

## Korthals

gevolgd, wat weinig opleverde. Deze mensen wisten dat mensensmokkel de reden van het vervolgen was. Mevrouw Halsema heeft gevraagd of als dat geval van het uit Engeland naar Frankrijk meenemen van één Turk aan het observatieteam bekend was geweest, het hele team tot andere gedachten zou zijn gebracht. Gewoon logisch redenerend, denk ik zelf dat dit niet het geval zou zijn geweest. Desgevraagd hebben de leden van het team ook nee geantwoord.

Wat als het departement had geweten van de observatie? Het departement houdt zich over het algemeen niet bezig met opsporing. Dat er nu toevallig een link is, had er uiteindelijk misschien uit moeten komen, maar natuurlijk worden observaties niet doorgegeven aan het departement.

Voorzitter! Materieel staat in de motie van mevrouw Kalsbeek al veel van wat ik heb aangekondigd. Alleen, ik moet een rapportage vóór Kerstmis uitbrengen en ik moet zeggen, dat dat echt kort dag is. Maar...

Mevrouw **Kalsbeek** (PvdA): U zegt net een aantal dingen toe voor over vier weken. Volgens mij is Kerstmis over vier, zo niet vijf weken.

Minister **Korthals**: Ja, maar dat is kort dag.

Mevrouw **Kalsbeek** (PvdA): Ja, maar dat kan dan toch? Want u heeft het zelf de hele tijd over vier weken.

Minister **Korthals**: Ja, het is kort dag, maar ik wilde gaan zeggen dat wij niettemin onze uiterste best zullen doen. Dus, hoewel het heel kort dag is, denk ik dat wij het halen, omdat er al zoveel in gang is gezet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter! Nog één vraag. Wat vindt de minister eigenlijk van de context waarin mevrouw Kalsbeek die motie plaatste, namelijk: de grens is bereikt?

Minister **Korthals**: Dat was een heel ingewikkeld debat. Zij zei dat de grens is bereikt, dat dit betekent dat je nog niet over de grens bent en dat er zorgvuldig moet worden opgetreden. Dat ben ik ook van mening. Maar laat mij één ding hier duidelijk in de Kamer zeggen. Ik realiseer mij heel goed dat op een

departement als dat van Justitie voortdurend, bijvoorbeeld uit allerlei opsporingsonderzoeken, gegevens naar voren komen die pikant zullen zijn en dat er dan weer kan worden gevraagd: had de minister dat niet moeten weten en had de minister dat niet moeten melden? Vandaar dat ik in het begin van mijn inleiding heb gezegd, dat ik gegevens van opsporingsonderzoeken niet naar buiten zal brengen. Ik doe dat niet om de doodeenvoudige reden dat er iedere keer weer wat zal zijn. Omdat de betrokkenheid van de minister bij het openbaar ministerie steeds groter gaat worden, zal de minister iedere keer weer in de Kamer verantwoording moeten afleggen. Zelf zou ik het liefst hebben gehad dat men het volgende had gezegd. Deze hele zaak wordt nu aan de rechter voorgelegd. De rechter zal alles in zijn context bekijken. Daaruit zal ook naar voren komen wat het openbaar ministerie dan wel de politie fout heeft gedaan en dan zou je de discussie kunnen aangaan in hoeverre de minister daarvoor verantwoordelijk is. Ik denk dat dat ijdele hoop is. Daarmee zal ik te leven hebben. Ik zal ook een beetje geluk moeten hebben wat dat betreft. Ik zal zoveel mogelijk antennes moeten aanzetten op mijn ministerie om ervoor te zorgen dat het zo goed mogelijk ontwikkeld wordt. Dit teneinde te voorkomen, dat ik in situaties terechtkom dat er gegevens zijn die de Kamer belangrijk vindt, maar die ik niet vermeld. Bij de interpellatie is daar overigens door niemand ook maar bij benadering naar gevraagd. Toch had ik ze kennelijk moeten vermelden.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik vond mevrouw Kalsbeek uitermate helder. Zij had het over een laatste kans en over een grens die bereikt was. De minister heeft zelf gezegd: één keer, maar nooit weer. Mijn vraag aan hem is dus...

Minister **Korthals**: Dat hangt van de omstandigheden af. De ene zaak is ernstiger dan de andere. Als in de zaak-Dover inderdaad causaliteit was aangetoond, hadden wij dit debat niet eens hoeven voeren. Dan was de uitkomst volstrekt duidelijk geweest. Maar dat ik het berichtje over de uitleveringszaak niet aan de Kamer heb gemeld omdat een ambtenaar dacht dat het op dat

moment niet van belang was, is natuurlijk iets heel anders dan waarover de discussies in het verleden gingen.

Ik kan mij in het algemeen vinden in het betoog van de heer De Wit. Hij stelde dat sinds 1998 wordt gewerkt aan een richtlijn voor de Schengenregistratie. Die richtlijn is in concept gereed en er wordt nu gewerkt aan de implementatie. Besloten is, de richtlijn pas vast te stellen als de implementatiefase is afgerond. Vermoedelijk zal dat in de eerste helft van volgend jaar zijn.

Voorzitter! Ik ben het ten slotte volledig eens met de analyses van de heren Rouvoet en Nicolai.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe 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 2001 (27400-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 (27400-A).**

(Zie vergadering van 15 november 2000.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister en de staatssecretaris 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.)<sup>1</sup>

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil mijn dank uitspreken voor hetgeen gisteren in eerste termijn is gezegd. Ik zal mijn beantwoording

## Netelenbos

beginnen met mijn algemene visie op de manier waarop wij de bereikbaarheidsvraagstukken in ons land van een adequaat antwoord proberen te voorzien. Daarna zal ik op de concrete punten reageren die gisteren naar voren zijn gebracht.

Zowel in het Nationaal verkeers- en vervoersplan als in de algemene memorie van toelichting was het motto: "mobiliteit mag". Bij de presentatie van het Nationaal verkeers- en vervoersplan zei ik dat wij het zo zeggen in Nederland: mobiliteit mag, is belangrijk voor burgers en voor onze economie. In de Verenigde Staten zouden ze zeggen dat mobiliteit "fun" is. Wellicht doen wij dat de volgende keer, al heb ik gemerkt dat je dat in dit land eigenlijk niet kan zeggen. Bij ons is kennelijk niets leuk of lolliq. En dat terwijl in ons land op een mooie zondag ouders fietsen met hun kinderen, lopen, skaten, in een bootje zitten, autorijden. Dat is allemaal mobiliteit. De Pavlovreactie in het debat leek wel dat het moest gaan om automobilititeit. Dat heb ik echter niet bedoeld. Ik heb willen zeggen dat de mens zich al voortbeweegt zo lang hij bestaat. En dat dit plezierig is, maar vraagstukken oplevert die weer moeten worden beantwoord, dat het gaat om mobiliteit in een veilige en leefbare omgeving en dat de overheid eraan is gehouden om daarvoor te zorgen. Toen ik daarover sprak met schooljeugd, zei die mij dat ik het niet moet hebben over "fun", maar over "vet". Kennelijk is dat de huidige term daarvoor.

Maar goed, ik zou willen dat wij sommige dingen in dit land gewoon leuk konden vinden. Aan het adres van de heer Stellingwerf zeg ik dat dit nooit vrijheid, blijheid kan betekenen. Tegen de heer Van der Steenhoven zeg ik dat dit niet betekent dat men in de binnensteden zomaar overal met auto's moet kunnen rondrijden. Dat zou een slechte zaak zijn. Daarom ben ik blij dat veel steden een stringent parkeerbeleid voeren; dat zouden alle steden moeten doen. Wel moet worden erkend dat mobiliteit van mensen is en dat je ervoor moet zorgen dat mobiliteit in goede banen wordt geleid.

Aanbodregulering is daarbij al zo'n 40 jaar het uitgangspunt. Wij proberen de mobiliteit dus via aanbod te reguleren. Wij noemen dat aanbodsturing. Dat blijkt in de

praktijk echter niet te werken. In het verkeer leidt dat tot filevorming en overvolle treinen, in andere sectoren van de samenleving tot wachtlijsten, zoals bij de volkshuisvesting, of verkleining van het aantal keuzes, zoals in het onderwijs. De overheid is in het begin van de jaren negentig de burger centraal gaan stellen. Vanaf dat moment probeerde zij via vraagsturing te bereiken dat noodzakelijke doelen op een verantwoorde manier werden bereikt: basispakketten in zorg en onderwijs en basiskwaliteiten in de mobiliteit. En als je meer wilt, zul je daar een prijs voor moeten betalen. Je combineert dus aanbod- en vraagsturing en je plaatst de burger centraal bij zo'n aanpak. Ik vind dit beter, want de ervaring leert dat aanbodsturing tot een hoop irritatie leidt en niet het gewenste effect heeft, terwijl je voortdurend achter de feiten aan loopt. Het is ook betuttelend, want je gaat daarbij uit van de gedachte dat de aanbieders wel weten wat goed is voor de mensen. Je boort ook de creativiteit van de burgers en de marktpartijen niet aan.

Ik ben dan ook van mening dat wij op een andere manier moeten sturen, waarbij de burger centraal staat. Maar, zo zeg ik erbij, dit betekent niet dat alles op ieder moment geoorloofd is, want leefbaarheid en veiligheid zijn uiteraard ook zeer belangrijke thema's. De overheid krijgt hierbij een nieuwe rol; zij wordt regisseur en zij faciliteert binnen randvoorwaarden. Ik vind dit de moeite waard. De columnist Marcel van Dam schreef in de Volkskrant dat deze verandering in het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) wel niet onmiddellijk begrepen zal worden. Ik heb dit ook al gemerkt, want er wordt heel vaak uit geconcludeerd dat er sprake zou zijn van ongebreidelde mobiliteit, met enorme emissieproblemen en geweldige doorsnijdingen van het landschap. Dit is echter niet het geval, het plan zit veel slimmer in elkaar. Wij doen wat noodzakelijk is en brengen daarvoor een prijs in rekening. Ik vind dat wij deze uitdaging zouden moeten aannemen, omdat de huidige manier van sturen via het aanbod 40 jaar lang beproefd is, met als gevolg grote bereikbaarheidsproblemen. Er was sprake van allerlei dingen die de burger eigenlijk niet had moeten doen, maar die hij toch

deed. Ik zou het geen verkeersinfarct willen noemen, maar wij hebben wel een aantal bereikbaarheidsproblemen. Daarvoor zullen wij een adequate oplossing moeten formuleren.

De burger kan kiezen, maar hem wordt daar ook een prijs voor in rekening gebracht. Dit betekent dat hij op zijn verantwoordelijkheid wordt gewezen. Ik ben het met de heer Van den Berg eens dat je daarom niet moet zeggen dat er een recht op ongebreidelde mobiliteit bestaat, want dat is niet het geval. Er zijn tal van gebieden waar dit niet kan worden geëffectueerd. Je zult mobiliteit dus altijd binnen randvoorwaarden moeten accommoderen, met een evenwicht tussen rechten en plichten. Ik heb ook het rapport van de ChristenUnie "Selectief mobiel" gelezen. De heer Stellingwerf zegt dat ik mij alleen concentreer op bereikbaarheid. Dat doe ik inderdaad, want bereikbaarheid is een belangrijk, maar ook al complex thema. Ik vind dat wij ervoor moeten zorgen dat onze steden en dorpen bereikbaar zijn, evenals onze economische centra. Op dit punt moet je ambities hebben, die je met creativiteit moet nastreven. Wij hebben hierbij een aantal B's gekozen, waarbij wij de slogan "van A naar beter" willen gebruiken. Dit betekent dat wij samen met de burger betere oplossingen willen zoeken en niet tegen de stroom in willen roeien. Iedereen op de afdeling Waterstaat weet dat dit niet werkt; je moet altijd in de richting van de stroom kijken, maar die wel zo geleiden dat er gebeurt wat je graag ziet. Dit is een andere en volgens mij ook effectievere sturingsfilosofie, die uitgewerkt is in het NVVP. Het heeft heel weinig zin om geld te steken in niet-effectieve oplossingen. De cd-rom die ik de Kamer heb toegestuurd, bevat een model om te kunnen beoordelen of de oplossing die je voor een probleem bedacht hebt, zal werken. Wensdenken is dus niet effectief. Je kunt wel hopen dat er bepaalde dingen gaan gebeuren, maar dat is niet voldoende, je moet het weten. Je moet ook flexibel willen zijn. Met andere woorden, je moet niet denken: wij hebben tien jaar geleden een oplossing gekozen, namelijk het SVV-2. Je legde daarbij voor tien jaar je oplossingen vast, maar je kon die bijna niet wijzigen, omdat er geen instrument was waarop je het SVV kon aanpassen.

## Netelenbos

Wij bekijken nu via een flexibele agendering iedere twee jaar of wij op de goede weg zitten, of wij niet ingehaald zijn door nieuwe feiten, of wij de oplossingen die wij hebben gekozen, moeten aanpassen, enz. Op die manier verschaft je jezelf de ruimte om het beleid te actualiseren. Dit houdt in dat de Kamer in het tweede deel van het NVVP ruimte-reserveringen vindt, waarvan het niet zeker is dat wij die benutten. Wij hebben die wel alvast aangegeven in tweede deel, het PKB-deel, zodat de Kamer straks niet voor verrassingen komt te staan. Men kan er geen rechten aan ontlenen, maar het biedt wel de mogelijkheid om, indien nodig, nieuw te bouwen. Bij ruimte-reserveringen gaat het immers om nieuwbouw.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik heb de stilzwijgende afspraak met de Kamer dat de minister eerst haar inleiding kan voltooien, voordat wij met interrupties beginnen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik wilde vragen hoe lang de inleiding is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben ook van mening dat je moet willen decentraliseren. Je moet het bestuursniveau kiezen dat zo dicht mogelijk bij de burgers ligt. Alles wat decentraal kan, moet je decentraal laten uitvoeren. Je moet daarin ook laten kiezen. Je doet dat wel definitief. Wij zien wel eens dat wij decentraliseren, maar dat wij bij iedere oprisping weer centraal iets willen doen. Dat vind ik geen goede vorm van decentralisatie.

Meer publiek-private samenwerking is ook een belangrijk uitgangspunt: een sterke overheid en een sterke markt. De overheid biedt basiskwaliteiten. Wie meer wil, zal zelf meer moeten investeren. Wij sturen op die manier als het ware met de stroom mee, in plaats van tegen de stroom in.

De heer Hofstra heeft een opmerking gemaakt over de basiskwaliteit. Hij zei: wij hebben de 2,5%-norm, maar nu zegt de minister dat een basiskwaliteit voor de autosnelwegen is dat je in de spits 60-80 km/uur kunt rijden. Dat is een verslechtering, zegt de heer Hofstra. Eigenlijk is dat de situatie die wij

iedere ochtend namens een zekere organisatie op de radio horen, aldus de heer Hofstra. Dat is echter niet het geval. Zo'n basiskwaliteit betekent echt een enorme verbetering. Het gaat wel uit van de premisse dat wij geen maximale capaciteit bouwen op grond van de spits. Dat kan niet. De overheid kan dat niet, maar de Nederlandse spoorwegen kunnen dat ook niet. Het bedrijfsleven zou het ook niet doen. Je probeert om de bestaande capaciteit beter te benutten. Dat maakt dat je een basiskwaliteit moet overeenkomen waaraan iedereen voldoet. Die geldt dan voor het hele land, zeg ik tegen de heer Van den Berg. Ik vind dat je iedereen in het land gelijk moet behandelen. Als je zegt dat er een basispakket, een basiskwaliteit geldt, geldt die voor heel Nederland.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Is de minister ongeveer klaar met de inleiding? Dat is dan afgesproken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dit lijkt mij inderdaad niet meer bij de inleiding horen. Op zichzelf ben ik het ermee eens dat voor het hele land dezelfde normen moeten gelden. De kwaliteitsnorm die de minister stelt, loopt echter het gevaar heel anders uit te pakken voor de gebieden buiten de Randstad. Daardoor leidt het daar tot een achteruitgang in de kwaliteit, vergeleken met de Randstad. Dat is het probleem.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is niet het probleem. Ik voer nu een discussie met de landsdelen. Daar zegt men: bij ons is de basiskwaliteit dat wij in de spits 90 km/uur kunnen rijden en als wij uw basiskwaliteit van 60-80 km/uur accepteren, wordt er bij ons niet gebouwd. Mijn antwoord is dan: en als u geen probleem heeft? Het gaat altijd om prognoses. Je moet vooruitdenken. Voordat wij in ons land iets gebouwd hebben, zijn wij zeven of nog meer jaren verder. Je moet bekijken van welk economisch model, dus van welke economische groei je uitgaat, wat de economische groei in het gebied is, wat de samenhang met het totale netwerk is, enz. Je moet je dan afvragen of er een probleem is tussen nu en 2020. Is het antwoord

dat er dan een probleem is, moet je de procedures voor nieuwbouw starten. Heb je dan geen probleem, dan ben je buitengewoon gelukkig. In Noord-Nederland en Zeeland zegt men vervolgens: dan wordt er hier na het MIT bijna niet meer gebouwd, maar zijn er wel een hoop veiligheidsproblemen. Omdat veiligheid ook een belangrijk vraagstuk is, is dat een belangrijke motor in de oplossingen die moeten worden gekozen. Ik ga niet bouwen om de bouwwereld aan het werk te houden. Ik ga bouwen als er een probleem is.

De heer **Hofstra** (VVD): Onze snelwegen zijn ontworpen op 160, 170, 180, 190 km/uur. Ik bepleit dat niet als norm, maar 60 km/uur is wel heel weinig. Wij hebben officieel nog steeds de norm uit het SVV: 2% filekans op de supersnelwegen en 5% op de ordinaire snelwegen. Wat betekent die 60 km/uur in percentage filekans?

Minister **Netelenbos**: De heer Hofstra denkt blijkbaar dat je op snelwegen waarop je 100 of 120 km/uur mag rijden, in de ochtend- en avondspits ook die snelheid moet kunnen halen. Er is geen land ter wereld waar dat kan. Een snelweg moet ook in de spits betrouwbaar zijn, zodat mensen kunnen plannen. Je weet welke snelheid je ongeveer kunt hebben. Dat moet betrouwbaar zijn, twaalf maanden per jaar. Wij moeten de capaciteit zodanig bepalen, dat er ten minste 60 km/uur kan worden gereden. Dit varieert tussen de 60 en 80 km/uur. Zo gauw wij de snelheid in de ochtendspits zouden verhogen, bouwen wij een geweldige overcapaciteit. Immers, de rest van de dag en zeker 's avonds ligt dat asfalt allemaal maar te glimmen in de regen. Dat is een geweldige desinvestering. Ik vind de norm dus beter dan vroeger. Laten wij wel wezen, niemand haalt de norm. Als wij één ongeval hebben, is er sowieso weer een file. Het gaat om trajectsnelheden, om het betrouwbaar maken, om het plannen, zodat het bedrijfsleven en de burger weten hoe lang zij over een bepaald traject doen. Ik denk dan aan de ochtendspits. Economisch gezien is de avondspits natuurlijk van een andere orde. Door een betere spreiding is de snelheid dan al gauw weer hoger.

De heer **Van der Steenhoven**

## Netelenbos

(GroenLinks): De minister gaf in haar inleiding een bespiegeling over het NVVP en het SVV-2. Het laatste is een plan van een VVD-minister, maar het kan bij ons nog steeds op warme sympathie rekenen. Er staan heel heldere doelstellingen in over het terugdringen van de automobilititeit en over het milieu. De minister gooit nu ouwe schoenen weg voordat zij nieuwe heeft. Zij zegt dat de beprijzing dit zal oplossen, maar wij weten hoe de discussie daarover verloopt. Nogmaals, ik vind het een groot probleem dat de ouwe schoenen worden weggegooid voordat wij nieuwe hebben.

Minister **Netelenbos**: U dacht dat u schoenen had, maar u had nog niet eens pantoffels. Wij hadden weliswaar een beleid afgesproken, maar dat heeft niet gewerkt. Ik zal een sheet laten uitdelen van de groei van het personenverkeer en -vervoer van 1950 tot 2000.

De **voorzitter**: Ik neem aan, dat tegen het opnemen van een noot in de Handelingen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie).<sup>2</sup>

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De rode lijn geeft de groei van het personenautoverkeer aan in een tijd waarin wij het gebruik van de auto hebben willen terugdringen. Het fietsgebruik blijft ongeveer op hetzelfde niveau. Dat het treinvervoer de laatste jaren stijgt, merken wij alle dagen. Bus-, tram- en metrovervoer blijft constant. Een curve die niet is aangegeven, maar die nog sneller stijgt, is die van het vliegverkeer.

De **voorzitter**: Misschien moeten wij zo langzamerhand een groot scherm in de zaal installeren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijn grafieken liggen nog in mijn werkkamer. Waarom heeft de geschetste ontwikkeling plaatsgevonden? Omdat een van de belangrijkste instrumenten van het SVV-2 niet is gehanteerd, namelijk rekeningrijden. Dat is een van de belangrijkste instrumenten die in 1989 werden genoemd om de automobilititeit terug te dringen. De minister rekent er nu weer op. De andere maatregelen van het eerdere pakket worden niet meer genoemd.

Als die ook niet gebruikt waren, waren de lijnen scherper gestegen. De minister moet echt antwoord geven op de vraag hoe zij haar doelstellingen wil bereiken. Het kan echt niet alleen via prijsbeleid.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik kom daar natuurlijk nog over te spreken in mijn verhaal. In het verleden is men vergeten om goed te kijken naar de cultuur van de mobiliteit en de manier waarop burgers hun leven inrichten. Als je dat vergeten bent, moet je natuurlijk niet raar staan te kijken dat je je oplossingen aan het einde van de rit niet gehaald blijkt te hebben. Mensen kunnen niet meer zo dicht bij hun werk wonen, omdat beide partners verdienen. Verder blijkt dat meer aanbod van openbaar vervoer het fietsen ontmoedigt. De OV-studentenkaart heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat er enorm veel minder werd gefietst. Wij kunnen dus wel zeggen dat mensen in plaats van de auto het openbaar vervoer moeten nemen, maar meer aanbod van openbaar vervoer leidt weer tot minder fietskilometers. Hiermee wil ik maar zeggen dat het verkeersbeleid voor een groot deel ook wetenschap is. Wij willen dat echter nog steeds niet accepteren. Als wij niet goed rekening houden met het functioneren van de ruimtelijke ordening en de manier waarop mensen wonen en werken, dan moeten wij aan het eind van de dag niet gek staan te kijken dat de mensen zich er niets van aantrekken dat wij vinden dat zij niet met de auto moeten gaan. Daarom probeer ik de mensen er nu bij te betrekken en hen te sturen via de portemonnee.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister gooit toch die oude schoenen weg, omdat zij via het beleid dat zij nu voorstelt, niet kan sturen. Een aantal maatregelen moet echter toch al dan niet dwingend door de overheid worden opgelegd om bepaalde collectieve waarden te beschermen. De minister wil in dit licht nu kijken naar het prijsbeleid, maar het zal nog vele jaren duren voordat die kilometerheffing functioneert. In de tussentijd heeft zij geen instrumenten om de collectieve waarden te beschermen.

De **voorzitter**: Dit is een slecht voorbeeld van een interruptie,

mijnheer Van der Steenhoven. Ik zeg hiermee niets over de inhoud, maar wel over het feit dat u uw eigen conclusie meedeelde.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! De minister benadert de mobiliteitsproblemen nu vooral als een soort wetenschap. Het lijkt een trend te worden om voor een bepaald probleem alleen maar een technische mogelijkheid aan te dragen. Het gaat hier echter ook om politieke keuzes. Terugkijkend naar het verleden, denk ik dat de minister de zaak op dat punt geen recht doet. Er zijn veel woorden neergezet, maar de daad is niet bij het woord gevoegd. Wil de minister dat erkennen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Mij is opgevallen dat de heer Stellingwerf in zijn notitie sprak over hypermobiliteit. Het probleem is dat heel veel van de oplossingen die wij bieden, bijvoorbeeld de hogesnelheidslijn, eerder leiden tot meer dan tot minder mobiliteit en ook tot nieuwe mobiliteit. Onlangs stond er een heel interessant ingezonden stuk in de krant. De schrijver daarvan zei: nu ga je nog met je kinderen naar Kaatsheuvel, maar straks ga je naar Disneyland in Parijs. Dat nu roepen wij ook op door investeringen in het openbaar vervoer, ook al spreken wij dat met de beste bedoelingen met elkaar af. Je ziet dus dat de effecten van het beleid iedere keer anders zijn dan wat wij ermee beoogden te bereiken. Vanwege het feit dat wij een gulden maar één keer kunnen besteden, moeten wij wel proberen om de problemen die wij hebben, op te lossen. Uiteraard moeten wij alle vraagstukken met betrekking tot milieu en leefbaarheid serieus nemen. Wij moeten dus ook sturen via prijsbeleid. Alleen als wij dat doen, kunnen wij er uitkomen. Als wij niet in staat zijn om prijsbeleid tot beleid te verheffen, dan hebben wij in dit land met zijn gebrek aan ruimte een enorm probleem. Dat geef ik de heer Van der Steenhoven ook na. De tragiek is dat wij daar al decennia lang over spreken, maar dat wij tot nu toe de moed niet hebben gehad om daar een beslissing over te nemen. In die combinatie kan dit systeem evenwel beter werken dan het oude. Daarom vind ik dat wij ook zo moedig moeten zijn om dit eens te proberen.

## Netelenbos

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): De minister weet dat zij ons, wat dat betreft, aan haar kant heeft. Ik ben er overigens niet van overtuigd dat de mobiliteit naar bijvoorbeeld Disneyland niet enigszins in te dammen is met het prijsbeleid. Openbaar vervoer en andere vormen van duurzame mobiliteit moeten natuurlijk hun prijs hebben, anders lokken zij alleen maar onnodige mobiliteit uit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik hoop dat wij nuchter kunnen kijken naar de uitkomsten van het beleid. Dat zou al een hele sprong voorwaarts zijn. De combinatie van benutten, bebouwen en beprijzen kan hierbij effect sorteren. De heer Van Gijssel heeft erop gewezen dat de ANWB in het blad Verkeerskunde Singapore en Dublin als voorbeelden heeft genoemd van steden waar sprake is van die uitwerking. Via wetenschappelijke artikelen laat men dus zelf zien dat de effecten die wij hier voorspellen ook worden gerealiseerd. Het Bovag-onderzoek laat zien dat 30% van de Nederlanders te kennen heeft gegeven dat ze, wat er ook gebeurt, niet in de spits door de tolpoorten gaan. Nou, dat zie ik ook graag, want 30% zou natuurlijk fantastisch zijn en dan is tevens het probleem opgelost. Dus de strijd van 30 jaar, 40 jaar anti-autobeleid leidt tot 14 keer meer autokilometers dan de andere modaliteiten. Dat zijn de feiten. En dat is in principe een verloren strijd.

De heer Eurlings heeft tegen mij gezegd dat ik moet aanpakken, attaqueren en vooral afronden. Welnu, dat zijn woorden naar mijn hart. Maar dan refereer ik wel aan de zes B's. Beprijzen, benutten en bouwen horen bij elkaar, ook wat betreft het beoordelingskader om bereikbaar te blijven; de andere B's, te weten betere bereikbaarheid, betere veiligheid en betere leefbaarheid, horen daar wel degelijk ook bij. Dat is geen B-kwaliteit, maar topkwaliteit!

De heer Van Gijssel heeft verder gewezen op het rapport van de VROM-raad in dezen. Ook die heeft door – en dat komt toch echt uit onverwachte hoek – dat de oude oplossingen niet werken en dat je slimmer moet zijn dan de oude oplossingen. Dat heb ik geprobeerd uit te schrijven. Ik zou heel graag zien dat wij dit maar eens in de praktijk gingen brengen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zou dan graag willen citeren wat de VROM-raad zegt: "Een centrale rol is weggelegd voor een samenhangend multimodaal netwerk voor personenverkeer, een significant aandeel voor openbaar vervoer op congestiegevoelige trajecten. Het openbaar vervoersysteem moet worden verbeterd door selectieve investeringen van strategische aard." Als ik de minister hoor, heeft zij de ondertoon, dat openbaar vervoer geen zoden aan de dijk zet. Moet ik begrijpen dat zij zegt: ik geef het op met het openbaar vervoer in al zijn vormen?

Minister **Netelenbos**: Het is juist dit kabinet dat een voorstel doet om een rondje Randstad te bouwen om ervoor te zorgen dat wij de grote steden in de deltametropool met elkaar verbinden op een heel snelle en adequate manier. Dat moet ook vanuit het aspect van de vervoerswaarde goed worden bekeken. En daar ben ik nog niet helemaal gerust op, want sommigen weten schijnbaar al hoe het moet. Vervoerswaarde betekent ook dat je heel goed kijkt naar voor- en natransport. Het vraagstuk van openbaar vervoer is zo ingewikkeld, omdat het komen met het openbaar vervoer tijd in beslag neemt en vaak ook niet geriefelijk kan of wordt georganiseerd. Wat betreft openbaar vervoer in de dichtbevolkte gebieden kunnen wij nog echt heel goed vooruit, maar het is niet de panacee voor alle oplossingen. In de turbulentie van het debat dat gisteren ontstond, heb ik gezegd dat ook als wij 200 mld. zouden investeren in openbaar vervoer, wij slechts 10% van de kilometers die er nu worden gereden in ons land, zouden kunnen weggeleiden naar het openbaar vervoer. Dat zijn de feiten. Dat betekent dat het openbaar vervoer in de dichtbevolkte gebieden kwalitatief heel veel beter kan, zowel op metro-dichtheid en snelheid. Tegelijkertijd houdt het in dat dit voor sommige gebieden helemaal niet kan omdat er te weinig mensen wonen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daarmee bevestigt de minister wat ik zo-even suggereerde, namelijk dat zij eigenlijk de moed opgeeft, in de zin dat wij hier een deltametropool willen inrichten, maar dat wij hier geen vervoerssysteem kunnen organiseren dat erbij past. Kennelijk

moeten wij nog steeds blijven vinden dat er nog wel met de auto flink kan worden rondgerost en dat de rest maar vergeten moet worden, omdat het geen zoden aan de dijk zet. Dat zegt de minister ons een- en andermaal.

Minister **Netelenbos**: Je moet reëel blijven. In de stedelijke gebieden moet goed openbaar vervoer aangeboden worden. De vervoerswaarde van investeringen en de effecten van nieuwe investeringen op het bestaande moeten goed bekeken worden. Ik verwijs naar de discussie over de Noord-Zuidlijn. Er is namelijk al snel sprake van "kannibalisatie" van het bestaande. Maar ook daarmee wordt niet alles opgelost. Iemand die dat niet wil inzien, geeft zijn geld verkeerd uit en lost ook het probleem niet op. Daar ben ik niet voor in de markt.

Voorzitter! Naar aanleiding van de discussie over beprijzen, ga ik terug in de tijd. Mijn voorganger Westerterp zei in 1975: als tiende maatregel noem ik ten slotte een onderzoek naar de mogelijkheden tot het afvlakken van de spits in het verkeer door invoering van congestieheffing, door spreiding van werktijden en door het bevorderen van carpools. Dat carpools hebben wij geweten! In 1987 hebben de toenmalige minister-president Lubbers en mevrouw Smit-Kroes het idee geopperd om een aantal tunnels te bekostigen via een elektronisch systeem van tolheffing, rekeningrijden. Zij zeiden dat dit goed was voor de bereikbaarheid en een positieve uitstraling had naar het milieu. Dat is niet afgerond. Dat geldt ook voor het plan van de heer Westerterp. Vervolgens kwam mevrouw Maij-Weggen met het idee van spitsheffing, bedoeld voor het gebruik van de snelweg in de Randstad, voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gericht op een gunstig milieueffect. De geschiedenis is bekend, ook dit werd niet afgerond.

Vervolgens kwam er een kabinet waarin mevrouw Jorritsma minister van Verkeer en Waterstaat was. In de Kamerbreed aangenomen motie-Van Gijssel werd mijn voorganger aangespoord om het rekeningrijden actief op te pakken. Deze motie kwam mede tot stand door een telefoontje enige dagen ervoor van de toenmalige voorzitter van het VNO, die hopeloos in de file stond.

## Netelenbos

Hij belde naar Den Haag en meldde dat er nu toch wel eens iets moest gebeuren. Vervolgens heeft mevrouw Jorritsma een plan van aanpak opgesteld, dat door de Kamer is geaccepteerd. Het was volgens de Kamer tijd, te attaqueren. Zij besloot tot invoering per 2001. Eind 1997 is het wetsvoorstel aan de Kamer gezonden.

In het regeerakkoord 1998 is de invoering van het systeem van rekeningrijden opgenomen. Het stond ook in het verkiezingsprogramma van het CDA. Men zal begrijpen dat het spitstarief nu toch echt ingevoerd moet worden. Het momentum moet benut worden, want wij praten al vanaf 1975. Als ik door de heer Eurlings word aangespoord, te attaqueren, moeten wij dat ook doen.

De economische groei is enorm. 1% economische groei levert, zoals de heer Weekers heeft gezegd, 1,5% mobiliteitsgroei op. Er is ook een enorme toename van het aantal mobiliteitskilometers, zowel in het openbaar vervoer als kilometers op de weg. Wij hebben eigenlijk al een noodplan in de vorm van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Dat is geen suboptimale regeling, maar een integraal pakket ter bevordering van de bereikbaarheid van onze steden, gebaseerd op een optimale stand van de techniek. Het is een integraal plan, gericht op investeringen in openbaar vervoer en in weginfrastructuur. Er wordt gewerkt met regionale mobiliteitspakketten, waardoor de regio's zelf veel doen aan de verbetering van het openbaar vervoer. Als het spitstarief wordt ingevoerd, heeft men dat allemaal al klaar, zodat de burger echt kan kiezen. Ook zijn wij dan op de hoogte van de gevolgen van het prijsbeleid.

Velen geven de voorkeur aan onmiddellijke invoering van een kilometerheffing. Ik heb in de eerste plaats de Kamer een notitie gestuurd waarin staat dat de techniek die dat mogelijk moet maken, buitengewoon complex is. Er moeten een aantal eisen aan die techniek worden gesteld. Zo mag het systeem niet fraudegevoelig zijn, want dat zou natuurlijk buitengewoon interessant zijn voor vele burgers. Ook in het vorige week door de stichting Natuur en milieu aangeboden VU-rapport staat dat het allemaal nog buitengewoon complex is en dat er nog heel veel zal moeten worden bestudeerd.

In het rapport staat dat het op z'n vroegst in 2008 kan worden ingevoerd. Die conclusie is ook weer niet bikkelhard, want op bladzijde 33 van die studie staat: een en ander vergt een zeer gedetailleerde uitwerking om daarover harde uitspraken te kunnen doen. Men houdt dus een flinke slag om de arm. Ik zeg daar wel bij: als je dat zou kunnen doen in 2008, dan moet je dat natuurlijk ook doen. Ik denk echter dat het buitengewoon moeilijk zal zijn. In onze stukken wordt aanbevolen om uit te gaan van het jaar 2010, omdat zo'n systeem goed moet worden ingevoerd en wij ons een mislukking absoluut niet kunnen permitteren. Ik denk dat dit mede met het oog op de VU-studie een heel reële optie is.

Het is ook fiscaal en maatschappelijk uiterst complex. Er wordt gesuggereerd dat dit allemaal veel simpeler is dan het spitstarief, maar dat is natuurlijk niet waar. Het gaat om een enorme verandering. De ministeries van Financiën en Verkeer en Waterstaat werken hard aan de uitwerking van de vraagstukken die aan de orde zijn bij de implementatie van zoiets dergelijks. De modellen die op dit moment zijn uitgewerkt, laten ook zien dat het heel erg ingewikkeld is. Er moeten betrouwbare voorspellingen kunnen worden gedaan over de opbrengsten en de effecten. Dat kunnen wij op dit moment helemaal nog niet. Alvorens systemen in werking kunnen worden gesteld, moet de kennis daarover afdoende zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De minister plaatst vraagtekens bij de opbrengsten, maar die worden zo ongeveer bepaald door de overheid als heffende instantie. Dat lijkt mij dus niet het grootste probleem. Is de minister het met mij eens dat er in de markt al zoveel ontwikkelingen gaande zijn die allemaal een beroep doen op hetzelfde soort systemen? Steeds meer mensen hebben een routeplanner in de auto. Er zijn al verzekeringsmaatschappijen die proberen langs die weg een kilometerafhankelijke en een plaats- en tijdafhankelijke verzekering mogelijk te maken. Als wij niet oppassen, haalt de markt ons zelfs nog in. Zouden wij daar niet bij moeten aanhaken? In Zwitserland worden er volgend jaar zelfs al proeven mee genomen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De voorbeelden van Duitsland en Zwitserland worden altijd genoemd. Het gaat daar om vrachtwagens en het gaat daar uitsluitend om rijkswegen. Wij willen een systeem invoeren voor iedere kilometer die gereden wordt. Het is aannemelijk dat wij ook willen variëren naar plaats en tijd. Wij willen een congestiebeleid voeren. Mensen die op het platteland wonen, zullen wellicht een lager bedrag moeten betalen dan iemand die in een congestiegevoelig gebied woont. Er wordt gezegd dat iedereen het systeem van kilometerheffing wil. Tijdens de aanbidding van dit systeem werd gezegd dat het allemaal mogelijk was. Er viel mij één ding op: er werd al meteen gezegd dat het niet de bedoeling was dat er straks congestiesystemen in worden gebracht. Maar als wij dat niet doen, dan werkt het niet! In Japan betaalt men ontzettend veel tol. Voor iedere stukje weg moet dik worden betaald. Maar daar werkt het niet, omdat men geen congestievariabele heeft. De Japanners zijn nu ook tot de conclusie gekomen dat het aanbod over de dag verspreid moet worden en dat er een congestiesysteem moet komen. Het betalen op zich werkt immers niet. Als het allemaal steeds hetzelfde is, dan werkt dat dus niet. De heer Eurlings heeft geopperd om het via de fiscale kolom of de benzine te regelen. Dat is altijd gelijk, dus dat werkt niet. Je moet kunnen variabiliseren, ook naar tijd en plaats en naar congestiegebied en niet-congestiegebied. Dat is de ingewikkeldheid van ons systeem. Het is zo goed om nu te beginnen met de proeven met het spitstarief en de betaalstrook, omdat je daarmee ook al met het systeem van congestieheffing gaat experimenteren. Hoe reageert de burger daarop? Hoe zit het met de prijselasticiteit? Welk effect is er op een bepaalde periode van de dag? Die vraag hebben wij nog nooit beantwoord. Het antwoord op die vraag kunnen wij vanaf 2002 beproeven. Wij kunnen in de praktijk zien hoe de burger reageert op een systeem zoals is voorgesteld. Dat is de beste manier om ervaring op te doen. Die ervaring brengen wij rond het jaar 2010 over in een systeem dat op zijn minst eenzelfde resultaat wil bereiken, maar dat de motorrijtuigenbelasting en de BPM eerlijker

## Netelenbos

collecteert. De veelrijder zal dan immers meer betalen dan de weinigrijder. De bedoelde ervaring heeft niemand nog in de wereld. Wij dus ook niet. Daarom hecht ik zeer aan het opdoen van ervaringen, zodat de fouten die in de aannamen en de modellen zullen zitten duidelijk worden. Deze ervaringen kunnen gebruikt worden voor een beter systeem. Het voorstel van mevrouw Giskes om te wachten is niet goed. Men gebruikt het momentum immers niet en men doet tevens geen ervaring op. Tegen de tijd dat het systeem operationeel is, zullen overigens dezelfde discussies en problemen weer de kop op steken. Veel mensen willen immers geen congestiesystemen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ons voorstel is juist om door te pakken. Wij hebben een momentum laten lopen. Bij de nota naar aanleiding van het verslag heeft de D66-fractie zich afgevraagd waarom de minister terugkrabbelde van de invoering van rekeningrijden naar slechts een proef inzake rekeningrijden. Dat momentum is nu weg. De minister komt de eer toe dat zij veel probeert te overleggen met allerlei maatschappelijke organisaties. Die zeggen een hoop. De ANWB zegt voor een kilometerheffing te zijn, ook als die gedifferentieerd is naar tijd en plaats. De minister moet dergelijke uitspraken dan ook maar eens hard maken in overleg met deze organisaties, zodat heel Nederland weet waar het aan toe is. Wij moeten ons vanwege de angst voor het draagvlak niet laten dwingen tot een keuze voor een investeringspakket dat niet goed is. Dit verhaal blijf ik de minister voorhouden.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes heeft iets tegen wegen. Die wegen zijn echter nodig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb niets tegen wegen. Ik heb iets tegen de negatieve opvatting van de minister over alternatieven voor het autovervoer voor de momenten waarover wij spreken. De minister is daar te negatief over. Dat is geen goed signaal aan de samenleving als de minister tevens zegt: u moet betalen voor de file, want u kunt ook met het openbaar vervoer reizen. De minister zegt steeds dat wij het alternatief moeten vergeten, alsof het niet zou bestaan.

Minister **Netelenbos**: De wereld zit helaas wat ingewikkelder in elkaar dan mevrouw Giskes wil accepteren. Mensen rijden niet alleen van A naar B. Mensen willen overal naartoe. Het openbaar vervoer kan echter maar een deel van de gevraagde kilometers leveren. Dat zijn de feiten na vijftig jaar ervaring. Daarmee zeg ik niet dat het openbaar vervoer niet belangrijk is. Bij de oplossing van de problemen moet men echter naar differentiatie zoeken. Het prijsbeleid is een belangrijke sleutel bij het beter benutten van de wegcapaciteit en het stimuleren van alternatieven. Mevrouw Giskes stelt voor het momentum te laten lopen tot 2008 of 2010. Ik voorspel haar dat mijn opvolger op dat moment veel bezwaren zal horen met betrekking tot congestieregelingen en het betalen voor schaarste. Het is immers iedere keer hetzelfde debat. Wij moeten daarom ervaring opdoen. Als men ziet dat het werkt, verkeren wij immers in een geheel andere positie. Ook mevrouw Giskes heeft de poortjes nodig. Er wordt gevraagd of die poortjes nodig zijn, omdat deze op termijn een desinvestering zouden kunnen zijn. De poortjes zijn echter nodig voor de betaalstrook. Dat is hetzelfde systeem. De poortjes zijn ook nodig voor de dubbelchecks op de variabelisatie. Ook de ervaring of de burgers zich laten sturen via een prijsbeleid heeft mevrouw Giskes nodig.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister hoeft mij niet te overtuigen van het nut van beprijzing. Integendeel. Wij moeten dat ook beter gaan doen. In het verleden is er veel misgegaan, waardoor de mobiliteit steeds is blijven toenemen. Dat zijn veel jaren geweest waarin er te weinig is gedaan aan een goed alternatief voor of een goede aanvulling op het individuele autogebruik. De berichten dezer dagen over de situatie op het spoor maken dat wij niet meer aan mensen kunnen verkopen dat zij met de trein moeten gaan, omdat wij hen anders afrekenen als zij op de weg door het poortje gaan. Wij zijn echter voor beprijzen. Wij hebben het als eerste in de Kamer geroepen. De minister hoeft ons dus niet van het nut van beprijzing te overtuigen.

Minister **Netelenbos**: Die indruk heb ik toch niet helemaal. Als wij het juiste moment niet pakken, lopen wij

zomaar tien stappen achterop. Ik ben echter verder gekomen dan ooit. Wij hebben afspraken gemaakt met de regio's. De regio's hebben vervolgens afspraken gemaakt met mij over wat zij met het regionaal mobiliteitsfonds gaan doen. Zij gaan er als de wiedeweerga voor zorgen dat er transferia komen, dat mensen met bussen kunnen worden vervoerd, ook in de spits. Dat hoeft niet allemaal via investeringen te gaan. Een bus rijdt niet via het Infrastructuurfonds. Een bus kan men gewoon laten rijden. De gemeenten gaan nu aan de slag om ervoor te zorgen dat die alternatieven er komen en die zijn er dus ook eind 2002. De vraag of je meer railcapaciteit nodig hebt – want dat zijn de grote investeringen – is niet zo simpel te beantwoorden. Een trein in de spits is wat anders dan een trein gedurende de rest van de dag. De NS en de Nederlandse staat kunnen de capaciteit niet uitsluitend plannen op de spits. Dan wordt het kaartje te duur en dat wil de burger niet. Je zit dus altijd met schaarste-problemen in de spits.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister brengt direct een heel ingewikkeld systeem aan met een satelliet. Het wordt dan heel eenvoudig om op grond van honderd variabelen te heffen, bijvoorbeeld door koppeling aan het soft-nummer op inkomen. Daar zitten wij als VVD niet op te wachten.

Minister **Netelenbos**: U brengt mij nog op een idee.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar was de minister natuurlijk ook wel op gekomen, maar wij willen dat in elk geval niet. Er is toch een eenvoudiger mogelijkheid? Daar steun ik collega Giskes in. Ik denk aan een klein kastje. Het moet natuurlijk fraudeonvoelig zijn; daar zijn wij het snel over eens. De variabelisatie wil iedereen hier. Iedereen verwacht dat het effect heeft. Dan kun je altijd later nog tot verfijningen komen naar plaats en tijd, maar die techniek zou heel snel te realiseren zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat mevrouw Giskes nu heel goed moet luisteren. De heer Hofstra bouwt nu de fuik op waar mevrouw Giskes in dreigt te zwemmen. Hij wil namelijk niet variëren naar plaats en tijd, maar als wij dat niet doen, werkt

## Netelenbos

niets. Als je één prijs betaalt voor alles, dan kun je dat net zo goed doen via de accijns op de benzine en dat werkt dus niet. Daarin heeft de heer Eurlings gelijk.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat kan natuurlijk echt niet, want wij hebben de grenzen. Wij zitten al hoog met de accijnzen. Wij kunnen dat niet variabiliseren over de benzine.

Minister **Netelenbos**: Werken doet het dus niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij schaffen de accijns af, morgen bij wijze van spreken, de luxebelasting op auto's en de motorrijtuigenbelasting. Vervolgens moet iedereen 20 cent per kilometer betalen. Dat is ongeveer de orde van grootte. Misschien wordt het een kwartje. Denkt de minister niet dat dit helpt? Ik zou het jammer vinden als zij dat zou zeggen, want dan gaan wij echt betalen per kilometer en dan zijn wij al een stuk verder dan nu.

Minister **Netelenbos**: Als het allemaal zo simpel was als hier wordt gesuggereerd, dan hadden vele landen voor ons zo'n systeem al ingevoerd. Landen met grote industrieën hadden dat dan allemaal al zelf uitgedacht. Maar er is geen land in de wereld met een variabilisatiesysteem. Die bestaan niet. Dat betekent dat wij vanaf de bodem systemen moeten ontwikkelen, waaraan in ieder geval één eis aan moet worden verbonden; het moet namelijk fraudeon gevoelig zijn. Doel is dat de gebruiker betaalt. Schaarste heeft een prijs. Dat zijn de principes van de markt. Dat zegt het VU-rapport ook. Laten wij oppassen dat wij niet gaan doen wat wij al sinds 1975 doen: hopen dat er weer iets beters komt zodat het goede niet wordt ingevoerd. En vervolgens doen wij niets.

Dat systeem is er zeker niet voor 2008, want dat vraagt heel veel studie. Het is onvergelijkbaar met het systeem dat Duitsland denkt in te voeren voor vrachtwagens in 2003. Dat moet ik overigens ook allemaal nog maar zien. Dat is een peperduur systeem. Het kost ongeveer f 2000 per auto. Die prijs kan je niet vragen aan de gemiddelde burger die in zijn tweedehands auto ook nog zo'n systeem moet inbouwen. Dat kan echt niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind het argument dat wij de eerste zijn niet echt sterk. Met rekeningrijden zijn wij ook de eersten.

Minister **Netelenbos**: Absoluut niet. U kent de stukken niet op dit punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Singapore, waar slechts 10% van het volk een auto mag hebben, vind ik niet echt een voorbeeld voor Nederland. In Europa zijn wij de enigen met dit systeem, maar het moet allemaal nog ontwikkeld worden. Ik vind echt dat wij zouden moeten kijken of een "platte" kilometerheffing een goed alternatief is.

Minister **Netelenbos**: Dat is een vreselijk onverstandige gedachte, want dat zou betekenen dat wij voor 2008 helemaal niets doen. De heer Hofstra wekt bijna de suggestie dat hij de bereikbaarheidsvraagstukken, die buitengewoon acuut zijn – dat zei hij gisteren zelf ook – kan oplossen, maar dat doet hij niet. Daarmee doe je ook niet de ervaring op die je nodig hebt voor die meer geavanceerde systemen. Dan weet je nog niet hoe de burger reageert op congestiebeleid en op verschillen in prijs. Is hij bereid om dan andere tijden van de dag te kiezen? Theoretisch weten wij daar veel van, maar wij hebben praktisch nog geen ervaring opgedaan. Die ervaring is uiterst belangrijk voor ieder ander systeem. Ik heb de heer Hofstra gisteren gelukkig "afpraak is afspraak" horen zeggen en ik dacht dat dit ook geldt voor mevrouw Giskes. Wij gaan proeven doen met het systeem. Als het werkt, hebben wij goud in handen en anders hebben wij een groot probleem in Nederland.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie is altijd tegen rekeningrijden geweest, niet alleen omdat wij een draagvlak daarvoor bij de bevolking missen, maar ook omdat wij denken dat congestiesturing pas kan als mensen alternatieven hebben. Wij zijn met ons allen aan het zoeken naar een systeem van variabilisatie van kosten. Dat kan voor het CDA een kilometerheffing zijn, als er althans een oplossing is voor de privacy en te hoog oplopende kosten.

Als de minister dat proefje, zoals zij dat noemt, alleen gaat gebruiken om ervaring op te doen met háár

congestiesturing, is dat dan niet het weggooien van geweldig veel geld? Die proef gaat omgerekend bijna f 1000 per inwoner kosten!

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats was het uw partij die in haar verkiezingsprogramma aangaf dat zij elektronische tolheffing wilde invoeren. Maar goed, er zijn kennelijk ook verkiezingsprogramma's voor de prullenbak. Maar dat terzijde.

De heer **Eurlings** (CDA): Voor uw informatie, het ging om betaalstroken. Dan kunt u nu op basis van die informatie met uw betoog verdergaan.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben hier een- en andermaal met die pagina's gewapperd toen de heer Leers het woord voerde. Het heeft geen zin, maar is wel een feit. Los hiervan staat dat u altijd van standpunt kunt veranderen en ik natuurlijk ook.

De elektronische regelingen die nodig zijn om te heffen, zijn zowel nodig voor het spitstarief als voor de betaalstroken en de tolwegen die met privaat geld zullen worden aangelegd als voor de back-ups systemen van variabilisatiesystemen. Het beeld dat hier wordt neergezet, dat we een systeem gaan gebruiken dat straks niet meer nodig is, is dus onjuist. Immers, er zullen altijd bewijslastkwesities zijn als burgers zeggen dat zij ten onrechte zijn aangeslagen.

Ik vind het lastig, maar dat is het dilemma van het thema beprijzen, dat er zo weinig wordt gedaan met de feiten en dat iedere keer het betere de vijand is van het goede. Wij gaan nu gewoon proberen ervaring op te doen met een complex systeem dat voor een klein land als Nederland onontbeerlijk is.

De heer **Eurlings** (CDA): De CDA-fractie blijft vinden, dat congestiesturing alleen maar kans heeft als mensen echt een keuze hebben. En daar schort het nu aan. Mijn vraag blijft overeind. U kunt wel zeggen, dat die tolpoortjes later ergens anders voor kunnen worden gebruikt, maar het rekeningrijden kost ontzettend veel geld. U gaat toch die proef doen, hoewel wij allemaal weten dat wij over een aantal jaren op een ander systeem overgaan. Vindt u dat niet een



## Netelenbos

weggooiën van heel veel belastinggeld?

Minister **Netelenbos**: De groei van de mobiliteit is per jaar 7 à 8%. Die groei is dus enorm. Iemand die denkt dat hij nog rustig tien jaar kan wachten, houdt zichzelf, maar vooral de burger, helemaal voor de gek.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Begrijp ik het goed dat de minister het jaar 2010 niet heeft gekozen om het rekeningrijden een grotere en betere kans te geven?

De minister heeft gezegd dat zij heel blij zou zijn als werkelijkheid zou kunnen worden wat er in het VU-rapport staat, namelijk dat een kilometerheffing al in 2008 zal kunnen worden ingevoerd. Is zij bereid in de aanloop daar naartoe ervaring hiermee op te doen met het vrachtverkeer en met een proef met personenauto's? Ik denk dat wij die jaren dan ook moeten gebruiken.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In het wetsvoorstel met betrekking tot betaald rijden worden drie vormen van betaald rijden genoemd: het spitstarief, de betaalstrook en de tolheffing. Er is een wet nodig om iets te kunnen doen. Die drie varianten worden straks mogelijk wanneer de wet in het Staatsblad staat. Afhankelijk van de situatie zal er een keuze uit worden gemaakt. Zonder wet kunnen wij sowieso helemaal niets doen, ook geen pilot uitvoeren.

Ondertussen wordt interdepartementaal gewerkt aan wat er allemaal komt kijken, ook bij wet, om de variabilisatie in te voeren. Dat is heel complex. Want de minister van Financiën heeft natuurlijk ook enige zekerheid nodig met betrekking tot het bedrag dat nu als de opbrengst van BPM en motorrijtuigenbelasting binnenkomt. Men kan wel zeggen dat men dit niet interessant vindt, maar het moet uit de lengte of uit de breedte. Als het allemaal reuze tegenvalt, zal de burger die belasting toch op een andere manier moeten opbrengen. Wij doen namelijk goede dingen met dat belastinggeld. Het is geen hobby van ministers om belasting te innen. Zij doen er iets goeds mee voor de mensen. Wij zijn interdepartementaal dat zeer ingewikkelde vraagstuk aan het bekijken.

Daarnaast is er de techniek. Vrachtwagens zouden eerder dan

personenwagens kunnen worden voorzien van een elektronische tachograaf. Dat is namelijk een kostbare investering, maar er zou een koppeling kunnen worden gemaakt met vormen van elektronisch betalen, ook een kostbaar iets. Maar goed, de professionele sector kan worden gevraagd een paar duizend gulden te investeren, omdat dat beter is. Dat kan je niet aan een burger vragen die in een tweedehands auto van een paar duizend gulden rijdt. Er dienen al met al nogal wat vraagstukken te worden opgelost; ik denk aan fraudegevoeligheid, privacy, variabilisatie in tijd en plaats enz. Ik voorspel u dat wij straks weer een discussie krijgen over vorm en inhoud van het congestiebeleid. De geluiden tegen een anticongestiebeleid heb ik al gehoord, want ik heb niet de indruk dat dat rapport zo goed ontvangen is.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wij willen wél een anticongestiebeleid en mijn vraag aan u is wanneer naar uw verwachting voor de vrachtwagensector een dergelijke oplossing mogelijk wordt.

Minister **Netelenbos**: In Duitsland denkt men aan 2003, maar dat lijkt mij nogal optimistisch. Ik heb kenbaar gemaakt dat ik graag wil samenwerken. Dat wil men ook wel, maar vooralsnog niet in de sfeer van de techniek. In dat licht moet de opvolging van het eurovignet worden gezien. Ik ben dus bereid om het voor de vrachtwagensector eerder te doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik zou graag een iets concretere aanduiding willen hebben. Ik kan mij voorstellen dat Duitsland zijn geheimen koestert, maar wij moeten toch ook wel zoveel mogelijk samen optrekken.

Minister **Netelenbos**: Ik heb mij daar gemeld en mijn medewerkers gaan af en toe naar Berlijn. Ik volg de Duitsers die op dit punt leidinggevend zijn. Ik denk overigens wel dat het eerder 2004 dan 2003 wordt. Misschien is het mogelijk om bij ons in 2005 zo'n systeem voor de transportbranche in te voeren.

Voorzitter! Beleid op het terrein van benzineaccijnzen leidt niet tot gedragsverandering. De heer Hofstra wees er bovendien op dat zich wat

dit betreft aan de grens de nodige problemen voordoen. De heer Eurlings zou als Limburger moeten weten dat de belemmeringen op dit punt talrijk zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Daaruit is onze opmerking juist geboren. Wij willen een variabilisering van kosten. Dat kan met een kilometerheffing, maar de minister signaleert allerlei problemen in de sfeer van de privacy en dergelijke. Als daar geen goed antwoord op is te geven, moet wellicht worden gekozen voor andere instrumenten. Die zouden kunnen liggen in een meer Europese benadering van de accijnzen.

Minister **Netelenbos**: De heer Eurlings onderstreept de ingewikkeldheid van het variabilisatiesysteem. Er zal overigens nog veel water naar de zee vloeien voordat wij toe zijn aan harmonisatie van accijnzen in EU-verband, gezien ook de tijd die gemoeid is met minder ingewikkelde onderwerpen. Ik kan mij niet voorstellen dat zoiets voor 2010 is geregeld.

Bouwen is alleen aan de orde als het onvermijdelijk is. Dat geldt zowel voor de weg als het openbaar vervoer. Nieuwe doorsnijdingen zijn buitengewoon complex en alleen daarom al moet je ze zien te vermijden. Bovendien is er een samenhang met andere maatregelen. Van alle plannen moet je de verkeerseffecten heel goed weten voordat je ze uitvoert. Wij bouwen nooit voor spitscapaciteit en hanteren in dit opzicht een basis-kwaliteit.

In het NVVP is het verbeteren van de rijkswegen een belangrijke optie om de doorstroming te bevorderen en de veiligheid te vergroten op het onderliggend wegennet. Het feit dat de rijkswegen zo vol zijn, brengt veel mensen in de verleiding om het onderliggend wegennet te gebruiken. Die wegen zijn daar echter niet voor gemaakt en daar gebeuren dan ook de meeste ongevallen. Een discussie over verbetering van het rijkswegennet betekent niet dat je pro asfalt bent. De doorstroommassen moeten nu eenmaal goed in orde zijn.

De heer Hofstra heeft gevraagd naar de kosten die worden toegerekend aan de verschillende vormen van vervoer, de zogenaamde marginale kosten. Verleden jaar hebben wij daar uitvoerig over gesproken. Toen is ook een rapport

## Netelenbos

besproken waaruit bleek dat de benzinepersonenauto door de bank genomen zijn kosten opbrengt, alle andere modaliteiten niet. Dat is een belangrijk thema om in gedachten te houden. Ik ben van mening dat je kosten moet toerekenen, maar dat is wel complex, en dat je daarvan geen enkele modaliteit moet uitzonderen. Uiteindelijk geldt dat dus ook voor de binnenvaart en het spoor.

Er is gesteld dat mijn beleid nogal geënt is op beprizen. Als wij uitgaan van het aantal voertuigverliesuren in 1995 van 253 en dat stellen op 100, dan blijkt uit modellen van een pakket nieuwbouw van wegen van 25 à 30 mld. dat die 100 zakt tot 68. Als je uitsluitend naar het prijspakket kijkt, dat kost je dan 6 mld., dan zakt het van 100 naar 56. Wij hebben dat allemaal uitgewerkt in die prachtige tabellen in het NVVP. Daaruit blijkt toch dat het zonder beprizen niet goed werkt. Dat geldt voor het investeren in nieuwbouw openbaar vervoer, maar ook voor het investeren in wegcapaciteit. Dat betekent dat je zonder prijsbeleid de burger als het ware vertelt dat je iets oplost, terwijl je dat toch niet echt doet! Het prijsbeleid is dus onomstotelijk nodig om die effecten te krijgen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Misschien toch nog een keer, maar eigenlijk zou dat ten overvloede moeten zijn. De minister hoeft ons er niet van te overtuigen dat prijsbeleid een goed idee is. Waar wij de minister op aanspreken, ook als het gaat om investeringen, is om dan maximaal iets te doen aan alternatieven voor de mensen die met dat prijsbeleid worden geconfronteerd. Ik blijf het zeggen dat de minister blijft werken vanuit een grondhouding dat zij het denken aan alternatieve opgeeft en ik snap niet hoe zij dat kan verdedigen!

Minister **Netelenbos**: Neen, daar maak ik bezwaar tegen. Ik zeg alleen dat je moet weten wat de effecten van investeringen zijn. Het gaat altijd om miljarden en als de uitkomst niet is wat je aanvankelijk dacht, dan heb je een groot probleem. Het gaat toch altijd om overheidsgeld. Bijvoorbeeld het verdubbelen van spoorcapaciteit van twee naar vier sporen blijkt lang niet altijd effectief te zijn omdat het voor- en natransport dermate problematisch zijn dat de burger daar nooit voor zal kiezen, want die

heeft de auto voor de deur! Als je het openbaar vervoer wilt verbeteren, dan moet je kijken naar wat er al is en wat er kan worden geoptimaliseerd en beter kan worden benut. Ook moet je bezien hoe je een zodanig parkeerbeleid kunt voeren dat het steeds onaantrekkelijker wordt om met de eigen auto naar de binnenstad te gaan. Al dat soort zaken wordt natuurlijk in samenhang bezien, maar het automatisme dat als je maar voldoende infrastructuur bijbouwt – het gaat om bijbouwen en niet om beter benutten – dat bijdraagt aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem is er dus zeker niet! Dat zijn echt de feiten!

Mevrouw **Giskes** (D66): Inderdaad zijn dat de problemen. Wij zullen dus ook meer moeten doen aan dat voor- en natransport en ook op dat punt zullen wij creatiever moeten worden. Wij moeten ervoor zorgen dat er meer auto's of bijvoorbeeld OV-fietsen te verkrijgen zijn op de plek waar je met de trein aankomt, enz., enz. Het houdt natuurlijk niet op met alleen wat extra sporen aanleggen, daar heeft de minister gelijk in! Overigens denk ik dat het wel helpt, want veel mensen willen best graag in een gemakkelijke en goede trein zitten, maar die horen alleen maar die verhalen over die overvolle treinen. Het is dus inderdaad heel veel aanvullend op puur de trein, maar wij zijn eraan gehouden om daar wat aan te doen!

Minister **Netelenbos**: Zeker. Openbaar vervoer in stedelijk gebied heeft een kans om kwalitatief van dien aard te zijn dat het echt concurreert. Maar dat betekent wel dat je bij wijze van spreken bijna 24 uur per dag iedere tien minuten iets langs moet krijgen. Als je alleen maar op de spits plant, werkt dat niet. Een OV-bedrijf kan dat niet, want dan wordt het veel te duur. Als er over de rest van de dag sprake is van leegstand en er daardoor te weinig wordt gereden, gaat de kwaliteit alweer achteruit. Het probleem is dat Nederland niet echt grote steden heeft. Vanwege de manier waarop Nederland door de eeuwen is ingericht, kunnen oplossingen dus niet altijd optimaal zijn. Daar moet je naar kijken, omdat je anders miljarden uitgeeft zonder problemen op te lossen. Daarmee ben ik niet anti openbaar vervoer, ik ben juist pro openbaar vervoer. Toen

ik nog geen bewindspersoon was, reisde ik ook altijd met het openbaar vervoer. Toch moeten we eerlijk zijn: niet iedere investering leidt tot een oplossing. Je kunt geld maar één keer uitgeven, dus dat moet zo verantwoord mogelijk gebeuren. Het is niet erg dat mensen in de auto zitten, als ze maar geen onveiligheid, onleefbaarheid of economische problemen door onbereikbaarheid veroorzaken. Maar het beeld oproepen dat mensen nooit in de auto zouden mogen zitten, dat is echt niet van deze wereld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als u daarmee mijn woorden samenvat, dan hebt u het helemaal mis. Als u zegt dat mensen in die situaties niet in een auto mogen zitten, dan vind ik dat u die mensen alternatieven moet bieden.

Minister **Netelenbos**: Dat doen wij ook. Wij leggen rondje Randstad aan, verdubbelen spoortrajecten, leggen een hogesnelheidsnetwerk en een Zuiderzeespoorlijn aan. We investeren dus enorm, maar daarbij is ook een uitbreiding van de wegcapaciteit nodig en zeker ook, zo snel als technisch mogelijk, een prijsbeleid. Een kwart eeuw ervaring leert dat uitstelmanoeuvres hier leiden tot afstel.

De heer Van Gijzel vroeg waarom de uitbreiding van 2x2 naar 2x3 rijstroken niet altijd doelgroeprijstroken oplevert. Het hangt af van de situatie of zo iets voordelig is. Soms is het verstandig om bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer te scheiden. Bij dat laatste gaat het niet altijd om doelgroepverkeer: er rijden zowel particulieren als de vervoersbranche in. In Eindhoven komen 2x2x2x2 rijstroken, die de verschillende verkeersstromen scheiden en daarmee de bereikbaarheid verbeteren. Een dergelijke oplossing is anders dan die van doelgroeprijstroken, omdat daarop alleen vervoerders rijden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp dat, maar misschien kan ook eens worden gekeken naar de ervaringen bij de Van Brienenoordbrug. Daar is men immers buitengewoon lovend over de aparte rijstrook voor vrachtwagens. Er is dus veel voor te zeggen om voor alle achterlandverbindingen aparte rijstroken te maken.

## Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Wij kiezen er meer voor om de vermenging van verkeer te voorkomen. Rond Zwolle zitten zowel stedelijk als doorgaand verkeer op dezelfde weg en dat creëert problemen die de roep om extra wegcapaciteit luider maken. Daarnaast ben ik van mening dat de proef moet aantonen of het interessant is om betaalstroken aan te leggen; als de vervoerssector die betaalstroken al niet gebruikt, dan zijn ze volstrekt onhaalbaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is wat anders. Een betaalstrook is voor iedereen en iedereen moet daarvoor betalen. Maar het lijkt me echt interessant om voor sommige stroken en specifiek voor de vrachtwagensector een uitzondering te maken. De doorrijmogelijkheden voor ander verkeer kunnen op andere manieren worden verbeterd; dit alles uiteraard in combinatie met openbaar vervoer en, eventueel, besloten busvervoer.

Minister **Netelenbos**: Ik ben ook niet voor het voorstel van de heer Weekers om vrachtauto's op busstroken te laten rijden. Die stroken zijn er speciaal voor bussen en voor utiliteitsverkeer, dus ziekenauto's of de auto's van de ANWB. Maar ik voel er niets voor, ook vrachtwagens op die stroken te laten rijden.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! De minister noemde zojuist ook het besloten busvervoer. Zij heeft in een schriftelijk antwoord aangegeven dat zij het RVV nu op dit punt wil wijzigen. Mag ik daaruit afleiden dat busstroken voor openbaar vervoer op rijkswegen straks in elk geval ook voor besloten busvervoer zullen worden opengesteld?

Minister **Netelenbos**: Het antwoord is: ja.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben bij de vorige begrotingsbehandeling een motie ingediend, waarop de minister positief gereageerd heeft, om te onderzoeken of vluchtstroken beschikbaar zouden kunnen worden gesteld aan het openbaar vervoer. Connexxion – en misschien geldt het ook voor andere busbedrijven – heeft aangegeven dat men dit graag zou willen, omdat er bij de invoering van tolpoorten ongetwijfeld een groter

passagiersaanbod zal ontstaan. De minister heeft in de schriftelijke antwoorden aangegeven dat zij dit idee bij het geheel zal betrekken, maar in haar aanvankelijke reactie was zij een stuk positiever.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn nog op tal van plekken aan het bekijken hoe het zit met die benuttingsvarianten en wat daar de beste oplossing is. De heer Weekers heeft mij opgeroepen, deze varianten vóór Kerstmis nog eens allemaal op te schrijven. Nu heb ik al een hele waslijst aan de Kamer voorgelegd, maar waar je spitsstroken instelt en wie je daarop toelaat, zul je van geval tot geval moeten bekijken. In de stadsregio's waar wij met regiofondsen gaan werken, zullen wij in de komende twee jaar het probleem moeten regelen van het vervoer naar de stad van de mensen die van het transferium vóór de tolpoort gebruik maken. Daar wordt nu samen met de regio's heel intensief aan gewerkt en wij gaan na 1 januari natuurlijk zo snel mogelijk beginnen met het uitvoeren van de maatregelen. Wij houden de Kamer op de hoogte.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Onze fractie heeft er net als andere fracties een punt van gemaakt dat het met het benutten te vaak "too little too late" is. Het is ook vaak erg versnipperd. Kan de minister ons toezeggen dat zij vóór februari aanstaande de Kamer een concreet plan van aanpak zal voorleggen om bij alle knelpunten de benutting te vergroten, opdat wij een overzicht zullen hebben van de manier waarop de verschillende instrumenten op zeer korte termijn zullen worden ingezet?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb de Kamer al een heel overzicht gegeven van de geplande maatregelen, want die kosten natuurlijk geld. De jaartallen zijn erbij vermeld. Het is niet mogelijk om daar zomaar van alles en nog wat aan toe te voegen, omdat de mate van benutting samenhangt met de hoeveelheid emissies en de mate van geluidshinder. Je moet dus van geval tot geval bekijken wat er mogelijk is en welke kosten ermee gemoeid zijn. De benuttingsprojecten die in het programma zijn opgenomen, zijn het gevolg van de afspraken die wij in het MIT uit 1998 hebben gemaakt.

Daar kun je niet zomaar iets aan toevoegen.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar is het nu niet zaak, juist omdat je vaak met regelgeving in de knel komt en omdat er geld mee gemoeid is, de Kamer een integraal plan voor te leggen waarin je je ambitie op dit punt laat neerslaan en aangeeft, op welke punten de regelgeving zou moeten worden aangepast om die benutting ruim baan te geven?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De benutting zal in de komende tijd enorm zijn. Ik heb een overzicht van de maatregelen gegeven. Overigens heb ik tot mijn schrik gemerkt dat de heer Herrebrugh een amendement heeft ingediend waarmee hij uit de post voor beheer en onderhoud put, terwijl die nu juist bij uitstek bedoeld is voor het aanbrengen van al die "intelligenties" die namens de heer Van Gijzel boven de snelweg worden gehangen en die dat benutten mogelijk moeten maken. Wij doen alles wat wij aangeven te zullen doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De minister zegt dat benutting de hoofdstroom van het beleid is en ik heb er toch ook wel behoefte aan, te weten wat de effecten daarvan zullen zijn. Het is niet alleen twee keer twee naar twee keer drie, het is ook het slimme verkeersmanagement. Ik zou graag een overzicht hebben van de effecten die wij kunnen verwachten, zowel op het spoor als op de weg. Dit is immers een buitengewoon belangrijk aspect van het beleid.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben heel erg tegen "ad hoc"; ik denk dat het de heer Van Gijzel wel aanspreekt dat ik het vooral integraal wil aanpakken. Wij zijn het MIT overeengekomen tot 2010. In het MIT is al heel veel opgenomen. Daarnaast zijn wij op dit moment met alle landsdelen in gesprek. Dat is opnieuw met de Randstad, maar ook met de landsdelen Noord, Midden en Zuid. Wij kijken daarbij naar hun bereikbaarheidsprofiel, zoals het heet. Dat gaat via de lijn benutten, beprijzen, bouwen. Samen met de kennis die wij kunnen samenballen bij Rijkswaterstaat, heeft men nu tot 1 februari a.s. de tijd om te bekijken wat er mogelijk en nodig is in de regio. Dat palet heb ik klaar per 1

## Netelenbos

februari. De uitkomst daarvan is straks in totaliteit over te leggen. Als de Kamer zegt dat haar dat aanspreekt, kan ik dat in de loop van het voorjaar laten zien. Dan hebben wij het integraal bekeken, via de lijn benutten, beprijzen, bouwen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat lijkt mij prima.

Het tweede punt wordt gevormd door de bestaande infrastructurele projecten. Daar zou je in een aantal opzichten slimmer mee kunnen omgaan. Vaak moet daar nog de Tracéwet op worden losgelaten. Is er op het departement of door de minister aan gedacht hoe daarmee omgegaan kan worden? Kunnen wij met evenveel of minder geld veel meer wegzetten? Kunnen wij er niet veel effectiever mee omgaan? Met andere woorden, zet in de Tracéwet de benuttingsvariant voorop.

Minister **Netelenbos**: Dan gaat het over de zogenaamde OEI-procedure, waarover wij onlangs spraken. De OEI-procedure staat voor het onderzoek naar de economische effecten van investeringen in infrastructuur. In dat kader moeten wij altijd de nulvariant meenemen. Daarbij is natuurlijk de benuttingsvariant aan de orde. Wij hebben dat nu gedaan bij de HSL-Oost. Wij hebben daar nu een prachtige benuttingsuitkomst, waardoor ik geld bespaar. Met dat geld kan ik andere dingen doen. Ik ga ervan uit dat de heer Van Gijzel dat steunt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou ik nog niet doen, want daarbij spelen nogal wat afwegingen een rol. Maar goed, daar komen wij nog wel over te spreken.

Minister **Netelenbos**: Kijk, daar gaan we alweer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, want het is geen dogma. Als benutten, beprijzen en bouwen de volgorde is en als de hoofdstroom benutten is, dan moet je dat in je juridisch-planologische procedure ook als hoofdstroom inzetten. Dat is niet de nulvariant, maar de benuttingsvariant. Ik prijs de minister ervoor dat zij dat voor de HSL-Oost gedaan heeft, want daarmee heb je een goede referentie. Het was buitengewoon verstandig.

De **voorzitter**: Prijzen mag in de tweede termijn, vind ik.

De heer **Weekers** (VVD): De minister heeft gezegd: als wij al bepaalde benuttingsmaatregelen willen nemen, lopen wij soms aan tegen regeltjes. De minister heeft niet gezegd dat zij die regels wil inventariseren en dat ze die met de Kamer wil bespreken om te bekijken of er af en toe regels versoepeld moeten worden.

Minister **Netelenbos**: De heer Weekers vraagt nu toch een beetje naar de bekende weg. De regels die wij hanteren, zijn onze eigen regels. Die regels hebben wij hier gezamenlijk afgesproken. Dat zijn regels over onder andere de geluidshinder. Wij zeggen bijvoorbeeld: de burger mag niet meer geluid ervaren dan 57 dB(A). Dat zijn onze eigen regels. Ook voor emissies hebben wij onze eigen afspraken gemaakt. Wat wij niet zullen doen, is ter wille van de benutting plotsklaps onze eigen regels overboord gooien. Daar ben ik natuurlijk niet voor in.

De heer **Weekers** (VVD): Ik zeg niet dat ze bij voorbaat overboord gegooid moeten worden. Als wij een aantal knelpunten in het land zien en als wij zien dat op zichzelf goede oplossingen worden belemmerd door bepaalde regels, dan zou het goed zijn om de regels die het kabinet in het verleden samen met de Kamer heeft vastgesteld, nog eens tegen het licht te houden. Dan kunnen wij opnieuw de afweging maken of wij wel op de juiste weg zitten met onze regels.

Minister **Netelenbos**: De regels gaan vaak over milieu en leefbaarheid. Wij hebben die regels hier samen afgesproken. Of een burger de regels van groot belang acht, hangt af van het belang dat de individuele burger bij die regels heeft. Ik zou zeggen: laten wij ons altijd aan die milieu- en leefbaarheidsregels houden. Als daarmee een probleem niet kan worden opgelost, moeten wij bedenken hoe wij het wél kunnen oplossen. Wij gaan de burger echter niet meer geluid laten ervaren omdat wij een probleem willen oplossen. Dat is geen verhaal tegen de burgers, lijkt mij.

De heer **Weekers** (VVD): Het gaat

erom dat wij een helder beeld krijgen van de knelpunten en van de zaken waar de burger het meest last van heeft. Dan moet je niet voortdurend blijven vasthouden aan regels die in het verleden, misschien zelfs in een ver verleden, zijn vastgesteld. Met de huidige inzichten en met andere knelpunten die wij ook in het kader van de leefbaarheid tegenkomen, zou het goed kunnen zijn om zaken aan te passen. Ik vraag om niet meer dan het in kaart brengen van een aantal zaken. Vervolgens kunnen wij alle belangen tegen elkaar afwegen, hier in dit huis, waar dat ook hoort te gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat te abstract. Het gaat om heel concrete zaken als geluid en luchtkwaliteit. Daar moeten wij niet aan tornen. In de discussie met de heer Pronk is de Kamer buitengewoon precies. Dat moet zij ook met mij blijven en dan ben ik het ook. Samen komen wij dan verder.

De heer Weekers heeft gevraagd of touringcars niet 100 km/uur kunnen rijden, net als in andere landen. Het vervoer kan daarmee aan snelheid winnen. Het moet dan ook gelden voor besloten busvervoer. Het verzoek is bekend. Connexxion heeft mij ook een verzoek overhandigd. In principe sta ik er positief tegenover. Wij moeten wel kijken naar de veiligheid. Af en toe hebben wij discussies over ernstige ongevallen met bussen, maar ik denk dat het heel wel mogelijk is om binnenkort een verhoging van de maximumsnelheid in te voeren. Met Justitie voer ik hierover overleg.

De heer Stellingwerf heeft een opmerking gemaakt over het rondje Randstad en de Zuiderzeespoorlijn. Hij vroeg mij hoe het met deze projecten staan, mede gezien de verhalen die onder meer afkomstig zijn van het consortium Transrapid Nederland. Op dit moment wordt gestudeerd op de plannen die door het consortium naar voren zijn gebracht. Er wordt gestudeerd op onze eigen verkenningen, die te maken hebben met alle vormen van spoorvervoer, conventioneel vervoer, hogesnelheidsvervoer en magneet-zweefttechniek. Naar ik verwacht zullen wij in januari met een voorstel komen. In de eerste plaats geldt dat de Zuiderzeespoorlijn. In een iets later stadium zal duidelijkheid ontstaan over het rondje Randstad, omdat dat weer te maken heeft met

## Netelenbos

de vijfde nota ruimtelijke ordening. Je moet weten waar je je woningbouwlocaties plant, voor je weet wat je in de Randstad kunt doen. In december zal de heer Pronk met de vijfde nota komen. Dan weten wij meer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De verbinding met het Noorden heeft natuurlijk ook te maken met planologische beslissingen. Als een zweefrein zou worden aangelegd, wordt de afstand zo verkort, dat wonen in Groningen en werken in Amsterdam een heel ander verhaal wordt.

Minister **Netelenbos**: Dat heeft inderdaad ook met de vijfde nota te maken. In het kader van het Langmanakkoord heeft het vorige kabinet afspraken met Noord-Nederland gemaakt. Die afspraken komen wij natuurlijk na. Wij zullen de optimale oplossing bieden, die economisch het interessantst is voor Noord-Nederland. Het zijn sowieso al ingewikkelde vraagstukken vanwege alle miljarden die ermee gemoeid zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Gaat de minister in de rapportage ook in op de vragen die ik heb gesteld over voor- en natransport en over het leegzuigen van het bestaande spoor?

Minister **Netelenbos**: Absoluut. Het kannibalisatie-effect moet heel goed worden bekeken. Het is zeer ingewikkeld.

De **voorzitter**: Ik merk dat de minister aan een nieuw blok wil beginnen: een mooi moment om te schorsen voor het diner.

De vergadering wordt van 19.09 uur tot 20.40 uur geschorst.

### Voorzitter: Weisglas

Minister **Netelenbos**: Mijnheer de voorzitter! Ik heb voor de dinerpauze reeds gezegd dat de mobiliteit in Nederland op dit moment met 7% per jaar groeit. Wij hanteren de rekensom dat ieder procent economische groei 1,5% mobiliteitsgroei oplevert. De heer Hofstra, de heer Eurlings en mevrouw Giskes vinden dat er haast gemaakt moet worden met het oplossen van de problemen die wij daardoor hebben.

Ik ben het daar van harte mee eens. Dat betekent echter niet dat wij daar noodplannen of noodwetten voor nodig hebben. De ervaring leert namelijk dat een lex specialis, zoals wij die hebben gebruikt voor de vijfde baan, geen tijdswinst oplevert. Wij praten nog steeds over de vijfde baan en de procedures zijn nog steeds niet doorlopen. Door een lex specialis wordt het ook niet mogelijk om de planologische procedures die wij kennen, te omzeilen.

Het is wel van belang om snel te investeren. Een aantal leden heeft in dit verband gezegd dat zij nog eens met mij willen praten over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Wij komen volgend jaar uiteraard te praten over het wetsvoorstel inzake het betaald rijden. Nogmaals, dit wetsvoorstel zal niet alleen over het spitstarief gaan, maar ook over betaalstroken en tolwegen. Ik wil de Kamer voorhouden dat ik wel zo snel mogelijk moet beginnen met het aangaan van investeringsverplichtingen in het kader van wegen en openbaarvervoersprojecten. Het is niet nodig om met dat soort projecten te wachten, totdat hier uitspraken zijn gedaan over dat wetsvoorstel. Immers, wat er ook gebeurt, je hebt toch projecten nodig. De verplichtingen die ik in 2000 aanga in het kader van het BOR en de afspraken die in dat verband in financiële zin zijn gemaakt, betreffen projecten voor de benutting van de A1-A9 – nu ik geld heb voor het BOR, is dat mogelijk – en voor de benutting van de A12. Verder zijn er projecten voor de Kop van Zuid en de HSL-stations. Voor de eerste twee projecten is de verplichting 125 mln. en voor de laatste twee 10 mln. Daarnaast zullen wij, zoals wij in het herziene regeerakkoord hebben afgesproken, vanaf het jaar 2000 met de regiofondsen beginnen. Als de regio's daar geld in storten, dan moeten wij daar geld bij storten. Uit die fondsen worden investeringsprojecten betaald die vooral betrekking hebben op het openbaar vervoer, maar zo hier en daar ook op wegen. Een en ander is terug te lezen in de bestuursovereenkomsten die met de regio's zijn gesloten. Op zichzelf ben ik het ermee eens dat ik geen verplichtingen moet aangaan die relaties hebben met genoemd wetsvoorstel. Ik begrijp best dat de Kamer eerst nog eens met mij wil spreken over de investeringen voor het afsluiten van sluiproutes en voor

tolpoorten. Wij zullen per 1 januari echter wel beginnen met de benuttingsinvesteringen, de OV-investeringen HSL en de regiofondsen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Een project is nooit weg, zeker niet in een noodsituatie. Of het daarbij om openbaar vervoer of wegen gaat, is eigenlijk secundair. Dat begrijp ik dus wel. Ik snap echter niet hoe het zit met die 250 mln. per stad die meedoet. Dat hangt namelijk rechtstreeks samen met de proef met rekeningrijden. De minister moet er rekening mee houden dat de Kamer misschien besluit of op grond van een wet die haar niet helemaal aanstaat, moet besluiten dat dit niet kan doorgaan. Dan heeft de minister echter al wel die 250 mln. weggegeven. Volgens mij kan dat echt niet.

Minister **Netelenbos**: Dat zou ik toch een buitengewoon onverstandige beslissing vinden, omdat de steden met die investeringen allerlei zaken gaan realiseren waar ze hard op zitten te wachten. Ik noem als voorbeeld Rotterdam dat beslissingen moet nemen inzake lightrail en Randstadrail. Zoals bekend, wil men daar ook een tunnel in plaats van een tapis roulant. Dat alles moet men dus betalen uit het regiofonds. Los van de vraag hoe de discussie zal verlopen over de wet, als je zelf van mening bent dat er hoe dan ook geïnvesteerd moet worden, zul je dergelijke verplichtingen altijd moeten aangaan. Er worden dus dingen van gedaan die echt een heel grote reikwijdte hebben en vaak overigens al MIT-goedgekeurd zijn, maar die in een andere interval zaten in de MIT-programmering of die te maken hebben met investeringen die de steden zelf nodig hebben om ervoor te zorgen dat het goed gaat met de mobiliteit, zowel weg als openbaar vervoer. Ik zou niet weten waarom wij de bouwers niet aan het bouwen laten slaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klinkt voor een VVD'er altijd heel goed. U heeft echter zo-even zelf gezegd dat waar het gaat om de proef met rekeningrijden en de wet, u die verplichtingen niet aangaat. Welnu, dat bedrag van 250 mln. hangt regelrecht samen met dat project. Waarom krijgt Utrecht die 250 mln. niet? Omdat ze niet met het rekeningrijden wil meedoen. Dus wij

## Netelenbos

voelen er niets voor om die drie keer 250 mln. uit te geven zolang wij nog niet het licht op groen hebben kunnen zetten voor het project rekeningrijden.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat een vrij onbegrijpelijke houding. Dat betekent dat u tegelijkertijd 1,5 mld. investering uit de programmering haalt. Mensen die hier het woord noodplan in de mond nemen en de sense of urgency agenderen, zouden er als de wiedeweerga voor moeten zorgen dat er geïnvesteerd kan worden. Dat zijn investeringen die er toe doen; dat zijn geen exploitaties van OV, maar investeringen van OV en weginfrastructuur. Die zijn hoe dan ook nodig.

De heer **Hofstra** (VVD): Nood breekt wet, zo heb ik gisteren gezegd. En wij hebben een noodsituatie. Daar ben ik op zichzelf ook wel gevoelig voor, maar het budgetrecht van de Kamer is heel belangrijk en dat is hier in het geding.

Minister **Netelenbos**: Dat is in die zin niet in het geding, dat ik u voorstel om die verplichtingen aan te gaan, omdat het hoogst noodzakelijk is dat wij in de Randstad gaan investeren in bereikbaarheid. Degene die hier in de mond neemt dat er een infarct dreigt en die niet bereid is om te investeren, heeft wel heel wat uit te leggen aan de Nederlandse samenleving. Wij spelen hier geen spelletjes.

De heer **Eurlings** (CDA): De CDA-fractie is heel erg voor investeren. Wij kunnen ons ook heel veel bij ont koppeling voorstellen. Wij begrijpen nu van de minister dat ze wil gaan bouwen, los van die andere beslissing. Wij zijn het eens met de heer Hofstra daar waar hij de desbetreffende 250 mln. verbindt aan die pakketten, tenzij de minister nu zegt dat die investering wat haar betreft kan plaatsvinden, ongeacht de afloop van de discussie over het rekeningrijden, in de zin dus dat zij het zelf ont koppelt.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een integraal pakket afgesproken met de regio's waarvan ik weet dat het werkt. Ik zal uiteraard dat gehele pakket verdedigen. Vergeten mag niet worden dat de nood erg hoog is. Waar geld beschikbaar is, moeten wij gaan investeren. Gerealiseerd moet

worden dat het gaat om een pakket van in totaal 13 mld. Met betrekking tot de start in het eerste jaar gaat het om een relatief klein bedrag, maar wel een bedrag waaraan ook de regio's bijdragen. Daarmee wordt gebouwd, zodat wij geen jaar verspelen, zoals anders wel het geval was geweest. Natuurlijk gaan wij in de loop van volgend jaar de wet behandelen. Natuurlijk laat de uitkomst ervan zich niet voorspellen, maar wat gebouwd is, is gebouwd.

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is dan wel of u de koppeling legt tussen hetgeen gebouwd is op basis van het rekeningrijden en de uiteindelijke besluitvorming over het rekeningrijden. Als u nu werkelijk wilt bouwen, dan moet u hier de moed hebben om te zeggen: wij investeren die bedragen, ongeacht wat er straks in de Kamer over het rekeningrijden wordt besloten. Met andere woorden: als de Kamer niet akkoord gaat met de wet rekeningrijden, zegt u als minister dan dat u de regio's geen cent zal afpakken, ook niet wat betreft de pakketten van 250 mln.?

Minister **Netelenbos**: Ik ga geen geld afpakken dat ik eenmaal gegeven heb. Dat zou een heel dwaze situatie zijn. Ik ben van mening dat wij zo snel mogelijk met de bouw moeten beginnen. Geld dat beschikbaar is, laat je niet op de plank liggen in een land met zulke grote problemen.

De heer **Eurlings** (CDA): U ont koppelt dus volledig de financiering van de investeringen en het besluit rond het rekeningrijden?

Minister **Netelenbos**: Ik had dat altijd gedaan. Wij wisten dat de wet in 2001 behandeld zou worden.

De heer **Eurlings** (CDA): U ont koppelt dus de investeringen en het rekeningrijden?

Minister **Netelenbos**: In de tijd gezien wacht niet alles op alles. Het gaat om integrale pakketten. De uitkomst is bekend, dus het geld wordt verantwoord besteed. Ook in het regeerakkoord staat dat er vanaf 2000 geld besteed wordt. Iedereen wist dat de wet dan nog niet het Staatsblad zou hebben bereikt. Vanuit de wetenschap dat er een goed pakket voorligt, wordt er

begonnen met de investeringen. Ik verdedig het integrale pakket, maar ik hoef niet te wachten op de wet om te weten dat er geïnvesteerd moet worden. Ik ben zojuist nota bene gesommeerd om zoveel mogelijk te benutten vanwege de urgentie. Er was een groot financieel probleem ten aanzien van de HSL-stations, maar deze zijn nu opgenomen in het pakket. Het bedrag van 250 mln. wordt heel vaak gebruikt voor OV-problemen waar de steden niet uitkomen als gevolg van inpassingsproblemen of extra eisen. Het lijkt mij logisch dat ik verdedig dat dit geld besteed wordt. Wij hebben een heel groot probleem. De wet wordt behandeld. Als de heer Eurlings zijn zin krijgt, wordt zij niet ingevoerd en gaan de betaalstroken en de tolwegen ook niet door. Dat zien wij dan wel weer, maar dat betekent niet dat ik het geld terughaal. Die investeringen lopen gewoon door. Die verplichtingen staan.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! De minister zegt het goed: voorzover er geld beschikbaar is. Wij spreken nu bij de begrotingsbehandeling over de ramingen voor volgend jaar. Is het betoog van de minister niet volstrekt in tegenspraak met hetgeen zij voor de vakantie heeft gezegd, namelijk dat als je één steen uit het bouwwerk haalt, het gehele bouwwerk inzakt?

Minister **Netelenbos**: De benutting van de wegen is hoe dan ook aan de orde. De HSL-stations en de Kop van Zuid moeten hoe dan ook gerealiseerd worden. Dat doen wij dan ook. De regiopakketten en de investeringen in de steden voor regionaal OV en regionale aanpassingen, bijvoorbeeld lightrailprojecten, zijn hoe dan ook nodig. Dat neemt niet weg dat een integraal pakket het allerbeste is. Natuurlijk verwacht ik dat de wet het Staatsblad haalt. Noodzakelijke investeringen worden echter gedaan. De Kamer heeft budgetrecht, maar het is toch logisch dat, als het kabinet geld beschikbaar stelt aan de samenleving voor noodzakelijke maatregelen, daar geen jaar mee gewacht wordt, met een mobiliteitsgroei van 7% per jaar.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Daar ben ik het volstrekt mee eens, maar als u zegt: dat doen wij, slaat u toch wel een verkeerde toon aan. De Kamer en de regering moeten

## Netelenbos

nagaan met welke onderdelen zij geen problemen hebben en die zouden alvast gehonoreerd kunnen worden. Dat lijkt mij een juiste afspraak.

Minister **Netelenbos**: In het MIT staan concrete projecten en in dat kader vindt die beoordeling al plaats. Als regio's zelf investeren in regiofondsen ten behoeve van het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen, is het onverstandig om daar nog eens een jaar de tijd voor te nemen. Het jaar 2000 heb ik besteed aan praten. Er is een economische groei van 4% en een mobiliteitsgroei van 7%. Als wij het jaar 2001 verspelen, is er 14% groei zonder dat wordt gedaan wat planologisch al mogelijk is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Als de relatie tussen de investeringen, de proefnemings rekeningrijden en de wetgeving is zoals de minister zegt, kan zij mij dan uitleggen waarom Utrecht geen geld krijgt? Daar zijn de noden ook hoog. Het bedrag van 250 mln. moet dan ook in Utrecht worden geïnvesteerd.

Minister **Netelenbos**: Nee, want er is geen integraal plan met betrekking tot Utrecht. Er is onvoldoende nagedacht over de vraag wat daar wel en niet werkt. Ik heb bestuurlijke moed beloofd. Mensen die hun nek uitsteken, worden meestal beloofd in dit land. Wij zijn de procedure gezamenlijk ingegaan. Dat neemt niet weg dat ook in Utrecht wordt geïnvesteerd. Ik heb veertien dagen geleden de eerste paal geslagen voor de verdubbeling van Randstadrail.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zegt dat de investeringen in de gebieden waarmee convenanten zijn gesloten, eigenlijk alleen in samenhang een maximaal effect kunnen krijgen. Vandaar die uitzondering voor Utrecht. Is het dan mogelijk dat wij voor de behandeling van het MIT een lijst krijgen met de door ons allen gewenste infrastructuurele projecten in de drie gebieden waarmee convenanten zijn gesloten, zodat wij de minister daarvoor bij de behandeling van het MIT of onmiddellijk daarna bij de stemming groen licht kunnen geven?

Minister **Netelenbos**: Ik heb die projecten zojuist al opgelezen. Meer zijn er niet. Het is dus vrij overzichtelij

lijk, ook in financiële zin. Maar dat maakt dus wel dat ik het buitengewoon onverantwoord zou vinden als wij hier nog eens een jaar de tijd nemen om te discussiëren over een wet, terwijl de mobiliteit iedereen ondertussen de neus uitkomt. Dat gebeurt er immers. Ik begrijp heel goed dat tegen mij wordt gezegd dat ik met Q-free geen contracten mag aangaan waar ik niet meer vanaf zou kunnen komen. Ik begrijp ook dat Kamerleden zeggen dat zij nog eens willen praten over de plaats van de poorten, de manier waarop dat zal worden beoordeeld, de kwestie van het sluipverkeer en de investeringen die daarbij nodig zijn. Dat begrijp ik allemaal. Maar men kan natuurlijk niet zeggen: we gaan maar eens een keer niet investeren, omdat wij hier nog eens een jaar met elkaar willen praten. Dat zou ik echt onverantwoord vinden in het licht van de mobiliteitsgroei waarmee de Randstad wordt geconfronteerd. Het is dus maar een beperkte verplichting. Men kent mijn motto: als onverhoopt het betaald rijden niet doorgaat, gaat alles wat niet verplicht is door de rekenmachine. Dat heb ik indertijd ook gezegd toen wij met elkaar spraken over de motie van de VVD. Ik ben op dat punt nog steeds zeer gemotiveerd, omdat ik geloof in een integrale aanpak, en niet in ad-hocbeleid. Maar dat zien wij dan wel weer aan het eind van het volgende jaar, wanneer die situatie zich onverhoopt zou voordoen.

Voorzitter! Er staan langs de weg campagneborden waarop onder anderen Churchill staat afgebeeld, die aangeeft dat je om veilig te rijden twee seconden afstand moet houden. Churchill zei al: wie alleen werkt, telt op en wie samenwerkt, vermenigvuldigt. Dat is precies wat wij doen met het regioakkoord en het regionale mobiliteitsfonds. Wij gaan met elkaar aan de slag. De heer Van Gijzel heeft voorgesteld om ook Brabant te betrekken bij de bereikbaarheidsaanpak. Wij zijn op het ogenblik met betrekking tot het bereikbaarheidsprofiel van de verschillende landsdelen hard aan het werk. Dat geldt natuurlijk ook voor Brabant, en met name ook voor de regio Eindhoven. In die zin wordt op dit moment gekeken wat de knelpunten zijn. Ik ben het wel volstrekt eens met de heer Van Gijzel dat juist het KAN-gebied naast de vier grote steden het meest

congestiegevoelige gebied is. Er moet dus ook snel duidelijkheid komen over de vraagstukken in die regio. Of dat betekent dat deze al heel snel kunnen worden meegenomen in een integrale aanpak, kan ik nu niet zeggen. Wij zijn nu pas aan het denken over deze regio, terwijl wij voor de andere regio's al twee jaar lang naar oplossingen zoeken. Het is natuurlijk allemaal niet zo simpel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik snap dat het tijd kost. Mijn vraag was ook of de minister zo snel mogelijk met de betreffende autoriteiten in contact kan treden. Het is ook hun verzoek. Kan zij de Kamer vervolgens eind februari melden of er bereidheid is om een gelijksoortig pakket op te zetten als in de Randstad. Als dat het geval is, dan zou zij de hoofdlijnen daarvan moeten aangeven. Dat moet dan vervolgens nog uitgewerkt worden. Ik ga er ook niet van uit dat het dan allemaal in juni gereed is. Gelet op de noden die er zowel in het KAN-gebied als in de Brabantse stedenrij zijn, moet het echt als eerste worden aangepakt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben dat dus nu aan het inventariseren en dat loopt tot 1 februari. Dan is het palet geschetst. Vervolgens is de vraag aan de orde, hoe je de prioriteiten bepaalt en met welk geld. Ik heb de Kamer al toegezegd dat zij daar in het voorjaar inzicht in zou krijgen. Daar moeten wij dan maar eens met elkaar over praten. Dan weten wij natuurlijk ook beter hoe het zit met de regio Utrecht. Ik heb de afspraak dat wij in januari nog eens gaan kijken wat wij daar gaan doen. Dat gebeurt overigens op verzoek van Utrecht zelf. Ik zie de heer Van der Steenhoven nu een beetje angstig kijken. Wij wachten het rustig af.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat gebeurt inderdaad op verzoek van de regio Utrecht. Wellicht kan de minister daar wat meer helderheid over geven. Mijn collega's roepen namelijk allemaal dat Utrecht dat verzoek helemaal niet gedaan heeft.

Minister **Netelenbos**: Ik heb daarover een brief gekregen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat wordt hier ontkend. Mag ik de

## Netelenbos

minister overigens zo verstaan dat zij vindt dat de urgentie in Brabant en het KAN-gebied het hoogst is en dat gekeken moet worden of wij daar zo snel mogelijk tot een pakket kunnen komen?

Minister **Netelenbos**: Op de verschenen kaarten, ook in het NVVP, zijn de ernstig rood gekleurde gebieden de congestiegevoelige gebieden. Daar zit het KAN-gebied ook bij.

De heer **Eurlings** (CDA): De premier heeft een contract met het zuiden toegezegd. De CDA-fractie heeft altijd gepleit voor bereikbaarheidsoffensieven buiten de Randstad. Ik wijs op de aangenomen motie van de heer Reitsma. Mijn vraag is, nu de minister onderschrijft dat er in het zuiden en het oosten van het land iets moet gebeuren, of zij daarbij uitgaat van de door de heer Van Gijzel voorgestelde rekeningrijdenbenadering of van de door ons naar voren gebrachte investeringsbenadering. Het gaat wat ons betreft om investeringen zonder dat invoering van rekeningrijden als een tegenprestatie wordt opgelegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Eurlings legt iets voor wat ik niet heb gezegd. Ik heb gezegd dat er gelijksoortige pakketten als in de Randstad tot stand gebracht moeten worden, waarbij de effecten buitengewoon dominant zijn. Dat kan betaalstroken inhouden, maar ook rekeningrijden of een alternatief. Het gaat erom dat de effecten duidelijk moeten worden.

Minister **Netelenbos**: Ik ga uit van de NVVP-formule van de drie B's: benutten, beprijzen en bouwen.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Van Gijzel heeft gisteren gezegd de mogelijkheid open te houden voor experimenten met rekeningrijden, ook in Brabant en Gelderland, voordat er duidelijkheid is over de effecten van of de afronding van het experiment in de Randstad. Vindt de minister dit een mogelijkheid of gaat zij daarin, net als wij, niet mee?

Minister **Netelenbos**: Ik ben met de regio's aan het kijken naar een bereikbaarheidsprofiel, dat wordt gelegd onder de mal van het NVVP. Als men mij mijn werk laat doen,

kom ik bij de Kamer terug met de oplossingen voor het KAN-gebied.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb omtrent de advertentie gevraagd of de minister de brief wilde overleggen waaruit blijkt dat Utrecht prijs stelt op uitstel tot januari. Die brief heb ik niet aangetroffen. Ik heb ook geen antwoord op de vraag gekregen. Mijn stelling blijft dus dat de minister het heeft aangeboden en dat Utrecht het niet heeft gevraagd. Graag opheldering op dit punt.

Minister **Netelenbos**: Waarom zou ik de heer Hofstra iets op de mouw spelden? De provincie Utrecht heeft mij dat gevraagd. Overigens heb ik vandaag van de provincie Utrecht een brief gekregen, omdat zij vindt dat zij weer betrokken moet worden bij de besprekingen over de vraag wat er moet gebeuren. Men heeft de indruk gekregen dat men vergeten werd. Ik vergeet de provincie Utrecht echter niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Kan de brief worden overgelegd waar toen sprake van was? Ik heb geen antwoord op die vraag gekregen.

Minister **Netelenbos**: Als ik zeg dat het mij gevraagd is, is dat het antwoord aan de heer Hofstra. Ik speld hem niets op de mouw. Ik zou dat niet durven.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee. U moet het verschil weten tussen een bevredigend en een niet bevredigend antwoord. Kennelijk is het laatste het geval in uw ogen. U heeft echter antwoord gekregen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Is het zo dat de minister ook in de regio's waar de fileproblematiek ernstiger wordt de systematiek hanteert van benutten, beprijzen en bouwen, ook als het gaat om de verzoeken rond Eindhoven?

Minister **Netelenbos**: Ja. Dat is de standaardaanpak van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Wij moeten daar nu mee beginnen. Ik merk dat het ingewikkeld is, omdat men zich geen voorstelling kan maken van het prijsbeleid. Het hoort er echter standaard bij.

Ik kom bij het onderwerp leefbaarheid. Ik ben het eens met al diegenen die erop hebben gewezen dat leefbaarheid in de stedelijke omgeving en uiteraard in de omgeving van de dorpskernen uiterst belangrijk is. Wij moeten ervoor zorgen dat kinderen de ruimte hebben en dat er aandacht is voor fietsbeleid. Ik ben verheugd dat het inrichten van de 30 km-gebieden massaal is aangeslagen. Dat betekent dat het doorgaan met Duurzaam veilig belangrijk is. Wij praten op dit moment met alle betrokkenen, het IPO, de Unie van waterschappen en de VNG, over de vervolgfase. Het is misschien goed om te zeggen dat ik in het kader van de ICES-procedure een claim van 5 mld. heb neergelegd voor het veiligheidsbeleid dat vervolgens decentraal moet worden ingevuld. Er is opgemerkt dat de doelstelling van 25% minder aan doden en gewonden in het verkeer niet ambitieus is. Het zou allemaal een tandje hoger moeten. Wanneer de groei van de mobiliteit eraanast wordt gelegd, praten wij, in objectieve termen, niet over 25% maar over 40%. Men moet immers de groei en de doelstelling op basis van de huidige situatie bij elkaar betrekken. Dan is het behalen van een resultaat van 40% tot 2010 een enorme opgave. Ik vraag dan ook 5 mld. om dat te kunnen realiseren. Daarnaast hebben wij natuurlijk ook nog te maken met kwesties als het gedrag van jongeren. Ik vind dat een heel zware opgave en ik denk dat het verkeerd zou zijn om zomaar een getal te prikken en te denken dat je daarmee de wereld verandert.

De heer **Van Bommel** (SP): De fractie van de PvdA heeft wederom geuit dat er sprake zou zijn van onderuitputting op het punt van Duurzaam veilig. Er liggen aanvragen vanuit de gemeenten. Daar kan niet allemaal aan voldaan worden, omdat de beschikbare middelen niet toereikend zijn om werkelijk te voldoen aan dat grote bedrag. Het is vanwege een aanloopprobleem in het eerste jaar niet mogelijk om dat geld werkelijk uit te geven. De brief van de VNG van 6 november geeft daarover uitsluitel. Spreekt deze minister nog van onderuitputting op dit punt of zegt zij dat die extra middelen nodig zijn om de aanvragen die gedaan zijn ook te honoreren?



## Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Het is zeker waar dat een deel van de aanvragen niet gehonoreerd wordt omdat het systeem zo werkte dat het budget was gereserveerd op het moment dat er verplichtingen waren aangegaan, los van de vraag of het geld in datzelfde jaar werd uitgegeven. Daardoor was het niet mogelijk om dat budget aan een ander te geven als dat geld niet in hetzelfde jaar werd uitgegeven. Dat systeem zijn wij wel aan het veranderen, omdat het op zichzelf vrij onbevredigend is. Je ziet vaker dat het zo werkt, bijvoorbeeld bij de De Boergelden. Voor de vervolgranche is het wel nodig om er heel veel extra geld in te steken. Daarom heb ik die claim ook neergelegd.

De heer **Van Bommel** (SP): Gemeenten staan te trappelen om dat allemaal uit te voeren. Zij zijn ook bereid om daar eigen geld in te steken. Dan vind ik dat van de kant van de regering een handreiking gedaan moet worden. Wij moeten niet op bureaucratistische regels vastlopen, maar wij moeten bereid zijn om gemeenten de hand te reiken met het oog op de projecten die op de plank liggen. Is deze minister bereid om de gemeenten in die zin tegemoet te komen dat er meer projecten gehonoreerd kunnen worden?

Minister **Netelenbos**: Dat kan ik onder het huidige systeem niet doen, omdat ik dan weer andere gemeenten teleurstel. Zij hebben iets meer aanlooptijd nodig om de plannen die zij hebben te effectueren. Dat kan dus niet. Dan krijg ik een juridisch gevecht dat ik niet kan winnen. In de nieuwe situatie gaan wij natuurlijk een tweede tranche maken, maar die zijn wij nu aan het bespreken. Ik ben met de bestuurslagen die ik zojuist heb genoemd bezig om de vervolgfase van Duurzaam veilig in kaart te brengen. Ik ben van mening dat het tegelijkertijd met de decentralisatie-impuls van het NVVP naar de gemeenten moet die het dan zelf kunnen besteden.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik geloof dat wij in ieder geval in dezelfde richting denken. Op het moment dat er meer middelen beschikbaar zijn, mag er van de regering dus een positieve houding verwacht worden tegenover de gemeenten die vooruit willen. Mag ik het zo samenvatten?

Minister **Netelenbos**: Ja, maar pas op het moment dat het nieuwe geld er is.

Voorzitter! De heer Van der Steenhoven en de heer Van Gijzel hebben vragen gesteld over de leefbaarheidsdoelstellingen met betrekking tot de luchtkwaliteit. De heer Van Gijzel vroeg hoe het zit met de normstelling voor het milieu, het ruimtebeslag en de veiligheid. Bij ongewijzigd beleid zal de uitstoot van CO<sub>2</sub> op het terrein van verkeer en vervoer tot 2030 toenemen. Dat heeft minister Pronk hier met de Kamer besproken. Dat betekent dat er ook in het NVVP op kwantitatieve doelen wordt gestuurd. De emissies van verzurende stoffen en het ontsnipperingsbeleid zijn ook terug te vinden in de nota. In die zin zit er geen licht tussen wat de heer Pronk en ik zelf hier naar voren hebben gebracht. Hoe doen wij dat dan? Het heeft te maken met het op dit moment ingewikkeld te beoordelen systeem van sturen op de prijzen. Dat geeft bepaalde uitkomsten. Er is heel veel te winnen op het gebied van emissies, nieuwe brandstofdragers en technologische vernieuwingen. Daar weet de Kamer zo langzamerhand al tamelijk veel van. De vraag is op welke termijn die nieuwe technologie wordt geïntroduceerd. Er is allerlei veelbelovende research naar dubbel ZOAB en minder lawaai veroorzakende banden om de geluidshinder te verminderen. Ook het energiegebruik neemt af. De onveiligheid kan onder andere met in-car-instrumentaria worden verminderd. Wij zijn voor een deel afhankelijk van de nieuwe technologie en voor een deel van het prijsbeleid. In het NVVP worden dus kwantitatieve doelen opgenomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind dat de minister wel erg leunt op de technologische vernieuwingen en verbeteringen. Onlangs is bekend geworden dat een deel van de vernieuwingen teniet wordt gedaan door bijvoorbeeld het feit dat tegenwoordig standaard airco's in auto's worden ingebouwd, terwijl die weer een behoorlijke CO<sub>2</sub>-uitstoot ten gevolge hebben. Ik vind dat er meer maatregelen moeten worden genomen in de sfeer van de gedachten die breed in de Kamer leven en ook in alle verkiezingsprogramma's stonden, zoals de

gedachte aan een maximumsnelheid van 100 km/uur. De voordelen daarvan zijn evident. Vindt de minister niet dat zij juist in deze tijd, nu hier de klimaatconferentie wordt gehouden, op het gebied van het verkeer een duidelijk signaal moet afgeven?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben van mening dat wij dat ook doen. In het kader van het NMP-4 worden er allerlei afspraken over gemaakt. Het CO<sub>2</sub>-beleid wordt als een overallbeleid gehanteerd. Het wordt dus niet heel precies uitgewerkt per modaliteit. Dat heeft natuurlijk ook te maken met onze visie op de manier waarop daarmee kan worden omgegaan. Soms is er sprake van CO<sub>2</sub>-winst en soms van CO<sub>2</sub>-verlies. Het gaat om het totale plafond van de doelstelling. Nederland loopt echt voorop. Ik herken mij dus absoluut niet in het beeld als zou er niet goed op worden gelet, want wij komen onze afspraken wat dat betreft zeker na.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U neemt vaak een voorbeeld aan Duitsland. Daar is afgesproken dat elk departement zijn eigen CO<sub>2</sub>-taakstelling heeft, omdat men bang is dat een overall-taakstelling uiteindelijk niet zal worden gehaald en dat niemand daarvoor dan verantwoordelijk is. Ik pleit ook voor zo'n aanpak. Vindt u niet ook, dat er op het gebied van het verkeer een echte incentive moet bestaan om de komende jaren iets te doen? Wij kunnen dit probleem toch niet wegschuiven of zeggen, dat het een algemeen belang is, terwijl niemand er echt verantwoordelijk voor is?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij schuiven het probleem helemaal niet weg. Ik vind Duitsland in dit verband geen echt sprekend voorbeeld, want als de privé-auto ergens ruim baan krijgt, dan is dat wel in Duitsland, zoals u weet. Prijsbeleid voert men daar echt niet in voor de privé-auto.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is wel het land waar men geen compensatie heeft gegeven aan de autorijders en de vrachtwagenchauffeurs.

Minister **Netelenbos**: Ik geloof dat het sinds de laatste afspraak toch iets genuanceerder ligt.

## Netelenbos

Voorzitter! De heren Eurlings en Van Gijzel hebben vragen gesteld over de veiligheid van tunnels. Ik heb daar schriftelijke vragen over beantwoord. Misschien is het dan ook, mede gegeven de tijd, niet nodig, dat ik daarop heel uitvoerig inga. Voor de nieuwe tunnels hebben wij uiteraard veiligheidseffect-rapportages laten opstellen. Ik ben van mening dat wij alles doen wat technisch mogelijk is om ervoor te zorgen dat de tunnels optimaal veilig zijn. Daarnaast zeg ik toe dat ik tunnels die er al een tijd zijn, zal laten doorlichten op veiligheidsaspecten. Zo gauw ik de resultaten daarvan heb, zal ik de Kamer laten weten hoe dit punt moet worden beoordeeld.

Gevraagd is of het nodig is om een overallwetgeving te maken met betrekking tot het thema tunnelveiligheid. Er wordt op dit moment over gesproken, ook samen met BZK. Wanneer zulke wetgeving meerwaarde heeft, zou ik ervoor zijn, maar een punt is wel dat iedere situatie weer anders is. Immers, de ene tunnel ligt onder water, de andere ligt in slappe grond, de derde gaat door stedelijk gebied enz. De technici denken dan ook dat het heel lastig is om een soort kaderwetgeving te maken waarbinnen de diversificaties uitgewerkt zouden moeten worden. Ik ben heel erg gevoelig voor het verzoek om alles te doen om ervoor te zorgen dat onze tunnels veilig zijn. Wij zullen altijd bij het kiezen voor een tunnel in acht moeten nemen, dat een weg een ander veiligheidsprofiel heeft dan een tunnel. Als het mogelijk is, zullen wij dan vervolgens kaderwetgeving ontwerpen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord, maar ik wijs erop dat er ook wordt gebouwd in slappe grond en dergelijke en dat daar toch één richtlijn voor is: de MER. Ik zou het heel goed vinden, als wij ook een verplichtend karakter zouden kunnen geven aan de VER, de veiligheidseffectrapportage. De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken voelt daar weinig voor en zegt, dat er wel veiligheidseffectrapportages zullen worden gemaakt, maar dat er geen richtlijnen zijn op basis waarvan dat moet gebeuren. Dat betekent dat het op basis van vrijwilligheid gaat, zonder dat men precies weet wat er getoetst moet worden. Je kunt het

risico niet lopen dat het een keer fout gaat. Wij weten hoe het in het buitenland toegegaan is. Ook al ligt dat gevoelig bij de minister, ik vind dat wij alles in het werk moeten stellen om ervoor te zorgen dat er echt een veiligheidseffectrapportage komt voor tunnels, ondergrondse parkeergarages en andere ondergrondse bouw.

Minister **Netelenbos**: Parkeergarages vallen niet onder mijn competentie; het zijn de bewindslieden van BZK die daarover gaan. Wat betreft de tunnels zijn er allerlei eisen die in acht moeten worden genomen. Het thema "tunnelveiligheid" is toevallig onlangs uitgewerkt in een bijlage bij de plannen voor de Westerscheldetunnel. Bij elk plan dienen de veiligheidsaspecten voluit zichtbaar te worden gemaakt voordat je definitieve besluiten neemt. Dat zou je kunnen vergelijken met een effectrapportage in het kader van de bouw van tunnels. Wat betreft de veiligheid als zodanig op auto- en spoorwegen heb ik in het NVVP al toegezegd dat wij standaard met MER's vergelijkbare veiligheidsrapporten zullen opstellen. Kaderwetgeving is alleen maar zinvol als zij meerwaarde biedt. Daarover zijn de experts het nog niet eens, maar als dat inderdaad het geval is, meen ik dat je zo'n wet moet opstellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn fractie hecht eraan dat zo snel mogelijk wetgeving word gecreëerd op het gebied van de veiligheid. De minister zegt dat nagegaan wordt of zo'n wet voldoende meerwaarde heeft. Wanneer kan zij de Kamer daarover rapporteren zodat wij daarover kunnen debatteren?

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat wij na het kerstreces iets meer inzicht kunnen bieden.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister heeft pas gisteren de vragen beantwoord over de veiligheid van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. In Nederland worden op dit moment verschillende normen gehanteerd met betrekking tot de tunnelveiligheid. Het lijkt mij van groot belang dat de ervaringen in het buitenland in Nederland worden toegepast en dat wij op korte termijn met elkaar debatteren over de vraag hoe wij de veiligheidseisen kunnen uniformeren.

Minister **Netelenbos**: Ik heb al gezegd dat de Kamer een stuk van mij krijgt waarover wij wellicht begin volgend jaar kunnen praten. Wij moeten overigens geen beelden creëren die de werkelijkheid niet dekken. Met betrekking tot de veiligheidssituatie in de Noord-Zuidlijn zijn standaarden geformuleerd die door mijn bouwdienst zijn geverifieerd en waaraan Amsterdam zich heeft te houden. Het begrip "vluchtwegen" wordt in stedelijk gebied natuurlijk anders ingevuld dan in het Groene Hart. Dan is de vraag aan de orde wat technisch haalbaar is.

In het kader van het Verdi-convenant zijn afspraken gemaakt over het vervoersmanagement. Er wordt hiervoor 10 mln. uitgetrokken ten behoeve van provincies en kaderwetgebieden. Het VCC (Vervoerscoördinatiecentrum) adviseert aan bedrijven over vervoersplannen. Wij proberen hier een wereld te winnen. In het kader van het najaarsoverleg van de Stichting van de Arbeid ga ik praten over de target van 40% van het BOR. De Kamer wordt op de hoogte gebracht van de resultaten van dat overleg.

De heer **Weekers** heeft aandacht gevraagd voor de antidiefstalchip voor de fiets en het plan OV-fiets. Het eerste vind ik echt iets voor de sector zelf. Ik vind niet dat de overheid moet investeren in de antidiefstalchip en dat zou hem moeten aanspreken waar hij de verantwoordelijkheid ook bij de burger en het bedrijfsleven legt. De verzekeraars hebben er ook belang bij. Het plan OV-fiets heb ik net afgelopen vrijdag gekregen en ik heb nog niet de gelegenheid gehad om dat goed te laten bestuderen. Ik stel u voor dat ik u na bestudering een reactie daarop doe toekomen.

Er wordt nu zo'n 460 mln. besteed aan nieuwe fietsenstallingen en de eerste zal binnenkort in Nijkerk worden geopend. Ook daar wordt heel goed nagedacht over klantvriendelijkheid en uiteraard ook diefstalpreventie.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Van de antidiefstalchip is bekend dat die als dat aan de markt wordt overgelaten er niet zal komen, omdat het aantal en de kosten van dien aard zijn dat het nooit op grote schaal kan worden gerealiseerd. Het kan alleen maar lukken op grote

## Netelenbos

schaal. Waarom vertrouwt de minister op dit punt dan op de markt?

**Minister Netelenbos:** Je moet je toch afvragen of ik wel antidiefstalchips moet gaan financieren waar er in de samenleving nog zoveel noden zijn en waar wij ons geld toch maar één keer kunnen uitgeven. Als je ervoor wilt zorgen dat er geen fietsen gestolen worden, moet je daar eerder de burger en de branche zelf op aanspreken.

Over het goederenvervoer is een aantal vragen gesteld. In het NVVP gaan wij uit van een verdubbeling van het goederentransport in Nederland tussen nu en 2020. Dat heeft onder meer te maken met de mondialisering en e-commerce. Dat dient natuurlijk in goede banen te worden geleid. Zo ongeveer de helft van dat vervoer wordt door de binnenvaart opgevangen, zo ongeveer de andere helft door het wegvervoer en een beperkt deel door het rail- en buizenvervoer. Dat zie je ook heel goed terug in de matrixen die in het NVVP zijn opgenomen.

Uiteraard zijn wij ook nog steeds actief op het gebied van vervoerspreventie en spreken wij de branche natuurlijk ook aan op alle zaken die te maken hebben met prijsbeleid. Ook wordt er nog steeds geïnvesteerd in de modal shift. In het kader van het terminalbeleid hebben wij net een nieuwe SOIT-regeling ontworpen waarop men aanspraak kan maken en waarmee wij ervoor zorgen dat er ook in geïnvesteerd kan worden.

De heer Van den Berg vroeg of de e-commerce niet wat kon stoppen – ik vat het maar in mijn eigen woorden samen – maar dat is volstrekt ondenkbaar door de andere manieren van voorraadvorming, de last minute stromen. Dat is toch een werkelijkheid waarop wij ons moeten instellen en waar Nederland ook voluit mee te maken krijgt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voor de geschiedschrijving hecht ik eraan te zeggen dat dit absoluut niet de intentie van mijn opmerking was. Integendeel. Die was bedoeld om aan te geven dat het goederenvervoer juist door die ontwikkeling nog aanmerkelijk zal stijgen. Dat was dus volledig in lijn met hetgeen de minister zei. Mijn vraag was of zij dat onderschrijft en wat wij daaraan gaan doen.

**Minister Netelenbos:** Dat is heel veel op een milieuvriendelijke manier vervoeren. In de binnenvaart, die veruit de voorkeur verdient, is nog heel veel mogelijk. Juist omdat de binnenvaart zo'n beetje haar milieuvoordelen begint te verliezen, omdat de motoren zo lang meegaan, is er een subsidieregeling ontworpen waarmee men sneller in nieuwe motoren kan investeren, waardoor het milieuvoordeel van de binnenvaart ook kan blijven bestaan, maar dat gaat niet vanzelf. Overigens geldt dat ook voor de kustvaart. Met name aan het NO<sub>x</sub>-probleem zal nog heel wat moeten gebeuren.

Door alle afgevaardigden is gesproken over de dienstverlening, over de overvolle treinen met name in de spits en het uitvallen van nogal wat diensten en wagons waardoor er grote problemen ontstaan. Ik zag zojuist nog een korte rapportage daarover in het NOS-journaal. Dat krijgt dus voluit de aandacht en dat is ook een goede zaak. Een deel van de problemen heeft te maken met het te laat bestellen van nieuwe treinstellen. De NS hebben gezegd dat dit te maken had met de jarenlange onzekerheid over hun toekomst. Ik vind dat geen goed argument: of je nu publiek of privaat bent, je moet altijd passagiers vervoeren. Het probleem is echter niet snel op te lossen, omdat er in Europa maar twee wagonbouwers zijn, met aanzienlijke wachttijden. De wagons zijn inmiddels besteld. Bij het bestaande materieel is sprake van een gebrek aan onderhoud. Het genereert veel uitval. Met de consumentenorganisaties is hierover gesproken. Men constateerde een gebrek aan capaciteit, veel storingen en onderhoudswerkzaamheden die reizigers overlast bezorgen. Inderdaad geldt dat soms ook voor nieuwe trajecten. Dat komt doordat ICT-gestuurde systemen gevoeliger voor storing zijn. Oudere systemen zijn minder storingsgevoelig. Dat is echt een dilemma en vereist veel onderzoek. NS werken dus aan een aantal oplossingen, waarbij zij een aantal suggesties van de consumentenorganisaties meenemen: de belasting van het materieel wordt verminderd door treinen na de avondspits in te korten, wat minder slijtage betekent; meer geconcentreerd onderhoud aan de treinen wanneer het treinverkeer ten gevolge van werkzaamheden aan de spoorbaan stil ligt; het tekort aan

treinen wordt op korte termijn aangepakt door de aanschaf van tweedehands materieel; er zijn grote bestellingen voor nieuw materieel; er is afgesproken dat de informatievoorzieningen voor reizigers en de verbeterde communicatie met conducteurs volgend jaar hun vruchten zullen afwerpen; er wordt geïnvesteerd in moderne middelen voor de verschaffing van actuele informatie op de stations.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wat wij horen is allemaal heel indrukwekkend en het is goed dat er hard aan wordt gewerkt. U zegt dat de NS het materiaal te laat hebben besteld. Is dat niet tegelijk een kritiek op uzelf, omdat u op die organisatie toezicht hield?

**Minister Netelenbos:** Dat ben ik niet met u eens. Ik ben niet degene die de bedrijfsvoering van de NS in de gaten houdt. Onlangs hebben wij gesproken over het contract dat in 1995 met de NS is gesloten en over de vraag of de NS zich daaraan houden. In de zomer hebben wij gekeken naar parameters als zitplaatsen, staanplaatsen, vertragingen, enzovoort. Op basis van die waarnemingen kwamen wij tot de conclusie dat de NS zich aan het contract houden. U vond het allemaal niet representatief. In het algemeen overleg hebben wij besloten om dit onderzoek ook in andere maanden te houden. Dat is nu gaande en als er resultaten zijn, zal ik die aan de Kamer zenden. Met de NS heb ik inmiddels een nieuw memorandum of understanding gesloten. Vanaf 1 januari gaat het nieuwe prestatiecontract in en dat is heel wat stringenter dan het contract uit 1995.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik ben het met u eens dat u niet op de kwaliteit van de wc's moet letten, maar een bestelling van treinstellen ter waarde van 1 mld. is een andere kwestie.

**Minister Netelenbos:** Ja, maar ik vind niet dat ik op de stoel van de president-directeur van de NS moet gaan zitten; daar word ik ook veel te laag voor betaald...

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ja, maar de Nederlandse bevolking zit nu wel met de gebakken peren.

## Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Ik heb een prestatiecontract afgesloten en ik moet telkens weer laten zien of de NS zich daaraan houdt. Tot nu toe is het beeld dat dit zo is. Nu neemt iedereen ineens een gigantisch probleem waar, maar uit de telling van de afgelopen zomer kwam dit niet naar voren. Daarom tellen wij nu nog steeds. Maar het is wel goed dat er op 1 januari een nieuw prestatiecontract ingaat. Iedereen zit hier natuurlijk mee, ook de NS. Men probeert het bedrijf te rationaliseren en de servicebereidheid te vergroten, maar dat is een ingewikkeld vraagstuk. De heer Weekers riep mij in dit verband op tot management by speech. Wel, dat heb ik bijvoorbeeld al gedaan toen het ging om het rondje om de kerk. Als er betere prestaties worden geleverd met een rondje om de kerk, dan vind ik dat er een rondje om de kerk moet worden gereden. Ik zeg niet dat het helpt als ik zoiets roep, maar dat heb ik wel gedaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De toestand op het spoor is toch vrij dramatisch. Tot drie weken geleden was ik iemand die de NS altijd te vuur en te zwaard verdedigde, maar het is gewoon niet meer vol te houden. Er gebeuren dingen die je niet voor mogelijk houdt. Ik denk dat wij niet moeten praten over de schuldvraag, maar dat NS en overheid samen aan tafel moeten gaan zitten om na te gaan hoe binnen een paar weken een paar klemmende problemen kunnen worden opgelost. Is de minister bereid om volgende week met de NS te bespreken, wat er uit de kast gehaald kan worden om dit te doen?

Minister **Netelenbos**: Wat ik zojuist opnoemde, is in het LOCOV besproken. Daar waren de consumentenorganisaties dus bij. Dat gaan wij in ieder geval doen en daarnaast zal ik in het kader van het overdragen van de taakorganisaties aan mijzelf met de NS een aantal afspraken maken over een eenmalige, zakelijke, marktconforme transactie. Dit houdt in dat ik met de NS een contract zal afsluiten over het aanwenden van bedragen die beschikbaar zijn voor het onderhoud van het spoorwegnetwerk, voor het zo snel mogelijk wegnemen van een aantal knelpunten in het bestaande netwerk. Die bedragen worden door

de NS aan mijzelf overgedragen bij het overdragen van die taakorganisaties. Daarnaast zullen wij financiële afspraken maken over het introduceren van de chipkaart. Van de problemen die voortkomen uit het netwerk zelf, noem ik de overgangen die vaak problemen opleveren en daardoor voor vertraagde treinen zorgen. Die problemen gaan wij nu versneld de wereld uit helpen. Zo doen wij allen wat wij moeten doen, ieder op zijn eigen plek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Een compliment voor de inspanning die de minister op dit punt levert, maar zou het toch niet goed zijn als zij zelf in overleg met de NS ging om deze afspraken te bevestigen, maar misschien ook om een paar heel concrete acties zoals extra monteurs en extra treinstellen nog eens duidelijk af te spreken? Als zij dit niet doet, gaat het in de komende maanden echt helemaal fout.

Minister **Netelenbos**: Het ministerie is vertegenwoordigd in het LOCOV en de afspraken die ik zojuist noemde, over het versnellen van verbetering van het netwerk door middel van de overdracht van Rail Infrabeheer aan Verkeer en Waterstaat, maak ik zelf, omdat ik het heel erg belangrijk vind om versneld een aantal knelpunten in het netwerk weg te nemen, inclusief een aantal onveilige overgangen. De heer Van Gijzel heeft daarvoor een systeem aangegeven. Ik zou mij niet te diep in de techniek willen begeven, maar ik ben zelf nogal een voorstander van ongelijkvloerse spoorwegovergangen, zo enigszins mogelijk. Het huidige tempo op dit vlak is heel erg laag. Ik houd op deze post geld over doordat bestemmingsplanprocedures veel en veel te lang duren. Gemeenten die mij vragen haast te maken met het ongelijkvloers maken van kruisingen, brengen mij vervolgens zelf in een tijdskleem. Daar zouden wij met nogal wat gemeenten eens iets aan moeten doen, want alles heeft altijd met alles te maken en intussen moeten belangrijke investeringen wachten terwijl er wel geld voor is. Ik ga ook op dit punt een fors plan maken. Als is uitgewerkt hoe wij dat gaan doen, zal ik dat de Kamer eens precies laten zien. Ik heb het net afgesproken. Het is de bedoeling dat de taakorganisaties op 1 januari a.s. overgaan. Dan kunnen wij het

effectueren. Wij gaan nog een keer apart over de taakorganisaties praten, zodat ik er nu niet verder over zal uitweiden. De heer Van den Berg heeft een vraag over de taakorganisaties gesteld en ik zal daarop terugkomen in het AO dat daarover gaat.

Ten slotte de amendementen die mij aangaan. Er ligt een amendement van de heer Stellingwerf, de heer Van der Steenhoven en de heer Van den Berg over het niet korten met 35 mln. van het openbaar vervoer. In de allereerste plaats ben ik van mening dat wij de vergroting van de efficiency van het openbaar vervoer wel moeten nastreven. Openbaar vervoer dat voor 50% gesubsidieerd wordt, is al aardig aan de maat. Bovendien zijn wij nog lang niet zo ver. Wij moeten het niet willen hebben dat het openbaar vervoer uitsluitend kan functioneren met 90, 70 of 65% subsidie. Wij gaan naar 50% subsidiëring. Wij moeten die pressie er op houden. Veel directeurs zijn flink bezig om ervoor te zorgen dat hun bedrijf daaraan kan voldoen. Je moet de vaart er niet uithalen.

Daarnaast is de dekking van het amendement niet deugdelijk. Je kunt niet zomaar het FES-bruggetje bewandelen, omdat dit betekent dat andere FES-gerelateerde uitgaven onder druk komen te staan. Daarbij gaat het om computers in het onderwijs en allerlei zaken die de Kamer met mijn collega's heeft afgesproken. Ik kan dat dus niet accepteren. Ik zou ook niet kiezen voor de De Boergelden. Die gelden zijn bedoeld voor investeringen in het openbaar vervoer en niet voor de exploitatie.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik ben het eens met de minister, als zij het heeft over de doelmatigheid. Daarover verschillen wij absoluut niet van mening. Daar gaat het amendement ook niet over.

Wat de dekking betreft kan ik mij de opmerking van de minister voorstellen. Ik zal nadenken over een andere dekking. Ik wijs er wel op dat de minister vorig jaar exact dezelfde dekking naar voren heeft geschoven om de korting van 35 mln. ongedaan te maken. Zij maakte gebruikte van de onderuitputting op de De Boergelden.

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar dat kun je niet eindeloos doen. Op

## Netelenbos

een gegeven moment ontstaat er krapte. Bovendien moeten wij de herinrichting van de taxistandplaatsen uit de De Boergelden halen. Dat is wel een nieuwe taakstelling voor de De Boerpot.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ook dat ben ik met de minister eens. Echter, de onderuitputting bedroeg honderden miljoenen. Het gaat nu om een eenmalige dekking van 35 mln.

Minister **Netelenbos**: Als je het ieder jaar terug laat komen, wordt het wel structureel.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dit is het laatste jaar. Dat spreken we af!

Minister **Netelenbos**: Ik houd toch maar de efficiencyslag erin. Ik vind dat er hier en daar nog veel te fors gesubsidieerd moet worden. Dat is niet goed, want daarmee krijgen wij geen gezond openbaar vervoer.

Als laatste het amendement van de heer Van Bommel over de antidiefstalchip. Het zal hem niet verbazen dat ik het niet eens ben met subsidie van de kant van de overheid. Ik ontraad dan ook aanvaarding van dit amendement.

Hiermee ben ik aan het einde van mijn inbreng in eerste termijn gekomen.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Ik ga allereerst in op de vragen die betrekking hebben op het beleidsterrein water. In de afgelopen weken zijn wij op verschillende manieren weer nadrukkelijk aan het onderwerp "beveiliging tegen overstromingen en wateroverlast" herinnerd. In het buitenland – ik denk aan Zwitserland, Noord-Italië en Engeland – zorgt extreme neerslag voor hevige wateroverlast, grote problemen en zelfs slachtoffers. In Nederland hebben wij tot nu toe geen grote problemen gehad. Deze keer heeft Delfland het net op tijd kunnen redden. De ervaring van 1998 en 1999 heeft echter geleerd dat het zaak is, grote schade in de toekomst te voorkomen. Duidelijk is dat extreme neerslag ook in ons land tot kritische situaties kan leiden en dat maatregelen nodig zijn.

Het advies van de commissie waterbeheer 21ste eeuw had niet op een beter moment kunnen komen.

De commissie is met een zeer helder rapport gekomen. Met de strategische lijnen ervan kan ik heel goed uit de voeten. De steun voor de door de commissie voorgestelde aanpak voor het waterbeheer in de 21ste eeuw is breed. Uit het overleg met andere overheden en met maatschappelijke groeperingen over de hoofdlijnen heb ik de indruk gekregen dat er duidelijk brede consensus op dit punt is. Ik bereid een kabinetsstandpunt voor over het rapport van de commissie. Ik kan daar niet te zeer op vooruitlopen, maar wil wel de hoofdelementen aangeven.

Er komt een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast die in ieder geval stoelt op drie uitgangspunten.

Ten eerste: anticiperen in plaats van reageren. Tot nu toe hebben wij steeds gewacht op de overstroming, de dijkdoorbraak, de wateroverlast, en dan repareerden wij achteraf. Wij weten nu dat wij eerst maatregelen moeten nemen om die wateroverlast en schade te beperken.

Ten tweede: waterhuishoudkundige problemen moeten niet worden afgewenteld. Dat geldt voor het water zelf, voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden en voor de financiële implicaties ervan. Los het probleem op waar het zich voordoet, door vasthouden, bergen en pas in de laatste plaats afvoeren. Wij moeten eerst kijken naar de ruimte en pas in de laatste plaats naar de techniek. Ik zeg er uitdrukkelijk bij dat wij in een volgebouwd, dichtbevolkt land als Nederland niet alles met ruimte zullen kunnen oplossen. Het zal onvermijdelijk zijn om af en toe gebruik te maken van dijkverhoging. Af en toe zullen wij de capaciteit van een gemaal moeten vergroten. Af en toe zullen wij een kunstgreep moeten toepassen. Uiteindelijk hebben wij 800 jaar waterhistorie achter ons die wij niet geheel kunnen uitpoetsen. Het adagium zal zijn: eerst ruimte voor water en pas dan de techniek.

Ten derde is meer ruimte nodig om water structureel of incidenteel op te vangen, maar die ruimte moet tegelijkertijd zoveel mogelijk voor andere doeleinden worden gebruikt. En die zijn er: recreatie, natuur, extensieve landbouw, maar ook een andere wijze van bouwen. Bij het woord "watertoets" denk ik niet direct aan een watereffectrapportage, maar wel aan een optimaal gebruik van de bestaande instrumenten. Er

zijn er veel meer om in te zetten. Een watertoets moet voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk aan afneemt door de wijze van landinrichting, door het bouwen van bedrijfsterreinen, woningen of infrastructuur.

De heer Herrebrugh heeft gevraagd naar de bereidheid om proefprojecten of pilots te starten inzake het vasthouden en bergen van water. Ik sta sympathiek tegenover de gedachte. Ook door een aantal maatschappelijke organisaties zijn in dezen al suggesties gedaan. Ik hoop dat de heer Herrebrugh er begrip voor heeft dat ik niet wil vooruitlopen op het kabinetsstandpunt over het rapport van de commissie waterbeheer 21ste eeuw, dat nog door de ministerraad moet worden besproken en waarbij vanzelfsprekend voor het draagvlak ook andere organisaties zijn betrokken. Het standpunt zal eind dit jaar worden vastgesteld. Ik ga ervan uit dat wij begin volgend jaar met de Kamer over dit onderwerp verder kunnen discussiëren. De gedachte die de heer Herrebrugh heeft geuit, zal ik daarin zeker op een positieve wijze meenemen.

De heer Weekers heeft gevraagd of het kabinetsstandpunt tegelijkertijd met de vijfde nota ruimtelijke ordening zal uitkomen. Er wordt zodanig gelijk op gewerkt, dat medio december zowel de vijfde nota als het kabinetsstandpunt behandeld wordt. Ik verwacht dat ik het kabinetsstandpunt vóór het eind van het jaar naar de Kamer kan sturen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd op welke wijze rekening wordt gehouden met de forse investeringen die in het kader van het waterbeheer 21ste eeuw noodzakelijk zijn. Hij vraagt zich af of deze ontwikkelingen geen aanpassing behoeven in de begrotings-systematiek. Moet niet gedacht worden aan één structurele begrotingspost integraal waterbeheer in plaats van financiering uit verschillende programma's? Over de financiering van de maatregelen die voortvloeien uit het project waterbeheer in de 21ste eeuw, zal ik ook uitsluitend geven bij het verschijnen van het kabinetsstandpunt waterbeheer 21ste eeuw. Een gewijzigde begrotingssystematiek behoeft niet direct noodzakelijk te zijn voor de aanpak daarvan. Daar gaat dan ook niet mijn eerste gedachte naar uit.

## J.M. de Vries

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Die begrotingssystematiek is natuurlijk niet het allerbelangrijkste voor mij. Het kabinetsstandpunt waterbeheer 21ste eeuw wordt breed onderschreven, ook maatschappelijk gezien. Daar komt echter wel een prijskaartje aan te hangen. De staatssecretaris is zelf bij de bijeenkomst in Utrecht geweest en weet dus wat daar gezegd is. Als wij een en ander doorrekenen, dan betekent dat nogal wat. Ik maak mij daar zorgen over. Hebben wij straks namelijk ook de bereidheid om de middelen hiervoor beschikbaar te stellen? Wordt dit nu ook al meegenomen in de ramingen voor de komende jaren?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik vraag u, geduld te hebben tot het kabinetsstandpunt uitkomt. Ik realiseer mij echter wel degelijk dat voor de omslag in werkwijze en de verbeteringen die de komende eeuw in het waterbeheer moeten worden aangebracht, een financiële onderbouwing gegeven moet worden. Ik kan daar op dit moment evenwel helaas niet veel meer over zeggen. Ik hoop dat u daar begrip voor hebt.

Het is van belang dat de lijn van de commissie waterbeheer in de 21ste eeuw ook een praktische vertaling krijgt. Het uitvoeren van maatregelen om de hoogwaterafvoer van de rivieren te verbeteren, vormt daarbij een belangrijke pijler. Tegelijkertijd met het kabinetsstandpunt ten aanzien van het waterbeheer in de 21ste eeuw hoop ik ook het standpunt over ruimte voor de rivier aan de Kamer te kunnen aanbieden. Dat betekent een volgende stap op de weg van de reeds in uitvoering zijnde Maaswerken en de uitvoering van de zogenaamde no-regretmaatregelen in het kader van het IRMA-programma.

Een aantal leden heeft nog aanvullende vragen gesteld over de Maaswerken. Wij hebben hier onlangs zeer uitgebreid met elkaar over gesproken in een algemeen overleg. De heer Eurlings heeft het kabinet in dit verband opgeroepen om alsnog binnen deze kabinetsperiode de financiering van alle Maaswerken te regelen. Zoals ik al in het standpunt inzake de Tracéwetprocedure Zandmaas-Maasroute heb aangegeven, is er op dit moment voor dit deel van de Maaswerken een budget van 680 mln. beschik-

baar. Wanneer ik daarbij de bijna 200 mln. optel die al zijn uitgegeven voor de kades die zijn aangelegd in 1995 en 1996, en voor de diverse onderzoeken, is er straks bijna 1 mld. geïnvesteerd om de overstromingschade in Limburg te verminderen.

Dit laat overigens onverlet dat wij nog geld te kort komen om de werkzaamheden volledig af te maken. Ik heb dit ook steeds erkend. Er ontbreekt nog geld voor met name de zo gewenste natuurontwikkeling. Gezien de keuze die gemaakt moest worden, en het budget dat beschikbaar was, heb ik gemeend – de provincie was dat met mij eens – dat de bescherming van de bewoners in het Maasdal voorop behoorde te staan. Conform de afspraak met de provincie, zoals gemaakt op 30 maart van dit jaar – de Kamer heeft het verslag daarvan inmiddels ontvangen – heb ik dit deel van de werkzaamheden naar voren gehaald. Wanneer de eerste fase van dit project zal zijn afgerond, is 92% van de gewenste bescherming van 1 op 250 geregeld. In de 8% waar die bescherming van 1 op 250 ontbreekt, is in ieder geval een kans van 1 op 200 geregeld. Dat is een aanmerkelijke verbetering in vergelijking met de huidige situatie waarin een kans bestaat van 1 op 20 tot 1 op 50. Ik kan dan ook alleen maar concluderen dat wij Limburg zeer ver tegemoet zijn gekomen.

Bovendien hebben wij in het overleg tussen rijk en provincie in maart 1998 afgesproken om ook die zaken waar nu nog geen geld voor is, met name de natuurontwikkeling, uiteindelijk wel te realiseren in Limburg. Wij werken onder het concept van een integraal pakket. Wij maken het totale werk niet minder, omdat wij op dit moment minder geld hebben. Neen, wij proberen het zo mooi mogelijk te doen. En wij kunnen het nu beter minder mooi doen om het straks, als wij het geld hebben, af te maken dan het nu af te raffelen en het daarbij te laten. Die ambitie is duidelijk uitgesproken. Provincie en rijk zullen bezien in hoeverre voor de realisatie van het tweede pakket natuurontwikkeling op termijn de middelen beschikbaar komen. Die inzet is zowel door mijn collega van Landbouw als door mij uitdrukkelijk uitgesproken.

De **voorzitter**: Onze man uit Limburg, de heer Eurlings!

De heer **Eurlings** (CDA): Dank u, voorzitter. Ik zal het op het Nederlands houden.

In het vorige kabinet is het veiligheidsniveau van 1 op 250 verder naar achteren geschoven van 2006 naar 2015. Punt is dat los van die tijdigheid, altijd het uitgangspunt is geweest een integraal plan waarbij veiligheid voor een groot gedeelte werd bereikt door verbreding en natuurontwikkeling. Waarom vraag ik aan u om terug te gaan naar de minister van Financiën en naar uw collega van LNV om het nog binnen deze kabinetsperiode te regelen? Dat is om twee redenen. De eerste is dat het feit dat er nog geen zicht is op integrale financiering, vertraging oplevert. Gemeenten en provincie kunnen nauwelijks met procedures beginnen, omdat ze niet weten of en, zo ja, hoe, en in welke mate de plannen uiteindelijk zullen worden uitgevoerd. De tweede is dat er nu extra hoge kades zullen moeten worden opgetrokken van vaak 2 meter hoog die later moeten worden afgebroken als het misschien toch tot natuurontwikkeling komt. Er is altijd uitgegaan van een integraal plan. Ik blijf positief en optimistisch en ga ervan uit dat dit kabinet er nog zo'n twee jaar zit. Welnu, waarom is het voor u zo moeilijk om terug te gaan naar het kabinet en het commitment te vinden om het integrale plan uit te voeren? Die financiering kunt u dan over die vijftien jaar uitsmeren. Lineair doorberekend, gaat het dan om 15 mln. per jaar bij LNV en V en W.

De **voorzitter**: Dit was een prachtige oefening voor uw tweede termijn.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het commitment inzake het tweede pakket natuurontwikkeling betreft 8% hoogwaterbescherming en is dus grotendeels natuurontwikkeling. Juist gelet op dat commitment werken wij nu op de manier zoals wij werken. U wilt echter boter bij de vis. Het gaat echter niet om een miezerig bedrag, namelijk om 500 mln. Ik heb dat bedrag nu gewoon niet. Als dat zo eenvoudig was, dan hadden wij dat wel kunnen regelen. Precies hetzelfde onderwerp is ook aan de orde geweest bij de begroting van LNV de vorige week. Ook mijn collega voor Natuurbeheer heeft toegezegd dat van onze kant de inzet is om dat geld te vinden. Zij heeft ook aangegeven hoe wij dat gaan

## J.M. de Vries

doen. Dan is het wel erg jammer dat kennelijk ons woord tijdens begrotingsbehandelingen, in de Handelingen en in de verslagen van AO's niet voldoende is om het commitment van de regering als serieus aan te nemen.

De heer **Eurlings** (CDA): Het gaat niet om het aannemen of het niet aannemen. Ik neem direct aan dat u uw best wil doen. Het gaat erom, dat wanneer je na zoveel jaar van discussie zekerheid wilt geven aan een regio en als je uit wilt gaan van de combinatie van veiligheid en natuurontwikkeling, je dan geen inspanningsverplichting moet afspreken maar een resultaatverplichting. Het gaat erom dat u het resultaatcommitment afgeeft dat u dat project over die vijftien jaar zal financieren.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Nu wil ik u een andere vraag voorleggen.

De **voorzitter**: Neen, gaat u alstublieft geen vragen aan de heer Eurlings voorleggen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Laat ik het dan aldus zeggen. Ik denk niet dat vijf jaar na de overstromingen van 1995 het verantwoord is te zeggen: wij wachten nog steeds met het bieden van bescherming tegen hoogwater. Er ligt 680 mln. op de plank. Die is ervoor gereserveerd en is ook in de begroting opgenomen. Het is zaak dat wij er zo snel mogelijk mee aan de slag gaan. Conform de wens van de provincie kan ik dit eind 2005 voor 70% tot 80% gerealiseerd hebben. De heer Eurlings wil er nu echter al 500 mln. bij, terwijl wij nog niet eens serieus zijn begonnen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het probleem is niet zozeer het geld, als wel dat hier aan de orde is het verhaal van A en B. U zegt A maar doet B. U zegt te kiezen voor ruimte voor de rivier, de nieuw aanpak, maar u legt vervolgens hoge kades aan die ons tegen wateroverlast moeten beschermen, terwijl wij allemaal weten dat dit niet werkt. Vindt u niet dat u de omgekeerde aanpak moet volgen, die ook in de nota staat? Dus eerst de natuurontwikkeling ruimte voor water en als het dan nog noodzakelijk is hoge kades. U kunt namelijk niet

andersom werken. Dat lukt gewoon niet.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Natuurontwikkeling is niet hetzelfde als ruimte voor water, maar dat terzijde. De provincie heeft mij er vanaf het moment dat ik deze functie bekleedt op gewezen dat er een committent ligt voor 2005. Ik heb gezegd dat men daarop kan rekenen. Wij hebben er lang over nagedacht op welke wijze wij daaraan konden voldoen. Na de herberekeningen van de MER-commissie is geconstateerd dat de in 1995 en 1996 aangelegde kades te laag waren. Zij geven niet de veronderstelde bescherming. Zij moeten dan ook worden opgehoogd. Ik heb beloofd dat ik dit naar voren zal halen. De provincie was het op dat punt met mij eens. Zij had een vierde kadeverhoging voor ogen, maar ik heb gezegd daar gezien het uitvoeringsproject liever niet aan te willen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De provincie kan op een fout spoor zitten. Het alternatieve plan van Venlo en omgeving wordt door Rijkswaterstaat ook als veilig beoordeeld. Misschien hebben de gemeenten in dit geval gelijk.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het is geen kwestie van gelijk hebben. Het gaat om een trajectkeuze. Ik heb de Kamer een afschrift gestuurd van mijn brieven aan de verschillende gemeentes. Wij zijn inmiddels begonnen met de uitwerking van de alternatieven. Ik wil wel weten wat de consequenties daarvan zijn voor de uitvoering. Het is echter uitgesloten dat ik met de keuze voor een alternatief in 2005 70 à 80% zal halen. Ik wil dan ook ontslagen worden van mijn belofte aan de provincie. Ik voelde mij zeer verantwoordelijk voor de realisatie in 2005. Een ander spoor is ingewikkelder en tijdrovender. Een alternatief is prima als het hetzelfde resultaat heeft op het punt van hoogwaterbescherming en als het binnen het budget blijft. De gewenste datum zal dan echter niet worden gehaald. Wij moeten het daar dan over eens zijn. Ik heb mijn belofte waar willen maken. Bij nader inzien schrikt men voor de gevolgen ervan terug, maar dan krijgt mijn belofte een andere invulling. In het ene geval zijn wij op tijd en in het andere niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik steun uw opmerking dat u in dat geval van uw belofte ontslagen wilt worden. Ik wil er slechts op wijzen dat de belofte wellicht een slechtere maatregel impliceert dan een andere aanpak, die u zelf ook voorstaat.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat weten wij altijd pas achteraf. Ik wil echter niet dat het komend jaar of in de winter van 2002 het water in de Maas stijgt en ik in Limburg moet constateren dat er in de zeven jaar nog niets gebeurd is, terwijl ik al die tijd honderden miljoenen op de plank heb liggen en probeer het werk tot stand te brengen. Ik wil graag een begin maken. Ik probeer met de provincie zo goed mogelijk tot zaken te komen. Ik hoop dat ik in dezen op de steun van de Kamer mag rekenen.

Ten aanzien van Oolder Veste is bekend dat ik inmiddels beroep heb aangetekend tegen de beslissing van de rechtbank om een verstrekte rivierenwetvergunning te vernietigen. De heer Herrebrugh heeft gevraagd of ik bereid ben, de vergunning inzake Oolder Veste te toetsen aan de nieuwste inzichten van ruimte voor de rivier. De plannen inzake Oolder Veste zijn bij het benoemen van de pijplijnplannen al getoetst aan de beleidslijn voor de rivier. Men heeft bij de vaststelling daarvan geconstateerd dat er een aantal bouwplannen in uiterwaarden op verschillende plekken in Nederland waren die zich niet verdroegen met de richtlijn. In de vorige periode zijn de plannen langs de lat gelegd. Sommige zijn om een mix van redenen, zoals de gevolgen voor de rivier, maar ook bestuurlijke consequenties en dergelijke, niet doorgedaan. Sommige zijn onder verschillende voorwaarden wel doorgedaan. Het plan Oolder Veste is na toetsing bestuurlijk geaccordeerd. Daar zijn additionele voorwaarden aan gesteld. Het plan zoals het er op dat moment lag, mocht niet doorgaan, maar er is met de provincie en twee leden van het kabinet een afspraak gemaakt over de verdere procedure. In mijn ogen heeft men zich bij het bouwplan exact aan die additionele voorwaarden gehouden en dat is de reden dat ik in beroep ga. De heer Herrebrugh heeft gevraagd of ik geen nieuwe vergunning kan afgeven. Nee, de rechter heeft deze vergunning afgewezen, terwijl ik van mening ben

## J.M. de Vries

dat die conform de bestuurlijke afspraken is. Ik voel mij ook verantwoordelijk als rechtsopvolger van mijn voorganger die deze afspraken heeft gemaakt. Als er sprake is van een nieuwe vergunning, dan is dat een andere situatie die opnieuw wordt beoordeeld. Dan hebben wij echter ook geen pijlpilproject meer. Dit is dus iets wat ik als erfenis heb gekregen. Daarover zijn afspraken gemaakt waar men zich aan gehouden heeft. Dan vind ik dat ik mij ook aan de afspraken heb te houden.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik heb er begrip voor dat de staatssecretaris, gezien het feit dat de vergunning nu bij de rechter ligt, niet op voorhand de door de rechter vernietigde vergunning wil herzien op basis van de nieuwe inzichten. Dat begrijp ik. Er kan echter een situatie ontstaan, tijdens of zelfs na het doorlopen van het volledige juridische traject, waarbij zij voor de vraag komt te staan of een nieuwe vergunning moet worden afgegeven. Dan rijst de vraag of zij bereid is, de alsdan af te geven nieuwe vergunning te beoordelen op de inzichten van het waterbeheer en de ruimte voor de rivier.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als er sprake moet zijn van een geheel nieuwe vergunning, dan treedt een nieuwe situatie aan die volledig aan de beleidslijn getoetst wordt, zoals elk nieuw plan nu aan de beleidslijn getoetst wordt.

Voorzitter! Ik kom nu op een geheel ander onderwerp: de baggerspecie. Mevrouw Ravestein heeft gevraagd naar de financiering van een experiment met grootschalige verwerking van baggerspecie. Hiervoor is aan deze begroting 160 mln. toegevoegd voor de periode van 2003 tot 2006. De heer Herrebrugh heeft gevraagd of deze extra gelden voor de verwerking, die beschikbaar zijn vanaf 2003, niet te laat zijn en of het niet mogelijk is om deze gelden naar voren te halen. Ik zal daarop terugkomen bij de behandeling van het amendement. Ik wil allereerst opmerken dat wij op 7 december een overleg over dit onderwerp hebben. Ik wil mijn beantwoording derhalve tot het financiële deel beperken, omdat het inhoudelijke deel nog aan de orde is.

Ik wil ook zo snel mogelijk met de verwerking van baggerspecie

beginnen. Voordat het rijk echter financiële verplichtingen aangaat, moeten er twee dingen worden geregeld. Ten eerste moeten de criteria voor de besteding van de middelen worden bepaald. Dat doe je immers uiteindelijk voor een additioneel doel. Dat moet zorgvuldig gebeuren, zowel om in de richting van de markt zo goed mogelijk te opereren als om het rendement van die extra gelden zo hoog mogelijk te laten zijn. Ik ben hierover in overleg met de sector. Ten tweede moeten baggeraanbieders en baggerverwerkers nog contracten te sluiten. Directies van Rijkswaterstaat zijn nu bezig met de voorbereiding van die contracten. De realiteit is derhalve dat met de eerste concrete verwerkingsactiviteiten waarschijnlijk pas eind 2002 of begin 2003 kan worden begonnen. Het naar voren halen van extra gelden lijkt mij op dit moment niet zinvol, want ik kan er het komend jaar nog niets mee doen. Dan krijg je toch een rare situatie. Mocht echter blijken dat een en ander versneld kan worden, dan zal ik binnen de financiële kaders van de begroting bezien of dat mogelijk is. Ik zal zo dadelijk nog even op de exacte tekst van het amendement ingaan.

De stap van waterbodembodem naar waterkwaliteit is maar klein. Immers, met het waterkwaliteitsbeleid moet in de toekomst vervuiling worden tegengegaan en moet worden voorkomen dat wij veel vervuild slib moeten opbaggeren en verwerken of storten. Ik heb ten aanzien van de voortgang in reactie op de motie-Augusteijn-Esser aangegeven dat er naast de jaarlijkse voortgangsrapportage integraal waterbeheer in 2005 een specifiek op het onderwerp "waterkwaliteit" gerichte voortgangsrapportage zal verschijnen. Dat is een tussenbalans op weg naar 2010. Mevrouw Ravestein heeft gevraagd of het mogelijk is om eerder dan in 2005 met die landelijke rapportage te komen. De eerste gebiedsgerichte rapportages zullen in 2002 door de waterbeheerders worden opgesteld. Ik kan de Kamer daarvan een afschrift doen toekomen, zodat men een indruk krijgt van de vorderingen. Verwacht wordt echter dat voor een goede landelijke rapportage nog een evaluatie en een aantal aanpassingen nodig zijn. De eerste landelijke rapportage zal gebaseerd moeten worden op de aangepaste gebiedsgerichte rapportages. Om die reden

is in de notitie Tussendoelen gekozen voor het jaar 2005.

In de CIW is deze lijn met de waterbeheerders afgesproken. De frequentie van de rapportages heb ik aan de CIW voorgelegd. Ik heb gevraagd of zij dat op een bepaalde wijze kunnen doen. Ik zal, gezien het verzoek van mevrouw Ravestein, de CIW overbrengen dat de Kamer graag voor het jaar 2005 reeds een integrale rapportage wil zien. Ik zal de CIW vragen of men daartoe in staat is en hoe wij dat het beste kunnen inrichten.

Voorzitter! Ik heb nog twee punten die niet op het beleidsterrein water liggen. Vervolgens ga ik in op de verschillende amendementen.

De heren Eurlings en Weekers hebben de kenniswijk en de ICT-aanpassingen in verkeer en vervoer naar voren gebracht. De kenniswijk krijgt gestalte in de regio Eindhoven. Er komt een locatie met een hoogwaardige ICT-infrastructuur en een breed aanbod van interactieve, elektronische diensten. Het is een locatie voor innovaties en experimenten. Hierbij werken marktpartijen, lokale en landelijke overheden en veel maatschappelijke organisaties samen. De aanpak van de kenniswijk levert onder andere mogelijkheden op, op het gebied van verkeer en vervoer. Een van de doelstellingen van het initiatief heeft betrekking op het vergroten van het inzicht in de effecten van ICT op sociale, ruimtelijke en mobiliteitspatronen. Het is een proeftuin. Gezien de grootte kan men overigens beter spreken van een proefpark. Het gaat daar om de burger en de consument en niet om technische hoogstandjes. De vragen zijn: hebben wij er iets aan, is het bruikbaar, is het breed inzetbaar?

De heer Eurlings heeft gepleit voor een verspreiding van de kenniswijken. Dat is in feite reeds aan de orde. De kenniswijk is, ondanks de lokale aanpak, een nationaal project. Het succes wordt vooral bepaald door de verspreiding van de verschillende experimenten naar andere gemeenten. Met het oog daarop is een landelijk netwerk inzake kenniswijken opgezet. Dat is met name gericht op die wijken en steden die meegedongen hebben bij het project kenniswijk. Die hebben alle veel enthousiasme in huis. Dat zijn er overigens veertien.

Over de ontwikkeling van dit netwerk wordt in het kabinet en met



## J.M. de Vries

de andere betrokkenen nog gesproken. De kenniswijk staat op de politieke agenda. Dat zal ook zeker zo blijven. Ik verwacht er heel veel van. Ik hoop de Kamer binnenkort de eerste voortgangsrapportage inzake de kenniswijk te doen toekomen.

Voorzitter! De heer Weekers heeft de relatie tussen ICT en verkeer en vervoer aan de orde gesteld. Hij heeft gevraagd om een rapportage over de mogelijkheden die ICT-toepassingen bieden in verkeer en vervoer, zoals bijvoorbeeld telewerken. In 1998 is de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden van ICT-telematicatoepassingen in verkeer en vervoer via de derde nota Telematica en vervoer. Die nota beschrijft de termijn tot het jaar 2003. In de nota wordt ingegaan op de belangrijkste toepassingsmogelijkheden en de implementatie daarvan. Belangrijke toepassingsgebieden zijn verkeersmanagement, reisinformatie en logistieke ketens in personen- en goederenvervoer. Een concreet voorbeeld is de rondweg van Rotterdam, waar dankzij de invoering van systemen voor verkeersmanagement al een aantal jaren 10% minder voertuigverliesuren worden gerealiseerd. Dat in tegenstelling tot de landelijke stijging van 7% aan voertuigverliesuren. Het helpt dus wel degelijk.

Verkeer en Waterstaat heeft een aantal jaren experimenten ondersteund met telewerken. Het aantal telewerkers groeit gestaag van 200.000 in 1998 tot 300.000 in 1999. Het zullen er, zoals het er nu uitziet, eind dit jaar 400.000 zijn. Dat is procentueel gezien een behoorlijke stijging. Om verdere groei te stimuleren, wordt de stichting Telewerkforum ondersteund.

Verder wordt sinds 1998 door de automobielenindustrie fors geïnvesteerd in de ontwikkeling van voertuiggebonden informatie-diensten, zoals routebegeleiding, verkeersinformatie en hulp bij pech onderweg. Ook het NVVP gaat in op het belang van ICT-toepassingen bij verkeer en vervoer. Daarin zijn een aantal nieuwe ontwikkelingstrajecten aangekondigd, zoals de elektronische voertuigidentificatie. De verwachting is ook dat de nieuwe generatie mobiele telecommunicatie UMTS een extra impuls zal geven aan de invoering van elektronische informatiediensten thuis en onderweg.

Tot slot ga ik nog in op een drietal amendementen. Ik begin met het amendement van de heer Herrebrugh op stuk nr. 10 over de verwerking van baggerspecie. Ik heb al aangegeven dat het niet zinvol is om nu gelden voor extra baggerspecie naar voren te halen. Het is zelfs ongewenst omdat dit zeker zal leiden tot onderuitputting. Daarnaast is het niet mogelijk om het budget voor waterbodemsanering te verlagen, gezien de verplichtingen die reeds zijn aangegaan met betrekking tot de sanering van het Ketelmeer. Ik heb dit zowel in de begroting als in het saneringsprogramma waterbodems rijkswater en in de begeleidende brief aan de Kamer al aangegeven. Derhalve moet ik aanneming van dit amendement ontraden.

Dan is er nog het amendement-Ravestein, waardoor eenmalig 100 mln. wordt toegevoegd aan de begroting van het Infrastructuurfonds voor onderhoud en beheer van vaarwegen voor het jaar 2001. De regering kan ook helaas niet instemmen met dit amendement. De reden daarvoor is tweeledig. Ten eerste is de in het amendement aangevoerde dekking uit het FES reeds gelabeld aan andere projecten en daarmee feitelijk niet beschikbaar voor de in de toelichting genoemde projecten. Daarbij komt dat een aantal van de hier genoemde knelpunten geen betrekking heeft op achterstallig onderhoud, maar op functionele verbetering van de vaarweg. Dat is toch iets anders dan waarover in het kader van een MIT-aanlegprogramma wordt besloten. Dan noem ik de knelpunten betreffende de Brabantse kanalen, de Gelderse IJssel en de vaargeul De Boontjes. Ze zijn in het AO ook allemaal grotendeels langs geweest. Het eerste project verkeert thans in de planfase en de laatste twee bevinden zich nog in de MIT-verkenningfase. Voor genoemd baggerwerk bij Nederrijn en Lek geldt dat het geen financieel maar een procedureel probleem betreft. Dus ook daar helpt het geld niet.

In het algemeen overleg van 28 september heb ik al aangegeven dat de problematiek van tekorten voor beheer en onderhoud van tijdelijke aard is. Vanaf 2005 kan binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat structureel extra geld worden vrijgemaakt voor de instandhouding van de bestaande infrastructuur. Tot

2005 bestaat die mogelijkheid echter nog niet. Gedurende deze periode wordt de problematiek beheersbaar gehouden door prioriteit te geven aan de belangrijkste functies: waterafvoer en hoofdvaarwegen alsmede vastliggende juridische verplichtingen. Ook dat heb ik al in het AO gemeld. Daarnaast zullen in de uitvoeringsjaren van de begroting, wanneer het betalingsritme daartoe ruimte biedt, middelen prioritair worden aangewend voor het oplossen van knelpunten op het gebied van beheer en onderhoud. Voor de overige functies wordt gedurende de periode tot 2005 veelal toch slechts curatief onderhoud gepleegd.

Mevrouw **Ravestein** (D66): De staatssecretaris heeft in hetzelfde algemeen overleg toegegeven dat de achterstand in de jaren tot 2005 alleen maar zal toenemen. Daar maken wij ons nu juist zoveel zorgen over. Het eerste argument dat de middelen voor 2001 zouden zijn toebedeeld uit het FES geldt voor een groot deel niet, omdat een grote post van 50 mln. afhankelijk is van de besluitvorming over de vijfde nota ruimtelijke ordening die toch zeker niet voor eind 2001 zal plaatsvinden. De deskundigen zijn het dus kennelijk niet helemaal eens over het budget voor 2001. Hier zou ik toch nog graag een reactie op hebben.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik denk dat wij daarover van mening verschillen. Mevrouw Ravestein kan inderdaad zeggen dat de vijfde nota er nog niet is en dat er dan ook niets voor gereserveerd kan worden. Dan zeg ik op mijn beurt dat het geld is toebedeeld en dat ik de dekking helaas niet kan aanvaarden. Daarover verschillen wij van mening. Deze gelden zijn toebedeeld; er zijn reserveringen voor gemaakt. Op deze wijze kan dat niet, want dan kan niemand meer afspraken maken. Wij maken reserveringen voor 2001. Daar kan op gerekend worden en daar kan mevrouw Ravestein geen verschuiving in aanbrengen.

Voorzitter! Ik wil de Kamer toch wel enigszins tegemoetkomen. Ik kom nu bij het amendement van de heer Herrebrugh. Ik begrijp de dringende wens om het budget voor beheer en onderhoud van de vaarwegen enigszins te verhogen. Ik ben het met mevrouw Ravestein

## J.M. de Vries

eens dat er op dit moment te weinig middelen zijn. Dat hebben wij ook aangegeven. Die constatering is nog niet voldoende om te zeggen dat wij het direct anders kunnen doen. Binnen de extrapolatie van de begrotingscijfers is ruimte beschikbaar om het probleem uiteindelijk structureel op te lossen. De audit naar de noodzaak van extra middelen is de Kamer bekend. Een extra bedrag van 160 tot 180 mln. is op termijn na 2005 beschikbaar. In de komende jaren groeien wij daar geleidelijk naartoe. De verschuiving tussen de onderhoudsbudgetten van nat naar droog acht ik niet reëel. Zoals ik al zei, is financiering van de geleidelijke groei mogelijk. Men kan evenwel niet het ene probleem inruilen voor het andere, want dat is gewoon een verplaatsen van problemen. Ik begrijp uit het amendement dat de heer Herrebrugh meer concreet in de begrotingscijfers terug wil zien dat er aan de vaarwegen wordt gewerkt. Ik wil hem daarin in zekere zin tegemoetkomen. Uit het saldo van het Infrastructuurfonds zal ik vanaf 2001 een bedrag van 20 mln. voor dit onderhoud van de natte infrastructuur bestemmen. Dat is minder dan in het amendement wordt gevraagd.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik heb verstaan, dat u vanaf 2001 dat bedrag wilt geven. Betekent dit, dat ik jaarlijks op die 20 mln. mag rekenen tot in 2005 de nieuwe situatie intreedt?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ja. U begrijpt goed dat het een structurele post is. Ik acht de bestemming op deze wijze verantwoord, omdat deze post een concrete invulling is van de financiering zoals ik die in de beantwoording vandaag heb benoemd. Als u uw amendement in deze zin wilt aanpassen, kan ik ermee akkoord gaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik ben natuurlijk blij met elke toezegging van de staatssecretaris op dit punt, maar zij zal het toch met mij eens zijn dat 20 mln. op een tekort van bijna 200 mln. minimaal is. Ik begrijp best dat het dit jaar niet kan, maar ik had gehoopt, dat in ieder geval in de komende jaren tot 2005 al een groei zou plaatsvinden in de richting van het vereiste budget. Nu blijven wij eigenlijk achterstanden

opbouwen die wij in 2005 weer moeten gaan inhalen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik kan dit slechts met u eens zijn, maar een feit is dat ik op dit moment geen andere oplossing zie. Wij proberen het onderhoud zo goed mogelijk te verrichten door goed te prioriteren en door ervoor te zorgen dat wij geen onderuitputting hebben. Wij hebben echt getracht om voor de post onderhoud vaarwegen en waterbeheer een extra inzet te tonen zonder het ene probleem in te ruilen voor het andere. Wij moeten mijns inziens proberen het maximale te doen met de middelen die wij thans hebben. U kunt altijd bekijken hoe de situatie een volgend jaar is, maar op dit moment kan ik u niet meer toezeggen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil nog graag iets zeggen over het amendement op stuk nr. 14 dat nog niet is besproken. Dat amendement van de heer Van der Steenhoven en vele anderen gaat over het plan van OV-fiets. Ik heb dat plan nog niet goed bestudeerd. De heer Van der Steenhoven heeft dat kennelijk wel gedaan. Hij wil een pilot starten in dat kader. Het lastige is dat ik niet goed weet wat dat inhoudt. Aan de andere kant moet ik zeggen, dat ik de dekking acceptabel vind. Ik wil daarom de beslissing overlaten aan de Kamer en met de heer Van der Steenhoven op een ander moment over de inhoud van het plan praten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

### Voorzitter: Van Nieuwenhoven

De **voorzitter**: In het kader van de Arbowetgeving voor voorzitters zit ik nu weer in de voorzittersstoel.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! "Aanpakken, attaqueren en afmaken. Daar houd ik van, dat is mijn manier", aldus de minister in eerste termijn. Dat klinkt natuurlijk "fun" maar om van beleid van "de B's" een echt superbeleid te maken, zal wel de daad bij het woord moeten worden gevoegd. Daartoe heeft de CDA-fractie in eerste termijn een aantal concrete voorstellen gedaan

volgens de trits aanpakken, attaqueren en afmaken. Op enkele daarvan heeft de minister positief gereageerd, bijvoorbeeld het voorstel met betrekking tot de introductie van een logistieke toets. Ik dank haar daarvoor. Wat betreft het aanpakken zijn echter ook nog enkele zaken blijven liggen. Ik denk allereerst aan de benuttingsmaatregelen. Er gebeurt weliswaar wel wat, maar de samenhang tussen de maatregelen ontbreekt. Niet duidelijk is wanneer ze worden genomen en welke maatregelen belemmerend werken voor een betere benutting. De heer Weekers zal mede namens de CDA-fractie een motie op dit punt indienen. Hetzelfde geldt voor ons pleidooi in eerste termijn voor een algeheel verbod voor vrachtwagens op tweebaanssnelwegen overdag.

Ook de druk op ons spoornetwerk moet worden aangepakt. Die druk is zo groot geworden dat op een aantal trajecten personen- en goederenvervoer niet meer goed samengaan. Als een personentrein slechts 2 minuten heeft en er komt nog een goederentrein tussendoor, dan schuiven de vertragingen als een harmonica op. Voor het CDA gaat in die gevallen het personenvervoer boven het goederenvervoer en daarom wil ik de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat capaciteitstekorten zijn ontstaan op belangrijke delen van het Nederlandse spoorwegennet;

voorts overwegende, dat op deze plaatsen met name in de spits het personen- en goederenvervoer elkaar in de weg zitten;

spreekt als haar oordeel uit dat het voorkomen van vertragingen bij het personenvervoer prioriteit dient te hebben;

verzoekt de regering te bevorderen dat in de spits geen goederentreinen meer worden toegelaten op de baanvakken waar zich capaciteitsproblemen voordoen,

en gaat over tot de orde van de dag.

## Eurlings

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

Zij krijgt nr. 16 (27400-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Een punt dat tot concrete afronding moet komen, is dat van de Maaswerken. Wij pleiten voor snelheid op dit punt. Ik heb iedereen horen zeggen dat ook natuurontwikkeling en verbreding van de rivier van belang zijn. Wij moeten ons echter realiseren dat die snelheid er slechts op één manier in kan worden gebracht en dat wij maar op één manier kunnen voorkomen dat wij nu hoge kades moeten bouwen die later misschien weer moeten worden afgebroken. Dat is door nu duidelijkheid aan de regio te geven over de financiering van het totale plan. Dat betekent niet dat nu al het geld op tafel moet komen. Dat kan in een termijn van vijftien jaar, maar de regio, provincie en de gemeenten moeten weten dat zij vooruit kunnen. Zij moeten ook weten dat niet alleen hogere kades maar ook de verbreding de veiligheid kan bevorderen. Alle moties die eventueel door andere partijen worden ingediend en waarin gepleit wordt voor meer snelheid, zal ik van ganser harte ondersteunen. Wij moeten ons echter wel realiseren dat die snelheid er niet in zal komen als er geen duidelijkheid komt over de financiering en het integrale plan – natuurontwikkeling en veiligheid samen – niet van de grond zal komen. Vandaar dat ik de volgende motie aan de Kamer voorleg.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat integrale uitvoering van het project Zandmaas, waarbij een zo groot mogelijke veiligheid wordt bereikt in samenhang met natuurontwikkeling, van groot belang is;

overwegende, dat het niet wenselijk is concessies te doen aan de veiligheidsdoelstelling van 1:250;

overwegende, dat minder verbreding, gekoppeld aan natuur-

ontwikkeling, zal leiden tot veel hogere kademuren langs de Maas, hetgeen uit landschappelijk oogpunt ongewenst is;

voorts overwegende, dat bij het uitblijven van duidelijkheid over volledige financiering van het integrale plan het voor gemeenten en provincies ondoenlijk is procedures te starten terwijl niet duidelijk is of, hoe en in welke mate uitvoering aan de plannen zal worden gegeven;

verzoekt de regering zich nog binnen deze kabinetsperiode te committeren aan de volledige financiering van het integrale Zandmaasproject binnen de eerder door het rijk beloofde tijdspanne,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Ravestein. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (27400-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! De minister is op een aantal amendementen ingegaan, maar ik zou ook nog graag een reactie van haar horen op mijn amendement op stuk nr. 12.

Het beeld van dit debat werd natuurlijk gedomineerd door het rekeningrijden. Ik was best verheugd gisteren, want ik vond het moedig van D66 om als eerste partij van de coalitie het principe van rekeningrijden en het experiment als zodanig ter discussie te stellen. Ik vind het goed dat hier op een inhoudelijke manier over het experiment wordt gesproken en wij niet aan de leiband zitten van het regeerakkoord. Dat is goed voor de politiek en ook goed voor het resultaat van deze discussie. Het standpunt van het CDA is bekend: wij zijn niet voor het experiment. Het kost handenvol geld en het leidt toch nergens toe omdat mensen geen keuze hebben. Wat ons betreft mag het liever gisteren dan vandaag worden afgeschoten. Wij zijn er dus verheugd over dat D66 de durf heeft om zich niet door het regeerakkoord te laten leiden, maar door een inhoudelijke discussie, maar ik hoop dan wel dat D66 nu de rug recht houdt en dus ook afziet van het experiment. Wij weten dat als je op de snelweg keert, je een spookrijder wordt en je misschien

wel als eerste de tol betaalt zonder dat er een tolpoort aan te pas komt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb mij de afgelopen tijd in de richting van het CDA nogal ingehouden als het ging over rekeningrijden, maar nu breekt toch echt mijn klomp. Er is een verkiezingsprogramma van het CDA waarin heel duidelijk staat dat het invoering van rekeningrijden wil. Nu gaat de heer Eurlings andere partijen beschuldigen van inconsistent gedrag. Dat vind ik echt ongelooflijk!

De heer **Eurlings** (CDA): Dan moet u toch echt het verkiezingsprogramma van het CDA beter lezen. Daar staat het rekeningrijden als betaalstrook en dat betekent dat mensen iets terug krijgen voor het geld dat zij moeten betalen. Dan hoeven ze niet in de file te staan; ze betalen iets en krijgen daar ook wat voor terug! Dat is een heel andere benadering dan in het project rekeningrijden, want dat gaat niet uit van gevariabiliseerde kosten maar van betaald in de file staan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijnheer Eurlings, de afgelopen weken heb ik al alle excuses van het CDA gehoord. Eerst was het een conceptprogramma, nu zijn het weer betaalstroken. Er staat gewoon zwart op wit dat het CDA voor het invoeren van rekeningrijden is.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind het op zich grappig dat de collega van GroenLinks niet zo gelukkig is met de uitkomst van dit debat dat hij de aandacht naar het CDA probeert af te leiden. Ik ben er toch echt van overtuigd dat bijna iedereen in deze zaal precies weet hoe het CDA erover denkt. Wij zijn niet voor rekeningrijden, want de mensen hebben geen keuze en moeten dik gaan betalen en krijgen er ook niets voor terug. Ik daag de heer Van der Steenhoven uit. D66 wil nu de inhoudelijke discussie aangaan, dat hoop ik althans, en ik daag hem uit datzelfde te doen. Misschien komen wij dan nog dichterbij elkaar dan hij op dit moment nog denkt!

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijnheer Eurlings weet misschien wel hoe het CDA erover denkt, maar kennelijk niet helemaal precies hoe D66 erover denkt. Hij zei dat wij het principe van

## Eurlings

rekeningrijden weg willen doen, maar wij willen het principe van beprijzen juist goed in de lucht houden door meteen de sprong naar de kilometerheffing te maken. Ik hoop dat hij het daarmee eens is, want dat lijkt mij een heel goede gedachte.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb al gezegd dat het CDA voor variabilisering is en dat wij een discussie rond kilometerheffing absoluut niet uit de weg gaan. Integendeel. Maar wij denken waarschijnlijk iets anders over de hoogte van de bedragen, want ik hoorde mevrouw Giskes spreken over een prijs van *f* 40 om van Den Haag naar Amsterdam te rijden. Ik kan mij daar nog niet zoveel bij voorstellen. Het is vervolgens de vraag of je wel alles moet gaan variabiliseren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is uw achterban die heeft gezegd dat je voor *f* 40 op een betaalstrook moet kunnen rijden van Amsterdam naar Den Haag. Dat heb ik aangehaald en zelf heb ik nooit iets over *f* 40 gezegd. Leest u de Handelingen er maar op na. Ik heb wel gezegd dat als er een markt is voor dit soort prijzen voor dit soort trajecten, wij een fantastisch goed openbaar vervoer kunnen realiseren. Dat heb ik gezegd toen ik het had over *f* 40.

De heer **Eurlings** (CDA): U sprak over die *f* 40 en dan moet u niet de aandacht weer afleiden naar die betaalstroken. In uw optiek van de kilometerheffing kon het *f* 40 gaan kosten om van Amsterdam naar Den Haag te gaan. Wij komen daarover nog inhoudelijk te discussiëren, maar het CDA denkt daar nu toch nog wat anders over. Ook over het principe van differentiëren denken wij iets anders, want differentiëren naar tijdstip heeft volgens ons alleen maar zin als je ook echt een keuze hebt. Dat wil ik er dus wel aan koppelen. Maar, los van die verschillende uitgangspunten, ik blijf het op zich moedig vinden dat D66 het als eerste coalitiepartij aandurft om open over dat rekeningrijden te discussiëren en ook het nut en de noodzaak van het experiment hier openlijk in twijfel te trekken. Ik hoop dat u in dit debat de rug recht houdt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Uiteraard. Maar voor de geschiedenis wil ik aanhalen wat ik heb gezegd: "Als het

realistisch wordt gevonden dat mensen *f* 40 willen betalen om met de auto een ritje van Amsterdam naar Den Haag te maken, dan zijn er perspectieven voor een rendabel te exploiteren, zeer hoogwaardig openbaar vervoer". Dat heb ik gezegd.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij komen waarschijnlijk op andere kosten uit dan D66, maar die discussie zullen wij voeren op basis van onze uitgangspunten. Overeind blijft staan dat D66 als eerste coalitiepartij nut en noodzaak van het experiment met rekeningrijden in twijfel heeft getrokken. Daarmee complimenteer ik u.

In het debat over rekeningrijden viel mij ook de reactie van de VVD op. De uitgangspunten van D66 zijn anders dan die van CDA en VVD, maar ik had gehoopt dat de VVD wat actiever was ingesprongen op deze mogelijkheid om van het experiment met rekeningrijden af te komen. Ik was een beetje verbaasd toen de heer Hofstra in de krant zei dat het maar een proefje was, dat hij een betrouwbare coalitiegenoot is die afspraken maakt waaraan hij zich houdt. In de eerste termijn zei de heer Hofstra dat nood wetten breekt, ook het regeerakkoord. Als je buiten de Kamer zo tegen rekeningrijden bent en er bestaat een kans om het experiment af te schieten, waarom dan niet wat actiever hierop ingesprongen?

Nog twee zaken over het rekeningrijden. Wij hebben gesproken over het besluit omtrent deze begroting en de uitgaven voor het BOR. Beide zaken moeten los van elkaar worden gezien. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de minister in de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds verplichtingen heeft opgenomen uit het BOR-pakket;

van oordeel, dat de finale besluitvorming in samenhang dient te geschieden met het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit;

spreekt uit dat de instemming met de begroting niet impliceert dat er ingestemd wordt met de verplichtingen die aangegaan worden ten aanzien van de bijdrage aan de regionale mobiliteitsfondsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings, Hofstra, Van den Berg, Stellingwerf, Van der Steenhoven en Van Bommel. Zij krijgt nr. 18 (27400-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): De noodzaak van een ont koppeling tussen rekeningrijden en de besteding van gelden in de regio wordt eens te meer duidelijk uit de reactie van de minister ten aanzien van Utrecht. Zij stelt dat er geen sprake is van een strafkorting omdat men daar niet aan het rekeningrijden wil meewerken. Het debat daarover was teleurstellend, de toon werd nogal bits. Dat is jammer; het ging om de zaak. Ik wil er in dit debat op terugkomen en leg de Kamer de volgende motie voor.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het BOR-pakket naast regionale mobiliteitsfondsen van 250 mln., extra investeringen voor OV en wegen in de betreffende regio's omvat;

constaterende, dat een regio die niet aan de proef met het rekeningrijden meedoet, niet de beschikking krijgt over het regionaal mobiliteitsfonds;

constaterende, dat in een regio die niet aan de proef rekeningrijden meedoet, tevens de verschillende infrastructuurprojecten op losse schroeven komen te staan;

spreekt uit dat extra middelen ten behoeve van de infrastructuurprojecten uit het BOR die geen deel uitmaken van het betreffende regionale mobiliteitsfonds, op eigen merites beoordeeld dienen te worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

## Eurlings

voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (27400-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Deze laatste motie is voor ons heel belangrijk. Ik hoop dat de partijen die destijds voor de motie-Hofstra hebben gestemd, ook nu de rug recht houden. Daarvoor kijk ik ook naar de VVD, die veel bezwaren had tegen de toenmalige praktijken. Het is nodig dat wij de rug recht houden, want de minister ontried de motie destijds ten zeerste en wil op haar manier verder met Utrecht. Ik roep iedereen dus op de rug recht te houden, temeer daar de fracties van GPV en RPF, die toen op basis van de gebezigde toonhoogte niet wilden meegaan, hebben aangegeven zich achter deze motie te willen scharen. Dat kan een Kamermeerderheid opleveren.

Voorzitter! Er is veel gezegd over rekeningrijden. Ik hoop dat de opening die vandaag is geboden, naar meer smaakt. Dat is goed voor de discussie in dit huis en voor de burgers, die niet op rekeningrijden zitten te wachten. Ik hoop dan ook dat de fractie van de PvdA, die dit debat toch ook gehoord heeft, Gelderland en Noord-Brabant niet ook nog met een woud van tolpoorten gaat verrassen. Ik verwacht ook van de minister dat zij hier krachtig afstand van neemt en geen experiment in deze provincies gaat uitvoeren. Duidelijkheid is nodig; het moet niet gebeuren dat de fractie van de PvdA de ene kant op gaat terwijl de rest van de Kamer naar de andere kant kijkt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Steunt de motie alleen op de rechte rug van de CDA-fractie? U heeft niet gezegd namens wie u de motie indiende.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben de enige ondertekenaar, maar ik heb gezegd dat de fracties van GPV en RPF, die indertijd vanwege de toonhoogte en niet om inhoudelijke redenen de motie-Hofstra niet steunden, hebben aangegeven dat zij deze motie nu wel zullen steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik zal niet ingaan op wat er allemaal over onze fractie gezegd is, maar er is ook nog een amendement van het CDA op stuk nr. 12, waarop de

minister overigens nog niet gereageerd heeft. In de toelichting daarop staat dat de bekende advertentiekosten volledig of gedeeltelijk uit het Infrastructuurfonds betaald zouden zijn. Dit lijkt mij toch wel vreemd, dus misschien kan de minister nog even aangeven hoe het zit. Op schriftelijke vragen van onze fractie heeft zij namelijk geantwoord dat die advertenties bekostigd zijn uit het PR-budget, dat deel uitmaakt van de gewone begroting.

De heer **Eurlings** (CDA): Deze vraag is zeer terecht. Onze informatie luidt dat het zo is als wij in de toelichting op ons amendement hebben aangegeven. Ik geleid uw vraag dan ook graag door naar de minister, want voor ons is ook niet makkelijk te begrijpen, hoe onze informatie te rijmen is met het antwoord op de vragen van uw fractie.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Aan het eind van dit debat moet ik constateren dat de minister erin geslaagd is, de drie B's die zij als lijfspreuk hanteerde, echt duidelijk over het voetlicht te krijgen en deze als basis te gebruiken, niet alleen in de stukken waarom het nu gaat, maar ook bij de komende beoordeling van het NVVP.

De minister heeft toegezegd dat zij nader inzicht zal verschaffen in slim management. Daarbij gaat het om de benuttingsmaatregelen.

Op het gebied van het railvervoer wil ik een motie indienen over een onderwerp waarvan de fractie van de PvdA al enige tijd een punt heeft gemaakt.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat betere benutting van het spoor met hoge snelheden de bereikbaarheid en de leefbaarheid sterk vergroot, zoals door Railned wordt bepleit in zijn inbreng bij het Nationaal verkeers- en vervoersplan;

overwegende, dat de regering nog geen reactie heeft gegeven op het

actieplan "Steden binnen handbereik" van september 1999, waarin wordt gepleit voor een sterke verbetering van de intercity-verbindingen, zodat deze sneller (200 tot 240 km/uur), betrouwbaarder en veiliger worden;

verzoekt de regering binnen een halfjaar de Kamer een uitgewerkt benuttingsplan voor te leggen om binnen tien jaar te komen tot een snel en betrouwbaar intercitynet met een grotere capaciteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijssel, Weekers, Eurlings, Stellingwerf en Van der Steenhoven.

Zij krijgt nr. 20 (27400-XII).

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb in eerste termijn gezegd dat het komende jaar een oogstjaar is. De minister heeft er ook heel hard aan gewerkt om dat voor elkaar te krijgen. Een van de zaken die dan geregeld zullen worden, is het prestatiecontract, voorwaar geen gering contract met de NS. Desalniettemin zijn wij buitengewoon ontevreden over de gang van zaken onder het huidige contract, over de prestatie die de NS levert. Contract is contract en de NS moet dus gehouden worden aan de afspraken die de minister namens de overheid voor de burgers gemaakt heeft.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er in 1995 een contract is gesloten tussen de overheid en de Nederlandse Spoorwegen "Over de wissel tussen markt en overheid", waarin zijn vastgelegd prestaties met betrekking tot punctualiteit en zitplaatscapaciteit;

constaterende, dat de NS daar niet aan voldoet;

constaterende, dat de NS de besparingen die gepaard gaan met minder inzet van personeel en materieel, niet ten goede wil laten komen aan de consument;

## Van Gijzel

verzoekt de regering de NS in gebreke te stellen en indien nodig via de rechter zo spoedig mogelijk naleving van het contract te verlangen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Hofstra, Giskes, Stellingwerf en Van der Steenhoven.

Zij krijgt nr. 21 (27400-XII).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! BBB heeft betrekking op de werkwijze, maar betekent nog geen kwalitatieve normen met betrekking tot het NVVP, zoals wij ze graag nastreven. Wij hebben daarover eerder een motie aan de Kamer voorgelegd. Die motie is met algemene stemmen aangenomen. De minister heeft er nu toch wel ontwikkende bewegingen bij gemaakt. Ik zeg dat wij er bij de discussie over het NVVP op terugkomen. Voor ons zijn die kwalitatieve normen echt belangrijk om later ook invulling te kunnen geven aan de kilometerheffing.

Over de BOP-toezegging voor Brabant en Gelderland zijn wij buitengewoon tevreden.

Voordat mevrouw Giskes er gisteren iets over zei, heb ik ook iets gezegd over de kilometerheffing. Het is echt een verkeerde verwachting dat zo'n complex geheel vóór 2010 tot stand gebracht kan worden.

De **voorzitter**: Ik vraag het één keer: hebt u met uw fractie geregeld dat andere woordvoerders tijd inleveren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

De **voorzitter**: Ik geloof er niets van. Maar goed...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Na zoveel jaren dat ik binnen mijn spreektijd gebleven ben, mogen ze mij wel een keer tegemoetkomen!

Voorzitter! Wij zijn vóór een kilometerheffing, maar die is er pas over tien jaar en het kost 20 mld. Ik wil op een ander moment nog wel eens uitleggen hoe dat komt. Het is te veel om er een experiment mee te beginnen. Tien jaar kunnen wij niet meer wachten. Daarom moeten wij doorgaan op de lijn die nu is ingezet. Ik heb gisteren gesproken over vluchtheuvels. Ik zie nu al weer de vluchtheuvels van de privacy.

Over de consument van het openbaar vervoer leg ik een motie aan de Kamer voor.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de positie van de consument in het openbaar vervoer versterkt dient te worden, nu de overheid meer op afstand komt te staan;

overwegende, dat een onafhankelijk toezicht op de relatie overheid-vervoerders en vervoerders-reizigers de kwaliteit van het openbaar vervoer ten goede komt;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk een nota aan de Kamer voor te leggen waarin nader wordt ingegaan op:

1. de zich wijzigende positie van de consument in onze samenleving en in het openbaar vervoer in het bijzonder;
2. de wens om te komen tot een gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing;
3. de wenselijkheid en eventuele noodzaak tot een heldere scheiding tussen producent en consument (in relatie tot openbaar vervoer, auto en luchtvaart);
4. de wenselijkheid van het tot stand brengen van een vervoersautoriteit met vergaande bevoegdheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Eurlings, Giskes, Hofstra, Stellingwerf, Van den Berg en Van der Steenhoven.

Zij krijgt nr. 22 (27400-XII).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Omwille van de tijd dien ik direct ook een motie in over de spoorblocker. Wij krijgen signalen dat het absoluut niet goed gaat en dat RIB geen enkele medewerking geeft. Daarom leg ik een uitspraak aan de Kamer voor.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de spoorblocker een veelbelovend instrument is om de veiligheid op spoorwegerovergangen te verbeteren;

verzoekt de minister binnen drie maanden te rapporteren over de effecten en bij positief resultaat een concreet uitvoeringsprogramma voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Van der Steenhoven, Giskes en Weekers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (27400-XII).

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! Ik zal mij korthedshalve, maar ook prioritair beperken tot de onderwerpen die de waterstaat betreffen. Ik heb van de staatssecretaris gehoord dat zij mijn vraag ondersteunt over het houden van een proefproject in een of twee stroomgebieden in het kader van het samenwerkingsplatform, gebaseerd op de uitgangspunten van de commissie waterbeheer 21ste eeuw. Ik verwacht dat dit bij de bepaling van het regeringsstandpunt zal worden meegenomen.

Wat de Maaswerken betreft hebben wij uitgebreid gesproken over de financiering ervan. Er is echter vrij kort gesproken over het feit dat er toch voldoende hoogwaterbescherming in het stroomgebied van de Maas gegeven moet worden. Vandaar dat ik de Kamer hierover een motie voorleg.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de werken voor het bieden van een voldoende hoogwaterbescherming in het stroomgebied van de Maas tot 2015 lopen;

constaterende, dat deze lange doorlooptijd veroorzaakt wordt door enerzijds procedurele oorzaken en

## Herrebrugh

anderzijds de financiële invulling van de werken;

overwegende, dat voor het bereiken van een afdoend veiligheidsniveau de totale doorlooptijd van het project te lang is;

verzoekt de regering zodanige maatregelen te nemen in het kader van de te doorlopen procedures, alsmede met de financiële invulling, dat de termijn waarin de volledige hoogwaterbescherming wordt gegeven, zoveel mogelijk kan worden bekort,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Herrebrugh, Weekers en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (27400-XII).

Was dit het slot van uw betoog, mijnheer Herrebrugh?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Nee. Ik zal nog drie opmerkingen maken.

De **voorzitter**: U moet het zelf weten.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dan over Oolder Veste. Ik heb de staatssecretaris horen zeggen dat zij de mogelijk laatste uitspraak van de rechter, waar vernietiging van de vergunning nog steeds aan de orde is, een nieuwe vergunning zal beoordelen op de nieuwe uitgangspunten voor het waterbeheer. Ik stel de staatssecretaris een concrete vraag. Betekent dit dat bij vernietiging van de vergunning door de rechter in laatste termijn en de noodzaak daardoor om met een nieuwe vergunning te komen, de "pijplijnstatus" aan het project is ontvallen? Het knikje van de staatssecretaris bespaart mij het indienen van een motie.

Ik ben het niet eens met de stelling van de staatssecretaris dat er onvoldoende verwerkingscapaciteit is voor gevaarlijk afvalslib. Van de sector horen wij het tegenovergestelde. Ik handhaaf derhalve mijn amendement.

De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij met een extra structureel bedrag van 20 mln. wil komen voor de jaren 2001 t/m 2004 voor het budget vaarwegenbeheer. Ik neem

aan dat de staatssecretaris op dit punt nog met een nota van wijziging zal komen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb een vraag over de motie inzake de Maaswerken. In principe ben ik voor iedere motie die oproept tot vaart, maar de kern van het probleem is dat er geen financiering is voor het integrale plan. De heer Herrebrugh heeft het in zijn motie ook over financiële consequenties. Wat bedoelt hij daarmee? Vindt hij dat dit kabinet alsnog het financiële commitment moet aangaan?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): De regering is het commitment al aangegaan met de ICES-claim. De invulling van de financiën voor de versnelling van het project is echter nog onvoldoende. Immers, er wordt gesproken van een invulling tot 2015. Ik roep de regering op om met aanvullende vooruitgeschoven financiering te komen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de uitvoerige beantwoording. Er wordt op dit moment druk gediscussieerd over het klimaat. Op het gebied van het autoverkeer gebeurt er de komende jaren te weinig. Vanochtend stond in het Algemeen Dagblad: "Automobilisten zijn zich er nauwelijks van bewust dat zij door de uitstoot van kooldioxide het klimaat beïnvloeden. Dat blijkt uit een onderzoek in Nederland en andere Europese landen". Ik dien hierover een motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de snelheid van het verkeer een sterke invloed heeft op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de geluidshinder van voertuigen;

overwegende, dat ingevolge het regeerakkoord 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;

van oordeel, dat het met het oog op de beoogde reductie van de totale CO<sub>2</sub>-emissie van het wegverkeer gewenst is dat de 100 km/uur-limiet in de Randstad tenminste in het jaar 2001 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 het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (27400-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit staat ook zo in de verkiezingsprogramma's van PvdA en D66, dus ik denk dat wij op de nodige steun kunnen rekenen. Het kabinet was dit ook van plan, maar is halverwege de rit verdwaald.

Ik heb gesproken over de problemen bij de NS. De minister is bereid om op korte termijn een aantal dingen te doen, maar ik zou graag zien dat zij zich daar ook zelf voor inzet. Dat is een goed voor de reizigers en voor de NS zelf. Ik stel hierover een motie voor.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de NS steeds minder in staat is de kwaliteit van de treinreis voor de reiziger op peil te houden;

van mening, dat er op korte termijn door rijk en NS maatregelen genomen dienen te worden om de acute problemen aan te pakken;

verzoekt de regering op zeer korte termijn met de reizigersorganisaties, de infrastructuurbeheerder en NS Reizigers te overleggen met het doel de acute problemen aan te pakken,

## Van der Steenhoven

en de Kamer voor het kerstreces hierover te informeren,

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. 26 (27400-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dan heb ik tot slot een motie over de Maas.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat bij het beleid rond de veiligheid bij de Maas gekozen moet worden voor alternatieven die duurzaam zijn als oplossing, kansen voor natuur en landschap creëren en op voldoende draagvlak kunnen rekenen;

van mening, dat dit in het geval van de Maas in Limburg neerkomt op het zogenaamde "combinatiealternatief";

constaterende, dat het huidige plan voor primair verhoging van de kades nauwelijks kansen voor natuur biedt en als weinig duurzaam wordt beschouwd;

verzoekt de regering vast te houden aan de oorspronkelijke plannen voor de beperking van de veiligheidsrisico's van de Maas, zoals onderzocht als de zogenaamde "combinatievariant",

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (27400-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn blij met de toezegging van de minister terzake van ons amendement op stuk nr. 14. Dit betreft de financiering van een pilot OV-fiets. De minister heeft gezegd dat zij hier inhoudelijk op wil terugkomen. Ook wij zijn van mening dat hier eerst inhoudelijk over

gesproken moet worden, alvorens het geld aan de orde komt.

□

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Toen ik vanmiddag het pakket met antwoorden op schrift zag, dacht ik dat wij in het vervolg net zo goed een schriftelijk debat met elkaar konden voeren. De minister is later echter toch nog wat uitvoeriger ingegaan op een aantal punten. Op enkele onderdelen na ben ik nu zeer tevredengesteld.

Ik heb gisteren gezegd dat de VVD is ingenomen met het feit dat mobiliteit mag sinds het NVVP, dat de minister de mensen niet meer uit de auto wil jagen en dat dit aan de burger zelf wordt overgelaten. Vervolgens zal die mobiliteit echter wel gefacilieerd moeten worden, zowel op de weg als op het spoor. De minister doet dat op een aantal punten, maar wij lopen vandaag de dag nog wel aan tegen files en vertragingen. Dit vraagt om een noodplan. De minister heeft gezegd dat het BOR daarvoor ontwikkeld is. Met het BOR worden de problemen van vandaag echter niet onmiddellijk opgelost. Ook buiten de Randstad zijn er namelijk problemen. Ik heb gisteren het probleem in de regio Eindhoven genoemd als voorbeeld, maar zo zijn er ook op andere verkeersknooppunten nog problemen. Het is jammer dat de minister niet is ingegaan op de suggestie om het fenomeen compact rijden meteen in te voeren op plaatsen waar dat mogelijk is. Wij vinden dat er gekozen moet worden voor indikken als medicijn, evenals voor andere slimme en relatief goedkope maatregelen. Wij willen daden zien. Om die reden hebben wij een motie voorbereid.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de files en vertragingen op zowel de weg als het spoor rond de grote steden én rond een aantal verkeersknooppunten in achterlandverbindingen zodanige knelpunten vormen dat noodmaatregelen geboden zijn;

- de budgetten voor benuttingsmaatregelen de komende jaren afnemen;

- zowel in de Randstad als in de rest van Nederland juist een grote behoefte bestaat aan capaciteitsverruimende maatregelen;

- het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook tot waarneembare doorstroomresultaten leidt;

verzoekt de regering:

1. de benuttingsmaatregelen met onmiddellijke ingang te intensiveren, met als eerste stap een concreet benuttingsprogramma op te stellen voor weg én spoor en dit vóór 1 februari aanstaande aan de Kamer aan te bieden;
2. voorzover procedures of regels snelle uitvoering verhinderen, de Kamer voorstellen te doen om enkele regels aan te passen;

en de Kamer daarover nog voor het einde van dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Weekers, Van Gijzel, Eurlings, Giskes, Stellingwerf en Van den Berg.

Zij krijgt nr. 28 (27400-XII).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb zojuist in eerste termijn gezegd dat wij tot 1 februari bezig zijn met het inventariseren van al die plannen. Waarom wordt nu bij motie aan mij gevraagd om dit al voor 1 februari klaar te hebben? Dat kan gewoon niet, want ik heb iedereen al aan het werk. Het is echt heel ingewikkeld. Als het eerder moet, zou ik daar droevig van worden. Dan wordt het namelijk weer broddelwerk.

De **voorzitter**: Misschien kunnen wij daar dadelijk op terugkomen, als alle moties ingediend zijn.

De heer **Weekers** (VVD): Ik heb ook aangegeven dat er sprake is van een echt dringende situatie. Collega Hofstra heeft gezegd: nood breekt wetten. Dat betekent dat je dan toch maar een tandje bij moet schakelen.

Met betrekking tot het besloten busvervoer zijn wij van oordeel dat de minister een heel goede handreiking heeft gedaan. Het openstellen van busbanen voor het besloten busvervoer op rijkswegen zou als voorbeeld mogen dienen



## Weekers

voor andere wegbeheerders. Het Platform stedelijke distributie heeft vanwege zijn samenwerkingsvorm een aantal aanbevelingen gedaan. Een vergelijkbare opzet zou je ook kunnen kiezen om dat busvervoer te faciliteren.

Waar het gaat om slimme en relatief goedkope maatregelen hebben wij een motie opgesteld over het inhaalverbod voor vrachtauto's en over speciale doelgroepstroken. Op het ene voorstel heeft de minister vrij positief gereageerd, zij het dat zij erbij heeft gezegd dat er nogal wat studies moeten worden verricht. Wat ons betreft behoeven die studies niet. Inzake het andere voorstel willen wij de minister nog op andere gedachten brengen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat zowel een inhaalverbod voor vrachtauto's als doelgroepstroken voor het vracht- en busvervoer de doorstroming van het verkeer bevordert en veel irritatie bij de automobilist wegneemt en derhalve het verkeersklimaat verbetert;

verzoekt de regering:

1. het inhaalverbod voor vrachtauto's op eenduidige wijze tijdens de ochtend- en avondspits uit te breiden naar alle autosnelwegen en het inhaalverbod voor vrachtauto's bovendien overdag standaard in te voeren op alle drukke 2x2-strooks-autosnelwegen;
2. op 2x3 (of meer)-strooks-autosnelwegen zo mogelijk een strook voor vracht- en busvervoer te bestemmen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Weekers, Van Gijzel, Eurlings, Giskes, Van der Steenhoven, Stellingwerf en Van den Berg.

Zij krijgt nr. 29 (27400-XII).

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Gisteren heb ik een uitvoerig betoog gehouden over het goederenvervoer. Ik heb daarbij gezegd dat de VVD voldoende specifieke aandacht mist voor het goederenvervoer in

begroting en NVVP. EVO heeft het NVVP omschreven als: Niet Veel Vooruitstrevende Plannen. Wanneer je het NVVP in totaliteit bekijkt, doet dat het NVVP tekort, maar als het gaat over het goederenvervoer had er wat meer beleid in mogen staan. TLN heeft aangegeven dat, zo mevrouw Netelenbos al een integrale Europese visie heeft op het goederenvervoersbeleid, zij die in ieder geval goed weet te verbergen in het NVVP. Ik roep de minister dan ook op om dat zaakje nog een keer op te lijnen en om de nota Transport in beweging te actualiseren en die onderdeel te laten zijn van het NVVP.

Wij zijn niet tevreden met de schriftelijke antwoorden over de MDW-operatie goederenvervoer. De Nederlandse wetgeving gaat op een aantal punten toch veel verder dan Europa van ons vraagt. Voor een goede marktwerking zul je de bezem door een aantal regels moeten halen. Gelet op de specifieke marktsituatie zou dat natuurlijk wel zeer zorgvuldig moeten gebeuren. Vandaar dat wij de minister vragen om de MDW-operatie op te starten. Ik heb daarover de volgende motie opgesteld.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de marktomstandigheden voor het wegtransport als gevolg van Europese ontwikkelingen de laatste jaren drastisch zijn gewijzigd;
- Nederlandse regelgeving voor het wegvervoer onvoldoende aan die ontwikkeling is aangepast;
- doublures of stapeling van regelgeving met EU-regelgeving moet worden tegengegaan;
- de Nederlandse regelgeving bovendien vergeleken moet worden met regelgeving in andere EU-lidstaten;
- de WGW geactualiseerd zal worden;

verzoekt de regering in het kader van de herziening van de Wet goederenvervoer over de weg een MDW-operatie te starten en alle relevante wet- en regelgeving voor het goederenvervoer over de weg door te lichten en te bezien of deze de toets van marktwerking, deregulering

en wetgevingskwaliteit nog wel kan doorstaan, en daarbij tevens de aanbevelingen van de onlangs ingestelde werkgroep structuurverbetering te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Weekers en Herrebrugh. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (27400-XII).

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Naar aanleiding van ons pleidooi om de kleine ergernissen in het verkeer door gemeentelijke handhavingdiensten te laten afdoen, begrijp ik dat in het kader van een kabinetsstandpunt over een IBO-onderzoek in elk geval de minister van Verkeer en Waterstaat de wens voor bestuurlijke verkeershandhaving zal inbrengen. Dat is een positieve grondhouding naar aanleiding van ons pleidooi. Ik dring bij de minister aan op spoed. Misschien kan zij al aangeven wanneer een dergelijk kabinetsstandpunt te verwachten is. Voor het overige zullen wij over dat onderwerp debatteren tijdens een algemeen overleg met de minister.

Collega Herrebrugh heeft zojuist mede namens de VVD een motie ingediend over de Maaswerken. De antwoorden van de staatssecretaris waren duidelijk. Zij heeft vandaag andermaal aangegeven dat Limburg op het commitment van het kabinet kan rekenen. Zij wil graag een begin maken. Wij steunen haar daarin. Ik heb dan ook geen behoefte aan de motie van het CDA. Ik roep ook Limburg op om met spoed de schop de grond in te steken, want het is dringend noodzakelijk dat er gewerkt wordt aan een grotere veiligheid van de burger.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik benadruk de nood situatie waarin de wegen en spoorlijnen in ons land zich bevinden. Juist tijdens deze begrotingsbehandeling hebben mij nogal wat klachten bereikt over treinen die überhaupt niet meer vertrekken, of omdat er niemand in zit of omdat er blijkbaar te veel mensen in zitten. Ik geef toe dat het personeel van de NS soms onder moeilijke omstandigheden moet werken, maar wat er nu gebeurt, lijkt toch wel erg veel op obstructie. De

## Hofstra

noodsituatie moet niet alleen onderkend worden, maar er moet ook iets aan gedaan worden.

De minister is in haar schriftelijke beantwoording enigszins om mijn opmerking heengegaan dat het heel verstandig zou zijn om op zo kort mogelijke termijn 20 à 30% van de aandelen van de NV Nederlandse Spoorwegen te verkopen aan een geschikte partner.

Ik kom op de lange termijn in het kader van het NVVP. Ik ben het niet eens met de minister over de norm van 60 km. Daarmee wordt de file tot norm verheven. Zover is mijn fractie nog niet. Ik heb een duidelijk betoog over de capaciteitsbehoefte gemist. Er is afgesproken dat deze helder in beeld gebracht zou worden. Wij hebben ook gesproken over het internaliseren van de kosten. Het lijkt mij het handigst om dat punt te bespreken in het kader van het NVVP.

Ik heb zeer veel moeite met de opmerking van de minister dat wij niet meer op de spits zouden moeten bouwen. Zo'n opmerking kan niet. Een dijk moet zo hoog worden gemaakt dat het water er niet overheen loopt. Een weg moet zodanig worden aangelegd dat daarvan de meeste tijd fatsoenlijk gebruik kan worden gemaakt. De minister noemde het voorbeeld van de spoorwegen, waar veel materieel maar een keer per dag rijdt. Als zij daarmee wil aangeven dat zij dat materieel niet meer wil aanschaffen, is dat een nieuw fenomeen. Wij kunnen namelijk niet anders bouwen dan voor een maatgevend te achten, regelmatig zich voordoende situatie.

De minister heeft een aanbieding gekregen van Siemens en Co ten aanzien van de Magnetschwebebahn HSL-Noord en het rondje Randstad. Kan zij de Kamer de inhoud daarvan meedelen?

Wij hebben schriftelijk antwoord gekregen op onze vraag over de bottleneck tussen Zwolle en Meppel, waar acht stroken vier stroken worden op een plaats waar een vrij grote provincie stad ligt, en daarna weer acht stroken. Het antwoord van de minister is verbazingwekkend. Zij zegt dat het meteen in uitvoering nemen van twee keer drie rijstroken niet mogelijk is. Wij zijn met dit antwoord ver gezonken in dit land. Een kleuter kan voorspellen hoe dat moet: minstens zes stroken, misschien op termijn wel acht. Wij moeten regels durven aanpassen. Ik hoop dat het kabinet dit ook gaat

doen, temeer omdat de minister ons erg trof met de opmerking dat wij met de handel moeten opschieten.

De minister heeft ons er ten aanzien van het FES van overtuigd dat wij niet zonder meer geld kunnen overhevelen naar de V en W-begroting, maar er zit volgens ons nog wel ruimte in het versnellen van projecten. Zijn daar nu geen voorbeelden van te geven, waardoor een aantal projecten eerder in uitvoering kunnen worden genomen? Ik stel deze vraag aan beide bewindslieden, omdat het ook bij bepaalde waterprojecten een oplossing zou kunnen zijn.

Ik wil nog een vraag stellen over de houding van Siemens ten aanzien van de tolpoorten. Wij hebben nu een firma over met de naam Q-free. Als dat "filevrij" betekent, dan vind ik dat een vrij gewaagde naam voor zo'n onderneming. Maar goed, wij zullen het zien. Heeft de minister dit bedrijf al de opdracht gegeven? Toen Siemens zich terugtrok, zei de minister immers op zichzelf heel kordaat: dan geef ik die andere de opdracht. Heeft zij dat al gedaan en, zo ja, waar heeft zij dat dan uit betaald?

Wij gaan als VVD-fractie door met het project rekeningrijden op onze eigen lijn. De opening van D66 van gisteren en vandaag geeft misschien aanleiding om nog eens over wat dingen na te denken. Wij zouden ons best een platte kilometerheffing kunnen voorstellen. Dat betekent gewoon een variabilisatie, de accijns afschaffen, de luxe belasting afschaffen en de motorrijtuigenbelasting afschaffen. Dan kom je op ongeveer een kwartje per kilometer. Iedereen begrijpt echter ook dat als wij die satelliet erboven gaan hangen en al die variabelen daarin stoppen, wij een vreselijk monstrum kunnen ontwikkelen ten aanzien van betaald rijden. Zover is de VVD-fractie dus niet. Wij volgen gewoon onze eigen lijn. Niemand hoeft zich hier zorgen over te maken. Wij zeggen buiten de Kamer ook hetzelfde als binnen de Kamer. Iedereen kent zo langzamerhand onze ijkpunten. Die zullen wij straks hanteren. Als er dan een probleem blijkt bij de wet, zeg ik tegen mevrouw Giskes, dan moeten wij misschien ook samen nog eens over de andere mogelijkheid nadenken. Wij hebben daar nog tijd genoeg voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zal geen vragen stellen over de precieze woorden van de heer Hofstra over het denkniveau van de minister. Ik vond dat op het randje. De heer Hofstra heeft aangegeven dat er iets moet gebeuren met de situatie op het spoor en heeft voorgesteld om aandelen te verkopen. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat dit mij geen oplossing lijkt. Ik heb een motie ingediend waarin de minister wordt opgeroepen om met de NS te overleggen en met een aanvalsplan te komen voor de korte termijn. Ik neem aan dat de heer Hofstra, gezien zijn uitlatingen, achter deze motie kan staan.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Wij hebben gisteren ook gediscussieerd over het doel van de verkoop van die aandelen. Ik denk dat het ook voor de fractie van GroenLinks heel helder is wat wij daarmee bedoelen. Zij wil het volgens mij alleen niet begrijpen.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Hofstra zegt met betrekking tot de wet betaald rijden in de richting van D66 dat zij samen zullen praten en wellicht zaken zullen kunnen doen. De heer Hofstra zegt dus niet, zoals de fractievoorzitter van D66 gisteren in Den Haag vandaag, dat zijn fractie voor de wet stemt, wat er ook gebeurt?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, het zou wel heel raar zijn als ik dat zou zeggen. Wij hebben immers nog geen wet gezien. Wij gaan daar serieus naar kijken. Onze ijkpunten zijn onderhand bij iedereen bekend. Afhankelijk van de discussie daarover kunnen wij tot de conclusie komen dat het goed is, dat wij het zo doen of dat het misschien niet goed is. En dan is het altijd ook weer goed om te kijken naar een alternatief.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Hofstra zegt dat iedereen weet waar de VVD staat. Ik hoor daar graag een toelichting op. Het kan toch niet zo plat zijn – om in zijn termen te spreken – als "auto's, auto's, meer auto's en daar gaat het ons eigenlijk om". Of is dat eigenlijk gewoon zijn standpunt? Laat hij dat dan ook een keer zeggen!

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Het is algemeen bekend dat wij niets

## Hofstra

hebben tegen de auto, maar wij zijn ook heel erg voor het openbaar vervoer, zeker in de Randstad. Als wij de helft van het BOR-geld naar het openbaar vervoer brengen, dan geven wij een geweldige prioriteit aan het openbaar vervoer. En dat mag ook wel eens erkend worden door de fractie van D66.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij kunnen de fractie van de VVD dus houden aan de uitspraak dat de helft van het BOR-geld naar het openbaar vervoer moet gaan?

De heer **Hofstra** (VVD): Nog erger, dat staat in het regeerakkoord dat ook door D66 is ondertekend.

Mevrouw **Giskes** (D66): Staat dat volgens de heer Hofstra ook in de plannen die ons nu voorgelegd worden?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat er in het pakket sprake is van een evenwichtige verdeling tussen wegen en openbaar vervoer. Dat is volgens mij ook precies de tekst die in het regeerakkoord staat.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Hofstra zei wat anders. Hij zei dat het fiftyfifty was.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! Het draagvlak voor rekeningrijden brokkelt steeds verder af. De meerderheid in de samenleving is tegen. De meerderheid in de Kamer was al tegen, de VVD-fractie meegerekend. Nu lijkt zelfs een meerderheid in de coalitie tegen. Wij wachten het maar af!

Ik spreek overigens mijn verbazing uit over de resolute afwijzing van de minister van het amendement met betrekking tot de antifietsdiefstalchip. Ik denk dat het zonder de steun van de overheid niets wordt. Ik hoop dan ook dat de Kamer anders over dit amendement beslist.

Ik heb over een paar punten een motie voorbereid. Op het gebied van verkeersveiligheid en Duurzaam veilig is de schijn van onderuitputting wel voldoende bestreden. Wij moeten dan ook een stap vooruit zetten.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de onderuitputting op de post verkeersveiligheid voor het jaar 2000 slechts een schijnoverschot betreft;

constaterende, dat de subsidieverzoeken van wegbeheerders voor de inrichting van 30 km- en 60 km-gebieden in de eerste fase van Duurzaam veilig het door het ministerie beschikbaar gestelde budget fors overschrijden;

constaterende, dat de wegbeheerders het grootste deel van de benodigde gelden voor de inrichting van 30 km- en 60 km-gebieden voor hun rekening willen nemen;

verzoekt de regering samen met de wegbeheerders een notitie op te stellen, waarin wordt aangegeven op welke wijze het inrichten van 30 km- en 60 km-gebieden in het kader van de eerste fase van Duurzaam veilig kan worden voortgezet en deze notitie te bespreken met de Tweede Kamer,

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. 31 (27400-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Met betrekking tot de magneetzwefbaan ben ik niet gerustgesteld door de woorden die de minister heeft gesproken.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de minister heeft toegezegd de aanbevelingen van de Rekenkamer over de Betuwelijn ter harte te nemen bij andere grote projecten;

van mening, dat over vervoersprognoses, alternatieven en bijdrage aan de milieudoelen van de magneet-

zwefbaan nog vele onduidelijkheden bestaan;

verzoekt de regering geen besluit over een magneetzwefbaan te nemen totdat vervoersprognose, alternatieven en bijdrage aan de milieudoelen eenduidig zijn vastgesteld,

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. 32 (27400-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Een punt dat voor ons van groot belang is met betrekking tot de dienstverlening betreft NS Reizigers en de zitplaatscapaciteit.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat zitplaatscapaciteit een goede indicator is om de prestatie van de dienstverlening van NS Reizigers mede te bepalen;

van mening, dat het af te sluiten prestatiecontract een goede mogelijkheid biedt om hierover afspraken vast te leggen;

verzoekt de regering mogelijkheden te zoeken om in het prestatiecontract met NS Reizigers zitplaatscapaciteit als prestatie-indicator op te nemen,

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. 33 (27400-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn laatste motie betreft een voorstel met betrekking tot de tunnelveiligheid, omdat het mij niet geheel duidelijk is wat de minister precies wil. De minister heeft er wel over gesproken. Ik hoop dan ook dat deze motie overbodig verklaard kan worden en dat de motie overeenkomt met de intentie van de minister. In dat geval ben ik meteen bereid om de motie in te trekken.

## Van Bommel

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het gebruik van ondergrondse infrastructuur voor het vervoer van personen toeneemt;

constaterende, dat veiligheidsvoorzieningen in de verschillende bestaande en nieuwe tunnels niet met elkaar in overeenstemming zijn;

van mening, dat eenduidige nationale regelgeving voor de veiligheid in tunnels, mede gezien het toenemende gebruik van tunnels, noodzakelijk is;

verzoekt de regering op korte termijn een nationaal tunnelveiligheidsplan op te stellen, en de Tweede Kamer daarover te informeren,

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. 34 (27400-XII).

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Ik loop snel drie punten langs.

De veiligheid van tankers is schriftelijk beantwoord. Ik begrijp daaruit dat ik op mijn wenken wordt bediend. Nederland heeft in IMO-verband succes geboekt. Nu Europa nog. Wij zullen dat kritisch blijven volgen.

Het volgende punt is de waterkwaliteit. Ik dank de staatssecretaris voor haar toezeggingen over versnelde rapportages. Zij heeft er begrip voor dat de Kamer op dit punt de vinger aan de pols wil houden.

Ik ben teleurgesteld over het antwoord over de vaarwegen. Het lijkt er soms op of de staatssecretaris de knelpunten niet wil oplossen. Bij nota van wijziging blijkt dat 20 mln. per jaar mogelijk is. Dat is echter "peanuts" als de achterstand moet worden ingelopen. Ik handhaaf mijn amendement. Financieel deskundigen hebben mij geadviseerd dat het wél zo kan. Wij hebben immers nog twee weken om elkaar te overtuigen.

Wij stemmen toch pas na de behandeling van het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Om te beginnen hebben wij gevraagd of er een mogelijkheid is om meer te doen op het punt van deelauto's, vooral als het gaat om het creëren van parkeerplaatsen daarvoor. De minister onderstreept wel dat zij dat wil stimuleren, maar zij blijft wat vaag over de manier waarop dat precies zal gaan. Daarom komen wij met de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het gewenst is dat auto's zo efficiënt mogelijk worden gebruikt;

overwegende, dat om deelauto-systemen goed te kunnen laten functioneren en concurreren met individueel autogebruik, specifieke parkeergelegenheid op centrale plaatsen nodig is;

verzoekt het kabinet de mogelijkheden te onderzoeken voor het instellen van een omschakelfonds voor parkeergelegenheid voor deelauto's, en de Kamer daarover in het eerste kwartaal van 2001 te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (27400-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat betekent meteen dat ik een motie over hetzelfde onderwerp ingediend tijdens de algemene financiële beschouwingen intrek, maar ik moet bekennen dat het ik het nummer niet bij de hand heb.

De **voorzitter**: De motie-Giskes/Vendrik (27400-IXB, nr. 14) is ingetrokken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik denk dat volstrekt helder is hoe de fractie van D66 denkt over het

probleem van de files en de bereikbaarheid in de Randstad. Als er veel geld is te investeren, dan vinden wij dat je dat moet sluisen in de richting van alternatieven voor individueel autogebruik, omdat juist dat het grote probleem is in onze Randstad. Wij vinden daarom dat de besteding van de BOR-gelden die nu wordt voorgesteld suboptimaal is. Wij hebben het al vele malen gezegd. Ik wijs speciaal de heer Hofstra erop dat in de drie contracten met de regio's die er nu liggen 1,8 mld. naar openbaar vervoer gaat en 3,7 mld. naar wegen. Als hij dat "fiftyfifty" noemt, dan kan ik misschien toch net iets beter rekenen dan hij, maar die pretentie wil ik helemaal niet hebben. Daarom dienen wij de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het BOR-pakket sprake is van een te beperkte inzet in de richting van alternatieven voor en aanvullingen op autogebruik;

overwegende, dat voor bestrijding van de files naast beprijzing ook een substantiële OV-impuls nodig is;

verzoekt de regering de BOR-gelden evenwichtiger in te zetten voor alternatieven voor en aanvullingen op autogebruik,

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. 36 (27400-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik denk dat ik ook voldoende helder heb gemaakt dat wij onszelf, om die voorgaande motie goed mogelijk te maken, willen ontdoen van de klem waar wij nu in zitten om de proef met rekeningrijden Nederland maar door de strot te duwen. Omdat je zoveel moet doen met investeringsgeld op de verkeerde manier hebben wij onszelf, de Kamer en het kabinet in overweging gegeven om een grote sprong voorwaarts te maken. Wij moeten het draagvlak dat er wel is benutten voor een goed alterna-

## Giskes

tief, want de meeste mensen in Nederland zijn er toch van overtuigd dat beprijzen een goed idee is. Daarom dienen wij de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat sprake is van een gering maatschappelijk draagvlak voor rekeningrijden;

overwegende, dat de voorgestelde proef met rekeningrijden het grote risico meebrengt dat de effectiviteit van beprijzen onvoldoende overtuigend kan worden aangetoond;

geeft het kabinet in overweging het bestaande maatschappelijk draagvlak voor een te differentiëren kilometerheffing te benutten en zo snel mogelijk zo'n kilometerheffing te introduceren, zo mogelijk met voorbijgaan aan de proef met rekeningrijden,

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. 37 (27400-XII).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik moet bekennen dat ik niet gehoord heb of de minister heeft gereageerd op ons voorstel om het rijbewijs voortaan op chipkaartformaat uit te brengen. Als dat zo is, dan bied ik mijn excuses aan. Anders zou ik daar graag alsnog een antwoord op krijgen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik heb net in mijn tweede termijn gezegd dat ik het prijs dat de fractie van D66 als eerste lid van de coalitie het principe van de proef van het rekeningrijden durft aan te vallen. De vraag is nu hoe recht zij haar rug houdt. Hier lijkt die rug heel recht, maar nu kom ik even terug op de tekst van de motie. Zij zet in op kilometerheffing, misschien met wat andere ideeën dan CDA en VVD, maar zij zet in op kilometerheffing. Zo mogelijk ziet zij daarbij echter af van rekeningrijden. Wat betekent dat "zo mogelijk"? Als zij inzet op

kilometerheffing, ziet zij dan niet gewoon af van de proef met rekeningrijden?

**De voorzitter:** Ik zou nooit zelf het antwoord geven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is natuurlijk volstrekt helder. Wij hebben getekend voor een regeerakkoord waarin staat dat wij een proef gaan doen met rekeningrijden. Maar er is sprake van voortschrijdend inzicht en het draagvlak is ook belangrijk. Wij stellen daarom voor om de mogelijkheden van de 21ste eeuw te benutten om gewoon meteen tot een goed systeem over te gaan, vooral ook omdat zoveel ontwikkelingen in de maatschappij die kant opgaan. Wij zeggen: laat die kans niet voorbijgaan, dan vang je twee vliegen in één klap.

De heer **Eurlings** (CDA): Waarom gebruikt u dan de woorden "zo mogelijk" in de motietekst? Daarmee laat u de deur open voor én een kilometerheffing én een proef met het rekeningrijden oude stijl.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat het volstrekt helder is wat wij vinden, mijnheer Eurlings. Dat is inderdaad misschien een heel klein beetje anders dan wat u vindt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ook onze fractie heeft grote twijfels over de hoeveelheid geld die in het BOR beschikbaar is voor openbaar vervoer. Volgens ons te weinig. D66 zegt nu: de proef wordt ons door de strot geduwd. D66 was er toch zelf bij toen het herziene regeerakkoord werd getekend? Dat is nog maar een paar maanden geleden. Is de situatie sindsdien veranderd? Is er minder draagvlak dan drie maanden geleden? Ik geloof het absoluut niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Toen in, naar ik meen, 1998 het eerste voorstel voor integraal rekeningrijden bij de Kamer voorlag, vonden wij dat een uitstekend voorstel. Toen werd voorgesteld om er eerst een proef mee te nemen, hebben wij gevraagd waarom er zo'n terugtrekkende beweging werd gemaakt. Dat gebeurde onder invloed van de maatschappelijke krachten die er zouden zijn geweest en waarnaar de minister graag heeft willen luisteren. Wij zeggen: daarmee is dit momen-

tum verspeeld. Er dient zich nu een kans aan om met een systeem te komen waarvoor in de maatschappij al ontwikkelingen gaande zijn, waarvan dezelfde groepen die tegen rekeningrijden zijn, zeggen dat zij ervoor zijn. Wij zeggen dan: misschien nog een paar dozen met champagne ertegenaan en dan krijgen we echt iets goeds in Nederland en maken wij ook nog goede alternatieven. U moet er dus echt gewoon vóór zijn, mijnheer Van der Steenhoven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Heeft u nu niet ontzettend gedraaid? Drie maanden geleden ging u in dezelfde maatschappelijke situatie als nu nog akkoord met een proef, wat u nu zegt niet te doen. Vervolgens zegt u dat u eigenlijk toch akkoord gaat met het voorstel van wet als dat wordt ingediend. Is het dan niet D66 die hier de tol gaat betalen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, wij hebben in het voorjaar toen de aanpassing van het regeerakkoord werd gemaakt, gezegd dat er een heel goed pakket van investeringen in de alternatieven bij hoort. Met als verklaring dat het anders niet lukt om de proef met rekeningrijden erdoor te krijgen, krijgen wij nu voorgelegd dat er allerlei dingen moeten gebeuren op investeringsgebied die ons niet aanstaan. Dan maken wij liever de echte sprong waarvoor wel draagvlak is en waarvoor wij niet al die auto-investeringen moeten doen waarmee de heer Hofstra zich zo blij betoont. Dan zitten we veel beter.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! D66 wil een sprong voorwaarts maken. Wij gaan graag mee. Wat dat betreft, heeft mevrouw Giskes ons aan haar zijde.

Zij heeft het eigenlijk alleen maar over draagvlak. Is dat voor haar doorslaggevend of speelt ook een belangrijke rol de mate waarin het instrument effectief kan zijn?

Mevrouw Giskes heeft wederom gezegd dat het momentum voorbij is. Als dat werkelijk zo is met betrekking tot het instrument rekeningrijden, dan kunnen wij toch gewoon ophouden met dat instrument, want dan is dat toch een gepasseerd station?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb zelfs

## Giskes

in de tekst van de motie verwoord, dat wij er best beducht voor zijn, dat wij nu zo'n experiment gaan doen. Ik voorzie ook nog oeverloze discussies achteraf over de vraag of het effectief was, waaraan het lag dat er misschien minder auto's op de weg reden, of dat dankzij de investeringen was die wij aan het doen zijn, wat de wegleffecten zijn geweest, enzovoort. Daarmee vermoord je, als je niet oppast, het hele idee van beprijzen. Daarom zeggen wij: spring er overheen, doe jezelf een lol, maak het goed en verkoop het dan ook goed aan Nederland.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als ik u goed begrijp, zegt u: er zitten te veel wegen in het pakket en daarom schrappen wij het reminstrument voor het autogebruik. Die logica ontgaat mij, maar ik ben het wel met u eens dat de kilometerheffing er moet komen op termijn. Dat betekent echter wel een kastje van f 2000 per stuk voor 6 miljoen auto's, dat is 12 mld. Verder moet er een satelliet de lucht in, moet er een computersysteem tot stand worden gebracht en moeten er tolpoorten worden geïnstalleerd. Dat geheel kost 15 mld. Bent u nu zo zeker van dat effect van dit systeem voor de automobilititeit dat u aan de Nederlandse bevolking durft te vragen om deze investering te doen, tien jaar te wachten en ondertussen niets tot stand te brengen in de hoop dat het na die tien jaar goed gaat? Zou het niet veel verstandiger gaan, met een kleinschaliger proef in de Randstad te beginnen om te kijken of het werkt?

Mevrouw **Giskes** (D66): De enige echte zekerheid die wij hebben, is dat wij uiteindelijk allemaal dood gaan. Wij zijn er echter van overtuigd dat er andere redenen zijn waarom mensen dit soort kastjes in hun auto zullen willen hebben. De auto-industrie gaat vanaf nu al auto's met een ingebouwd kastje afleveren. Er zijn verzekeringsmaatschappijen die proberen volgend jaar – zelfs gedifferentieerd naar tijd en plaats – verzekeringen af te sluiten zodat de mensen in verschillende tarieven kunnen vallen. De meer primitieve vormen zijn dus wel degelijk beschikbaar. Ik begrijp niet waarom u zo afhoudend bent. De technische ontwikkelingen, vooral ook op dit terrein, gaan veel sneller dan wij konden denken. In eerste termijn heb

ik al gezegd dat mensen die mee willen tellen een routeplanner in hun auto hebben. Dat zou hiervoor ook kunnen gelden.

De **voorzitter**: De heer Van Gijssel voor de laatste keer!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Individueel gebruik is echt wat anders dan 6 miljoen motorvoertuigen. Volgens mij onderschat u de ingewikkeldheid en de kwetsbaarheid van het systeem. De milieubeweging zegt zelf dat het op z'n vroegst in 2008 kan. U gaat dus gewoon acht jaar lang niets doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, want ik stel voor dat wij in die acht jaar meer dan nu gaan investeren in het openbaar vervoer opdat mensen niet meer hoeven zeggen: Ik wil wel met het openbaar vervoer, maar ik kan niet anders dan met de auto.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als u de groei van de automobilititeit wilt compenseren, moet het openbaar vervoer vijf keer zo groot worden als nu. Dat vergt 1000 mld. aan investeringen.

De **voorzitter**: Voor dit moment zijn wij hierover wel uitgepraat.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mag ik nog één vraag stellen?

De **voorzitter**: Heel kort dan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Hofstra, u en ik hebben bij het opstellen van het regeerakkoord de verdeling tussen investeringen in het openbaar vervoer en wegen gecorrigeerd en vervolgens geaccordeerd. Klopt dat?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij hebben steeds gezegd dat wij het niet eens waren met de invulling van het pakket. Wij vonden dat er meer moest gebeuren aan het openbaar vervoer, maar dat zouden wij later wel bekijken. Ik was toen penvoerder.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Vandaar het evenwichtige...

De **voorzitter**: Nog even en er interrumpeert niemand meer!

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat lijkt mij wel een goed idee!

De **voorzitter**: Daar zal ik u aan houden als de bewindslieden antwoorden.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik wil slechts enkele opmerkingen maken over de beprijzing van de mobiliteit. De minister ging nogal rauw met de feiten om toen zij zei dat wij al 40, 50 jaar proberen de mobiliteit in te perken. Sinds 1998 – het SVV-2 – staat het pas op papier en vervolgens heeft de politiek het bij deze papieren tijger gelaten. Dat is het kernpunt van het mobiliteitsprobleem. Wij zijn bang om de burgers met de maatschappelijke kosten van mobiliteit te confronteren. In de Middeleeuwen was dat wel anders. Ik citeer uit een boek van Lucas Reijnders over het reizen: "Afgezien van het voetengebruik was mobiliteit peperduur. In de 15de eeuw kostte de reis per veer en paard van Brielle naar Brussel v.v. één tot twee jaarlonen van een landarbeider". Ik pleit uiteraard niet voor dergelijke niveaus van beprijzing, maar ik wil wel aangeven dat er vroeger fors betaald moest worden voor mobiliteit. Ik sluit af met het indienen van drie moties.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- een systeem van kilometerheffing op een groeiend draagvlak kan rekenen;
- de periode tussen de beoogde evaluatie van de proef met rekeningrijden en de introductie van een systeem van kilometerheffing zo kort mogelijk dient te zijn;
- het van belang is na te gaan in hoeverre ervaringen met en investeringen in de proef met rekeningrijden bruikbaar zijn binnen een systeem van kilometerheffing;
- de proef met rekeningrijden als opstap kan worden gezien naar een systeem van kilometerheffing;

verzoekt de regering met het oog op een zo spoedig mogelijke introductie van een systeem van kilometerheffing te onderzoeken in hoeverre de ervaringen met en de investerin-

## Stellingwerf

gen in de proef met rekeningrijden bruikbaar zijn en hoe de overgang tussen de proef met rekeningrijden en een systeem van kilometerheffing tot stand kan worden gebracht;

verzoekt de regering de Kamer hierover vóór de vaststelling van de Wet mobiliteit en bereikbaarheid te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (27400-XII).

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- introductie van een kilometerheffingsysteem een doelmatiger benutting van (bestaande) infrastructuur mogelijk maakt;

- het eurovignet met ingang van 2003 wordt afgeschaft;

- invoering van een kilometerheffingsysteem voor vrachtverkeer op korte termijn realiseerbaar is, hetgeen blijkt uit het feit dat Zwitserland en Duitsland hiertoe reeds in respectievelijk 2001 en 2003 overgaan;

verzoekt de regering zich in te spannen om een kilometerheffing voor het vrachtverkeer zo spoedig mogelijk in te voeren,

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. 39 (27400-XII).

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- introductie van een kilometerheffingsysteem een doelmatiger benutting van (bestaande) infrastructuur mogelijk maakt;

- een dergelijk systeem ook andere voordelen heeft;

- de voor een systeem van kilometerheffing benodigde techniek voorhanden is;

verzoekt de regering de Kamer op korte termijn een voorstel voor te leggen op grond waarvan een proef met een systeem van kilometerheffing voor een beperkt aantal personenauto's wordt genomen op grond waarvan de resultaten hiervan in het jaar 2005 kunnen worden betrokken bij de evaluatie van de proef met het rekeningrijden,

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. 40 (27400-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP):

Mevrouw de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun mondelinge en schriftelijke beantwoording. Mijn tijd is zeer beperkt en ik kan daarom nog maar een enkele opmerking maken.

Waar het gaat om de discussie over beprijzing moet ik constateren dat er toch iets zeer bijzonders aan de hand is, namelijk dat de fracties van D66 en SGP het eens zijn over een grote sprong voorwaarts. Dat gebeurt helaas zelden op andere terreinen, maar op dit terrein is dat kennelijk het geval. Ik kan het niet beter verwoorden dan mevrouw Giskes heeft gedaan. Ook onze fractie is van mening dat wij de fase van het rekeningrijden moeten overslaan en meteen die stap naar de goede manier van variabilisatie moeten maken met een breed draagvlak, zijnde de kilometerheffing.

Vervolgens heb ik een tweetal moties, een op het terrein van de natte waterstaat. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris van 20 mln. extra voor vaarwegen, maar dat is echt een druppel op de gloeiende plaat. Daarom de volgende motie die een aansporing is om te proberen de komende jaren daar nog wat extra bij te doen.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat er tot 2005 een jaarlijks tekort bestaat van 200 mln. voor beheer en onderhoud van vaarwegen;

overwegende, dat dit tekort zowel nadelige consequenties heeft voor het berekenen van de gewenste modal shift als voor ecologische belangen en waterafvoer;

verzoekt de regering tot 2005 jaarlijks extra middelen uit te trekken om dit financieel tekort zoveel mogelijk te verkleinen, en de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 41 (27400-XII).

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- is voorzien in een structurele bezuiniging op de rijksbijdrage aan de exploitatie van het openbaar vervoer;

- deze bezuiniging het afgelopen jaar door de minister ongedaan is gemaakt;

- het streven gericht moet zijn op een forse groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer en dat een bezuiniging op de exploitatie daarmee op gespannen voet staat;

verzoekt de regering af te zien van een structurele bezuiniging op de rijksbijdrage aan de exploitatie van het openbaar vervoer en dit gegeven bij de opstelling van de komende begroting tot uitgangspunt te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 42 (27400-XII).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik

## Netelenbos

dank de leden voor hun opmerkingen in tweede termijn en voor de vele moties. De heer Eurlings zei dat hij de daad bij het woord gevoegd wilde zien. Welnu, daar houd ik ook zo erg van, maar dat moeten wij dan ook wel allemaal willen. Dit zal ik ook wel herhalen als ik kom te spreken over enkele moties. Aanpakken, attaqueren en afmaken – ik neem aan in de sfeer van het werk afmaken – lijkt ook mij een heel goede zaak.

Er zijn ontzettend veel moties ingediend. De motie op stuk nr. 16 van de heer Eurlings gaat over de capaciteitstekorten op het spoorwegnetwerk. Hij is van mening dat goederentreinen in de spits geen plaats mogen hebben. Zoiets kan niet zomaar worden uitgesproken. Op 9 november jl. heb ik het interim-besluit capaciteitstoewijzing spoorwegen gepubliceerd in het Staatsblad. Dat interim-besluit maakt het mogelijk om efficiënt te plannen hoe het totale spoorvervoer, goederen- en personenreinen op het hoofdrailnetwerk en daarbuiten, moet worden geacommodeerd. Op basis daarvan kan Railned de capaciteit voor het dienstregelingjaar 2001-2002 op een verantwoorde wijze toewijzen en eventueel conflicten bij aanvragen beslechten. Stel dat er een probleem ontstaat tussen NS Reizigers en een goederenvervoerder, dan kan Railned via beslechtsingsregels beslissen wie mag rijden. Het is niet altijd mogelijk om die treinen buiten de spits te houden, want ze komen vaak van ver, of moeten nog ver. Het personenvervoer zal in de spits natuurlijk zoveel mogelijk voorrang worden gegeven, maar er zullen ook uitzonderingen worden gemaakt, bijvoorbeeld op de Brabantroute totdat de Betuweroute wordt opgeleverd. Ik zou het buitengewoon onverstandig vinden om in het algemeen te stellen dat er nooit een goederentrein in de spits mag rijden, al zie ik dat het belangrijk is dat het personenvervoer geen hinder ondervindt. Ik moet de motie ontraden. Het interim-besluit is zojuist gepubliceerd, waarmee de regels voor 2001 en 2002 vastliggen. Ik kan die uiteraard niet zomaar veranderen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voor de volledigheid: wij zeggen niet dat goederentreinen zomaar moeten worden verboden. Heel nadrukkelijk

richten wij de motie op situaties waarin zich kwalitatieve capaciteitsproblemen voordoen en de drukte te groot is om zowel goederen- als personenvervoer te accommoderen.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben dat via het interim-besluit capaciteitstoewijzing feitelijk zo geregeld, maar bij een geschil behoort Railned te beslissen. Ik kan het interim-besluit niet wijzigen.

De motie op stuk nr. 18 gaat over het BOR-pakket. In eerste termijn namen tal van woordvoerders het woord "noodsituatie" in de mond. Als daarvan sprake is, dan dienen investeringsbeslissingen in openbaar vervoer en weginfrastructuur te worden genomen. Het is dus onverstandig om op je geld te gaan zitten en maandenlange discussies te voeren. Ik verdedig het integrale pakket, maar verplichtingen die zijn aangegaan, zijn aangegaan en worden dus geëffectueerd. Wij moeten ervoor oppassen dat wij hier in deze geïsoleerde situatie praten over nut en noodzaak om vervolgens geen geld uit te geven. Dat zou zeer onverstandig zijn.

Ik heb mij voorgenomen om het volgende te doen. In de eerste plaats zou ik wel eens met de heer Eurlings in debat willen over de vraag, hoe lang hij de Kamer over de wetsbehandeling zou willen laten doen. Blijkbaar is de boodschap van het CDA aan de Nederlandse samenleving dat ze weliswaar een groot probleem heeft, dat ze te maken heeft met een mobiliteitstoename van 7% per jaar, waarvan de helft in de Randstad, maar dat het CDA toch nog langdurig zou willen discussiëren over de vraag of het daar überhaupt wel iets aan zou willen doen. Het zou mijn boodschap niet zijn; ik heb juist het vuur uit m'n sloffen gelopen om ervoor te zorgen dat wij nu wel iets gaan doen. Eindelijk, zou ik zeggen. Maar goed, het lijkt mij dat wij die wet heel snel zouden kunnen behandelen; daar zit ik helemaal niet mee. En ik zal de Kamer voordat er gestemd wordt, een overzicht geven van wat de regio's in het jaar 2000 uit het regiofonds dachten te kunnen betalen. Dan kan de heer Eurlings zien wat hij in de waagschaal stelt. Het zal duidelijk zijn dat ik de Kamer aanneming van deze motie ontraad, maar ik kan ook tellen en ik zal laten zien wat zij met deze motie zou doen. Wellicht krijgt de heer Eurlings

hier en daar nog een CDA-burgemeester op z'n nek. De heer Deetman heeft ook het vuur uit z'n sloffen gelopen om zijn gemeenteraad mee te krijgen, en dat waardeer ik zeer. Hij heeft als het ware een gemeenteraad van driehonderd leden toegesproken, want dat waren alle raadsleden uit de regio. Hij heeft heel veel bestuurlijke moed getoond en daar houd ik ontzettend van.

Voorzitter! Het zal de heer Eurlings misschien verbazen, want hij gebruikte nogal grote woorden, maar ik ben het reuze eens met zijn motie op stuk nr. 19. Daarin staat namelijk dat infrastructuurprojecten uit het BOR die geen deel uitmaken van het betreffende regionale mobiliteitsfonds, op hun eigen merites dienen te worden beoordeeld. Daar ben ik het mee eens, dus ik kan deze motie zó overnemen. Je moet namelijk altijd alles op z'n eigen merites beoordelen, al betekent dit niet dat alles zomaar doorgaat.

De **voorzitter**: Ik geloof dat de heer Eurlings nu wil proberen of hij u niet zo ver zou kunnen krijgen om de Kamer te ontraden, de motie aan te nemen...

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zou wel gek zijn! Ik vind het verrassend en ik ben wederom verheugd, net als gisteren op een bepaald moment. Ik zou de minister alleen nog willen vragen of zij zich ervan bewust is dat deze motie dezelfde strekking heeft als de motie die zij in het interpellatiedebat over hetzelfde onderwerp sterk afwees. Als dat zo is, neemt zij nu een offensieve houding aan en complimenteer ik haar met haar nieuwe inzicht.

Minister **Netelenbos**: Nee, dan moet u even opnieuw naar de tekst kijken. Deze tekst is uiterst beschaafd, en daarom kan ik de motie steunen.

Voorzitter! In de motie op stuk nr. 20 van de heer Van Gijzel en anderen wordt gepleit voor een betere benutting van het spoor. Mij wordt verzocht, binnen een halfjaar een uitgewerkt benuttingsplan aan de Kamer voor te leggen, met een programma dat tien jaar moet bestrijken. Een betere benutting is een kwestie van een mix van dienstregeling, materieel en aanpassingen, grote en kleine. Het heeft niet altijd alleen met snelheid en lange afstanden te maken, zoals wel een beetje in deze motie



## Netelenbos

gesuggereerd wordt. Maar soms kun je het spoor ook heel goed benutten door er snelheid uit te halen. Je moet dit dus van geval tot geval goed bekijken, het is geen kwestie van één concept. In de loop van volgend jaar kan er een integraal plan op dit punt klaar zijn. Als de heer Van Gijzel vindt dat ik daarmee aan de strekking van zijn motie beantwoord, kan ik ermee instemmen.

Ik moet overigens in het algemeen nog zeggen dat het soms echt heel ingewikkeld is om iets verstandigs in een nota te schrijven. Wij zijn vaak niet de enigen die de benodigde informatie moeten genereren. Daarom heb je meestal wel enige tijd nodig, wil je tenminste een goed plan maken. De Kamer heeft nogal eens de neiging om mij in een tijds-klem te zetten, maar daar houd ik niet zo van, omdat het product dan suboptimaal wordt. Ik kan er volgend jaar mee komen, maar ik kan mij nog niet helemaal binden aan de termijn.

Dan de motie op stuk nr. 21, van de heer Van Gijzel. Die motie gaat over het overgangscontract dat in 1995 met de NS is gesloten. Hij constateert in de motie al dat de NS niet aan het contract voldoet. Hij vindt dat ik de NS nu al in gebreke moet stellen en dat ik naar de rechter moet gaan. De situatie is dat ik op dit moment uitzoek of de NS zich aan het overgangscontract houden. Ik weet dat dus nog niet. De constatering die de heer Van Gijzel doet, kan niet zomaar gedaan worden. Je moet weten of er sprake is van het niet voldoen aan een overgangscontract. Wij zoeken dat uit. De cijfers die wij tot nu toe hebben, laten niet zien dat men niet aan het contract voldoet. Dat is moeilijk om aan te nemen in het licht van de actuele discussie. Het heeft ook te maken met de aard van het contract van toen, zoals ik tijdens een algemeen overleg al heb gezegd. Wij zoeken het nog verder uit. Wil je een procedure starten, dan moet je eerst zeker weten of er sprake is van het in gebreke blijven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat begrijp ik. Je moet het juridisch op een rijtje hebben. Ik ga ervan uit dat de minister dat zo spoedig mogelijk doet. De cijfers die de minister heeft, dateren van de zomer. Ik kan haar redelijk garanderen dat hetgeen de NS nu presteren, niet binnen het contract past. Als het er wel binnen

past, zou het echt een waardeloos contract zijn.

Minister **Netelenbos**: Daarnaast is het de vraag wat het oplevert. Vanaf 1 januari gaan wij werken met het prestatiecontract. Als je de ingebrekestelling via de rechter tot stand wilt brengen, leidt dat niet met terugwerkende kracht tot iets. Er zit bijvoorbeeld geen boetebeding in het overgangscontract. Het betekent wel iets voor de toekomst. Omdat wij dan niet meer werken met hetzelfde overgangscontract, is dat op zichzelf ook geen juridisch sterke casus. Omdat wij dit jaar van de oude naar de nieuwe situatie gaan, kan deze hele exercitie niet veel opleveren. Als wij de gegevens hebben en als wij kunnen beoordelen hoe het zit met het nakomen van het overgangscontract, kom ik samen met de Kamer terug op de vraag waar het toe moet leiden, in het licht van het feit dat er terugwerkende kracht in zit. Feitelijk kan ik er dus niet zoveel mee. Ik vraag daar begrip voor van de Kamer.

De motie op stuk nr. 22 gaat over de positie van de consument. Ik ben met de indieners van mening dat de positie van de consument moet worden versterkt. In het kader van de WP 2000 hebben wij daarover met elkaar al een discussie gevoerd. Wij hebben in dat kader ook een aantal beslissingen genomen. De Spoorwegwet ligt nu bij de Kamer. Ik vraag de heer Van Gijzel of hij deze motie wil aanhouden. Moeten wij niet eerst de discussie over de Spoorwegwet voeren om alsdan te bezien waar er volgens de Kamer nog hiaten zitten in de positie van de consument? Waar het gaat om de positie van de consument, los van het openbaar vervoer, wordt het allemaal heel wat ingewikkelder. Het is niet zo gemakkelijk om een vervoersautoriteit met consumenten zomaar in positie te brengen met betrekking tot al datgene wat niet in een wet is geregeld. Wij hebben nu de NMA, als het gaat om monopolies en het misbruik maken van de concurrentiepositie. Er komt, zoals bekend, een vervoersafdeling bij de NMA. Dat hebben wij besproken in het kader van de WP 2000. Op die manier zou je onredelijk machtsmisbruik van een organisatie die met vervoer te maken heeft, aan de orde kunnen stellen. Binnen de spelregels en het wettelijk kader dat wij hebben, is het niet zomaar mogelijk om

buiten het openbaar vervoer en buiten de luchtvaart iets te verzinnen. Ik zou deze discussie weer ter hand willen nemen bij de behandeling van de Spoorwegwet en alsdan bezien waar dan nog hiaten blijven zitten en waar de NMA een rol kan vervullen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 23 met betrekking tot een onderzoek naar de spoorblocker. Er komt een proefopstelling bij een geselecteerde spoorwegovergang. Het resultaat van de proef zal aan de Kamer worden verstrekt. Ik kan niet overzien of dat al binnen drie maanden kan. Wij gaan er actief mee aan de slag. Er zal geëxperimenteerd worden en de Kamer zal ervan op de hoogte worden gehouden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kan wel zien dat het niet binnen drie maanden zal lukken, want er gebeurt namelijk niks. Ik heb uitvoerig met een van de partijen gesproken. Men wil wel wat doen, maar heeft daarvoor de specificaties nodig. Die krijgt men dus gewoon niet.

Minister **Netelenbos**: Vanaf 1 januari zijn de taakorganisaties van mij en ik ben opdrachtgever. Dat is dus vrij overzichtelijk.

Ik kom op de motie op stuk nr. 25 van de heer Van der Steenhoven over de snelheidslimiet. Wij hebben al een aantal keren gesproken over de ingewikkeldheden rondom de uitvoering van deze afspraak van het regeerakkoord. Indertijd heb ik bij brief laten weten dat de opbrengst met betrekking tot de emissies tegenvalt als gevolg van het feit dat in de Randstad heel vaak geen 100 km/uur wordt gereden vanwege de fileproblematiek. Invoering van het systeem zal niet tot winst leiden. De kosten die met de invoering gemoeid zijn, zijn dermate grotesk, dat wij dit niet zouden moeten willen. Ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 26 betreft de NS. De acute problemen moeten worden aangepakt en ik moet overleg voeren met NS Reizigers en de reizigersorganisaties. Ik heb dergelijk overleg al gevoerd. Ik stel voor dat ik datgene wat uit het overleg is gekomen, op schrift stel en aan de Kamer doe toekomen. De Kamer kan mij daarop laten weten of zij het resultaat voldoende vindt. Wij hebben gezamenlijk optimale creativiteit ontplooid in het licht van wat op korte termijn mogelijk was.

## Netelenbos

Daarnaast kom ik in het kader van de overdracht van de taakorganisaties met een massief programma van investeringen. Zo gauw dat helemaal is afgerond, laat ik het de Kamer weten. Het is interessant, want het kan om groter geld gaan.

De heer Weekers heeft gesproken over het noodplan en compact rijden. Hij vindt dat ik vóór 1 februari moet laten weten welke aanpak ik kies. Met alle landsdelen ben ik tot 1 februari heel hard aan het werk, integraal en met alle complexiteiten die daarbij aan de orde zijn. Het is echt geen sinecure. Wij hebben het niet over een nintendospelletje, waarbij je een weg hebt, een beetje aan de knoppen moet draaien en direct weet wat je moet doen. Zo simpel is het niet. Het gaat echt om een zeer ingewikkeld vraagstuk. Het is geen kwestie van "roep u maar", waarop wij het vervolgens regelen. Alles wordt op de effecten door-gerekend. Dat is 1 februari klaar. Het kabinet wil vervolgens bezien hoe daarmee in het kader van het ICES-traject en de bestuurs-overeenkomsten moet worden omgegaan. Ik vraag de Kamer dringend om mij de tijd te geven om daar iets van te maken. Anders kan ik de motie op stuk nr. 28 gewoon fysiek niet uitvoeren. Dat krijg ik dus niet voor elkaar. De heer Weekers mag aan mij de eis stellen dat ik goed werk aflever. Ik wil hem evenwel vragen om mij even de tijd te geven om het fatsoenlijk te doen. Ware het zo dat ik niets deed, dan had hij een punt. Dat is echter niet zo. Wij zijn al twee maanden hard aan het werk, maar wij hebben de tijd echt nodig. Ik vind dat ook de heer Weekers er begrip voor moet hebben dat dit heel complex is, omdat niet alleen de Staat der Nederlanden daarbij betrokken is, maar ook heel veel anderen. In die zin wil ik toch maar mijn eigen tijdpad aflopen. Bovendien loopt de inspraakprocedure over het NVVP tot 14 januari. De inspraakreacties moeten hier ook bij betrokken worden. Ik denk dat de heer Weekers zijn motie op stuk nr. 28 maar moet aanhouden, voor het geval hij vindt dat ik het allemaal niet goed doe. Ik kan hem evenwel zeggen dat ik dat natuurlijk wel goed zal doen.

De motie op stuk nr. 29 gaat over het inhaalverbod voor vrachtwagens. De heer Weekers zegt dat hier eigenlijk geen onderzoek meer naar gedaan hoeft te worden, maar dat

vind ik niet helemaal verantwoord. Rijkswaterstaat moet namelijk eerst goed bekijken of er wellicht onveilige situaties ontstaan, voordat het inhaalverbod ergens ingevoerd kan worden. Op dit moment is er een pilot om te bekijken hoe dit werkt op snelwegen met 2x3 rijstroken. Ik ben het met het principe wel eens, maar de heer Weekers moet mij in de gelegenheid stellen om een vergrootglas over Nederland te leggen om te bekijken waar het verantwoord kan en waar niet. Wij hebben namelijk nogal wat op- en afritten in ons land. Mensen moeten de weg af kunnen, zonder dat er gevaarlijke situaties ontstaan.

Op het bestemmen van een rijstrook voor vracht- en busvervoer wordt in het NVVP ingegaan, waar het gaat om doelgroepen. Ik heb op dit punt een iets ander beleid uitgezet. Ik wil hier, na ommekomst van de tervisielegging en de regionale producten, graag begin volgend jaar verder over praten aan de hand van het NVVP. Wij moeten datgene wat nu in het land besproken wordt, namelijk ook serieus nemen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 30. Ik heb schriftelijk al laten weten dat wij nogal gebonden zijn door EU-regelgeving. Ik wil wel een overzicht maken van de zaken die wij bovenop de Europese regelgeving extra hebben geregeld, maar daar heb ik geen MDW-operatie voor nodig. Vervolgens kunnen wij in het kader van wetgeving met elkaar bespreken hoe wij, als wij dat willen, tot een opschoning kunnen komen. Soms gaat het namelijk ook om veiligheid. Als dat overzicht er is, moet de heer Weekers maar beoordelen of hij nog steeds vindt dat er in dit verband sprake moet zijn van een MDW-operatie.

De heer Weekers heeft gezegd dat de EVO en TLN zeer bedroefd waren, omdat er in het NVVP zo weinig aandacht wordt besteed aan het goederenvervoer. Ik ben het daar niet mee eens. Dat is de bekende Pavlovreactie van een belangenorganisatie. Alle vormen van transport worden even serieus genomen in het NVVP. Het directoraat-generaal goederenvervoer van mijn ministerie heeft trouwens een excerpt gemaakt van waar het allemaal over gaat, toegespit op de wereld van het goederenvervoer. Op die manier wordt het beter hanteerbaar voor de inspraak die deze organisaties willen

leveren. Men weet dat ook. Ik zou dus zeggen: neem dit soort opmerkingen met een korrel zout. Wij nemen het goederenvervoer net zo serieus als iedere andere vorm van vervoer.

De motie op stuk nr. 31 van de heer Van Bommel betreft de 30 km- en 60 km-gebieden. Ik heb al gezegd dat ik bezig ben om met alle betrokken partijen de tweede fase Duurzaam veilig te formuleren. Er loopt een ICES-claim van mijn kant. Ik heb dan ook geen behoefte aan deze motie. Ik kan namelijk toch niet sneller lopen dan ik al doe.

De motie op stuk nr. 32 van de heer Van Bommel vind ik helemaal voorbarig. Ik ben al bezig om stukken te produceren en die gaan in januari naar de Kamer. De heer Van Bommel weet schijnbaar al dat ik het allemaal niet goed doe. Dat lijkt mij nogal in de zwarte bol kijken.

In zijn motie op stuk nr. 33 verzoekt de heer Van Bommel mij om de zitplaatscapaciteit als prestatie-indicator in het prestatiecontract op te nemen. Welnu, dat staat er al in. Ik zou heel graag willen dat wij de MOU gingen bespreken. Ik heb al een maand geleden aan de Kamer gevraagd of zij dat uiterlijk half november zou willen doen, zodat ik bij de vaststelling van het prestatiecontract goed weet wat zij belangrijk vindt. Ik ga binnenkort dat prestatiecontract tekenen. Ik zou dus heel graag een keer met u willen praten over de MOU, maar de zitplaatscapaciteit staat reeds in de tekst.

De heer Van Bommel heeft op stuk nr. 35 een motie ingediend waarvan hij hoopte dat die overbodig was. En dat is die dan ook, want ik heb reeds toegezegd dat ik samen met BZK naga of het mogelijk is dat de nationale tunnelveiligheid in een soort overall regeling wordt ondergebracht. Als dat een meerwaarde heeft, zal ik daartoe overgaan. Ik heb die verkenning nog even nodig om de Kamer te kunnen rapporteren.

Mevrouw Giskes heeft op stuk nr. 35 een motie ingediend die zij feitelijk ook al aan mijn collega Zalm heeft voorgelegd. Ik was er toen niet bij, maar hem kennende heeft hij volgens mij toen gezegd, dat wij niet van fondsen houden. Derhalve zijn wij ook niet voor een omschakelfonds voor parkeergelegenheid voor deelauto's. Het is mijns inziens sowieso niet nodig. Het hoofd-

## Netelenbos

probleem is niet dat die gemeenten geen parkeerplaatsen kunnen aanwijzen, maar dat er anderen gaan parkeren. Ik ben bezig met de wegsleepregeling en die is veel belangrijker. Die regeling is, als ik het goed heb, nog dit jaar gereed.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik geloof dat de minister wel houdt van regionale mobiliteitsfondsen, maar dat terzijde. De motie vraagt in feite om een financiële impuls, omdat het niet alleen om de wegsleepregeling gaat maar ook om het verschaffen van grond voor voldoende parkeergelegenheid op vrij dure plekken.

Minister **Netelenbos**: Neen, ik vind dat toch typisch een geval van gemeentelijk beleid. Zelfs de grote steden hebben wel geld voor dit soort zaken. Het zou overigens heel goed uit dat regionaal mobiliteitsfonds betaald kunnen worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar heb ik inderdaad ook aan gedacht. Goed dat er toch ergens fondsen zijn. Misschien zou de minister er wat meer expliciete afspraken over kunnen maken met de regio's.

Minister **Netelenbos**: Ik ben een decentralist. Ik vind dat die mensen dat zelf mogen bedenken. Dat bevoogden van die gemeente-bestuurders... Er wordt daar toch ook gediscussieerd over wat belangrijk is. Als je goede bestuurders hebt op gemeentelijk niveau, moet je ze veel zelf te besturen geven. In ieder geval geen medebewind, daar heb ik een ontzettende hekel aan.

Voorzitter! De motie op stuk nr. 36 van mevrouw Giskes gaat over het BOR-pakket. Zij is ontevreden over de manier waarop dat pakket is ingevuld. Ik wijs hierbij op de tekst van het regeerakkoord, waar staat dat de extra middelen evenwichtig worden gespreid over categorieën openbaar vervoer en wegen. Er staat zeker niet in dat het meeste geld naar het openbaar vervoer moet. Evenwichtig betekent ook dat je al datgene doet wat kan leiden tot het bieden van een oplossing. Dat nu is hier aan de orde. Waar de helft van mijn budget gaat naar openbaar vervoer, waar maar 12% van de kilometers worden geleverd door het OV en waar ik een probleem heb in de Randstad dat zijn weerga niet kent, blijf ik het jammer vinden dat gedacht wordt dat je uitsluitend via

OV de vraagstukken kunt oplossen. Dat is dus niet zo. Ik zou zakelijker over mobiliteitsvraagstukken en de oplossingen ervan willen praten. Beide modaliteiten kunnen oplossingen bieden. In de binnenstad rijden wat mij betreft ook zo min mogelijk auto's. Openbaar vervoer is dan aan de orde. Dat zal ook uit de regionale mobiliteitsfondsen worden betaald en hoe eerder, hoe beter. Ik ontraad aanvaarding van de motie ten zeerste. Ik heb gisteren de heer De Graaf horen zeggen dat zijn handtekening onder het regeerakkoord echt staat. Dat moet ook wel zo zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zijn handtekening staat onder een akkoord waarin niet de invulling van het BOR-pakket is opgenomen. In de drie gesloten overeenkomsten gaat het om een verdeling van 1,8 mld. voor openbaar vervoer en 3,7 mld. voor wegen. Vindt u dat een evenwichtige besteding?

Minister **Netelenbos**: U geeft maar de helft van de werkelijkheid weer. Verder wijs ik op de afspraken in het kader van de regiofondsen. Amsterdam besteedt bijvoorbeeld het totale regiofonds aan het OV. Dat komt ook door het debat dat hier is aangezwengeld. U moet uzelf ook een beetje op het schild verheffen. Daarnaast gaat het rondje Randstad om miljarden, mede naar aanleiding van de discussie in de Kamer. Ook dat is in het pakket opgenomen. Ik snap dan ook niet dat nog steeds wordt gezegd dat het OV er zo bekaaid afkomt. Bovendien is er voor een deel van het OV geen investeringen nodig, want het materieel valt er niet onder, zoals wagons, bussen, shuttlebusjes en taxi's.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat ik de motie op stuk nr. 37 ten zeerste ontraad. Ik vind het jammer dat in de gehele discussie over snelle invoering mijn woorden kennelijk niet zwaar worden gewogen. Zelfs VU-onderzoek heeft naar voren gebracht dat dit op zijn vroegst in 2008 kan, omdat er nog veel moet worden uitgezocht. Ik verwijs ook naar bladzijde 33 van het stuk. Er is gezegd dat er een groot draagvlak is voor een te differentiëren kilometerheffing. Dat is niet het geval. Er is draagvlak voor niet gedifferentieerde kilometerheffing. Deze discussie zal nog terugkomen als wij over kilometerheffing spreken. Daarnaast

is het geringe maatschappelijke draagvlak voor rekeningrijden niets nieuws. Het BOR heeft echter meer draagvlak opgeleverd. Wij peilen dat zelf ook. Toen het BOR als integraal investeringspakket een feit werd, hebben meer burgers aangegeven dat het maar eens geprobeerd moet worden. Ik vind de motie dan ook zeer opmerkelijk. Ik snap er niets van. Ik ontraad haar zeer. Ik ben het eens met de opmerking van de heer Stellingwerf dat de proeve met dit systeem in het andere systeem moet worden ingebracht. Dat is wijsheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): U ontraadt de motie, maar moet bij de motie van mevrouw Giskes geen andere term gebezigd worden? Is zij aanvaardbaar voor u?

Minister **Netelenbos**: Ik ontraad haar ten zeerste.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U trekt het project een aantal jaren. De VVD heeft vraagtekens geplaatst. Nu zegt D66 eigenlijk dat u het niet moet doen. Kunt u zeggen hoe u daar tegenaan kijkt? Op deze manier wordt het draagvlak echt uitgehold, ook door de coalitiepartners.

Minister **Netelenbos**: Het is een slimme tekst. Ik kan dan ook zeggen wat ik zeg. Er staat: geeft in overweging. U kent mijn antwoord.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het gaat mij niet om de tekst, maar om de implicaties die ervan uitgaan, de werking die van de rol van de coalitiepartners uitgaat.

Minister **Netelenbos**: Ik heb horen zeggen dat de handtekening van de heer De Graaf onder het regeerakkoord staat en dat is wat telt.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik wil op basis van dat antwoord weten of de minister vindt dat deze motie in strijd is met die handtekening. Dat laat zij immers in het midden.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes vraagt mij om iets in overweging te nemen. Ik heb al gezegd dat ik dat niet doe. Het voorstel wat ermee gesuggereerd wordt, is immers niet mogelijk. Je kunt iets wat je niet kunt uitvoeren, niet in overweging nemen. Ik heb

## Netelenbos

uitgelegd waarom dat niet kan, waarom dat niet reëel is en waarom het, in de tijd gezien, niet klopt. Het lijkt mij dus allemaal vrij overzichtelijk.

In de motie op stuk nr. 38 van de heren Stellingwerf en Van der Steenhoven wordt mij gevraagd, met het oog op een zo spoedig mogelijke introductie van het systeem van kilometerheffing, te onderzoeken in hoeverre de ervaringen met de proef spitstarief bruikbaar zijn en te bezien hoe die kunnen worden geïncorporeerd in de kennis die nodig is om straks een geavanceerder systeem uit te werken. Ik denk dat ik deze motie kan overnemen. Ik weet niet precies hoeveel tijd ik nodig heb om het op papier te zetten, maar als wij over het wetsvoorstel gaan praten, zal de samenhang tussen de kennis van nu en die van straks kunnen worden uitgelegd. Ik kan de motie derhalve in die zin overnemen.

In de motie op stuk nr. 39 van de heer Stellingwerf met betrekking tot het eurovignet wordt de regering opgeroepen, zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor het vrachtverkeer in te voeren. Daar gaat een verkeerd beeld van uit. Ik heb gezegd dat wij op de Duitsers wachten. Het ligt iets ingewikkelder met de Zwitsers. Wij hebben een andere relatie met Zwitserland, omdat het geen EU-land is. Ik zou willen dat de Kamer mij de tijd geeft om met de Duitsers te kijken hoe wij gezamenlijk kunnen optrekken. Van "zo spoedig mogelijk" gaat net een verkeerd beeld uit. Als de heer Stellingwerf van mening is dat de motie geheel overeenkomt met mijn woorden, wat ik overigens al vele keren eerder heb gezegd, dan heb ik die motie niet nodig.

In de motie op stuk nr. 40 van de heer Stellingwerf wordt de regering verzocht, de Kamer op korte termijn een voorstel voor te leggen op grond waarvan een proef met een systeem van kilometerheffing voor een beperkt aantal personenauto's wordt genomen. De resultaten daarvan zouden in 2005 moeten worden betrokken bij de evaluatie. Het gaat mij allemaal te snel. De heer Stellingwerf moet mij even het werk laten doen. Er is een interdepartementale beleidsgroep bezig om het palet aan vraagstukken in beeld te brengen. In de motie worden data genoemd waarvan ik bij lange na niet weet of ik die kan hanteren. In die zin moet ik de Kamer de

aanvaarding van de motie ontraden. Zo gauw de kennis uit de interdepartementale werkgroep over het tijdpad voor pilots dat zou kunnen worden benut en al die zaken meer, bekend is, krijgt de Kamer die gegevens uiteraard.

De motie op stuk nr. 42 van de heren Van den Berg en Stellingwerf gaat over de rijksbijdrage aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Als wij afzien van de structurele bezuiniging van 35 mln., dan betekent dit dat het ieder jaar cumuleert. Er werd juist gezegd dat het eenmalig is. Dat is in deze motie dus helemaal niet het geval. Ik ben derhalve van mening dat ik de Kamer de aanvaarding van deze motie moet ontraden, ook omdat ik vind dat exploitatiesubsidies in het openbaar vervoer naar 50% moeten. Zij moeten niet zo hoog blijven als ze nu zijn, omdat dat de gezondmaking van de sector ook echt kan dienen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Deze motie is uiteraard bedoeld om veel meer groei te genereren voor het openbaar vervoer dan die 2% die nu in de begroting staat. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Wij schieten nu tekort op dat vlak.

Minister **Netelenbos**: Sommige OV-bedrijven krijgen nu nog tussen de 80% en 85% subsidie. Dat is veel te hoog. Er wordt met man en macht aan gewerkt om dat naar een aanvaardbaar niveau te krijgen. Daar moet het volume dus ook uit komen. Er kan groei plaatsvinden zonder dat het nodig is om de exploitatiesubsidie weer op te hogen.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Mevrouw de voorzitter! Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn.

Ik begin met de inbreng van de heer Eurlings en zijn motie op stuk nr. 17. Wij kunnen elkaar in ieder geval vinden in de constatering dat wij beiden hechten aan een zo spoedig mogelijke bescherming tegen hoog water van de bewoners van het Maasdal, alsmede het streven om het project integraal uit te voeren. Het verzoek aan de regering om echter nog binnen deze kabinetsperiode een commitment aan te gaan voor de volledige financiering is een stap te ver. Ik heb in mijn beantwoording in eerste

termijn helder aangegeven dat de staatssecretaris van LNV, waar het voor het grootste gedeelte om natuurontwikkeling gaat, en ik ons uiterste best doen om de financiering van het totale project rond te krijgen. Dat laat onverlet dat ik geen commitment voor de totale financiering kan geven. Derhalve ontraad ik de motie, die overigens mede is ondertekend door mevrouw Ravestein.

De motie van de heer Herrebrugh c.s. op stuk nr. 24 komt wat dichter in de buurt. De motie ondersteunt mij in mijn streven om, waar mogelijk, voldoende hoogwaterbescherming te realiseren onder de vlag van integraliteit van het project. Ik wijs erop dat de gevraagde versnelling niet zomaar door mij toegezegd kan worden. De totale planning van het Infrastructuurfonds kan niet zomaar worden versneld. Dat zou ten koste gaan van andere projecten. Zo ruilen wij het ene probleem in voor het andere. Het pakket aan investeringen is heel evenwichtig over de jaren verdeeld. Ik zie dan ook geen mogelijkheid om uitspraken te doen voor de lange termijn. Ik zeg echter toe om in de komende jaren, voor het eerst bij de begrotingsvoorbereiding voor het jaar 2002, hieraan aandacht te geven. Daarmee toon ik mijn inzet hiervoor. Ik wil in dit kader de heer Weekers, medeondertekenaar, danken voor zijn steun. Ik zou dolgraag een start maken met het project.

Bij de heer Herrebrugh ga ik in op het feit dat de hij zijn amendement in het kader van de baggerspecie handhaaft. Hij is daarin vrij. Ik kan echter geen dingen beloven die naar mijn beste inzicht niet door mij kunnen worden waargemaakt. Als er extra geld is, moet dat ook weggezet kunnen worden. Volgens mij verschillen wij daarover van mening. Ik heb geen absolute zekerheid wat betreft de planning. De ervaring leert dat die soms wel eens te optimistisch is. Ik zal uiteraard de voorbereidingen nadrukkelijk volgen. Als blijkt dat versnelling mogelijk is, zal ik op dat moment bezien of ik iets zal doen. Ik heb echter geen behoefte aan dit amendement.

De heer Herrebrugh heeft tevens een amendement ingediend in het kader van beheer en onderhoud nat. Ik heb gezegd mogelijkheden te zien om een verschuiving aan te brengen van droog naar nat van 20 mln., met ingang van het volgende jaar. Ik kan

## J.M. de Vries

dat technisch regelen bij de Voorjaarsnota. De heer Herrebrugh kan dus zijn amendement op grond van mijn toezegging intrekken.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik zal mij daarover beraden. Ik heb echter graag dat de staatssecretaris een en ander bereikt door een nota van wijziging op de begroting over het jaar 2001 in te dienen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Zo werkt dat technisch gezien niet. Ik doe het bij de Voorjaarsnota voor het jaar 2001. Wil de heer Herrebrugh het geld of wil hij met de begroting door het land reizen met de mededeling dat hij een wijziging heeft bereikt? Het geld komt er. Ik geef aan hoe ik deze wijziging technisch het beste kan verwerken.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik zie graag een nota van wijziging op de begroting.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik kom bij de motie op stuk nr. 27 van de heer Van der Steenhoven en mevrouw Ravestein over de Maaswerken. Zij vragen om het combinatiealternatief. Dat is ook precies het alternatief dat is gekozen. Het enige waarover wij misschien van mening verschillen, is dat de kades in het combinatiealternatief het sluitstuk zijn. Ik ga het verhaal niet herhalen, gezien het late uur, maar op grond daarvan heb ik besloten om dat onderdeel naar voren te trekken. Ik moet aanneming van de motie in deze vorm ontraden. Ten eerste wordt gevraagd naar een combinatiealternatief, terwijl dat al wordt uitgevoerd. Daarom is de motie overbodig. Ten tweede moet ik aanneming van de motie ontraden omdat ik heb aangegeven welke mogelijkheden gemeenten hebben om voor het naar voren trekken van de kadeverhogingen een alternatief te bieden, mits wij onder ogen zien dat de consequentie is dat de hoogwaterbescherming niet op de termijn gerealiseerd kan worden die ons aanvankelijk voor ogen stond.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wanneer kan de staatssecretaris ons informeren over de vraag of de beoordeling van de plannen die door gemeenten worden ingediend tot enig resultaat leidt?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik

ben nu bezig met de voorbereiding van het ontwerp-Tracébesluit. Bij gelegenheid van het ontwerp-Tracébesluit zal ik tevens de stand van zaken bij het overleg met de gemeenten aan de Kamer meedelen. Dat zal ergens in het eerste kwartaal van volgend jaar zijn.

Voorzitter! Dan kom ik ten slotte op de motie van de heer Van den Berg en mevrouw Ravestein op stuk nr. 41 met het verzoek om in het kader van het tekort toch nog eens te kijken wat de mogelijkheden zijn. Als ik de motie als volgt mag opvatten, namelijk dat de Kamer van mij een uiterste inspanning vraagt om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare middelen om te gaan en daar waar er in het betalingsritme ruimte is de middelen prioritair aan te wenden voor het oplossen van de knelpunten, dan kan ik de motie als een steun in de rug beschouwen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ga nog even in op het amendement op stuk nr. 12 van het lid Eurlings die weer een verlaging van f 750.000 wil op iets wat in het jaar 2000 is uitgegeven en niet in het jaar 2001. Dat is dus vrij opmerkelijk. Daarnaast moet het verplichtingenbedrag voor voorlichting van mobiliteit worden verlaagd, maar ik wijs erop dat de kosten die zijn gemaakt voor de uitleg van het BOR niet uit dit budget komen. Het gaat hier om de uitgaven die betrekking hebben op het rekeningrijden als zodanig. Op dat punt heeft de Kamer mij al vanaf 1998, sinds het regeerakkoord bestaat, gemachtigd om uitgaven te doen. Het is natuurlijk allemaal erg grappig. Iedereen moet er ook reuze om lachen. Uit dit voorlichtingsbudget komen de campagnes om mensen erop te wijzen dat zij zich moeten gedragen in het verkeer, de lesbrieven voor scholieren en de 3VO-spotjes. Ik moet aanneming van het amendement dus zeer ontraden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 0.31 uur

□

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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van (rijks)wet Goedkeuring van het op 17 juli 1998 totstandgekomen Statuut van Rome inzake het Internationaal Strafhof (27484, R1669).

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

2. de volgende brieven:
- een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake de vuurwerkramp in Enschede (27157, nr. 11);
  - een, van de staatssecretaris van Financiën, over de fiscale positie van gemoedsbezwaarden (27400-IXB, nr. 19);
  - een, van de staatssecretaris van Defensie, inzake behoeftestelling Link 16 tactische datalink (27487);
  - een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (27400-XII, nr. 9);
  - een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van een notitie n.a.v. de slotconferentie van het ILO-project ter bestrijding van discriminatie van etnische minderheden bij de arbeid (27223, nr. 11);
  - een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van het rapport "Uitvoering destructiewetgeving" (27495);
  - een, van de commissie voor de Verzoekschriften, ten geleide van het jaarverslag van de commissie betreffende de werkzaamheden in het vergaderjaar 1999-2000 (27464).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. de volgende brieven:
- een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van de Poverty Reduction Strategy Paper van Oeganda;
  - een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van het werkprogramma van de Kiesraad 2001;
  - een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, inzake instelling commissie