wijziging nodig, want de gelden staan op hetzelfde artikel, 3.10. Doordat ik het hier uitspreek en de Handelingen er duidelijk over zullen zijn, is een wijziging niet nodig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar kan ik mij iets bij voorstellen, maar de heer Van Gijssel heeft ook een amendement op dat artikel ingediend. Hij onttrekt er 20 mln. aan, en voegt dat bedrag even later weer toe. Is dat dan een overbodig amendement? Daar gebeurt exact hetzelfde.

Minister **Netelenbos**: Het amendement van de heer Van Gijssel gaat over 10 mln. voor de conducteurs. Dat bedrag is additioneel en eenmalig. Ik heb bij het begrotingsonderzoek al over de 25 mln. gesproken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat kwam uit de De Boergelden, die onder hetzelfde artikel 3.10 vallen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het vorig jaar zat ik met hetzelfde probleem, voor het agressiefonds. Er wordt geld aan artikel 3.10 onttrokken, dat je ook weer, voor een ander doel, op artikel 3.10 wilt inzetten. Ik heb toen een splitsing aangebracht. Het gaat inderdaad om één artikel, met alle uitgaven voor het openbaar vervoer. Ik vraag mij af of dat in de toekomst niet uitgesplitst kan worden, zodat wij er meer inzicht in hebben.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Wij zijn nog bezig met het optimaliseren van de begroting. De begroting moet steeds beter leesbaar worden. Het volgend jaar zal het weer beter zijn. Wij zijn met een gemeenschappelijke actie van alle departementen bezig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er wordt dus 35 mln. van de De Boergelden ingezet voor de OV-exploitatie?

Minister **Netelenbos**: Nee, de bezuinigingstaakstelling van 35 mln. voor het OV gaat niet door. Die wordt gedekt door de De Boergelden.

Met de motie op stuk nr. 13 over toeritdoserings wordt gesuggereerd, dat onze toeritdoserings niet dynamisch zijn. Zij zijn overal dynamisch. Zij zijn afhankelijk van het verkeersaanbod. De motie is dus overbodig. Kennelijk is nog niet doorgedrongen hoe dat werkt. Ik stel mij voor om dat eens uit te schrijven. Als niet opvalt dat zij dynamisch zijn, komt dat doordat het verkeersaanbod op beide wegen van dien aard is, dat het lijkt alsof het niet zo is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben wel eens op werkbezoek geweest. Sommige lichten gaan om de tien seconden of om de vijftien seconden op groen. Zij zijn weliswaar afgesteld op het verkeersaanbod overdag, op basis van de ervaringen. Gaat het echter ook met "loops"?

Minister **Netelenbos**: Het gaat ook met "loops". Ik zal dat opschrijven. De motie is overbodig.

De SWOV heeft al een literatuurstudie gedaan en haar conclusies getrokken. Ik wil door mijn medewerkers zelf laten beoordelen hoe wij daarmee moeten omgaan. Ik zal de Kamer van het resultaat op de hoogte stellen; hoe meer studie er verricht is, des te sneller dat kan. Ik zal het in die volgorde doen, maar ik had ook al gezegd dat het niet de bedoeling is om er eindeloos over te doen. Er wordt dus echt tempo gemaakt.

De motie op stuk nr. 14 over airbags is wel heel lastig, want daarmee wordt gesuggereerd dat Nederland een maatregel op dit punt geheel zelfstandig zou kunnen nemen, maar dat is niet zo. Ik moet aanvaarding van deze motie dan ook ontraden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom zou Nederland dit niet zelfstandig

kunnen doen? Het gaat toch om de certificering van de voertuigen die wij op Nederlands grondgebied toelaten? Zo is het ook gegaan met de certificering van veiligheidsgordels en het gebeurt wel vaker.

Minister **Netelenbos**: Maar dit is toch wel net iets ingewikkelder, want je hebt hierbij ook te maken met de auto-industrie en het is een ingewikkeld Europees vraagstuk. Ik ben het wel met uw benadering eens, maar ik vraag er begrip voor dat Nederland op het punt van mobiliteit en technische vereisten maar een klein onderdeel van het geheel vormt. Een autogordel is wel iets simpeler dan een airbag, zoals u zich zult kunnen voorstellen. Dit betekent dat er Europees beleid moet worden gevoerd. Ik kan wel toezeggen dat wij initiatieven zullen nemen en dat wij hierop zullen terugkomen bij de discussies over veiligheid die wij binnenkort nog uitvoerig zullen kunnen voeren. Als u de motie wilt aanhouden, zal ik de Kamer nog een notitie sturen om uit te leggen waarom de zaak zo ingewikkeld is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat wil ik wel doen, maar ik geloof niet dat het alleen in Europees verband zou kunnen, want autofabrikanten kunnen hun productie prima zodanig op Nederland richten dat er dubbele airbags in auto's worden gemonteerd. Maar goed, ik wacht wel af.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van Gijzel stel ik voor, zijn motie (26800-XII, nr. 14) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Vervolgens de motie op stuk nr. 15, over het inzetten van de opbrengst van verkeersboetes voor het instellen van 30- en 60-km-zones. Mij wordt verzocht overleg hierover met de minister van Justitie te plegen. Ik heb al gezegd dat ik bijna kan voorspellen wat de uitkomst daarvan zal zijn. Maar goed, ik laat het oordeel hierover aan de Kamer over.

De heer Van der Steenhoven wil geen dwang voor vervoersmanagement, maar wel met zachte hand duwen en trekken. Daar kan ik op zichzelf mee instemmen en daarom ben ik ook blij dat het najaarsoverleg nu eens over dit soort zaken ging en

dat de Stichting van de arbeid aan het eind van het jaar aanbevelingen zal doen. Ik verwachtte hier veel van en ik voel mij hierbij nog gesterkt door het overleg dat ik heb bijgewoond. Het leek er even op dat de heer Van der Steenhoven dit alles wilde verplichten, maar daar is het net een slag te ingewikkeld voor.

Op het punt van rekeningrijden stel ik voor, toch het wetsvoorstel maar te gaan behandelen en er dan verder over te discussiëren, hoe wij dit gaan doen.

De conclusie van de heer Van der Steenhoven inzake een maximumsnelheid van 100 km/uur was wel buitengewoon voorbarig. De Kamer krijgt van mij een brief hierover en ik neem aan dat wij die dan zullen gaan bespreken. Ik onderstreep nog eens dat er goed gekeken is naar de verschillen tussen theoretische maximumsnelheden en de praktijk. Er wordt overdag niet vaak 120 km/uur gereden, ook niet op de wegen waar het mag. En het voordeel van 's nachts niet met die snelheid kunnen rijden, is dat bij een betere handhaving – dat gaan wij doen, want dat gaat allemaal wel door – de emissie van CO₂ afneemt. Het zou ook hierbij helpen als wij ons in de discussie niet dogmatisch opstellen, maar kijken wat het beste werkt. En dit geldt ook voor GroenLinks.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Natuurlijk geldt het ook voor GroenLinks, vandaar ons standpunt. In het kader van het klimaatbeleid is het allemaal gemeten. De feitelijke uitstoot bij verschillende vormen van rijgedrag is verdisconteerd in de getallen die ik heb genoemd.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wie zou nu over betere cijfers beschikken over hoe er dagelijks in de Randstad gereden wordt, Rijkswaterstaat of GroenLinks?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die cijfers zijn niet van mijn fractie, maar van VROM. Afgelopen maandag zijn ze in het kader van het klimaatbeleid allemaal over de tafel gegaan en hebben alle fracties ook met die getallen gewerkt.

Minister **Netelenbos**: Dan is er misschien met de verkeerde getallen gewerkt. Mijn getallen zijn op orde.

Netelenbos

Wellicht gaat het om een verschil tussen theorie en praktijk.

Ik vind het jammer dat GroenLinks een motie heeft ingediend over busvervoer over de vluchtstrook. Er staan uitspraken in waarmee ik het niet eens ben, bijvoorbeeld over de risico's bij calamiteiten. Zo kort door de bocht als het in de motie staat, kan het niet gesteld worden, want het varieert per situatie en dat moet altijd goed worden bekeken. Exclusief openstellen voor busvervoer is ook niet altijd noodzakelijk. Gevangenenvervoer kan echt altijd over dat soort stroken en soms is het verstandig over dezelfde stroken vrachtauto's te laten rijden. Dat gebeurt al hier en daar in Nederland. De motie brengt dus een hoop beren op de weg, terwijl ik het eens ben met het principe waar het GroenLinks om gaat. Wij evalueren nu de proeven en komen daarna met voorstellen. Als GroenLinks de motie handhaaft, moet ik de aanneming ervan ontraden. Als GroenLinks haar boven de markt laat hangen en even afwacht waar ik mee kom, kunnen wij misschien samen een heel eind komen.

Aanneming van de motie op stuk nr. 18, over de 100 km/uur ontraad ik zeer. Ik stel voor, met het trekken van conclusies mijn brief af te wachten.

Dat ook de heer Hofstra tegen dogma's is, vind ik, zoals ik al zei, grote winst van deze discussie. Hij vroeg of heffingen op snelwegen bijvoorbeeld bij Utrecht in de plannen zit. In de nota van wijziging zit het uitgangspunt dat het bij de tolpoorten alleen om rijkswegen gaat. Op het onderliggende wegennet kan men regionaal kiezen wat men wil. Het is dus aan de andere overheden om te bepalen of zij in plaats van tolpoorten bijvoorbeeld liever Drip's, verkeerslichten of drempels hebben. Wij hebben gezegd dat wij deze voorzieningen financieren. Mevrouw Giskes kan dan ook niet plukken uit het budget voor rekeningrijden in het MIT, omdat dit mijn ruimte vermindert om afspraken met gemeenten te maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kan u ervan verzekeren dat wij de nota van wijziging en de antwoordnota van de regering goed hebben gelezen. Wat u zegt, is waar. Mijn concrete vraag is of het er in Utrecht op neer kan komen dat er tol wordt geheven alleen op snelwegen en op geen

enkele lokale of provinciale weg. Dit kan ik mij niet voorstellen.

Minister **Netelenbos**: Ik zou het niet weten, want volgens de benadering in de nota van wijziging voer ik daar de dominante discussie niet over. Het is aan de provincie, de waterschappen en de gemeenten om te bepalen hoe zij het willen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat begrijp ik, maar ik neem aan dat u gevoelig bent voor de overweging dat wij niet heel veel verkeer tot sluipverkeer moeten verheffen. Mij lijkt dus de kans dat er bij tol geen gemeentelijke of provinciale wegen in het spel zijn, zeer klein.

Minister **Netelenbos**: Je kunt het rijden op een weg ook sterk ontmoedigen met toeritdosering. Als je maar één auto per zoveel minuten doorlaat, is het gauw afgelopen. Dat doet men bijvoorbeeld op dit moment in Wassenaar. Daar staan paaltjes die steeds na één auto omhoog gaan. Dan leer je het wel snel af om daarlangs te rijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bent u het wel eens met de motie in verband met de datum van het NVVP?

Minister **Netelenbos**: Nee, daar kom ik nog over te spreken. De bedoeling is dat wij de wet voor het rekeningrijden zo snel mogelijk behandelen. Deze wet moet u los zien van het NVVP. Ik heb in de nota van wijziging aangekondigd dat er een algemene beprijzingswet komt, waarin ook andere varianten worden uitgewerkt, zoals tol en een kilometerheffing. Wij wachten niet op het NVVP, want dan wordt het helemaal sint-juttemis.

De **voorzitter**: De minister komt hierop terug. Mede omwille van de tijd verzoek ik de leden zo kort mogelijk te interrumperen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat verzoek is terecht. De minister reageerde echter op de dekking van mijn amendement, die van haar niet uit de gelden voor rekeningrijden mag komen. Ik herhaal wat ik eerder zei. Er is 1514 mln. uitgetrokken, terwijl er, ook bij gefaseerde invoering, 1438 mln. nodig is. Ik ben op zoek naar B&M-gelden voor een jaar. Die moeten toch uit die pot kunnen komen?

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar ik weet niet precies wat de kosten zijn, omdat ik op een heel ander traject zit op dit moment.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is op basis van het wetsvoorstel dat u zelf heeft ingediend, met een gefaseerde invoering.

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar ik ben nog steeds in onderhandeling met gemeentes. Ik heb nog niet mijn "act together" wat betreft de kosten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar de "sky" is toch niet de "limit" wat dat betreft, denk ik. Er is toch een raming tot hoever we ongeveer gaan met het aantrekkelijk maken ervan?

Minister **Netelenbos**: Ja, maar dat is toch niet tot achter de komma, zodat je precies tot op de gulden weet hoeveel iets kost?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we het bij deze gedachtewisseling houden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik signaleer een verschil van toch zo'n 80 mln.

Minister **Netelenbos**: Het zou misschien verstandiger zijn, voorzitter, om hierover apart te spreken. We gaan nog over het MIT praten. Er zijn een aantal moties ook die over het MIT gaan en ik had al aangeboden om eens een keer achter de cijfers te kijken. Laten we dat nu een keer doen, zodat we ook weten hoe het zit met ramingen en met marges, opdat er ook – daar waar er altijd onderhandeld moet worden – ruimte is voor onderhandelingen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar heeft u helemaal gelijk in, maar ik heb het alleen maar over wat er op papier gezet is. Ik vergelijk cijfers die op papier staan; ik heb het niet over marges achter de gordijnen en wat dies meer zij. Als er dan zelfs al minstens 80 mln. aan ruimte is en er voor één jaar echt behoefte aan middelen is op een ander front dat minstens even belangrijk is, dan zou dat toch kunnen?

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar er was eerst een plan met alleen maar cordons. Toen kwam er een plan met één regio en nu praten we met meerdere regio's. Nu is het zo dat

Netelenbos

gemeenten zelf ook moeten zeggen wat zij voor verkeersregulerende maatregelen willen. Ik kan daarvan de uitkomst nog niet voor 100% voorspellen. Ik weet één ding zeker: naarmate ik minder geld overhoud, wordt het almaar ingewikkelder. Dat maakt ook dat ik het niet verstandig vind om uit een budget te putten dat toch al zo nodig is voor een ingewikkeld vraagstuk. Ik houd geen geld op de plank, want ik ben voor het idee dat als we geld hebben, we het uitgeven.

Voorzitter! De motie op stuk nr. 19 moet ik ontraden, vanwege de koppeling aan het NVVP. Het valt mij ook op dat ik steeds meer tijd krijg van de VVD, maar ik hoop dat niet nodig te hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik zou daar graag een opmerking over willen maken. Het Nationaal verkeers- en vervoersplan is ook een belangrijk stuk, waar veel open einden samen moeten komen. De motie geeft ook aan dat we dat toch wel graag willen hebben. En wat ook duidelijk uitgesproken wordt in deze motie, is dat de Kamer – we bepalen de procedures hier altijd nog zelf – pas de wet gaat behandelen, als wij de concrete voorstellen hebben voor de proef en alles wat er omheen hangt.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar u koppelt hier het NVVP aan rekening-rijden en dat hoeft niet, want er ligt een apart wetsvoorstel. U krijgt natuurlijk op tijd het NVVP. Ik zei al dat ik tot nu toe op schema zit.

Voorzitter! Wat betreft motie op stuk nr. 20, het handsfree bellen, wijs ik erop dat er een enorme campagne loopt. Die campagne wordt geëvalueerd. Ik heb al aangekondigd dat als blijkt dat men er niet voor ontvankelijk is om via campagne-beïnvloeding verstandiger te opereren met het handsfree bellen, we zullen moeten nadenken over een verplichting. Deze motie zegt echter: we zijn niet voor een verplichting, maar we vinden de voorlichting te vrijblijvend. Dan weet ik ook niet wat ik moet doen.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Als de minister zegt de motie serieus te zullen nemen, dan heeft zij hiermee een instrument om er wel wat aan te doen. Immers, de motie is juist ingegeven door het feit dat ondanks alle maatregelen, voorlich-

ting en campagnes en wat dies meer zij, kennelijk het probleem er nog steeds is.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar ik ben net begonnen! We zijn net begonnen met de campagne, in september. Ik heb u geschreven dat we de campagne evalueren. Blijkt dat het niet helpt, dan komt er een verplichting, maar het gaat in die volgorde. Er is nog niet geëvalueerd. Het lijkt me dat u deze motie maar even moet aanhouden. We zullen de evaluatie beoordelen en dan kijken wat ons te doen staat; als we niet hoeven te verplichten, dan is ons dat natuurlijk liever.

De **voorzitter**: U adviseert de motie aan te houden, maar als de indiener dat niet doet, zit ik even met de vraag wat uw kwalificatie is van de motie. Ik kijk hierbij ook naar de indiener.

Minister **Netelenbos**: Dan moet ik de motie ontraden, omdat ik niet weet wat ik ermee moet doen, want ik ben nu nog midden in een proces.

De heer **Niederer** (VVD): Zou ik daar nog even over mogen nadenken, voorzitter, of wilt u het nu weten?

De **voorzitter**: U mag het nog tot vóór de stemming beoordelen.

De heer **Niederer** (VVD): Laat me dat dan maar even doen.

De **voorzitter**: Dan is nu alleen de constatering, dat de bewindspersoon de motie ontraadt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het antwoord op de vraag over het station Leidschenveen heb ik nu niet paraat, dus dat zullen wij de Kamer alsnog schriftelijk doen toekomen.

De Willie Wortels waaraan de heer Niederer refereerde, zitten breed aan de tafel waar het gaat om het antifileplatform. Het Noordzeeberaad is eveneens een voorbeeld van zo'n overleg. Ik hoop binnenkort de uitkomst van een en ander te presenteren.

Wat betreft het toezicht door de politie op de 80-km-wegen, waarvoor de heer Niederer aandacht vroeg, vraag ik enig begrip voor het feit dat ik natuurlijk niet concreet kan zeggen hoe een ander precies in zijn werk gaat. Maar dat ze toezicht houdt, is wel zeker.

Dan het tuchtrecht. Ik kan zeggen dat met mij nog nooit gesproken is over dat tuchtrecht, overigens wel met mijn voorganger. Ik zou het buitengewoon plezierig vinden om hierover eens met de Kamer van gedachten te wisselen. Ik heb met het tuchtrechtbijltje namelijk veel gehakt. Daarnaast heb ik te maken de Raad voor de transportveiligheid en met het feit dat de zeescheepvaart zich nog steeds niet gevoegd heeft in het regime van die raad, terwijl de wetgeving op dat punt momenteel wel vigeert en het van belang is dat zij daarin participeert. Het geld is niet het grootste vraagstuk. Ik vraag gewoon belet om mijn standpunt ooit eens naar voren te brengen.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Toch handhaven wij ons amendement terzake om in ieder geval het geld zeker te stellen. U zegt wel dat u tot nu toe nooit hierover met de Kamer van gedachten heeft kunnen wisselen, maar u heeft ons wel een brief hierover geschreven die echter op geen enkele wijze overtuigend was. Het is jammer dat in die brief uw argumenten niet veel duidelijker uiteen zijn gezet. Als u grote behoefte heeft om er nog met ons over van gedachten te wisselen, zou het heel onaardig zijn om dat te weigeren. In ieder geval handhaven wij ons amendement.

Minister **Netelenbos**: Dan vind ik het een buitengewoon voorbarig amendement dat bovendien niet erg steunvol is waar het gaat om de verhoudingen. Ik vind dat een rare procedure, maar goed, het is aan de Kamer om daarin te beslissen.

Op de suggestie van de heer Niederer inzake de binnenlandse vluchten en de voetbalsupporters, behoeft ik eigenlijk niet meer in te gaan, aangezien die suggestie geen feitelijke oplossing biedt.

Uiteraard is er overleg gevoerd met de luchtverkeersbegeleiding. Men is het niet eens met de maatregel, maar ik ben van mening dat het onwenselijk is dat wij luchtverkeersbegeleiding subsidiëren. Dat betekent dat in twee stappen afbouw plaatsvindt. Dat het leidt tot kostenverhoging op de regionale luchtvelden, weet ik, maar het betreft hier een keuze die ik heel bewust heb gemaakt om er ook voor te zorgen dat Schiphol in principe het dominante vliegveld is. Als men wil vliegen op de regionale luchthavens,

Netelenbos

dan behoort er ook een kostenplaatje bij.

De heer **Niederer** (VVD): Het gaat natuurlijk niet om het EK 2000 als zodanig. Zo heb ik het ook niet bedoeld in mijn eerste termijn. Mijn vraag was of de minister in het algemeen mogelijkheden ziet om de binnenlandse luchtvaart verder te ontwikkelen als alternatief voor mobiliteit over de weg.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Aanvaarding van de motie op stuk nr. 21 ontraad ik, aangezien zij zonder meer veel te ad hoc is. Er wordt voortdurend in gesproken over milieubeleid; het lijkt mij niet verstandig weer een verplichting op te leggen zonder dat die bezien wordt in een totaalbalans. Het betreft hier een zaak die mijns inziens aan de orde behoort te komen bij de binnenkort te voeren discussie over het NMP-4.

De motie op stuk nr. 22 betreft de veiligheid op het spoor. Recentelijk heb ik de Kamer een nota gestuurd over de veiligheid. Ik stel mij voor dat dit punt ook aan de orde is in het algemeen overleg dat straks hierover wordt gevoerd. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat er onduidelijkheid is met betrekking tot die veiligheid. Het betekent dat ik de motie helemaal niet kan plaatsen in het licht van het Nederlandse beleid terzake.

De heer **Van Bommel** (SP): In de nota die naar de Kamer is gestuurd, wordt juist deze problematiek onderkend. Vandaar deze motie.

Minister **Netelenbos**: Maar waarom zouden wij dan niet eerst fatsoenlijk over die nota praten?

De heer **Van Gijzel** (PvdA):
Aanhouden die motie!

De heer **Van Bommel** (SP): Ik krijg hier allerlei waardevolle suggesties. Ik wil er maar een keer gehoor aan geven. Ik houd de motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van Bommel stel ik voor, zijn motie (26800-XII, nr. 22) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter!
Aanvaarding van de motie op stuk

nr. 23 over de Melkertregeling en de conducteurs moet ik ten sterkste ontraden, ook in het licht van wat ik hierover al eerder heb gezegd. Ik steun de benadering die is gekozen in het amendement van de heer Van Gijzel. Uiteraard zal ik een en ander samen met de vervoerders nader uitwerken. De Kamer wordt daarover dan vervolgens geïnformeerd.

De motie op stuk nr. 24 gaat over gratis openbaar vervoer. Ik ben een zeer groot tegenstander van gratis openbaar vervoer, omdat ik van mening ben dat voor dienstverlening dient te worden betaald. Dit neemt niet weg dat er gevarieerd kan worden voor doelgroepen. Ik denk aan ouderenpassen en speciale regelingen voor kinderen. Maar het ligt niet voor de hand om in een land als Nederland gratis openbaar vervoer te introduceren.

Mevrouw Giskes sprak over de auto van de zaak. Ik verwijs naar mijn schriftelijke reactie. Natuurlijk komt dit punt aan de orde in het kader van het belastingplan voor de 21ste eeuw. Ik weet dat mevrouw Giskes woordvoerder is op dit terrein en raad haar derhalve aan deze kwestie in dat kader aan de orde te stellen. Maar ik ben het ermee eens dat dit een belangrijk vraagstuk is.

Ik kom te spreken over de motie inzake de radiozender waarop filemeldingen worden gedaan. Ik ontraad aanvaarding van deze motie, omdat ik niet in de positie ben om dat af te dwingen. De minister van Verkeer en Waterstaat gaat niet over de programmering. En dat is maar goed ook.

Voorzitter! Ik heb over NBL-21 en de aanpak een brief gestuurd. Het is geen terughoudende opstelling. Het is gewoon een complex vraagstuk. In het MIT is de financiële verdeling voor de uitvoering van het programma aangegeven. Het is niet iets wat zomaar op bestaand spoor kan worden ingevoerd. Dat vergt veel studie. En die studies lopen op dit moment.

De motie inzake stedelijk openbaar vervoer is gericht op 2001. Ik heb al toegezegd dat ik een en ander voor 2001 verder zal uitwerken. Daarom vind ik de motie iets te snel door de bocht. Ik wil eerst voorzichtig bezien wat de mogelijkheden na het komende begrotingsjaar zijn. Mijn vraag is derhalve: waarom een motie? Ik heb immers toegezegd dat ik een en ander verder ga verkennen. Ik vind het complex. Ik wil niet de

verkeerde signalen afgeven en moet, in het licht van de prioriteitenstelling, altijd afwegingen maken.

In reactie op de motie op stuk nr. 27 betreffende Duurzaam veilig merk ik op dat ik aan de hand van een motie geen geld kan vrijmaken. Als de Kamer vindt dat er iets moet gebeuren, zal dat toch via amendering moeten. Men kan er bij mij op aandringen, maar ik ken het antwoord van de heer Zalm al. Ik ontraad dus aanvaarding van deze motie.

Aan het adres van mevrouw Ravestein merk ik op dat in de MIT-programmering ook het waterprogramma is opgenomen. Daarom moet eerst de discussie worden gevoerd over de MIT-programmering om vervolgens een oordeel te kunnen hebben over de motie op stuk nr. 28. Ik vind de motie nu te voorbarig, omdat er dan prioriteiten moeten worden gesteld. Immers, er kan niet zomaar ergens geld vandaan worden gehaald.

De heer Stellingwerf geeft in de motie op stuk nr. 30 aan dat het advies inzake de ruimtelijke vernieuwing internationaal goederenvervoer een belangrijke bouwsteen moet zijn. Ik ben het hiermee uiteraard eens, maar toch denk ik dat hij impliciet iets anders wil zeggen. Dat staat er echter niet. Maar het advies is natuurlijk een serieuze bouwsteen. Als de heer Stellingwerf er niet meer mee bedoelt, is de motie een ondersteuning van het beleid. Als hij mij daarmee impliciet op een ander mainportbeleid wil zetten, zeg ik hem: dat is niet wat ik wil.

De motie op stuk nr. 31 gaat over de kilometerheffing. Verzocht wordt om een voortgangsnotitie. Ik kan de stand van zaken op het punt van de kilometerheffing wel eens laten opmaken, zodat de Kamer daarover een oordeel kan uitspreken. Ik herhaal dat dit ook zal gebeuren in het kader van de schriftelijke beantwoording van de vragen over het rekeningrijden. Ik kan op dit punt dus een toezegging doen en zie de motie als een ondersteuning van het beleid. Het zal geen notitie zijn. De stand van zaken wordt gewoon meegenomen. Ik licht eruit wat wij op het moment weten; meer kan ik natuurlijk niet doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Gebeurt dit in het kader van de wet op het rekeningrijden die we behandeld

Netelenbos

hebben? Wordt het een aparte notitie of komt het in de nota naar aanleiding van het verslag te staan?

Minister **Netelenbos**: Ja, naar aanleiding van de vragen die door de Kamer zijn gesteld. Daar zit ook deze vraag bij.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb al gezegd dat we niet precies weten wanneer dit wetsvoorstel behandeld wordt. Wij willen zo snel mogelijk daarover geïnformeerd worden. Dat kan bij wijze van spreken over een maand. Het wetsvoorstel kan nog wel een aantal maanden op zich laten wachten.

Minister **Netelenbos**: Nee, zo lang gaan we niet wachten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het hangt van de Kamer af wat er precies gaat gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Dan heeft u toch mijn informatie al. Ik vind deze motie overbodig.

Voorzitter! De motie op stuk nr. 32 gaat over de driedaagse oefening. Ik zie deze motie als een steun in de rug en heb geen enkel bezwaar tegen de motie.

De motie op stuk nr. 33 van de heer Van den Berg gaat over de TEN's. Mij wordt gevraagd in Europees verband iets te bevorderen. De Trans-Europese netwerken hebben ook te maken met dit onderdeel. Ik kan die motie dus uitvoeren. Het lijkt mij goed dat wij in het kader van het algemeen overleg dat wij zo nu en dan hebben over de inbreng bij de Transportraad wat meer in de diepte praten over wat daar dan onder verstaan wordt. Die afspraak zouden wij kunnen maken.

Voorzitter! Ik ben daarmee enigszins raffelend, omwille van de klok, klaar met mijn beantwoording.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb nog twee korte vragen. Ik heb een amendement ingediend waar de minister niets over gezegd heeft. Dat gaat over het gebruiken van het dividend van KLM en Schiphol voor de bereikbaarheidsmaatregelen. Verder heb ik me ondertussen verstaan over de dynamische toeritdosering. Hierover bestaat een verschillende interpretatie. Voor mij is die motie nog actueel.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begreep dat de heer Van Gijzel met een medewerker van Financiën in dit huis had gesproken en tot de conclusie was gekomen dat ik dat dividend altijd op mijn begroting kreeg. No way. Dat KLM-dividend gaat naar de algemene middelen. Als dat plotsklaps het standpunt is bij Financiën, dan heb ik nog wat te goed. Dat lijkt mij prima, maar we hebben het niet op die manier geregeld. Misschien moet de medewerker van Financiën nog even achter de oren krabben.

De dividenden van VSN c.q. Connexion staan wel bij mij op de begroting. Ik stel voor dat ik de hoofdbenadering van de heer Van Gijzel meeneem naar de Voorjaarsnota. Als er meer dividend is, kan daar dan iets mee gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En dan kan dat dividend worden ingezet voor het doel waarvoor ik het gevraagd heb.

Minister **Netelenbos**: Als dat mogelijk is, dan stel ik voor dat wij dat zo doen.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Het zijn nog slechts enkele punten. De heer Herrebrugh heeft een vraag gesteld naar aanleiding van de 600 mln. over natte natuur. De Kamer heeft onlangs een brief gekregen van collega Faber en mij over de 100 mln. die in deze kabinetsperiode besteed kunnen worden. Het restant van het bedrag is tot nu toe pas globaal ingevuld. Het staat overigens op de begroting van LNV en niet op die van V en W. Wij hebben over het restant van het bedrag al een afspraak gemaakt voor de keer van de Haringvlietsluizen. Dit project is nu in de inspraakronde. Daar zou 54 mln. aan besteed worden. Ik zal de Kamer te zijner tijd, als de afspraken met LNV gemaakt zijn, laten weten hoe wij de gelden denken in te zetten. Het gaat om projecten die beide ministeries regarderden.

De heer Van der Steenhoven heeft een vraag gesteld naar aanleiding van Delta Radio. Omwille van de tijd zal ik niet ingaan op de meerderheden en de minderheden van de Kamer. Ik heb de Kamer destijds kunnen overtuigen dat ik juridisch niet in een positie was dat ik zomaar

een project kon afblazen vanwege de gewekte verwachtingen. Op dit moment doen zich problemen voor met betrekking tot de coördinatie. Het probleem met betrekking tot een zender in Frankrijk die ook uitzendt in Engeland moet worden opgelost. Het is overigens ingewikkeld, want het heeft met zenderberekeningen te maken. Als de aanvraag voor de vergunning afloopt en er is nog geen uitspraak geweest over het al dan niet toekennen ervan, zal ik precies dezelfde afweging maken als al eerder is gebeurd. De vergunningaanvraag is al eerder verlengd, omdat deze niet gematerialiseerd kon worden vanwege de weigering, een mast te mogen plaatsen. Men is toen een nieuw traject ingegaan. Ik zal de stand van zaken in juli, als de aanvraag afloopt, bezien en een afweging maken ten aanzien van de vraag of ik juridisch gezien een aanvraag kan weigeren. Ik doe daar nog geen uitspraak over. Nu moet een en ander worden afgewacht. Tegen 1 juli, als er een beslissing moet worden genomen, zal ik de Kamer op de hoogte stellen.

De heer Van der Steenhoven vraagt in zijn motie op stuk nr. 17 om een grootschalig experiment. Mede naar aanleiding van de vraag van mevrouw Giskes over de suggestie van de Raad voor verkeer en waterstaat heb ik aangegeven dat ik in principe positief sta ten opzichte van een hightech experiment of een experiment met een kenniswijk. Ik doe daar onderzoek naar. Ik kan de motie als een steun in de rug beschouwen, hoewel ik het woord "grootschalig" wel bijzonder ambitieus vind. Ik ben afhankelijk van de partijen die mee willen doen. Ik wijs erop dat de overheid geen infrastructuur aanlegt, doch slechts faciliteert. Wij willen wel wat geld steken in een experiment, maar het is ook een zaak van het bedrijfsleven. Als de motie zo uitgelegd kan worden dat daarbij niet verwacht wordt dat ik honderden miljoenen beschikbaar stel of infrastructuur aanleg, beschouw ik haar als steun in de rug. Ik zal te zijner tijd de Kamer op de hoogte stellen van de gang van zaken.

Mevrouw Ravestein heeft een motie ingediend over het Natte Hart, waarmee zij haar eigen goede, door mij omarmde suggestie onmiddellijk om zeep heeft geholpen. Zij noemt het zelf het Natte Hart, waardoor ik geen "blauw" meer kan zeggen.

J.M. de Vries

Mevrouw **Ravestein** (D66): U hebt mijn suggestie niet echt omarmd, want u heeft al gezegd dat een en ander niet uitvoerbaar is. Ik heb daarvoor begrip getoond.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De motie is wel sympathiek, maar valt mij toch wat tegen. Ik heb namelijk uitgebreid geschetst waar wij mee bezig zijn ten aanzien van het Natte Hart. Alsof ik een volstrekt ander verhaal heb gehouden, wordt vervolgens deze motie ingediend. Kunt u haar niet aanhouden tot u inzicht hebt in de plannen, kennisgenomen hebbend van de WIN-studie, de nog uit te brengen integrale visie op het IJsselmeer en de uitkomsten van de Commissie waterbeheer 21ste eeuw? U kunt niet op voorhand suggereren dat een en ander geen succes zal hebben en daarom al vastleggen dat het beschermd moet worden. Dat is mijn probleem met de motie.

Ik ben de heer Van den Berg nog antwoord schuldig op de vraag wanneer de evaluatie van de Wet op de waterkeringen zal plaatsvinden. Dat zal naar verwachting januari, februari 2000 zijn. Dit is mede afhankelijk van het bestuurlijk overleg op 19 november a.s. Ik zal de Kamer daar tijdig van op de hoogte stellen.

Dan is er nog een motie van de heer Van den Berg over de kerktelefoon. Hoewel ik mee kan voelen met het doel, heb ik in eerste termijn duidelijk aangegeven waarom het niet in mijn bedoeling ligt om de kerktelefoon onder te brengen onder de universele dienst. Misschien kan ik de suggestie doen dat het tegemoetkomen van mensen voor wie de eventuele meerkosten van de kerktelefoon echt een financieel bezwaar zijn, bij uitstek een zaak lijkt die bijvoorbeeld de diaconie voor die gemeenteleden zou kunnen oppakken. Het zijn immers leden van die geloofs- of kerkgemeenschap die men er graag zo lang mogelijk bij betrokken wil houden, ook als zij daar fysiek misschien niet meer toe in staat zijn. Daarom denk ik dat op dat punt een taak ligt voor de gemeente om die mensen er zo lang mogelijk bij betrokken te houden. Ik ben ervan overtuigd dat daar in een bijzonder geval een beroep op kan worden gedaan, ook binnen een gemeente waar men steeds individueel toetst in hoeverre mensen in hun maatschappelijk

functioneren belemmerd worden door gebrek aan middelen. Ik ontraad derhalve de aanneming van deze motie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Uiteraard zullen de diaconieën hun plicht heus wel verstaan als het daarop aankomt, maar dat is natuurlijk nooit een argument om eerst een hele kostenstijging te laten veroorzaken. Dat is het probleem. Die grote kostenstijging is volstrekt onnodig en kan worden voorkomen door de kerktelefoon onder de universele dienst te brengen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: In principe vind ik dat voor elke dienst op z'n minst de kostprijs betaald moet worden. Dat lijkt mij heel reëel. Deze dienst is gedurende vele jaren onder de kostprijs aangeboden, maar door een andere partij is bezwaar aangetekend: ook zij zou deze dienst willen aanbieden en zou daar een aantrekkelijk aanbod voor willen doen, maar zij kan nooit onder die prijs gaan zitten; op basis van de wet komt er dan een uitspraak naar aanleiding van dat bezwaar. Dat vind ik geen reden om de kerktelefoon onder de universele dienst te brengen. Nogmaals: ondanks de sympathieke gedachte en het feit dat ik uw gevoelens misschien wel kan volgen, moet ik de aanneming van de motie op stuk nr. 34 ontraden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met betrekking tot het amendement over het dividend van KLM en Schiphol wijs ik naar de begrotingsartikelen 04.10.05 en 04.10.04 op pagina 252: die dividenden staan gewoon op de begroting als ontvangsten. Ik verzoek de minister om die ontvangsten bij het amendement te betrekken.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de minister daar kennis van neemt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

In verband met de behandeling van het MIT stel ik voor, op een nader te bepalen tijdstip over de ingediende amendementen en over de begroting als zodanig te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg van heden over **de NAC-resolutie en het stemgedrag van de Nederlandse regering inzake deze resolutie**.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De Kamer heeft vanmiddag gesproken met de minister van Buitenlandse Zaken over de resolutie die voorgelegd is door de New Agenda Coalition, een coalitie die een serieuze poging doet om stappen te zetten in de richting van nucleaire ontwapening. Mijn fractie vindt het van groot belang dat de Nederlandse regering steun verleent aan deze resolutie. Wij vinden dat zeker belangrijk in deze toch wel barre tijden, waarin het op het vlak van nucleaire ontwapening niet gaat zoals wij zouden willen: een Senaat van de Verenigde Staten die tegen een kernstopverdrag stemt, ontwikkelingen die al een tijd aan de gang zijn in India en Pakistan, een spanningsgebied waarin nieuwe landen kernproeven doen, een non-proliferatieverdrag waarvan het nog beslist niet zeker dat het op een goede manier zal worden doorgezet. Kortom, wij vinden het van essentieel belang dat er een signaal komt dat Nederland zo'n initiatief ondersteunt.

De minister heeft ons vanmiddag gemeld dat hij dat niet wil. Hij heeft inhoudelijk op drie punten een bezwaar. Mijn fractie heeft vanmiddag vastgesteld dat zij die bezwaren niet dusdanig vindt dat deze tot niet-ondersteuning zouden kunnen leiden. Overigens is ons vanmiddag duidelijk geworden dat in de onderhandelingen waarin wel degelijk ook vanuit Nederland en Canada tegenvoorstellen zijn gedaan, niet het aanbod is gedaan om voor de resolutie te stemmen als de gewenste wijzigingen doorgevoerd zouden worden. Kortom, er is, vinden wij, niet op een goede manier gericht onderhandeld om tot een ja-stem te kunnen komen.

Vervolgens kwam vanmiddag de aap uit de mouw. Want wat zei de minister? Hij zei: het helpt sowieso