

# 21ste vergadering

Donderdag 8 november 2001

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 108 leden, te weten:

Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Van den Berg, Biesheuvel, Van Blerck-Woerdman, Blok, Bolhuis, Van Bommel, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Cörüz, Depla, Van Dijke, Dijkma, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Haan, Halsema, Hamer, Van Heemst, Hermann, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Hofstra, Ten Hoopen, Horn, Kamp, Kant, Karimi, Van der Knaap, Kuijper, Lambrechts, Leers, Van Lente, Luchtenveld, E. Meijer, Middel, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, De Pater-van der Meer, Pitstra, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rouvoet, Santi, Schreijer-Pierik, Slob, Smits, Sniyder-Hazelhoff, Van Splunter, Van der Staaïj, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, De Swart, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Valk, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Weisglas, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga en Zijlstra,

en de heer Korthals, minister van Justitie, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Kalsbeek, staatssecretaris van Justitie, en mevrouw J.M. de Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.



De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Schoenmakers, wegens bezigheden elders;

De Cloe, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Dijkma, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Noorman-den Uyl en Oudkerk, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Weekers, Koenders en Timmermans, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de CDA-fractie benoem ik in de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken het lid De Hoop Scheffer tot lid in plaats van het lid De Pater-van der Meer.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet geneesmiddelenprijzen (invoering euro en procedure om wijziging maximumprijs geregistreerd geneesmiddel te verzoeken) (27871);**
- **het wetsvoorstel Verlenging van de zittingsduur van de raden van de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht in verband met de samenvoeging van deze gemeenten (27888);**
- **het wetsvoorstel Verlenging van de zittingsduur van de raden van de gemeenten Echt en**

**Susteren in verband met de samenvoeging van deze gemeenten en toevoeging van de kern Nieuwstadt aan Sittard-Geleen (28054);**

- **het wetsvoorstel Verlenging van de zittingsduur van de raden van de gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen in verband met de herindeling van deze gemeenten (28058).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

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 2002 (28000-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (28000-A).**

(Zie vergadering van 7 november 2001.)

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 spreek mijn dank uit voor de inbreng van de diverse sprekers in eerste termijn. Ik heb daar met veel interesse naar geluisterd. Dat wij nog vijf maanden voor de verkiezingen te gaan hebben, is enigszins te merken aan de bijdragen, maar dit geldt niet alleen voor de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik heb dan ook met een schuin oog naar de concept-verkiezingsprogramma's van de verschillende partijen gekeken. Ambitie en plannen voor de toekomst horen uiteraard bij elkaar.

Er vallen mij een aantal zaken op. Er wordt wel eens gezegd dat wij in een postideologisch tijdperk leven, maar het is nog niet overal doorgedrongen dat ik al een aantal jaren bezig ben om het hele beleidsterrein van Verkeer en Waterschappen te verwetenschappelijkken en te verzakelijken. De heer Dijsselbloem sprak over een paradigmashift. Dit is zeker aan de orde. Ik wijs op het SVV-1, het SVV-2 en het NVVP. Hierbij is wel degelijk sprake van een paradigmashift. Het valt mij op dat de leden Dijsselbloem, Hofstra en Giskes door hebben dat er sprake is van een paradigmashift. De heer Eurlings wankelt nog wat. Uit de bijdragen van de heren Van der Steenhoven en Stellingwerf komt de gedachte naar voren dat in een moderne samenleving de burgers zelf kiezen. Ik wijs op de verkenningen van het kabinet op tal van beleidsterreinen. De burger, die zijn verantwoordelijkheid moet nemen, wordt centraal gesteld en vraagsturing is een belangrijk instrument in plaats van aanbodsturing. Mobiliteit is een onderdeel van de moderne samenleving. De burger maakt daarbij keuzes en wij gaan ervan uit dat die mobiliteit zeer zal groeien. Bij de prognoses voor het goederenvervoer wordt onder normale economische condities uitgegaan van een verdrievoudiging tussen heden en 2020. Het hangt natuurlijk zeer samen met de economische ontwikkelingen. Wij hadden 1,5 jaar geleden te maken met 6 miljoen personenauto's, op het ogenblik zijn er 6,5 miljoen personenauto's en in de planning wordt reeds rekening gehouden met 9 miljoen personenauto's. Dan kan de heer Van der Steenhoven wel zeggen dat dit eigenlijk niet kan en dat wij daaraan iets zouden moeten

doen, maar zo werkt dat niet. De burger kiest zelf en ordent zijn leven op de manier zoals hij dat wil. Het is echter wel een keuze in verantwoordelijkheid. Moderne politici moeten de burger voorhouden dat iedere keuze een prijs heeft, naast positieve gevolgen ook negatieve gevolgen kent en dat de burger met de negatieve gevolgen geconfronteerd wordt. Dat heeft uiteraard een prijs.

Wij moeten uitgaan van mobiliteit als onderdeel van de moderne samenleving en van mobiliteit als grondrecht. Dat is dus iets anders dan vastleggen in Grondwet, zoals de VVD dat een jaar geleden bepleitte. Dat is een beetje al te boud. Mobiliteit is echter wel een grondrecht. Mobiliteit is inderdaad iets anders dan automobilititeit. De overheid is in dezen geen betuttelende of paternalistische overheid, maar een overheid die faciliteert en een prijs rekent voor hetgeen de burger kiest.

Kortom, wij spreken binnenkort bij de behandeling van het NVVP verder over die paradigmashift. Ik verheug mij daarop. Het veranderen van de sturingsinstrumenten staat centraal in het hele beleid. Dat is een enorme verandering ten opzichte van het SVV-1 en het SVV-2. Wij hebben immers moeten constateren dat sturing van bovenaf en uitsluitend politieke keuzes maken zonder de burger daarbij centraal te stellen, niet werkt.

In Nederland wordt 187 miljard km afgelegd. Daarvan wordt 15,5 miljard km door de trein geleverd en 7,5 miljard km door bus en tram. Dat zijn dus 23 miljard van de 187 miljard km en de rest wordt vooral geleverd door auto en fiets. In het SVV-2 wilden wij de automobilititeit terugdringen, maar zoals ook blijkt uit het NVVP is de automobilititeit 14 keer zo snel gegroeid als de rest van de mobiliteit. Als je dat weet, kun je niet zoals de heer Stellingwerf zeggen dat er toegegeven wordt aan individualisme en materialisme. Hij schetst een buitengewoon somber beeld en merkt op dat de overheid zich volgens de minister niet meer zou mogen bemoeien met de mobiliteitskeuzes van de burger en dat dit mijlener afstaat van hetgeen in het SVV-2 is opgeschreven. Zeker, volgens mij is het veel beter om te proberen te sturen op meegaan met de stroom dan tegen de stroom in te zwemmen. Dat werkt niet, dat weten wij heel goed en daarom moeten wij

op een slimmere de negatieve aspecten bijsturen. Daarom zijn de 3 B's van het NVVP – benutten, beprijzen en bouwen – zo belangrijk. Als wij één van die B's laten liggen – ook al gebeurt dat slechts tijdelijk – komen wij onszelf nog vele malen tegen en houden wij de burger ook voor de gek.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Wij willen de burgers uiteraard niet voor de gek houden, maar ik vind dat de minister veel te veel het beeld schetst dat sommigen hier al door hebben dat wij met iets anders bezig zijn dan een paar jaar geleden en anderen niet. Ik zou dan bij de laatsten horen, maar dat is natuurlijk onzin. Eigenlijk zegt de minister dat alles moet kunnen, terwijl wij vinden dat je de sturing vanuit de politiek overeind moet houden en niet helemaal moet loslaten. Ik heb het gevoel dat de minister die sturing door de politiek helemaal heeft losgelaten en dat wij alleen maar toegeven aan de maatschappelijke ontwikkelingen. Dat spitst zich vooral toe op het aantal auto's. Ten gevolge van haar beleid gaan wij naar die 9 miljoen toe. Als de politiek meer zou sturen – volgens mij ontkent zij de mogelijkheden die wij daartoe hebben – zou dat aantal auto's een stukje lager kunnen zijn.

De **voorzitter**: Was dit uw tweede termijn, mijnheer Stellingwerf?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Nee, meer een algemene reactie op de inleiding van de minister.

De **voorzitter**: Ja, maar die hoor ik ook graag in tweede termijn.

Minister **Netelenbos**: Ik geloof daar helemaal niks van. Dat hebben wij 20 jaar lang geprobeerd, maar de uitkomst is dat het niet werkt. U moet erg goed kijken hoe mensen leven, hoe zij hun leven organiseren. Waar wonen die mensen? Met andere woorden, ons ruimtelijke-orderingsbeleid is veel meer bepalend voor de vraag of het lukt om bijvoorbeeld kwalitatief goed openbaar vervoer te bieden dan de vraag of wij veel subsidie in het openbaar vervoer stoppen. U spreekt er met de heer Pronk over. Kwesties zoals verdichting van de steden en de deltametropool komen hier nog aan de orde. Maar als u niet kiest

## Netelenbos

voor verstedelijking, zal het nooit lukken om echt kwalitatief goed openbaar vervoer te ontwikkelen.

De combinatie van zorg en werk is bijna niet goed mogelijk zonder automobilititeit. Het gaat erom hoe mensen boodschappen doen en hoe zij recreëren. U kunt zeggen dat u het er niet mee eens bent; dat is uw politieke standpunt. Ik vind dat je de burger centraal moet stellen, maar in verantwoordelijkheid. Dat prijsbeleid, waarvan u trouwens een groot voorstander bent, hoort daar uitdrukkelijk bij. Anders loopt het in een klein land zoals Nederland gigantisch uit de hand.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik zou graag willen dat de minister meer kiest voor en/en en daarbij het sturingsinstrument niet loslaat. Zij zegt wel dat de laatste 20 jaar hebben laten zien dat het absoluut niet heeft gewerkt, maar ik denk dat het een verkeerde beoordeling is. Het komt erop neer dat wij 20 jaar lang wel wat hebben gezegd, maar nooit de daad bij het woord hebben gevoegd. Daar zit het probleem.

Minister **Netelenbos**: Nee, het probleem is dat je wel kunt sturen, maar dat je dan de burger tegenkomt, die daar niks mee heeft. Je stuurt op het geweten, op het verleiden van de burger. Mevrouw Giskes gebruikte dat woord ook. Je moet de burger als het ware verleiden. De burger laat zich ook wel verleiden als je dat goed organiseert. Daar houdt hij ook van; de mens laat zich sowieso graag verleiden. Daarom is het belangrijk dat je dat organiseert. Dat is heel iets anders dan topdown zeggen "u zou zus of zo", vooral met het vingertje erbij, want die burger heeft daar helemaal niets mee.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het gaat mij niet om het vingertje. Ik ben het wel eens met heel veel van de instrumenten die u noemt, maar u slaat te eenzijdig om naar de andere kant. Wij moeten het allemaal doen, maar dat laat u los.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat laat ik helemaal niet los. Bovendien blijkt uit de NVVP-analyses wat er allemaal nog in dit land moet worden gedaan dat het gaat om gigantische investeringsbehoeftes. Het gaat ook om gigantische hoeveelheden beleid,

samen met de andere overheden. Dat zullen wij allemaal nog moeten doen. Wij zullen de juiste dingen moeten kiezen, maar je kunt niet eenduidig kiezen voor alleen maar meer openbaar vervoer of alleen maar meer wegen. Je moet goed kijken wat in een gegeven knelpunt de beste oplossing is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik betwist ten stelligste dat wij in de afgelopen 20 jaar hebben geprobeerd om de mensen uit de auto te krijgen en een alternatief te bewerkstelligen. Een van de belangrijkste instrumenten, te weten beprijzing, hebben wij ook niet gebruikt in de afgelopen 20 jaar. Daarom heeft het ook gefaald. Als u gelijk hebt, wie zorgt er dan voor collectieve waarden zoals rust, de aanpak van geluidsoverlast, ruimte en groen? Als die 9 miljoen auto's er komen zoals u zegt, wie zorgt er dan voor dat de kinderen nog op straat kunnen spelen? Welke overheid kan dan wat doen in zo'n situatie?

Minister **Netelenbos**: Dat je de burger centraal stelt, betekent natuurlijk niet dat je overal maar met een auto kunt rondrijden, dat je geen parkeerbeleid voert, dat je geen parkeerplaatsenbeleid voert en dat je geen bedrijfsterreinenbeleid voert. Dat doe je natuurlijk ook. Wij hebben in het verleden gezegd dat niet meer wilden dat zoveel procent kilometers door auto's werd gereden. Wij zouden doelstellingen halen, maar daarvan is niets terechtgekomen. Dat heeft te maken met het feit dat de vrije burger zich maar op een bepaalde manier laat dwingen, om maar het woord te gebruiken dat u graag bezigt, om te doen wat wij graag zien. Het prijsbeleid is daar een belangrijk instrument voor. Ik ben het met u eens dat dit niet zo snel gaat, maar wij moeten ook niet doen alsof er ergens op de wereld een plek is waar dit wel sneller gaat.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U beantwoordt niet mijn vraag wat er dan gedaan wordt met de collectieve waarden als ruimte, rust, speelplekken en ruimtes om andere dingen te doen in woonbuurten. U zegt dat iedereen mag gaan rijden, al krijgen wij daardoor 9 of 10 miljoen auto's, maar dat men op bepaalde plekken niet mag rijden. Het is echter

onvermijdelijk dat mensen gaan rijden, als zij een auto hebben.

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats kun je niet overal rijden, want de binnensteden zijn helemaal niet gemaakt op verwerking van dat soort verkeer. Daar zal het dus nooit kunnen. In de tweede plaats kan er door prijsbeleid en ruimtelijke-orderingsbeleid heel veel voorkomen worden. Je kunt mensen echter niet uitsluitend door verkeers- en vervoersmaatregelen uit de auto krijgen. In het prijsbeleid gaat het niet alleen om de prijs, maar ook om de opbouw van de kosten, milieukenmerken en veiligheid. In dit verband is de discussie over het witboek uiterst interessant. Vroeger werd top down gestuurd, maar dat blijkt niet te werken. Daarom proberen wij nu op een volgens mij wat intelligentere en ook wat meer eigentijdse manier de mensen te verleiden om dat gedrag te vertonen dat wij graag zien. Niemand wil namelijk dat kinderen niet meer buiten kunnen spelen en niemand wil dat er met de auto in onze mooie oude binnensteden rondgereden wordt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik constateer dat de minister zegt dat die groei zal plaatsvinden en dat zij die ook zal faciliteren, omdat die onvermijdelijk is. Zij geeft echter niet aan wie er dan moet zorgen voor die belangrijke collectieve waarden. Zij zegt alleen dat zij hoopt dat dit door beprijzing gaat lukken.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, het is niet nodig om dezelfde interruptie drie keer te herhalen. De minister moet natuurlijk antwoord geven, maar u kunt daar ook in tweede termijn op terugkomen. Dan komt u bovendien veel sterker over en krijgt u een uitgebreider antwoord. Ik zeg dit overigens ook tegen de andere leden.

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven wil niet dat er straks 9 miljoen auto's op een bevolking van 17 miljoen mensen zijn, maar hij weet hier ook geen oplossing voor. De heer Hofstra heeft in dit verband al gesuggereerd dat de auto's kennelijk op de bon moeten. Als je niet zo'n aantal auto's wilt hebben, zul je draconische maatregelen moeten nemen. Ik ben er echter van

## Netelenbos

overtuigd dat de Nederlanders daar niet toe bereid zijn. Daarom horen de drie B's ook bij elkaar, zij het in de volgorde benutten, beprijzen en bouwen. Die volgorde moet niet zijn, zoals de CDA-fractie aangaf. Als je eerst gaat bouwen, dan gaat benutten en pas daarna, na nog eens goed rondgekeken te hebben, gaat beprijzen, dan ga je vooral beton draaien en asfalt storten.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb de minister gisteren geprezen voor het realisme dat haar beleid in woorden uitstraalt. Het stemt mij tot tevredenheid dat zij dit net weer heeft herhaald. Zij zegt ook dat de burger enige vrijheid heeft en dat vanuit die vrijheid geopereerd moet worden. Het ging de CDA-fractie gisteren evenwel om de vraag of het geen schijnvrijheid is, omdat de mensen op dit ogenblik geen alternatief hebben. Moeten wij die vrijheid niet creëren door vergroting van de keuzes, voordat wij met het prijsinstrument gaan stimuleren dat mensen de goede keuzes maken? Aangezien dit mij vrij realistisch lijkt, wil ik graag dat de minister hierop reageert.

Minister **Netelenbos**: De burger heeft niet op iedere plek altijd dezelfde alternatieven, maar de burger kan kiezen voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Het openbaar vervoer is trouwens echt meer dan de trein. U had het in uw voorbeelden alleen maar over de trein, maar er is in Nederland een fantastisch systeem van stads- en streekbussen. Daar is niets mee aan de hand. Als er meer aanbod is, zullen er trouwens ook meer bussen rijden. Op het platteland is het nog wel een probleem, maar dat komt doordat mensen voor de auto kiezen. Gelukkig gaat 40% van de mensen in het woon-werkverkeer op de fiets. Als zij dat niet meer zouden doen, komt het land echt stil te staan. De fiets is dus een mooi alternatief. Ook kunnen de werktijden gespreid worden. Sinds de werkzaamheden op de A10-west weten wij dat dit werkt, als men dat systematisch doet. Het bedrijfsleven zou op dit punt echt meer kunnen doen, maar daar kom ik straks nog over te spreken. Daarnaast zijn er nog de mogelijkheden van telewerken en vergaderen op afstand. U moet niet suggereren dat er geen alternatieven

zijn, want dan houdt u uzelf reuze voor de gek.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik houd mijzelf helemaal niet voor de gek, maar wij moeten wel realistisch blijven. Om en nabij 10% van de mensen maakt gebruik van het openbaar vervoer.

Minister **Netelenbos**: 12%.

De heer **Eurlings** (CDA): Die 2% zijn voor u! Het is de vraag of voor de individuele automobilist die keuzevrijheid zou hebben, het openbaar vervoer op dit moment een afdoende alternatief is. Gegeven de gebrekkige kwaliteit van met name het openbaar vervoer betwijfel ik dat. Ook wij gaan uit van de drie B's. De vraag is echter aan de orde of eerst keuzevrijheid moet worden geboden voordat het prijsinstrument wordt ingezet.

Minister **Netelenbos**: Nee. Samen met provincies en Kaderwetgebieden zijn wij de knelpunten op basis van het NVVP nagegaan. Tot 2010 wordt 80 mld gulden geïnvesteerd in nieuwbouw en voor de periode erna is nog eens hetzelfde bedrag gepland. Dat is dus 160 mld gulden. Als de B van beprijzen daar niet bij wordt betrokken, ben je er daarmee nog lang niet. Er is een veelvoud nodig. Dat geld is er niet, zeker niet op basis van de plannen van het CDA, want de in het verkiezingsprogramma opgenomen dubbeldeks-wegen zijn drie keer zo duur dan een standaardweg en de voorgestelde tunnels zijn zes tot acht keer zo duur. Het CDA kiest voor een luxe-oplossing. De drie B's zijn gelijktijdig aan de orde. Dan is duidelijk of het om investeren, benutten of beprijzen gaat.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. De minister noemt hoge investeringsbedragen. Het valt daarbij op dat, los van het feit dat het CPB en VNO/NCW stellen dat dit niet genoeg is, de middelen zijn uitgesmeerd tot 2010, zelfs 2020, maar dat het beprijzen al over een paar jaar moet beginnen. Het gaat mij om de volgorde. Ik heb de minister ervoor geprezen dat zij zegt, realist te zijn en de mobiliteit niet terug te willen draaien. De vraag is echter welk effect het duurder maken van de spits heeft op de automobi-

list, die geen uitwijkmogelijkheid heeft.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Dat is het voorstel ook niet. U ligt vijftien agendapunten achter. Het voorstel is dat de vaste lasten worden omgezet in een variabele kilometerheffing. Dat is dus iets anders dan differentiatie. Deze begrippen worden voortdurend door elkaar gebruikt. Op een andere wijze wordt zichtbaar gemaakt dat rijden geld kost. De heer Eurlings heeft vaak uit het CPB-rapport geciteerd, maar helaas niet juist. Op blz. 7 daarvan staat dat met de combinatie van bouwen, benutten en beprijzen beleidsopgaven op het gebied van congestievermindering naar verwachting kunnen worden gerealiseerd. Het prijsbeleid is een *conditio sine qua non* om de NVVP-doelen van het wegverkeer te realiseren. Ook in dit rapport staat dus dat bij de beoordeling de vraag betrokken moet worden of investeringen nodig zijn. De heer Eurlings wil eerst Nederland asfalteren.

De heer **Hofstra** (VVD): De alternativediscussie kunnen wij ook niet geheel volgen, dus wij staan in dit opzicht dichterbij het standpunt van de minister. Er wordt gelukkig al veel beton gestort en asfalt gedraaid, maar dat moet nog toenemen. Ook wij geloven in de drie B's, maar zijn van mening dat het bouwen niet achteraan mag komen. Dat moet tegelijkertijd gebeuren, dus niet na, maar naast elkaar.

Minister **Netelenbos**: Er leven in de regio veel wensen. Het klopt dat men nu meer dan 200 mld gulden heeft gevraagd. Alleen al uit de Randstad heb ik een verzoek voor 180 mld gulden. Dat is zo ongelooflijk veel geld dat dit dus absoluut niet mogelijk is. Dat zou ten koste gaan van ieder ander beleidsterrein en dat vindt de Kamer natuurlijk ook geen goed idee. Met het landelijk modelsysteem moet dus worden bekeken welke oplossing gevonden kan worden voor dit knelpunt. Daarbij wordt het prijsbeleid meegenomen. Vervolgens wordt gezien of benut of gebouwd moet worden. Momenteel wordt bijvoorbeeld gezien of voor de A18 een benuttingsmaatregel getroffen kan worden, terwijl de regio liever nieuwbouw wil. Het kost ongeveer 600 mln gulden om de benuttingsmaatregel te realiseren en het kost

## Netelenbos

een veelvoud om een derde rijstrook aan te leggen. Er moet dus precies worden bekeken wat het verkeer-saanbod is volgens prognoses tot 2020, wat het beste alternatief is en wat het eerste gerealiseerd kan worden. Hoe sneller een knelpunt wordt opgelost, hoe beter het immers is. Voor de A18 zijn wij tot de conclusie gekomen dat het beter is om met tweemaal 600 mln gulden voor een reeks van jaren de knelpunten op te lossen. Op termijn zal dan eens een keer moeten worden uitgebreid. Hoe de balans dan uitpakt, hangt af van geld en voorkeur, maar ook van de oplossingsgerichtheid van het onderdeel. Toch worden daarbij de prijzen vanaf 2004 meegenomen omdat bekend is wat de effecten van prijzen zijn. In een modelsysteem loopt dit altijd parallel, maar de ene keer moet er echt gebouwd worden en de andere keer kan worden volstaan met benutting, bijvoorbeeld als het uitsluitend gaat om een spitsprobleem en er flexibele rijstroken kunnen worden geïntroduceerd.

Op deze manier gaan wij hiermee om en daaruit ontstaat een gigantisch bouwprogramma. Het CPB steunt ons aanzienlijk in deze benadering, die ook kosteneffectief is. Dat is van belang, want investeringen moeten altijd de economie van Nederland dienen. VNO/NCW vertoont naar mijn mening, met alle respect, een Pavlov-reactie. Deze organisatie wil er 2,5 mld gulden per jaar bij en dat vind ik nogal makkelijk voor een club die nu ruzie heeft met minister Zalm over de lastenverlichting. Ik denk dan: hoe moet dat allemaal en waar betalen die lieden dat uit? Ik kan dit niet helemaal plaatsen, maar volgens mij is het een beetje traditie dat het op deze manier gaat. Er wordt wel gecommuniceerd, maar men kan de argumenten niet onderbouwen.

Voorzitter. Wat mij in algemene zin opvalt, is wat mevrouw Giskes zei, namelijk dat wij met betrekking tot het MIT niet iedere keer de hectiek hebben waarvan in het verleden sprake was. Dit is een beetje uit nood geboren omdat er in het verleden veel toezeggingen waren gedaan, maar wij vanaf 1998 bestuurlijke afspraken hebben gemaakt met regio's en kaderwetgebieden. Bovendien zijn er handtekeningen geplaatst, hetgeen betekent dat de afspraken juridisch

bindend zijn. Ik zeg dit nog maar eens een keer, omdat iedereen in de verleiding komt om te amenderen, maar ik heb juridisch bindende afspraken over het MIT gemaakt met de andere overheden. Nieuwe projecten moeten uitgevoerd worden met nieuw geld, of men moet vinden dat een project dat in het MIT is ondergebracht, bij nader inzien misschien minder interessant is. Maar zonder nieuw geld kunnen geen nieuwe projecten geagendeerd worden. Wel wil ik met het NVVP meer gaan in de richting van een dynamische agendering. Wij hebben hier immers vaak gesproken over het begrip "betrouwbare overheid", maar het lastige daaraan is dat daardoor de boel wel voor een lange tijd wordt dichtgetimmerd terwijl in een wereld vol technische revoluties nooit helemaal zeker is wat er later allemaal nodig is. Daarom wil ik graag naar een situatie toewerken waarbij sprake is van meer dynamiek, zonder dat iemand kan roepen dat de betrouwbare overheid in het geding is omdat er ooit iets op de planlijst is geplaatst dat er nu wordt afgehaald. Er zal nog enige lenigheid van geest voor nodig zijn, maar ik vind deze dynamiek wel belangrijk omdat geld maar één keer kan worden uitgegeven.

Ook het BOR is juridisch afgehecht door middel van een handtekening en het is goed dat Utrecht nu ook meedoet. Daardoor functioneert de hele Randstad nu mee in het bereikbaarheids-offensief.

9% extra is erg veel geld, zoals de heer Hofstra al zei. In het regeerakkoord was 14 mld gulden beschikbaar aan nieuw geld en daar is ruim 10 mld gulden bijgekomen, zodat wij 24 mld gulden extra hebben voor investeringen.

De tragiek van iedere minister van Verkeer en Waterstaat is: geld hebben en plannen maken is één, maar de realisatie ervan is twee. De procedure is bekend: verkenning, tracéwetprocedure, milieueffect-rapportage, vergunningverlening, beroep- en bezwaarprocedures. De gemiddelde procedure duurt in dit land zeven jaar.

De wegen die ik open, zijn de wegen van mijn voorganger. De conflicten die ik heb, gaan vaak over projecten van mijn voorganger. Zo zal het mijn opvolger ook vergaan. Alle extra inzet die is gerealiseerd, wordt pas over een aantal jaren zichtbaar. Heel Nederland ligt nu al

op de schop. Iedereen die roept dat er niets aan files wordt gedaan, kan dat makkelijk roepen door te laten zien hoe het op onze wegen is. Wanneer er heel veel geld bij elkaar is gesprokkeld om daar iets aan te doen, duurt het helaas nog heel wat jaren voordat het zichtbaar tot resultaten leidt.

De tragiek van een departement dat met lange omlooptijden te maken heeft, is dat de effecten van een inspanning pas na reeksen van jaren zichtbaar zijn. Dat was en is mijn lot, maar ik kan er wel mee leven. Ik vind wel dat moet worden erkend dat er zoveel meer geld bij elkaar is gehaald en zoveel meer plannen in procedure worden genomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben alle begrip voor het lot van de minister, waarover ik mij in eerste termijn al heb uitgesproken, maar zij heeft zelf geen vrede met haar lot. Zij noemt heel veel bedragen, maar zij zegt zelf, als ik de kranten mag geloven, dat zij zeker 10 mld extra wil, als zij terugkomt als minister van verkeer. Erkent de minister daarmee dat er wel wat extra nodig is en dat CPB en VNO/NCW wel een punt hebben met hun analyse dat er meer moet worden geïnvesteerd dan de al gevoteerde bedragen?

Minister **Netelenbos**: Dat is niets nieuws, maar VNO/NCW vraagt 2,5 mld per jaar extra en dat is een waanzinnig bedrag. Ik vind het zo slecht onderbouwd dat het niet zo hoort te gaan bij een serieuze organisatie. Bij de ICES-procedure ligt een verzoek van 5 mld voor het ophogen van de GDU, opdat wij kunnen decentraliseren tot investeringsbedragen van 500 mln. De heer Dijsselbloem heeft gevraagd of er extra geld bij moet. Ja, er moet extra geld bij, wil je een verhoging tot 500 mln kunnen realiseren, want nu is het 25 mln. Zo'n verhoging kan niet makkelijk zonder extra middelen in de regionale mobiliteitsfondsen.

Daarnaast hebben de heer Pronk en ik bij ICES 5 mld extra gevraagd voor veiligheid, bijvoorbeeld het programma duurzaam veilig, fase 2, en het ondertunnelen van overwegen bij de spoorwegen. Er moet nog veel specifiek geld naar het veiligheidsbeleid als doel. Er zijn een aantal knelpunten bij wegen en spoorwegen waarvoor extra middelen nodig zijn. Dan kom ik aan ongeveer zo'n

## Netelenbos

bedrag. Dat is helemaal niets nieuws, want dat is wel vaker besproken.

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is waarom de minister haar terugkeer als minister van verkeer zo afhankelijk heeft gesteld van dat extra geld. Ik hoor dat graag, want wij hebben die sense of urgency in het debat ingebracht, maar ik herken deze nog niet bij de minister. Kan zij nog eens precies zeggen waarom dat extra geld zo hard nodig is?

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik zojuist gedaan. Ik zeg niet voor niets dat er veel problemen zijn bij beheer en onderhoud, veiligheid en investeringen die nodig zijn. Ik vind het mijn taak om dat te communiceren. Of dat in een regeerakkoord wordt afgehecht, is nog een ander thema. Ik heb de verkiezingsprogramma's met rode oortjes gelezen en dan valt op dat de meeste partijen nogal wat thema's van verkeer en vervoer onder het hoofdstukje investeringen ruimtelijk beleid voegen. Het is absoluut niet duidelijk waar dat allemaal naartoe moet. Alle partijen zijn er nog mee bezig en er komen nog partijcongressen. Ik dacht: laat ik het nou eens vanuit mijn verantwoordelijkheid weergeven. Uw eigen partij richt geweldig grote woorden tot mij over wat er allemaal niet in orde is, maar had in 1998 slechts 0,75 mld gulden intensiveringen voor wegen in het verkiezingsprogramma staan. Ik heb namens de paarse coalitie 24 mld gulden bij elkaar gekregen. Snapt u het probleem?

De heer **Eurlings** (CDA): U weet dat dat een heel verkeerde vergelijking is. Niet alleen citeert u ons verkiezingsprogramma verkeerd door bepaalde posten niet mee te nemen; bovendien gaat u voorbij aan de situatie dat ook het programma van uw partij op volstrekt andere economische aannames de verkiezingen inging dan wat uiteindelijk de realiteit was. Het is te makkelijk om alle benefits van de wereldwijde economische groei op uw conto te schrijven. Ik prijs u wel voor het realisme dat u in het beleid hebt gebracht; daarom neem ik u serieus en stel ik u een serieuze vraag: vindt u dat partijen, los van de hele ICES-ronde, extra geld over moeten hebben voor investeringen, zoals het CDA en de VVD doen? Of vindt u dat niet nodig, net als de

PvdA? De PvdA vindt in het verkiezingsprogramma immers dat er geen extra investeringen nodig zijn.

Minister **Netelenbos**: Als u hier veel decibellen produceert, mag ik in uw verkiezingsprogramma uit 1998 bekijken wat u, als het aan u gelegen had, zou hebben ingezet. Dat lijkt mij all in the game. Naarmate u harder inzet, krijgt u het natuurlijk harder terug. Dat hoort een beetje bij de politiek.

De heer **Eurlings** (CDA): U houdt van terugkijken, maar wij kijken vooruit.

De **voorzitter**: De minister was nog bezig met haar reactie op uw vorige interruptie.

Minister **Netelenbos**: Ik heb hier het lijstje met de miljarden. Ik zie dat alle grote partijen evenveel miljarden opvoeren, maar dat dat nog niet is uitgewerkt. Ik heb gezegd dat de veiligheid en de GDU belangrijke thema's zijn, bovenop het programma dat in het MIT al aan de orde is en bovenop een aantal additionele knelpunten die in het kader van de ICES wat mij betreft positief zouden moeten worden beantwoord. Dat gaat echt om meer geld dan op dit moment aan de orde is, ook in uw verkiezingsprogramma.

De heer **Eurlings** (CDA): Nu ben ik heel blij met dit interruptiedebat, want nu krijgen wij misschien de duidelijkheid die ik gisteren niet van de heer Dijsselbloem kon krijgen. Misschien kan de minister mij aangeven waar de extra miljarden in het PvdA-programma zitten. Gisteren lukte dat in het interruptiedebat met de heer Dijsselbloem niet zo best.

Minister **Netelenbos**: Ik sta hier niet als vertegenwoordiger van de PvdA, maar als minister van de Kroon. U sprak mij hard aan omdat u vond dat, ondanks die extra 24 mld gulden, van alles en nog wat niet voldoende was gebeurd. Toen dacht ik: ik kijk even stiekem in het verkiezingsprogramma van het CDA uit 1998. Vervolgens dacht ik: het is maar goed dat ik hier zit.

Ik ben blij dat zelfs de heer Van Bommel voor het prijsbeleid is. Het gebeurt niet vaak dat wij het met elkaar eens zijn. Dat is pure winst van de discussie die wij in de afgelopen jaren hebben gevoerd.

Hoe loopt het nu met het prijsbeleid? De heer Van der Steenhoven is teleurgesteld over het feit dat de tolpoorten niet zijn doorgegaan. Mevrouw Giskes heeft opgemerkt dat het in 1998 had gekund en heeft gevraagd waarom het draagvlak zo belangrijk was. Ik heb een andere afweging gemaakt. Juist een partij die erg voorstander is van een referendum – ik kijk nu naar mevrouw Giskes – zal moeten begrijpen dat het belangrijk is om draagvlak te krijgen voor zoiets complex als het invoeren van prijsbeleid bij verkeer en vervoer op een wijze die, afgezien van vrachtauto's in Zwitserland en binnenkort in Duitsland, nergens ter wereld bestaat. Wij kennen allemaal de redenen waarom de tolpoorten uiteindelijk niet zijn gelukt; het is niet goed gegaan met het draagvlak daarvoor. Het zal nog een hele toer worden om het draagvlak voor het kilometerheffen, dat er nu ogenschijnlijk is, te behouden. Daarom moeten wij voorzichtig beginnen en niet te veel tegelijkertijd overhoop halen. Wij moeten niet te veel parameters wijzigen bij de start van zo'n discussie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is goed om erop te wijzen dat uitgerekend belastingheffing buiten dat soort discussies wordt gehouden. Zodra het op de portemonnee aankomt, wordt het wel heel ingewikkeld.

Minister **Netelenbos**: De kwestie van het rekeningrijden was referendabel. Het had onder het beslag van een referendum kunnen vallen. Volgens mijn inschatting was dit het enige onderwerp waarvoor voldoende mensen op de been zouden zijn gekomen. Ik wijs ook op het grote geld dat hierachter zit, want de belangenbehartigers van de tegenbeweging beschikken over nogal wat middelen.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister verwelkomt de steun van de SP-fractie met betrekking tot het prijsbeleid en de kilometerheffing. Ons standpunt daarover was al eerder bekend, maar ik dank de minister voor de erkenning dat het positief is. De minister legt de nadruk op het draagvlak. Bij de discussie over het rekeningrijden is het misgegaan, maar bij deze discussie mag dat niet misgaan. Over twee aspecten zal mogelijk in een later

## Netelenbos

stadium nog gesproken worden, te weten een regionale heffing en een spitsheffing. Ik heb betoogd dat wij die discussie moeten uitstellen. Vindt de minister het met het oog op het draagvlak ook van belang dat er in dit stadium al duidelijkheid komt over de introductiekosten? Ook op dat punt is er een groot risico voor het draagvlak onder de bevolking. Als wij dit instrument willen introduceren, dan zal daarover snel duidelijkheid moeten bestaan.

Minister **Netelenbos**: Met het laatste ben ik het eens. De heer Hofstra heeft het idee gelanceerd dat dit heel veel geld kost. Ik las vanochtend ook al weer in De Telegraaf dat dit f 500 moet kosten, maar dat is een slag in de lucht. Als de fiscus mensen verplicht om een mobimeter in de auto te hebben, dan moeten de kosten die daarmee gemoeid zijn door de overheid gedragen worden. De vraag hoe hoog de kosten zijn, is op dit moment absoluut niet te beantwoorden en ik zal uitleggen waarom niet. Er is nog niet eens sprake van een prototype; dat moet nog worden ontwikkeld. Ik stel het mij zo voor dat wij zo snel mogelijk een aantal functionele vereisten formuleren waar zo'n systeem aan moet voldoen. Dat staat ook in de voortgangsrapportage die ik de Kamer heb gestuurd. Vervolgens laten wij de markt daarop reageren. De marktpartijen moeten ons vertellen hoe zij het denken te doen. De verwachting van de adviescommissie onder leiding van de heer Dik is dat de marktpartijen daar ook interesse voor hebben. Zo'n kastje in de auto kan veel diensten verlenen: GSM-telefonie, een file-informatiesysteem, een routeplanner en zelfs een internetaansluiting. De vraag hoeveel die ene module voor de belastingheffing gaat kosten, is gerelateerd aan de vraag welke andere interessante dingen men kan bieden. Pas nadat ik die ronde met de markt heb gehad, kan ik vertellen wat ongeveer de kale prijs is bij de start van zo'n systeem.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is goed nieuws. Dan denk ik vooral aan de eerste mededeling van de minister dat de overheid voor de kosten opdraait. De heer Hofstra stelde in eerste termijn dat de overheid ook geen rekening stuurt voor het formulier dat de belastingdienst stuurt. Als de stellingname

van de minister is dat wij ook zo met deze heffing omgaan, dan is het signaal voldoende duidelijk.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn op dit moment met een studie bezig die de economische effecten van zo'n systeem moet onderbouwen, de OEEI-procedure. Het CPB is daar ook bij betrokken. Als die studie klaar is, zal die de Kamer uiteraard worden toegestuurd. Als je volgens die drie B's opereert – benutten, beprijzen en bouwen tegelijk – dan is het economische effect van zo'n investering altijd positief. Anders moet je namelijk meer asfalt draaien.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zegt nu heel verstandige dingen.

Minister **Netelenbos**: Altijd.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik ook blij mee. Ik kom even terug op het verwijt aan mij dat ik een nummer over de kosten zou maken. De minister heeft namelijk zelf indicatieve bedragen genoemd en ik ben natuurlijk niet achterlijk, maar kan rekenen. Het gaat miljarden kosten en daar schrok ik van. Met de rest van de redenering ben ik het best eens, maar ik heb die bedragen dus niet bedacht.

Minister **Netelenbos**: Wij weten op dit moment niet hoeveel het uiteindelijk zal kosten. De investeringskosten moeten altijd worden afgewogen tegenover het alternatief, dus dat het prijsbeleid niet wordt ingevoerd. In dat geval zijn er vele kilometers nodig, misschien wel van die dure hoge snelwegen die het CDA in zijn programma heeft staan.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister is vandaag enigszins zwart-wit, maar dat is kennelijk haar keuze en het mag natuurlijk ook. Wij zoeken het meer in de combinatie van zaken en in de volgorde. Ik heb zelf de CPB-conclusies over de prijzen in mijn betoog aangehaald en heb die niet weersproken. Naast de mobiliteitsvraag is er de vraag van de techniek en de kosten. Wij zijn met dit project "first in the world". Dat kan, maar bij een normale bedrijfsmatige afweging van de vraag of wij het wel of niet doen, hoort de go/no-gobeslissing afhankelijk te zijn van de grenzen die je van te voren trekt. Stelt de

minister bij dit project een grens aan de kosten?

Minister **Netelenbos**: Laten wij alles nu op z'n eigen tijd beoordelen. Zodra de economische kosten-batenanalyse er is, wordt die aan de Kamer gezonden. Ik heb er al enige kennis van en kan dan ook zeggen dat die analyse altijd positief is. De vraag hoeveel het uiteindelijk zal kosten, kunnen wij op een later moment bezien. Daar heb ik echt eerst de markt bij nodig. In-car instrumenten worden in toenemende mate aangeboden en zelfs eenvoudige middenklassers hebben tegenwoordig in-car instrumenten zoals routeplanners, waardoor er mogelijkheden zijn tot combinatie. De telecommatenschappen die behoorlijke problemen hebben, zijn geïnteresseerd in het perspectief dat er straks 6 tot 9 miljoen klanten zijn voor een nieuw systeem. Volgens hen wordt hiermee een heel nieuwe infrastructuur over Nederland uitgerold en is het vanuit het perspectief van marktinnovatie interessant om voorop te lopen en de wereldleider te kunnen zijn. Wij hebben er ook bewust voor gekozen om wereldleider te willen zijn. Onlangs is dit aan de orde gekomen in de informele Transportraad, waar ook de heer Pronk aanwezig was, bij een discussie over de vraag hoe het met het prijsbeleid zou moeten gaan. Wij hebben toen gezegd dat wij dit willen trekken en dat het, als het bij ons een uitwerking heeft gekregen, voor heel Europa een fantastisch systeem kan zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): De kernvraag is dan natuurlijk wel of het wereldleider of wereldlijder wordt. De heer Dik heeft wel eens vaker grote bespiegelingen gehouden over de vraag wat nieuwe technieken niet allemaal zouden opbrengen. Punt is dat de markt zeer onzeker is en dat wij dus alleen maar kunnen gissen naar wat er op dit vlak in de toekomst kan gebeuren. Ik vind het jammer dat niet wordt nagedacht over het trekken van een bepaalde grens. Los daarvan vraag ik de minister of zij het, nu zij zelf zegt dat zij zo weinig geld heeft en zoveel méér wil, niet de moeite waard vindt om te bezien of het bedrijfsleven onder goede randvoorwaarden die hoge extra banen kan aanleggen, waar automobilisten tegen betaling gebruik van kunnen maken. Als de

## Netelenbos

minister dat zelf niet hoeft te betalen, kan dit toch een prima hefboom zijn?

Minister **Netelenbos**: Op PPS-constructies kom ik straks. Er zijn nu systemen die gebruikt kunnen worden bij het prijsbeleid. Wat de kosten per auto zullen zijn, kan ik op dit moment nog niet zeggen. Wel is duidelijk dat de economische baten altijd hoger zijn als het mobiliteitsvraagstuk mét prijsbeleid wordt opgelost, dan wanneer dat zonder prijsbeleid wordt gedaan. De studies daarover krijgt de Kamer nog. De heer Eurlings ziet overigens wel, zo begrijp ik, dat ook hij aan het prijsbeleid zal moeten, maar desondanks probeert hij steeds weer een vluchtweg te organiseren. Dat is jammer, want hij is de enige in de Kamer die dat doet.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, nee, ik ben niet de enige in de Kamer en zeker niet de enige buiten de Kamer. Ik vind het jammer dat u dit zo zwart-wit benadert. Ik heb gewerkt bij een new business development-afdeling van een heel groot bedrijf en de crux bij vernieuwende projecten is dat je de durf moet hebben om bepaalde grenzen te stellen. Als je daar overheen zou schieten, kun je er beter van afzien, want anders hobbelt je van het een naar het ander en denk je aan het eind: waar ben ik eigenlijk uitgekomen, dit was toch niet de bedoeling? Daarom spreek ik de hoop uit dat u in de toekomst wel een grens durft te trekken.

De **voorzitter**: Het lijkt mij het verstandigst als ik de interrupties maar ga aftrekken van de tijd voor de tweede termijn.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Daarvoor hebben wij die OEEI-procedures, de economische kosten-batenafweging. Als wij iets zouden doen waardoor Nederland zou verarmen en de economische lasten hoger zijn dan de baten, dan zou dat onverstandig zijn. Bij de afdeling waar de heer Eurlings heeft gewerkt, zullen zij het ongetwijfeld ook zo hebben gedaan!

Ik ga ervan uit dat wij nog uitvoerig over de voortgangsrapportage zullen spreken, maar de heer Hofstra kan ik nu al zeggen dat geen enkele parameter voor de motorrijtuigenbelasting is veranderd. In de wijze waarop Financiën nu de

motorrijtuigenbelasting oplegt aan autotypen, worden niet ineens nieuwe parameters gebruikt omdat de motorrijtuigenbelasting nu op een andere manier zal worden geïnd. Natuurlijk kunnen er aanleidingen zijn om met Financiën de discussie aan te gaan over de opbouw van de motorrijtuigenbelasting, maar daar gaat het nu niet om. In het kader van mobiliteitsbeleid hebben wij niet gekozen voor vaste bedragen maar voor variabelen, omdat dat een beter gedragseffect heeft. Als de heer Hofstra van mening is dat de Fiat 500 op dezelfde manier moet worden behandeld als die Mercedes S – hetgeen ik buitengewoon onbillijk zou vinden, want die grote bolidebezitter die gemakkelijk een ton over de toonbank kan schuiven, wordt daarmee bevoordeeld, maar dat kan zijn politieke keuze zijn – dan moet hij de discussie daarover niet hier voeren met mij in het kader van de introductie van de variabele kilometerheffing, maar moet hij die voeren met minister Zalm, die ongetwijfeld net als ik zal zeggen dat de vergroening van ons belastingstelsel belangrijk is. Wij veranderen dus op zichzelf niets aan de opbouw van de motorrijtuigenbelasting door de introductie van dit systeem.

Een verlaging, zoals die door de coalitie, in ieder geval door de fracties van de PvdA en de VVD, is voorgesteld, is ook een feit. Ook dat gaan wij niet veranderen als gevolg van dit systeem.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De minister maakt zich er nu wel wat al te gemakkelijk van af. In de eerste plaats moeten wij aan innovatie doen. De minister heeft daar net al een heel pleidooi voor gehouden. De motorrijtuigenbelasting is een heel oud systeem, dus laten wij een grondslag bedenken die bij deze tijd past. In de tweede plaats zijn er twee moties – van Hofstra/Crone en daarna ook van Dijkstal – die het kabinet oproepen om ook een nieuwe organisatie van de belasting op de auto te bedenken. Dat moeten wij nu natuurlijk proberen te combineren. Juist omdat de minister zo duidelijk stelt dat het beleidsneutraal is, zeggen wij dat wij dat juist niet moeten doen, maar moeten nadenken over het element weggebruik. Natuurlijk heb ik niet gezegd dat een bezitter van een Mercedes S goedkoper af moet zijn dan een bezitter van een Fiat 500,

maar voor het element weggebruik, de kosten van de infrastructuur, is mijn uitgangspunt dat een auto een auto is! Uiteraard moet het aspect van de vergroening er ook in en natuurlijk ook dat van de veiligheid. Dat zou voor de minister toch ook interessant moeten zijn. Wij komen er nog op terug, maar ik zou graag zien dat wij die slag tegelijkertijd maken!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Mijn advies als het gaat om inbrengen als die van de heer Hofstra, maar ook als die van de heer Van der Steenhoven of mevrouw Giskes die wellicht meteen al veel meer differentiatie zouden willen invoeren, zou zijn om niet zo ingewikkeld te doen. Dit systeem staat of valt met een verstandige invoering. Het is een uiterst complex systeem dat budgettair neutraal moet uitpakken. Zo'n 10 mld komt er in het systeem, je moet er dan ook zo'n 10 mld mee ophalen. Zouden wij bijvoorbeeld de BPM er uit laten, dan werkt het niet, want hoe minder centjes per kilometer, des te minder het effect zal zijn. Er moet dus een redelijke substantie in worden gebracht. Is het meer, dan wordt het weer riskanter voor de belastinginnehmer, dus de heer Zalm. Wij vonden 10 mld een mooi startpunt. Op zichzelf geen veranderingen in de systeemopbouw van de motorrijtuigenbelasting, dus ook handhaving van de vrijstellingen. De BPM maakt daarvan een kwart uit. Wij zoeken op dit moment uit welke overgangsproblemen er kunnen zijn. Die zijn er natuurlijk, maar dat neemt niet weg dat het interessant is om een deel van de BPM hierin onder te brengen. Verder verdwijnt het kwartje van Kok ook, aangezien die  $f$  0,20 in het systeem wordt verwerkt. Wij hoeven dus nooit meer te zeuren over het kwartje van Kok.

De heer **Hofstra** (VVD): De automobilisten blijven dat kwartje natuurlijk wel betalen. U moet niet zeggen dat wij dit kwartje afschaffen, want wij gaan dat kwartje gewoon op een andere manier innen.

Minister **Netelenbos**: Dat kwartje zit dan niet meer in de accijns, met als gevolg dat je het niet meer hoeft te betalen als je minder rijdt. Ik herhaal nog maar eens dat het een budgettair neutrale operatie is. Dat blijft het wat mij betreft ook als de Kamer bij



## Netelenbos

de behandeling van het wetsvoorstel een besluit terzake neemt. Dat moet een separaat besluit zijn en dat betekent dat niemand bang hoeft te zijn dat er plotseling aan de knoppen wordt gedraaid. Als besloten wordt dat er in de spits meer moet worden betaald, moet er buiten de spits minder worden betaald. Een andere mogelijkheid is dat je op het platteland minder hoeft te betalen en in het stedelijke gebied meer. Het is niet de bedoeling dat wij meer geld ophalen. Bovendien gaat de gemiddelde automobilist erop vooruit.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Toen ik sprak over de budgettaire neutraliteit, heb ik erop gewezen dat wij de lasten verlagen door de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de accijnzen. U zegt dat dit een gegeven is, maar in uw woorden proef ik dat deze verlaging eigenlijk niet in uw beleid past. Die verlaging is immers geen variabelisering en zeker geen vergroening.

Minister **Netelenbos**: Het aantal file-uren kan met zo'n 25% worden verminderd als wij die variabele heffing doorvoeren. Variabel wil zeggen dat de motorrijtuigenbelasting, de BPM en de accijnzen in een zogenaamd plat systeem worden ondergebracht. De discussie over een eventuele verhoging of verlaging van de belastingen moet worden gevoerd met de minister van Financiën. Het is verder een gegeven dat er inmiddels is besloten om de motorrijtuigenbelasting met 200 mln gulden te verlagen. In dit platte systeem kan eventueel meer accijns of BPM in worden ondergebracht. De discussie daarover moet echter los worden gezien van de discussie die wij nu voeren. Het moet door dat kastje natuurlijk wel zichtbaar zijn hoeveel geld je aan de fiscus kwijt bent.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik constateer dat die 200 mln gulden een tijdelijk douceurtje is en dat wij dat geld niet meer kunnen gebruiken voor variabelisatie.

Minister **Netelenbos**: Dat is juist, maar geen enkel belastingniveau wordt voor de eeuwigheid vastgesteld. Kabinet en Kamer kunnen op elk gewenst moment over het niveau van de belastingen praten. Verder hebben wij hier natuurlijk ook te

maken met de provinciale belastingen. De heer Hofstra maakt hierover een opmerking. De discussie daarover zal niet gemakkelijk zijn, want de hoogte van die belasting verschilt per provincie. Wij hebben gekozen voor een pragmatische oplossing die eruit bestaat dat de provincies binnen de daarvoor vastgestelde spelregels zelf de hoogte van de opcenten mogen bepalen. Die kosten zijn ook zichtbaar op de rekening. De opcenten zullen echter over alle auto's worden gemiddeld, omdat het niet mogelijk is om dat anders te regelen.

Er is wellicht aanleiding om met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een debat te voeren over de vraag hoe op termijn moet worden omgegaan met de grondslag van de provinciale belastingen. Dat debat moet echter niet worden gevoerd in het kader van de discussie over de kilometerheffing. Dat maakt de discussie namelijk veel te complex. U ziet dat ik heb gekozen voor een pragmatische opstelling, behalve dan dat ik vasthoud aan het uitgangspunt dat de vaste lasten variabel moeten worden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister heeft het klip en klaar uitgelegd. Komt het er samengevat niet op neer dat het kwartje van Kok wordt vervangen door de Hofstra-heffing?

Minister **Netelenbos**: Zeker. Mooi toch? Zij wij daar ook vanaf.

Voorzitter. Mevrouw Giskes en de heer Van der Steenhoven hebben gevraagd of het rondje Randstad wel of niet doorgaat. Zij vroegen dat, omdat zij daarover iets in de krant hadden gelezen. Zij vroegen verder wat ik precies bedoelde met mijn opmerking over goederentreinen in de Randstad. De heer Dijsselbloem vroeg of het mogelijk is om voor februari een standpunt terzake aan de Kamer voor te leggen. Het is de bedoeling dat u in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening daarover dit jaar een standpunt krijgt. De heer Pronk legt op dit moment de laatste hand aan de tekst. Hij en ik zijn samen projectminister voor de Randstad-metropool vanuit de basisgedachte dat de ruimtelijke ordening en de infrastructuurvraagstukken veel met elkaar te maken hebben. Op het

moment waarop de heer Pronk de rode contouren, woningbouwlocaties en bedrijventerreinen aangeeft, moeten wij tegelijkertijd laten zien wat dit betekent voor de rail-infrastructuur, voor de rest van het openbaar vervoer en voor de weginfrastructuur. Dit is een complex geheel waarbij ik dat Randstad-rondje als een metafoor wil zien.

In de Randstad ligt al veel rail. Vele woningbouwlocaties zijn niet gemakkelijk door rail te ontsluiten. Rijnenburg is hiervan een voorbeeld. Hart op hart-verbindingen hebben het nadeel van lange aan- en afvoertijden. Iemand moet van zijn woning naar het station maar als dat lang duurt, stapt hij in zijn auto. De vraag hoe de tangenten en op welke wijze dicht bij huis het openbaar vervoer moet worden geregeld, moet anders benaderd worden dan wanneer men uitsluitend in rondjes denkt. Dit kan inhouden dat er niet veel extra rail nodig is, maar bijvoorbeeld HOV-banen en light-railachtige concepten.

De goederentreinen veroorzaken in het binnenstedelijke gebied in toenemende mate problemen. Ik wijs op de ontsluiting van de haven van Amsterdam via het water en de rail. Een deel van het vervoer moet naar Antwerpen. De goederentreinen rijden dwars door woonkernen: Diemen, Weesp, de Drechtsteden, Roosendaal en Bergen op Zoom. Dit alles roept vrijwaringsvragen op. Het te voeren vrijwaringsbeleid staat sterk ter discussie. Volgens mij hebben bestuurders van de grote steden die geen vrijwaringszones om de spoorlijnen en wegen heen willen zwaar gelobbyd. Nu wij toch moeten investeren, is dit aanleiding om eens te bezien wat er al aan rail ligt. Wat kan daar overheen? Ik denk aan snelle treinen, metroachtige treinen en stoptreinen. Wat gebeurt er als het goederenvervoer wordt uitgeplaatst? Wij zijn bezig met zoekopdrachten waarbij het ook om de vraag gaat hoe nieuwe infrastructuur en stedenbouwkundige concepten bij elkaar kunnen worden gebracht. Volgend jaar komen wij hierover nog uitgebreid te spreken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vind het prima dat de minister wat het rondje Randstad betreft creatief kijkt naar wat nodig is. Mijn zorg is wel of wij deze kabinetsperiode nog tot iets komen, inclusief het geld dat daarbij hoort. Ik wil graag dat een voorstel

## Netelenbos

hiertoe eerder dan februari 2002 in de Kamer besproken wordt.

Minister **Netelenbos**: Dit jaar komt het naar de Kamer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Inclusief het geld?

Minister **Netelenbos**: Geld is geen probleem, maar dat leg ik zo uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat horen wij graag. Van het volgende onderwerp word ik wat droevig. Toen wij discussieerden over het al of niet doorgaan van de noordoost-verbinding van de Betuwelijn heeft mijn fractie gevraagd wat dit voor het goederenvervoer op andere treintrajecten in Nederland zou betekenen. Dat was allemaal geen probleem en dus is er ook niks gebeurd op dat front. Tegelijkertijd hebben wij gevraagd om een integrale visie op de manier waarop in Nederland wordt omgegaan met het goederenvervoer. Dat heeft wel iets opgeleverd, maar geen echte schets van de structurele problemen en er is ook niet naar oplossingen gezocht. Nu komt de minister met een verhaal waarvan ik denk dat het toch begint te dagen hoe het opgelost kan worden. Al met al zijn wij echter bijna vier jaar verder en is er op dit punt zo weinig concreets gebeurd.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes draait het om. Het is juist erg verstandig dat het voorzichtig wordt aangepakt. Wij hebben immers gezien wat er gebeurt als het niet voorzichtig wordt aangepakt en de plannen niet integraal ontwikkeld worden. De heer Pronk is bezig met zijn vijfde nota, wij zijn voortdurend bezig met infrastructuur- en mobiliteitsopgaven en dat ontmoet elkaar op een gegeven moment. Het feit dat de verdichting in de binnensteden nu zo urgent is, maakt dat er een aantal extra problemen ontstaat met betrekking tot het vrijwaringsbeleid. Daarom moet nog eens goed bekeken worden wat dat bijvoorbeeld betekent voor Amsterdam en de Drechtsteden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar dat is toch niet nieuw? Dat wisten wij toch al? Op het moment dat gezegd wordt dat er meer goederentreinen moeten rijden door Gouda, Zuid-Holland, Flevoland, enz., weten wij wat wij

over ons afroepen, zeker als het gevaarlijke goederen betreft. Dan is het toch niet goed om eerst met een geweldig verhaal af te komen van een nieuwe goederenlijn in het oosten van het land en vervolgens te zeggen dat er misschien elders drie goederenlijnen nodig zijn om het allemaal te ondervangen? Zo gaan wij van het kastje naar de muur!

Minister **Netelenbos**: Ik ben nog steeds buitengewoon gemotiveerd dat die Noordoost-tak niet doorging. In dat landschap en met die eindbestemming – Twente – zou het echt onverantwoord zijn geweest. Maar in de Randstad hebben wij bijvoorbeeld te maken met de haven van Amsterdam die zich snel ontwikkelt en met een container-terminal aldaar die zich moet gaan ontwikkelen. Ik wijs ook op de discussie over goederenlijn 11. Ik heb samen met Brabant en Zeeland een conceptkeuze gemaakt om het uit te plaatsen. Dergelijke beslissingen moeten op een heel verstandige manier genomen worden. Een en ander moet uiteraard worden bekostigd uit het NVVP. De extrapolatie van het huidige volume – ongeveer 80 mln – zit onder normale economische omstandigheden in principe in het NVVP. De financiering is dan geen probleem, wel de prioritering, want wij kunnen natuurlijk niet alles tegelijk doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijn stelling is dat minister steeds op een nieuw concept lijkt over te stappen als het over dit soort problemen gaat. Zo hobbelen wij van het een naar het ander en komt er zo verschrikkelijk weinig van terecht. Wij hebben nog steeds last van goederentreinen die personentreinen hinderen, van een slecht functionerende NS, etc.!

Minister **Netelenbos**: Je moet altijd heel kritisch kijken naar het aanleggen van nieuwe railinfrastructuur. Ik sprak onlangs nog met mijn Britse collega. In Engeland wordt standaard geen nieuwe railinfrastructuur meer aangelegd. Zij kijken veel meer naar ons HOV-concept omdat zij het te duur vinden en rail bovendien het nadeel heeft star te zijn. Dat neemt niet weg dat wij onze twee grote havens moeten ontsluiten zowel met water als met rail, anders gaan de goederen standaard over de weg! Niet alles kan immers over het water.

Bovendien stimuleert Brussel het Trans-Europese netwerk ook enorm. Dat hoeft niet te beteken dat er drie overgangen naar Duitsland nodig zijn. Dat vinden de Duitsers misschien wel praktisch, maar dat is voor Nederland niet nodig.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister verwijst naar Engeland waar niets nieuws aangelegd wordt, doch pleit zelf wel voor nieuwe aanleg. Bovendien gaat zij nog spreken over de aanleg van de Zuiderzeelijn. Waarom dan zo'n verwijzing naar Engeland? Wat voegt dat toe?

Minister **Netelenbos**: Ik wilde slechts aangegeven dat je altijd heel erg zeker moet zijn wanneer je uiteindelijk kiest voor nieuwe railinfrastructuur. De vraag of de Zuiderzeelijn rail wordt, laat zich nog wel bezien. Wij moeten een verstandige keuze maken.

Wij zien dat een aantal belangen gaat botsen: stedelijke verdichting, stedenbouwkundige concepten, sleutelprojecten, goederentreinen met risicocontouren en dat verdraagt elkaar niet altijd. Als er dan toch iets moet gebeuren voor personentreinen, kan men zich afvragen of daarvoor nieuwe rails moeten komen of dat wij nieuwe rails moeten aanleggen voor goederentreinen. Dat is echt een open vraag. De vraag wat, alles afwegend, verstandig is, moet zich ook nog laten "OEEI-en". Het is een concept van denken. Als dat uiteindelijk wordt gerealiseerd, zou het misschien een aantal vliegen in een klap slaan. Daar ben ik voortdurend naar op zoek. Zonder de wijsheid in pacht te hebben zoek ik iedere keer en probeer ik op het juiste moment de meest verstandige beslissingen te nemen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister maakt in haar keuzes voor de aanleg van nieuwe sporen voor goederenvervoer terecht een koppeling met de mainports en met de verstedelijkingsproblematiek en de leefkwaliteit in de steden waar die treinen doorheen gaan. Vindt zij met ons dat er bijvoorbeeld in de benadering van de vrijwaringszones ook een onderscheid moet zijn tussen vrijwaringszones in het landelijk gebied en vrijwaringszones in de steden? Wij moeten natuurlijk oppassen dat vrijwaringszones in de steden geen dogma worden die leiden tot het op slot zetten van

## Netelenbos

verdere stedelijke ontwikkelingen. In het landelijk gebied ligt dat anders.

Minister **Netelenbos**: Ik heb er een vrij lastige discussie over gehad in de Bestuurlijke commissie Randstad. Sommige stadsbestuurders, bijvoorbeeld in Rotterdam, zijn eigenlijk tegen die vrijwaring. Wij zullen de risicocontouren gevaarlijke stoffen natuurlijk wel moeten handhaven. Wij kunnen niet van geval tot geval ineens een nieuwe risicocontour hanteren. Je zult ook de contouren voor geluidshinder in het stedelijk gebied moeten handhaven. Vervolgens heb je te maken met de "verstening" van infrastructuurprojecten. Men heeft de neiging om heel dicht op wegen te bouwen. Als wij ze willen verbreden, dan kan dat niet. Dan hebben wij geluids- en emissieproblemen. In het stedelijk gebied speelt de problematiek van de wegen een minder grote rol. Als je ze gaat uitleggen, kun je er rekening mee houden en als ze er al zijn, stoppen ze toch aan de rand van de stad. Bij het spoor is dat echt lastig. Soms kun je reguleren door bijvoorbeeld bepaalde stoffen niet of alleen op een bepaalde snelheid of een bepaald tijdstip daarover te vervoeren. Ik heb daarover bijvoorbeeld afspraken gemaakt met Almere, waardoor het geen stedenbouwkundig probleem meer heeft. Dat is evenwel een dunne lijn voor goederenvervoer. Een heel dikke lijn, bijvoorbeeld van de haven van Amsterdam naar Antwerpen of van de haven van Rotterdam naar Antwerpen, is echter lastiger. Als men dat niet wil, kan dat alleen maar worden opgelost door uitplaatsing. In de Drechtsteden heeft men dat met gejuich ontvangen, want dat wil men toch graag. Wij weten nog niet of dat economisch haalbaar is en hoeveel geld ermee gemoeid is, maar het is een oplossing. Je kunt niet op ieder traject reguleren, maar op sommige trajecten wel, bijvoorbeeld Amsterdam-Almere-Lelystad-Zwolle. Daar is het probleem vervolgens uit de wereld. De conclusie is dat er oplossingen op maat moeten worden gevonden, maar dat er niet zomaar moet worden geprotesteerd tegen vrijwaring. Dat was een beetje de sfeer bij de steden, maar dat vind ik gemakzuchtig. Als er een keer iets misgaat, weet ik wel bij wie dat weer terecht komt. Ik gedoog niet, zeg ik tegen de heer Hofstra.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat hoor ik met tevredenheid. Wij moeten de kosten en baten afwegen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de steden. Als dat betekent dat wij de stedelijke ontwikkelingen in stadscentra, bijvoorbeeld in Rotterdam, op slot moeten zetten omdat er zoveel treinen per week doorheen moeten met gevaarlijke stoffen, dan moeten wij de kosten-batenanalyse daarvan met elkaar afwegen.

Minister **Netelenbos**: Men heeft u nogal wat brieven gestuurd waarin men protesteert tegen die 75 meter. Ik heb er intensief overleg over gehad en wij zijn er nu uit. Voor de behandeling van het NVVP zal ik u de tekst doen toekomen waarmee iedereen zegt te kunnen leven, zodat ook dat knelpunt uit de wereld is. Dat vraagt wel om oplossingen op maat, maar dat is niet simpel.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het duizelt mij nu ook wat het rondje Randstad betreft. Op zichzelf zijn wij het met de minister eens: geen zweeftreinverbinding. Wij hebben van begin af aan gezegd dat je dat niet moet doen.

Minister **Netelenbos**: Dat heeft u mij overigens niet horen zeggen. Ik spreek over tangenten. Bij grote OV-vraagstukken, bijvoorbeeld de deltametropool en de Zuiderzeelijn, zou ik de markt willen uitdagen en een zoekgebied willen aangeven: hier moet wat gebeuren, wij hebben daar maar zoveel miljard voor over; komt u nu eens vertellen hoe u daarop het beste antwoord zou kunnen formuleren. Je zou het een prijsvraag kunnen noemen. Zo zou ik dat willen doen. Bijvoorbeeld Den Haag/Rotterdam/Gouda/Utrecht is een zeer belangrijk zoekgebied, want daar moet echt nog het een en ander gebeuren, waarbij ook Rijnenburg moet worden betrokken. Daarmee daag je de markt uit om te laten zien wat er zou kunnen gebeuren. Het zou een busbaan kunnen zijn, maar ook een infrarood people mover, trains on wheel of een magneetbaan. Als men daar een goed voorstel voor doet, wat kan daar dan op tegen zijn? Uiteindelijk kunnen wij afwegen wat het interessantste is en wat voor de reizigers en het vermijden van files de beste oplossing biedt.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): Anderhalf jaar geleden hebt u bij de behandeling van het BOR gezegd dat u op korte termijn zou komen met een voorstel voor het rondje Randstad, maar u bent nu nog steeds aan het zoeken naar oplossingen. De PvdA-fractie heeft inmiddels echter al het plan Steden onder handbereik ingediend. De GroenLinks-fractie heeft vaak gezegd dat er snelle verbindingen moeten komen tussen de vier grote steden en dat daar de light-railsystemen op aangehaakt moeten worden. Waarom komt u niet met zo'n voorstel? Daar zou in de Kamer in ieder geval draagvlak voor zijn.

Minister **Netelenbos**: De vraag is of je altijd top down moet aangeven wat de beste oplossing is of dat hier ook bottom up naar gekeken moet worden. De markt is nu eenmaal beter in het opstellen van innovatieve concepten dan de overheid. Als je weet waar iets moet gebeuren, moet je er wel voor zorgen dat je dan de beste techniek kiest. Ik wil mij echter niet eenzijdig uitleveren aan de Nederlandse Spoorwegen of RIB. Daar zou u juist begrip voor moeten hebben, want zoveel enthousiasme heb ik hier niet voor gehoord. Vervolgens moet er een traject uitgezet worden om te bepalen met wie uiteindelijk in zee gegaan wordt, wie het vervoer gaat bieden en wie het OV gaat optimaliseren in een kwalitatieve systemsprong. Dit zal stap voor stap op de meest verstandige manier gedaan moeten worden.

Ik ben het ermee eens dat, als nieuwe locaties massief bebouwd gaan worden, er ook OV moet komen. In dit licht ben ik een groot voorstander van een masterplan voor Flevoland. Immers, als je alleen al kijkt naar de hoeveelheid te bouwen woningen in Flevoland, dan kun je zien aankomen dat daar een gigantische opgave ligt. Die provincie heeft verder aangegeven dat er ook nog achterstanden zijn op het gebied van cultuur, recreatie en dergelijke. Daarom ben ik van mening dat het echt nodig is om heel intensief te kijken naar dat gebied om te bepalen wat ons daar te doen staat.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister weet heel goed wat niet moet en wil nog studeren op een aantal dingen. Op dit moment worden er echter

## Netelenbos

tienduizenden huizen gebouw in Leidsche Rijn, maar daar is nog geen sprake van openbaar vervoer. Daar is zelfs nog geen besluit over genomen, omdat de minister wil blijven nadenken over alle ontwikkelingen. Dat kan toch niet?

Minister **Netelenbos**: Als wij in Nederland nog nieuwe OV-systemen willen introduceren, dan moeten wij voor de meest toekomstvaste kiezen. De vraag hoe dat het beste gedaan kan worden, moeten wij echt met de aanbieders van openbaar vervoer willen beantwoorden, al was het maar omdat de overheid anders uitsluitend financieel aan de lat staat. Het laatste wil ik niet, want daar hebben wij te veel knelpunten voor. Publiek private samenwerking is dus nodig. Daarbij moeten wij de markt in zijn rol laten. Ik ben het er trouwens mee eens dat het op tijd klaar moet zijn, maar laten wij nu niet vanuit de Kamer aangeven dat wij precies weten hoe het op een bepaalde plek moet. Ik vind ook dat sommige stadsbesturen te weinig met OV bezig zijn en zich te veel bezighouden met hun eigen sleutelproject. Zo is de stad Rotterdam niet met OV bezig in de deltametropool, maar met het eigen sleutelproject Rotterdam-Centraal station. Dat is echter slechts een afgeleid thema. Misschien het voor de stad wel heel belangrijk, maar dat is niet het geval vanuit OV-optiek. En daarom moet die discussie goed worden gevoerd.

De heer Eurlings heeft gesproken over Nederland als vestigingsland. Bij interruptie heeft een aantal andere leden al gezegd dat hij hierbij wel erg selectief aan het citeren was. Ik meld in dit verband dat Time Magazine heeft gemeld dat Nederland voor Amerikaanse bedrijven nog steeds vestigingsland nummer één is. Je moet er dus voor oppassen om het beeld neer te zetten dat Nederland dit niet is. In Amerika gaat men ook niet met benutting om zoals wij dat doen. De Amerikanen hebben hetgeen wij op dit punt hebben ontwikkeld, nu op hun politieke agenda gezet, omdat wij zo vooroplopen. Wij moeten dus recht doen aan die dingen waar wij goed in zijn. Wij zouden daar eens wat meer trots op moeten zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is allemaal prachtig. Ik hoor graag dat er in ieder geval een land op de

wereld is waar Nederland heel hoog wordt aangeslagen. Wij doen het op tal van vlakken goed. Maar wij moeten wel het realisme hebben om te erkennen dat de dingen zich op sommige vlakken niet goed ontwikkelen. U erkent toch dat Nederland op het gebied van de reistijd van woning naar werk is weggezaakt tot de slechtste plaats in de Unie?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het filerapport 2000 laat zien dat de groei van het aantal voertuigverliesuren tot stilstand is gebracht. De feiten moeten voor zichzelf spreken. De heer Eurlings mag niet oordelen op basis van een dag slecht weer en mensen die bumperkleven en tegen elkaar aanbotsen. Hij doet dat wel. Hij heeft gisteren voortdurend gesproken over die 400 km file van eergisteren. Dat is een drama, maar dat komt voort uit het rijdrag op onze wegen dat niet in orde is. Je hoeft niet te botsen op een rijksweg. Die wegen zijn zo gemaakt dat je, als je je een beetje gedraagt, niet op elkaar hoeft te knallen. Iedere dag hebben we files omdat mensen op elkaar knallen. Natuurlijk hebben we een fileprobleem. Daarom investeren we 80 mld gulden en moeten we nog eens 80 mld gulden in de planning opnemen. Dat neemt niet weg dat de feiten laten zien dat de groei van het aantal verliesuren eruit is. Dat is bij de groei van de mobiliteit met 0,5 miljoen auto's erbij in een jaar een reuze prestatie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik help het u hopen. De feiten zijn dat wij in Europa in de laatste jaren zijn weggezaakt naar de slechtste plaats als het gaat om de verlietijd tussen woning en werk. Ik sprak u daar gisteren op aan. Ik vraag u of u dat erkent. Ziet u daarin een sense of urgency? Ik hoorde u namelijk op de televisie zeggen: "Mijnheer, mevrouw, die file bent u zelf." Ik vind dat we ons dat hier moeten aantrekken. Wij moeten proberen om uit die slechte positie te komen en terug te knokken.

Minister **Netelenbos**: Die uitspraak heeft ermee te maken dat iedere keuze die je maakt, leidt tot een bepaalde uitkomst. Wij weten dat naarmate er meer autowegen zijn, mensen vaker de auto pakken. Dat genereert dan weer nieuwe files. Dat de reistijd van woning naar werk zo

lang is, heeft met ons beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening te maken. Ik hoop dan ook – ik weet het niet zeker – dat u steun zult willen verlenen aan de heer Pronk, die de steden wil verdichten zodat we eindelijk eens echte steden bouwen in ons land. Dat is voor het openbaar vervoer het allerbeste. Dat verkort de reistijd. Zo gauw we allemaal in de kernen willen wonen die we uitleggen, neemt de reistijd toe. Dat heeft zich de afgelopen jaren voltrokken. De mensen zijn verder van hun werk gaan wonen. Het duurt dan langer voor je er bent.

De heer **Eurlings** (CDA): Ontkent de minister of spreekt zij tegen dat verschillende grote economische instituten wereldwijd hebben geconstateerd dat de verslechterde bereikbaarheid in Nederland ons doet zakken op de lijst van gewilde vestigingslanden?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Je moet dat veel genuanceerder bezien. Wij zijn voor de Amerikanen vestigingsland nr. 1 en wij zijn voor de Japanners hét vestigingsland in Europa. Dat is mijn antwoord. Wij zakken dus niet echt. Men heeft laten zien dat het openbaar vervoer niet goed scoort. Wij hebben verder niet zo'n slechte positie. Ik kan naast ieder rapport weer een ander rapport neerleggen. Daar komt niet het eenduidige beeld uit dat wij als gevolg van de infrastructuur zakken op de ranglijst.

Voorzitter. Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over de mobiliteitsfondsen. De heer Van den Berg vond het amendement-Dijsselbloem sympathiek, maar hij was van mening dat de mobiliteitsfondsen niet zonder wettelijke regeling kunnen. De heer Van den Berg zegt dit soort dingen vaak. Ik ben het soms ook met hem eens. Maar hij moet in dit geval toch willen toegeven dat wij een aantal wettelijke regelingen hebben die te gebruiken zijn voor de mobiliteitsfondsen, namelijk de Kaderwet, de Provinciewet en de Wet gemeenschappelijke regelingen. Hij kan dus niet zeggen dat er geen wettelijke regelingen zijn die het mogelijk maken om een mobiliteitsfonds te laten functioneren. Wel wordt dit in de Wet mobiliteit en bereikbaarheid separaat geregeld. Andersom zijn er minstens drie wetten op basis waarvan je een regeling kunt maken

## Netelenbos

voor die mobiliteitsfondsen. Ik zou graag zien dat we snel praten over de Wet mobiliteit en bereikbaarheid, maar er is een wettelijke regeling. Ik vraag daar begrip voor. De heer Van den Berg kent zijn wetten goed, dus hij moet dat willen toegeven.

Over de Betuwelijn zal er een apart algemeen overleg plaatsvinden. De heer Hofstra heeft gevraagd naar de prognoses. Zij zijn niet gewijzigd. Ik heb geen enkele aanleiding, te denken dat de goederentreinen straks niet over de Betuwelijn zullen rijden. De prognoses zijn voor het laatst in 1998 uitgewerkt. De groei van het goederenvervoer op het spoor genereert problemen, omdat wij de treinen nog niet goed kwijt kunnen. Wij moeten de periode van 2001 tot 2006 overbruggen zonder de groei aan te tasten. Er is geen enkele aanleiding om de prognoses bij te stellen.

Wat de bovenbouw betreft, moet de heer Lubbers nog maar eens uitleggen op welke wijze er naast gewone treinen ook trains on rubber wheels over hetzelfde traject kunnen lopen. De benodigde gelden daarvoor zal ik niet voorschieten, want de ervaring van de Betuweroute is dat publiekprivate samenwerking tevoren geregeld moet zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): Over de bovenbouw komen wij nog uitgebreid te spreken. De prognoses zullen richtinggevend zijn, zeker als de infraheffing daarbij betrokken wordt. Het treinverkeer zal daarvan nadelige gevolgen ondervinden. Is de minister bereid, daar ook in de aanloop naar de discussie over de bovenbouw rekening mee te houden en de Kamer inzicht te verschaffen in eventueel tegenvallende prognoses?

Minister **Netelenbos**: De prognoses zijn niet veranderd. De infraheffing is vanaf 2000 ingevoerd. Deze geldt het gehele spoor. De heer Eurlings heeft terecht gevraagd op welke wijze de treinen van de Brabantroute afgehaald kunnen worden. Het is belangrijk dat het goederenvervoer uit de dorpen wordt gehaald. Dat kan het beste door regulering en niet door verplichting. Op basis van verkeersmanagementbeleid voor het goederenvervoer zal bestemmingsverkeer via de Brabantroute gaan, maar doorgaand verkeer kan via de Betuweroute geleid worden. Het goederenvervoer zal in toenemende

mate met spoorboekjes moeten werken, omdat men anders het personenvervoer te veel in de weg zit. De bovenbouw komt er, want in de toekomst zal de aanleg daarvan alleen maar duurder zijn. In Brabant zit men op die lijn te wachten, al was het maar omdat men gevaarlijke stoffen uit de kernen wil weren. Mijnheer Van Bommel, uw collega Poppe kan minister Pronk niet de maat nemen over het vervoer van gevaarlijke stoffen door steden, terwijl u uitspreekt dat de rails er maar niet moet komen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ik beperk mij even tot de prognoses, waarvan de VVD in eerste termijn een sterk punt heeft gemaakt. Wij moeten zicht krijgen op scenario's waarin de infraheffing van invloed is op de vraag naar vervoer over die route. Ik neem aan dat de minister dat ook wenselijk vindt.

Minister **Netelenbos**: In 1998 zijn er drie scenario's uitgewerkt. Het was toen al bekend dat de infraheffing eraan kwam. Het goederenvervoer over het spoor groeit momenteel iets sneller dan het vervoer over water. Een groter probleem is op dit moment handhaving van die groei, terwijl er gebrek is aan capaciteit. Het probleem is niet dat zich geen treinen aanmelden. Dat neemt overigens niet weg dat soms iets mislukt zoals het shuttlevervoer naar Milaan. Ook is de vraag wat de branden in de tunnels bijvoorbeeld voor het goederenvervoer per spoor betekenen. Als verlader zou ik snel voor een andere modaliteit dan de auto kiezen, want er mag nu nog maar ieder half uur een shiftje door de Gotthardtunnel. De rest staat stil.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben blij, te horen wat de minister met de paden denkt te doen zodra de Betuwelijn er is en de goederen ook in de richting van de Betuwelijn gaan. Maar op de kortere termijn speelt dit probleem natuurlijk ook, want het goederenvervoer zit het personenvervoer in de spits in de weg. Is de minister bereid om te bekijken of zij op de plekken waar dit gebeurt, de goederen buiten de spits kan houden? Is zij bereid om op korte termijn met een dergelijke verbetering te komen?

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat ik de Kamer een rapportage had

gestuurd waarin de geschillenbeslechting tussen de verschillende stromen is uitgewerkt. Uit die rapportage blijkt dat het niet altijd mogelijk is om goederentreinen uit de spits te houden. Een goederentrein start misschien wel in Moskou en komt op een bepaald tijdstip op een plaats in Nederland aan, waardoor deze trein niet altijd uit de spits gehouden kan worden. Er is wel een volgorde in prioritering. In het kader van het railmanagement geldt een bepaalde regulering voor de stoptrein, de goederentrein, de intercitytrein en de hogesnelheidstrein. Die regulering heb ik de Kamer toegestuurd, maar ik kan niet generiek uitsluiten dat er af en toe een goederentrein rijdt in de spits, ook niet in de Randstad. Het wordt natuurlijk wel ontmoedigd, maar het is niet helemaal te vermijden. Het is helaas niet anders. Zolang hier nog heel veel meningen over bestaan, is dit zo.

De heer **Eurlings** (CDA): Er zijn heel veel meningen en iedereen heeft zijn eigen insteek. Maar is het niet belangrijker dat wij het personenvervoer, dat bijvoorbeeld op de Brabantlijn echt in de weg wordt gezeten door het goederenvervoer, goed laten doorrijden dan dat de trein die zo lang uit Moskou onderweg is, één uurtje langer moet wachten? Dat zou toch een afweging kunnen zijn die wij hier politiek kunnen maken totdat de Betuwelijn volledig is aangelegd?

Minister **Netelenbos**: Die afweging maken wij ook en daarover heb ik de Kamer een vrij uitvoerige rapportage gestuurd. Als de heer Eurlings hierover wil praten, moeten wij dat een keer separaat doen, aangezien er een hele filosofie achter zit. Het is daarnaast in het belang van "modal shift" dat wij de groei in het goederenvervoer er wel in houden. Dat is lastig genoeg, maar al met al is er per hoofdtraject een verstandige oplossing voor te vinden. Het moet dan gaan om een oplossing op maat, maar ik kan niet generiek opleggen dat er in de spits geen goederentreinen mogen rijden.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het lijkt mij zeer wenselijk dat wij daar eens apart over praten, want volgens mij is de voorrangsregeling op dit moment volstrekt ongrijpbaar. Bovendien heeft de minister in

## Netelenbos

antwoord op vragen van de CDA-fractie gezegd dat wij misschien toe moeten naar het homogeniseren van de snelheden, omdat er dan nog meer ruimte ontstaat voor het goederenvervoer. Volgens mij betekent dat weer een verslechtering van het personenvervoer. Wij moeten hier over doorpraten.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het in algemene termen helemaal niet met de heer Stellingwerf eens. Als er metroachtige systemen in dicht stedelijk gebied aangelegd moeten worden, is er veel voor te zeggen om heel frequent te rijden, bijvoorbeeld iedere twee minuten. Dat is beter dan ieder kwartier een snelle trein. Ook het wachten op een perron moet namelijk meegewogen worden. Een grootstedelijk gebied heeft geen intercity's, maar metro's en die komen iedere anderhalve minuut langs. Over de vragen wat uiteindelijk beter is voor de burger en hoe wij straks met bijvoorbeeld het op tijd rijden van de NS omgaan, kan een heel interessant debat gevoerd worden, maar ik zeg nu al dat intercity's voor het grootstedelijk gebied echt niet interessant zijn. Laten wij de discussie hierover maar eens voeren in het kader van de Deltametropool. Het gaat niet alleen om het platteland, mijnheer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat heeft de minister mij ook helemaal niet horen zeggen.

De **voorzitter**: Als deze discussie later wordt gevoerd, kunnen wij dit onderwerp dan niet beter afsluiten?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat wil ik graag, maar...

De **voorzitter**: Waarom komt er dan een "maar"?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Omdat er in het antwoord op een desbetreffende vraag te lezen is dat er een besluit zal worden aangepast en ik hoop dat de minister dat niet doet voordat wij die discussie hebben gehad.

Minister **Netelenbos**: Dat kan ik zo niet zeggen, want het hangt ervan af wanneer ik dat besluit moet nemen. Ik zal u laten weten wanneer dat besluit uiterlijk dient te zijn genomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat het idee van de hybride aanleg van de Betuwelijn door de minister in de lucht wordt gehouden bij de aanbesteding.

Minister **Netelenbos**: Zeker, maar dan wel op kosten van derden en niet op rijkskosten, want dat leidt tot 0,5 mld meer. Dat ga ik niet doen, want ik wil binnen het budget blijven. Ik stel voor dat wij apart praten over hoe wij binnen het budget blijven. Om die reden is Railinfrabeheer onder toezicht gesteld van Rijkswaterstaat. Ik doe er alles aan om te zorgen dat de doemscenario's van de Rekenkamer niet uitkomen. Ik ben van mening dat dit nog kan lukken.

De heer Dijsselbloem en de heer Hofstra hebben zich een beetje pessimistisch uitgelaten over publiek-private samenwerking. Bij de HSL-Zuid hebben wij twee heel grote PPS-contracten gesloten bij de aanbesteding van de onderbouw bij de infraprovider en het vervoer. Zij zijn ongeëvenaard. Daarbij is zelfs finance aan de orde voor de onderbouw. Finance is vaak duur, omdat de Staat der Nederlanden de laagste rente betaalt. Alles afwegend zijn wij er financieel reuze op vooruitgegaan. Weliswaar dient ieder vraagstuk op zijn merites te worden beoordeeld, maar wij zijn bij twee heel grote aanbestedingen juist heel erg geslaagd met PPS.

De heer Dijsselbloem heeft gevraagd naar de spoortunnel in Delft. Dat loopt nog. Ik zal voor 10 december, als het MIT wordt besproken, laten weten hoe dat zit.

De heer Eurlings zegt voortdurend dat er met privaat geld wegen op palen kunnen worden aangelegd en dat ik mij niet zo druk moet maken over het feit dat die wegen drie keer zo duur zijn als een standaardweg en dat tunnels en constructies zelfs zes tot acht keer zo duur zijn, zodat je gauw uitgebouwd bent, wanneer je maar 2 mld tot je beschikking hebt. Hij zegt dat de markt dat dan wel doet. Ik krijg ook wel eens voorstellen uit de markt, dat ik mij geen zorgen hoeft te maken en dat zij dat wel voor mij doet. Wanneer je dat uitonderhandelt, heb ik nog nooit zo'n resultaat gezien. Je moet je niet rijk rekenen. Als puntje bij paaltje komt en de handtekeningen moeten worden gezet, blijkt bij dit soort voorstellen vaak dat je heel veel publiek geld moet meebrengen en

dat je duurder uit bent dan als je het zelf had gedaan, kijk naar de Wijkertunnel. Wantrouw dit soort voorstellen!

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb een positieve grondhouding tegenover voorstellen die op een creatieve manier dingen kunnen toevoegen. Daarom roep ik de minister op dit soort kansrijke projecten niet met een paar gemeenplaatsen weg te schuiven. Ik zeg helemaal niet dat het dit moet zijn, maar als zij echt zegt dat de voorstellen van de Stichting hoge snelweg niet waargemaakt kunnen worden, nodig ik haar uit om dit soort voorstellen in een schrijven aan de Kamer op een rij te zetten en inhoudelijk aan te geven waarom het volgens de minister niet kan. Het is niet zo gek als het vaak lijkt. Ik heb in Japan gewoond, waar zij soms drie wegen boven elkaar hadden, vaak met privé-geld. Ik nodig haar uit om er iets enthousiaster mee om te gaan, een inhoudelijke repliek te geven aan de Kamer en te onderbouwen waarom het niet kan. Ik vind dat zij het nu te gemakkelijk wegschuift.

Minister **Netelenbos**: In Japan heb je tolwegen waarvoor gigantische hoeveelheden tol worden betaald. Iemand die daar 100 km/uur rijdt, is f 70 kwijt. De opbrengst daarvan wordt opnieuw aan wegen besteed, zodat er een overdosis aan weg-infrastructuur wordt gebouwd. Je ziet daar soms middenin een landschap een brug, zonder begin en zonder eind. Als je vraagt waarom dat is, zeggen zij dat het te maken heeft met de fondsofbouw via tol. Dat moeten wij in Nederland niet doen. De Stichting hogesnelweg is ook bij mij heel vaak langs geweest. Wij komen tot de conclusie dat het niet haalbaar is om het uitsluitend privaat te doen. Er komen allerlei PPS-projecten aan, bijvoorbeeld de A4 Midden-Delfland, de tweede Coentunnel en de A5. Wij wachten rustig af wat men komt bieden. Als het ons niets kost, halen zij een order binnen; in die volgorde gebeurt het, maar bijna altijd valt het reuze tegen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zal niet ingaan op Japan, want dat is een dwarsstraat. Het gaat erom dat op deze manier via een tolweg met heel weinig publiek geld heel veel kan worden bereikt. Heb ik het goed begrepen dat u nu toezegt dat u

## Netelenbos

inhoudelijk zult reageren op dit soort initiatieven? U moet dat kunnen, want u bent sterk genoeg als minister. Als u dit soort initiatieven onzin vindt, moet u dat inhoudelijk kunnen aangeven, want anders wuiven wij dit soort veelbelovende plannen veel te makkelijk weg.

Minister **Netelenbos**: Ik ga niet het verkiezingsprogramma van het CDA uitwerken; dat moet u zelf doen. Het gaat om het volgende. Als voorbeeld neem ik de A4-doorstroomroute. Toen wij spraken over het prijsbeleid, waren nogal wat partijen, zoals VNO/NCW en de ANWB, van mening dat ons voorstel onzin was en dat de A4-doorstroomroute de panacee voor alle kwalen was. Vervolgens is de heer Blankert aan de slag gegaan; hij heeft bekeken of zo'n doorstroomroute op private basis financierbaar is. Het antwoord was "nee"; dat is niet haalbaar. Dat komt omdat wij niet genoeg files hebben. Daarom stelt hij voor om op onderdelen van dat traject iets te doen, zoals de A4 Midden-Delfland en de tweede Coentunnel. Die kleinere stukken kunnen wel, maar het is onbestaanbaar dat de hele doorstroomroute financierbaar is met privaat geld. Volgens mij wilde u naar Apeldoorn; dat is helemaal niet te doen, want daar gaan te weinig mensen naar toe.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit stemt tot nadenken, want u kent het stuk dus niet. Het gaat om een pilotproject van Amsterdam naar Amersfoort; leest u de stukken dus nog maar een keer. U gaat daar nu verder niet op in; dat is jammer, maar dat moet ik accepteren. Ziet u in het algemeen wel in dat het mooie van dubbeldekswegen is dat je capaciteit creëert zonder nieuwe doorsnijdingen van het landschap en dat die richting op zich heel veel kan bieden?

Minister **Netelenbos**: Dat hangt heel erg van het landschap af. Ik kan mij voorstellen dat het voor sommige mensen een gruwel is als midden in een vlakke polder ineens twee wegen op elkaar worden gestapeld; dat ziet er niet uit. In de binnenstad of in stedelijk gebied kan dat echter best mooi zijn. Je zou ook op palen light rail kunnen bouwen; dat gebeurt hier en daar ook wel. Ik denk echter dat u over een dubbeldeksweg van Amsterdam naar Amersfoort heel

veel discussies zou krijgen met organisaties die liever een weg op maaiveldniveau hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): Ook dit is te zwart-wit. Als u het plan tot u neemt en echt leest, zult u zien dat daarin rekening wordt gehouden met de inpassing en dat de inpassing in de projectkosten zit. Je kunt immers naar boven, maar je kunt ook gedeeltelijk naar beneden, met een tunnelbak. Ik hoop dus dat u toch eens met een inhoudelijke reactie komt. Ik ben wel blij met de algemene kansen die u dit soort dingen toedicht.

Minister **Netelenbos**: Zo'n tunnel is wel acht keer zo duur. Ik wil maar zeggen: wees realistisch, bekijk van geval tot geval wat interessant is en besef dat de markt nooit voor 100% iets betaalt. Dat is onze ervaring. Geloof u nou maar dat de markt alleen iets wil doen als er iets te verdienen valt. Op de meeste trajecten is dat onvoldoende, behoudens op partiële stukken van hoofdtransportassen, bijvoorbeeld de tweede Coentunnel. Dan moet er echter toch nog overheidsgeld bij. Dat hebben wij, zoals bekend, in het BOR geregeld.

Mevrouw Giskes heeft een opmerking gemaakt naar aanleiding van een door haar ingediend amendement. Zij zei dat het openbaar vervoer slechts met 0,5% toeneemt. In de periode van juli 2000 tot juni 2001 is het openbaar vervoer toegenomen met 3,3%. Er is dus geen sprake meer van een achterblijvende groei. Een toename van 1,3% is toe te schrijven aan collectief vraagafhankelijk vervoer; de resterende 2% is toe te schrijven aan het reguliere openbaar vervoer. De groei tussen medio 2000 en medio 2001 komt dus overeen met wat de bedoeling was. Ik vind de dekking van het amendement dus niet acceptabel, omdat ik zie aankomen dat ik dan aan het eind van het jaar een probleem heb.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat staat los van de vraag welke dekking gebruikt wordt. In het schriftelijke antwoord staat dat de groei in die periode voor heel Nederland uitkwam op 0,5%. In de begroting wordt een groei van 2% genoemd.

Minister **Netelenbos**: Dat was de groei van het jaar daarvoor. Ik kijk nu

van de zomer van vorig jaar tot deze zomer. In de laatste tijd is er een enorme groei geweest. Dat is ook wel te begrijpen. Als een deel van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld de NS, met problemen wordt geconfronteerd, dan is het alternatief vaak gelegen in een ander deel van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld de bus. Het collectieve vervoer neemt ook toe. Dat begint steeds beter te lopen omdat overheden actiever zijn geworden op dat punt.

Mevrouw **Giskes** (D66): In het afgelopen jaar was de groei dus 3,5% over heel Nederland?

Minister **Netelenbos**: De groei was 3,3%.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het budget was dus te krap. U hebt het budget dus moeten verhogen.

Minister **Netelenbos**: Nee, ik verhoog geen enkel budget. Wij staan een groei toe van 2% en daarboven gaan wij middelen. Je kunt niet de hele groei honoreren, want het budget is gemaximeerd. Het is geen openeinderegeling. De groei is gelukkig beter dan in het jaar daarvoor.

Dan zijn er nog wat opmerkingen gemaakt over de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben daar vaker over gesproken en ik ben nu niet van plan om uitvoerig in te gaan op de afspraken die zijn gemaakt met de NS. Ik hoop en verwacht dat wij in december over het wetsvoorstel kunnen praten. Wij zullen enerzijds rekening moeten houden met het publieke belang en anderzijds met het bedrijfsbelang. Wij moeten ervoor zorgen dat het bedrijf slagvaardig kan opereren.

De heer Hofstra heeft een opmerking gemaakt over "corporate governance" en gevraagd of dit ook wordt toegepast bij het spoor. Hij vroeg of de raad van commissarissen publiekelijk mededeelt wat de prestaties zijn. Daarover hebben wij al afspraken gemaakt. Ieder halfjaar moet de raad van commissarissen verslag doen van de geleverde prestaties. Het is misschien een goed idee als ik eens vraag of er ook iets als een persconferentie kan worden gehouden waarin verslag wordt gedaan van de prestaties. Vaak doet de raad van bestuur dat tezamen met de raad van commissarissen. Dat is een interessante gedachte die ik de

## Netelenbos

NS graag zal voorleggen. Ik heb zelf de afspraak gemaakt dat men ieder halfjaar verslag uitbrengt op basis van de monitor. Dat verslag is gewoon openbaar, maar het is misschien ook goed als men dat publiekelijk bespreekt. Daar voel ik wel voor.

Wij hebben al eens gesproken over de prestatiebeloning van de raad van bestuur. Ik heb toen gezegd dat ik dit aan de orde zou stellen in de aandeelhoudersvergadering en dat heb ik ook gedaan. Ik wil nog wel één ding kwijt over de prestaties. Op dit moment heeft 80% van de treinen geen vertraging of een vertraging van minder dan drie minuten. Ik verwacht dat iedereen het managementblad van de NS leest. Die afspraak over drie minuten is eigenlijk heel raar. In Zweden is de afspraak gemaakt dat de vertraging maximaal vijf minuten is. Als wij uitgaan van vijf minuten, komen wij op 93% uit. Wij stellen wel erg hoge eisen. Ik vind dat je er niet te veel op moet zinspelen dat de raad van bestuur weg moet als het niet lukt. Ik vraag begrip voor de situatie bij de NS. Ik heb vaak genoeg gezegd dat het bedrijf doodziek is. Wees daar dus voorzichtig mee. Op die manier zorg je er namelijk voor dat het bedrijf het niet haalt.

De heer **Eurlings** (CDA): Als u de verdragingslimiet op 2 uur stelt, haalt u bij de NS waarschijnlijk geen 100%, maar toch wel 98%. Dat is dus niet het punt.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is flauwekul.

De heer **Eurlings** (CDA): U doet flauw met het oprekken van de termijn.

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik helemaal niet. Ik wees op een blad waarin is aangegeven dat Zweden vindt dat het een domme afspraak is.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar het was uw eigen afspraak.

Minister **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is nu: hoe optimaliseren wij de kans dat alsnog zoveel mogelijk wordt bereikt? Het oprekken van limieten maakt helemaal niets uit. De situatie is zoals ze is en wij moeten nu gaandeweg zorgen voor een

verbetering van de situatie. U hebt de constructieve inbreng van de heer Leers in het debat daarover gehoord. Zoudt u het dan niet een constructieve toevoeging vinden om de directie van de NS af te rekenen op het al dan niet halen van de prestaties, niet in die zin dat ze weg moet als de prestatie niet wordt gehaald, maar wel op het punt van de beloning?

Minister **Netelenbos**: Ik ben daarstraks misschien iets te subtiel geweest. Ik heb een afspraak gemaakt met de Kamer en met de NS en ik ga dat punt aan de orde stellen in de aandeelhoudersvergadering. Ik ben niet degene die daarover beslist. Ik wijs er wel op dat het al dan niet halen van de 80% niet alleen afhangt van de inzet van de raad van bestuur, maar inderdaad laat het zich naar alle kanten organiseren. Ik kan dat nu niet breed gaan uitmeten, maar ik hoop dat u mijn waarschuwing begrijpt en dat ik dit niet tot achter de komma hoeft uit te leggen. Laten wij ervoor zorgen dat de patiënt geneest.

De heer **Eurlings** (CDA): Over de complexiteit ben ik het helemaal met u eens, maar dat doet niets af aan de uitdaging voor de Kamer om ervoor te zorgen dat het beter wordt. De Kamer is daartoe verplicht. Zoudt u het dan niet een goede toevoeging vinden dat de directie het persoonlijk merkt, bijvoorbeeld in het inkomen, als men de prestaties niet haalt? U kunt dat regelen in een managementcontract en dat kan horen bij de randvoorwaarden waarmee wij willen bereiken dat de prestaties worden nagekomen.

Minister **Netelenbos**: De subtiliteit wordt dus niet opgepakt, voorzitter. Als in een ziek bedrijf dit soort afspraken bij managementcontract wordt opgelegd, is er maar één uitkomst. Ik hoop dat men dit begrijpt.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat klopt dus niet. Als u uitgaat van de huidige situatie en samen een doel stelt, kunt u afspreken dat men er positief op wordt afgerekend als men dat doel ook haalt, en dat men er niet positief op wordt afgerekend als het doel niet wordt gehaald. Het is maar net waar je de grens legt. Zoudt u dat een toevoeging vinden?

Minister **Netelenbos**: Misschien kan de heer Eurlings nog even met zijn collega's praten om te horen waarom dat een riskante operatie zou zijn. Het neemt niet weg dat ik over dit punt in de aandeelhoudersvergadering zal spreken. Mijn boodschap is echter: een ziek bedrijf laat zich niet rationeel besturen. Denk daar nu eens over na.

Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over de privatisering van Schiphol, maar het lijkt mij verstandiger om die te betrekken bij het wetsvoorstel. Er valt veel over te zeggen, maar dat is nu te tijdrovend.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb ook interessante gedachten van u gelezen over andere verhoudingen. Er wordt nu verwezen naar het wetsvoorstel, maar wanneer krijgen wij dat voorstel dan?

Minister **Netelenbos**: Dat krijgt u een dezer dagen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Moet het dan niet eerst nog naar de Raad van State?

Minister **Netelenbos**: Dat is gebeurd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Inclusief de wijziging die u voorstelt en die toch vrij ingrijpend is?

Minister **Netelenbos**: Wacht u nu maar tot u het wetsvoorstel hebt gekregen. Het is de Raad van State en de Majesteit gepasseerd.

De **voorzitter**: Het wetsvoorstel is al bij de Kamer.

Minister **Netelenbos**: Dat is dus opgehelderd.

Ik ben blij dat veel leden van de Kamer hebben onderkend dat wij veel energie hebben gestoken in het veiligheidsbeleid inzake verkeer en voertuigen. De opmerkingen over het startprogramma Duurzaam Veilig en de verlenging daarvan en de opmerkingen over de wettelijke verplichting inzake de dodehoekspiegel heb ik schriftelijk beantwoord.

Er zijn enkele opmerkingen gemaakt over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Wij hebben op dat punt een extra investering gedaan. Aan 35 decentrale openbaarvervoerautoriteiten is 12 mln euro uitgekeerd, waarvan 75% gaat naar Amsterdam, Rotterdam en Haag-





De heer Van den Berg (SGP)

© M. Sablerolle – Gouda

landen. Het RIB krijgt 3 mln euro voor camera's in de stations. Onlangs was ik op het station Lelylaan op bezoek bij het GVB toen de NS plotsklaps nog die camera's moest vastschroeven. Zo zie je maar weer dat geld geven en uitvoeren nog twee verschillende dingen zijn. Ik denk in ieder geval dat dankzij dit bezoek ook de NS op het station Lelylaan de camera's heeft geplaatst. Vervolgens is er incidenteel 45 mln euro beschikbaar gesteld voor 35 OV-autoriteiten, waarvan wederom 65% naar de drie steden gaat, en 9 mln naar de stadsregio's, inclusief het BRU. Zo zijn er in Amsterdam bij het GVB bijvoorbeeld 84 kaartcontroleurs aangesteld als zgn. vliegende brigades. Dat zijn BOA's, dus zij hebben ook opsporingsbevoegdheid en kunnen ook verbaliseren. Daarnaast zijn er nog 84 OV-zorgmedewerkers aangesteld, zgn. BOA-plussers, controleurs en conducteurs die ook wapenstok en handboeien mogen dragen, een discussie die volgens mij door de heer Van Heemst is aangekaart. Ook zijn er nog 500 conducteurs benoemd op basis van de ID-regeling en nog 200 conducteurs als vaste kracht op 12 van de 17 tramlijnen. Voorts zijn er 50 uitzendkrachten aangesteld als toegangscontroleurs bij metro's en trams. In alle trams en bussen in Amsterdam komen camera's, net als op alle metrosta-

tions. Door deze investeringen wordt de veiligheid, bijvoorbeeld bij het GVB Amsterdam, enorm vergroot.

Nu ligt er een amendement van de heren Dijsselbloem en Eurlings, waarvoor dekking wordt gezocht in het dividend van Schiphol. Echter, dat hadden wij al bestemd voor de problemen in de luchtvaart als gevolg van de gebeurtenissen op 11 september jl. en de afspraken die daarover in de Transportraad zijn gemaakt. De financiële gevolgen van de eerste vier dagen na 11 september mochten worden vergoed en daarnaast zijn door de overheid verzekeringen overgenomen die niet meer konden worden gesloten. De minister van Financiën en ik hebben toen gekeken naar mogelijkheden om dat te financieren en daar is het KLM-dividend uitgekomen. Op zich heb ik wel sympathie voor het onderwerp van het amendement en daarom zou ik u willen voorstellen dat ik een exercitie begin om die 9 mln euro uit een reeks van artikelen, wel zo'n 20, bij elkaar te sprokkelen en dat verder te regelen bij voorjaarsnota.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister uiteraard voor deze positieve omarming van ons amendement. Toch zouden wij graag bezien of al niet bij deze begroting iets kan worden gedaan. De minister zei dat het KLM-dividend dus al

besteed is, maar in ons amendement geven wij al aan dat dit dividend structureel te laag wordt ingeschat. Is die extra ruimte ook al besteed?

Minister **Netelenbos**: Met Schiphol gaat het op dit moment goed, maar wij kunnen natuurlijk nog niet goed inschatten hoe de luchtvaart zich zal ontwikkelen. Hier spelen verder ook de problemen rond KPN een rol. Ik heb met de minister van Financiën een afspraak kunnen maken over compensatie voor de tegenvallende opbrengsten van KPN. Als ik die tegenvaller zelf had moeten opvangen, had ik een gigantisch probleem gehad. Al met al heb ik door deze problemen en de problemen bij de luchtvaart geen ruimte bij de dividenden. Dat is echter geen echt probleem, want ik zeg u toe dat ik hiervoor 9 mln euro zal vrijmaken en dat het budget vanaf 1 januari wordt opgehoogd tot het niveau van dit jaar. Om technische redenen wil ik dat in de voorjaarsnota regelen. Doen wij dat niet, dan moeten er namelijk zo'n 25 artikelen worden geamendeerd.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben daarmee akkoord. Ik bedank de minister voor deze toezegging.

Minister **Netelenbos**: En de eerste indiener?

De heer **Depla** (PvdA): Ik ben blij dat het nu duidelijk is dat dit geld wordt vrijgemaakt. Ik begrijp waarom wij het nu niet meteen kunnen regelen.

Minister **Netelenbos**: Het beleid zal vanaf 1 januari van start gaan. De technische verwerking hiervan zal in de voorjaarsnota plaatsvinden, omdat ik anders een gigantische exercitie moet laten uitvoeren. Het is een technische verwerking en u hoeft zich dan ook geen zorgen te maken dat het budget wordt verlaagd om het later weer te verhogen. Ik zal ervoor zorgen dat dit goed verloopt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij dat de minister niet accepteert dat de financiële dekking wordt gezocht in het nog niet ontvangen dividend van Schiphol. Kan zij aangeven waar dit geld nu wel vanaf gaat? Het is maar een klein bedrag. Ik denk dan ook dat de minister hiervoor de kaasschaaf zal gebruiken, maar ...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de

## Netelenbos

minister hierop schriftelijk antwoordt. Ik denk niet dat wij dit nu moeten afhandelen.

De heer **Hofstra** (VVD): Kan dat antwoord nog voor de stemmingen naar de Kamer worden gestuurd?

Minister **Netelenbos**: Ik heb hier een papier met daarop de oplossing die wij hebben gekozen. Ik zal zorgen dat dit papier wordt rondgedeeld.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Hofstra hier tevreden mee is.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De minister somt de maatregelen op die zijn genomen om de sociale veiligheid te vergroten. Ik mis in die opsomming echter het cameratoezicht in treinen. Ik denk dat dit belangrijk is, want de problemen op een aantal trajecten zijn erg groot.

Minister **Netelenbos**: Wij moeten niet op de stoel van de vervoerder gaan zitten. De NS hebben inmiddels wel camera's geplaatst in de treinen die op de Zoetermeerlijn rijden.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het is inderdaad een zaak van de vervoerder. Wij hebben echter een en andermaal gesproken over de grote problemen in de treinen. Ik denk dat u daarom zou moeten proberen om cameratoezicht door de NS te stimuleren.

Minister **Netelenbos**: Bij de NS is men natuurlijk niet van de ratten besnuffeld. De NS moeten zelf, maar soms ook met de driehoek, beslissen wat de beste oplossing is voor een concrete probleemsituatie. Soms wordt gekozen voor toezicht op de perrons en soms voor toezicht in de treinen. U moet overigens wel beseffen dat deze maatregelen heel veel mankracht vergt. Er moet immers iemand achter de schermen zitten om te kijken of er moet worden ingegrepen. Ik heb gezien hoe men dat op station Lelylaan heeft opgelost. Men legt daar alles vast in een centrale en dat is natuurlijk een heel goede preventieve maatregel. Geprobeerd wordt nu om de reikwijdte van het cameratoezicht te vergroten, zodat niet op ieder station iemand die camera's in de gaten hoeft te houden. Dit wordt stap voor stap uitgebouwd en het valt mij op dat alle vervoerders in Nederland de

urgentie van dit probleem inzien en dat ze daartoe beleid op maat voeren. In reactie op de vraag of dit betekent dat er een aparte OV-politie moet komen, merk ik op dat wij net de spoorwegpolitie opgeheven hebben. In 1998 hebben wij afgesproken dat het beter was dit onder het algemene politietoezicht te brengen. De vraag naar het functioneren hiervan komt in het driehoeksoverleg aan de orde. Gelukkig hebben in toenemende mate de gemeenten invloed op de prioriteitstelling van het politietoezicht. Onlangs heb ik met minister De Vries en minister Korthals over de prioriteitstelling gesproken in het kader van het verkeerstoezicht. U kunt hierover uitvoerig spreken met deze bewindslieden. Volgens mij wordt dit thema iedere keer in het driehoeksoverleg nadrukkelijk besproken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben blij met de nieuwe dekking die de minister bij elkaar heeft gesprokkeld. In hoeverre strijdt dit met het amendement waarvoor ik maar 4,5 mln euro nodig heb? U was negatief over de aangedragen dekking, maar gaat u hiervoor ook iets dergelijks voorstellen? Dan ben ik weer gerustgesteld.

Minister **Netelenbos**: Het gaat eenmalig om 10 mln gulden voor het stimuleren van gedeeld autogebruik. In het licht van prioriteiten vind ik dat dit een volstrekt andere orde heeft dan het veiligheidstoezicht bij het openbaar vervoer. Het gaat nu vooral om voorlichtingsactiviteiten en ik meen dat het niet nodig is om daar additioneel 10 mln gulden voor beschikbaar te stellen. Ik wil een strategie uitwerken voor voorlichtingsactiviteiten zonder dat ik daarvoor 10 mln gulden uit een budget moet halen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wordt het dan een apart item waar die 10 mln gulden specifiek voor wordt geparkeerd, zodat een dergelijk nationaal stimuleringsprogramma herkenbaar is?

Minister **Netelenbos**: Geen 10 mln gulden omdat dit bedrag volgens mij niet nodig is, maar wel een actief voorlichtingsbeleid. De aanpak hiervan wil ik graag uitwerken. Ik moet daarover met het Centrum voor vernieuwing van openbaar vervoer

en mijn eigen voorlichting overleg voeren. Daarna kom ik met een plan maar dat hoeft geen 10 mln gulden te kosten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is het denkbaar dat u in dezelfde hoek waar u nu die 20 mln gulden wist te vinden ook iets voor dit onderwerp vindt? Nu gaat het ten koste van onderwerpen of het zal onvoldoende worden uitgevoerd. En voor dat laatste ben ik eigenlijk bang.

Minister **Netelenbos**: Neen, u kunt zelf straks beoordelen of u vindt dat het onvoldoende gebeurt. Voor een intensieve voorlichtingscampagne is 10 mln gulden een gigantisch bedrag. Wij hebben 5 mln gulden uitgegeven voor de campagne Fietsen, van rechts voorrang.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is niet alleen voorlichting. Ik heb gezegd dat er onderzoek moet plaatsvinden, er moet steun bij overleg worden geboden, enz. Het gaat niet om een enkele Postbus 51-actie of een spotje.

Minister **Netelenbos**: Ik wil eerst bezien welke activiteiten kunnen worden ontplooid. Amendering van dit bedrag vind ik in dit stadium buitenproportioneel. Ik vind dat veiligheid in het OV een hogere prioriteit heeft dan deelauto's.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zo'n koppeling kun je met heel veel onderwerpen op de begroting leggen. Waarom wordt nu opeens een koppeling gelegd met de veiligheid in het OV? Ik vraag de minister alleen maar ook voor dit onderwerp geld te vinden.

Minister **Netelenbos**: Ik wil een inhoudelijk voorstel doen. De vraag of daar extra geld voor nodig is, kan alsdan beoordeeld worden. Ik kan niet zo gemakkelijk nieuw beleid met nieuw geld ergens onderbrengen zonder dat het ten koste gaat van oud beleid als u mij niet helpt bij de algemene financiële beschouwingen. Het onderwerp is toen besproken en dat is niet goed afgelopen. Nu komt het bij mij en moet ik het inpassen in een bestaand programma. Dat red ik niet, behalve wanneer wij hieraan prioriteit geven binnen de lopende programma's. Dat ga ik bespreken met de partijen die op dit soort onderwerpen actief zijn. Ik kom dan

## Netelenbos

met een voorstel, maar ik wil niet zomaar ergens 10 mln uithalen, want dat betekent immers dat ergens anders activiteiten afgestoten moeten worden. Ik heb ontzettend mijn best moeten doen om die 9 mln euro bij elkaar te sprokkelen. Mijn begroting zit immers aardig dichtgemetseld!

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zou geruster zijn op dit antwoord als de minister mij wel zou garanderen dat op een herkenbare plek middelen gereserveerd worden voor dit doel, inderdaad in overleg met die groep. Ik wil niet slechts de toezegging dat op de een of andere manier ergens wel iets gedaan zal worden aan...

Minister **Netelenbos**: Ik ga u toch een voorstel doen. Daarbij moet het gaan om de vraag wat er inhoudelijk wordt gedaan. Dat is toch belangrijker dan de vraag of ik ergens op een artikeltje geld apart heb staan. Het kan best zo zijn dat wij de verschillende actoren in dat plan van aanpak een rol kunnen laten spelen zonder dat er nieuw geld nodig is. U moet eerst maar eens kijken naar mijn voorstel. Mocht u dan ontevreden zijn, mevrouw Giskes, dan horen wij dat wel bij de discussie over de voorjaarsnota.

De heer Dijsselbloem en de heer Depla hebben een amendement ingediend op stuk nr. 13 over de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij wordt voorgesteld om geld van de begroting van VROM over te hevelen naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. Naar mijn mening kan dat zo niet. Volgende week staat de minister van VROM hier en ik denk dat hij zal zeggen dat dit geld nodig is voor de saneringsoperaties die te maken hebben met de Wet geluidhinder en de Wet bodemsanering. U kunt niet zomaar grabbelen in iemands begroting zonder dat u weet wat de effecten daarvan zijn. Het programma moet dan neerwaarts worden bijgesteld. Daarnaast ben ik van mening dat wanneer men een bepaalde taak van het ene departement naar het andere wil overhevelen, dit aan de orde dient te komen bij een regeerakkoord of bij de algemene politieke beschouwingen. Dat is allemaal niet gebeurd en dus zou u dat nu niet moeten doen.

De heer **Depla** (PvdA): Volgens mij gaat het alleen om geld voor

geluidsoverlast. Wij willen een integrale aanpak van de leefbaarheidsknelpunten. Dat is de kern. Aangezien het over rijksinfrastructuur gaat, is het vanzelfsprekend dat het een onderdeel van het MIT moet zijn. Bovendien is het niet meer dan logisch dat geld bestemd voor dat soort specifieke maatregelen ondergebracht wordt bij datzelfde artikel. Het is immers nog steeds één rijksbegroting. Wij willen een duidelijk signaal geven dat wij een geïntegreerde aanpak van de leefbaarheidsknelpunten voorstaan. Laten wij dan maar de eerste stap zetten. Als de samenwerking tussen beide departementen goed is, moet dit ook geen enkel probleem opleveren. Het signaal dient echter duidelijk te zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik maak met de heer Pronk altijd heel goede afspraken over sanering van geluid. Hij helpt mij ook bij de Betuweroute om de Callandbrug beter in te pakken zodat de geluidshinder daar minder is. Dat gaat prima maar dat is natuurlijk heel iets anders dan in algemene zin zomaar een bedrag overhevelen naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dat moet in goed overleg gebeuren; integraal gebeurt het zeker. Integraal betekent soms ook dat LNV bij iets betrokken is, maar dan hoeft ik het budget daar niet te komen leegroven. LNV kan dat op zijn eigen budget laten staan.

De heer **Depla** (PvdA): Er is helemaal geen sprake van leegroven. Wij willen helderheid hebben en snel een begin maken met de aanpak van die leefbaarheidsknelpunten bijvoorbeeld in wijken als Overschie. Alle rapporten geven aan dat de gezondheid van de mensen onder druk staat vanwege de problemen rond die rijksweg. Wij willen helder aangeven dat er snel iets moet gebeuren. De achtergrond van het amendement is dat al die effectgerichte maatregelen die bij de verschillende departementen op de begroting staan, moeten worden samengevoegd om daardoor veel sneller te kunnen opereren.

Minister **Netelenbos**: Minister Pronk is minstens zo begaan met de A13 als ikzelf. Wij moeten samen kijken naar de oplossingen. De kwestie-A13 is zo moeilijk oplosbaar omdat de A4-Midden-Delfland er maar steeds niet is gekomen. Ik kijk wat dat

betreft ook in de richting van de fractie van de PvdA en die van D66. De overdosis aan verkeer op de A13 is mede het gevolg van het feit dat er geen alternatieve route is. Daarom zijn oplossingen op de korte termijn en op de lange termijn verschillende dingen. Een echte oplossing zou zijn slopen, maar dat wil niemand. Daarom is een beslissing over de A4-Midden-Delfland belangrijk. Wij komen binnenkort nog uitvoerig over dat hele complex te spreken. Er is door de bewoners een petitie aangeboden aan de heer Pronk. De heer Pronk is net zo gemotiveerd als ik, maar de oplossing is erg lastig. Wanneer er een alternatieve route zou zijn, zou je het verkeer terug kunnen brengen, de snelheid uit de weg halen en minder auto's per uur. Er is echter geen alternatieve route vanwege het mislukken van de aanleg van de A4-Midden-Delfland. Soms moet je ook willen inzien dat je zelf een deel van het probleem hebt veroorzaakt. Dat neemt niet weg dat wij iets moeten doen, maar de heer Pronk en ik zijn samen nog in gesprek over wat we moeten doen.

Een ander voorbeeld is de A10-west, waar nu dubbel zoab is neergelegd. De snelheid gaat daar ook uit de weg. Dat is nodig, al vindt de heer Hofstra dat niet. Dat geeft een enorme verbetering van het leefklimaat. De geluidsschermen zijn bij de reconstructie van de weg enorm opgehoogd. De situatie is daar erg verbeterd.

De heer **Depla** (PvdA): Voorzitter. De minister wekt de suggestie alsof wij dat geld bij het ministerie van VROM willen weghalen omdat de heer Pronk het niet goed doet. Daar gaat het ons helemaal niet om. Wij willen dat er een geïntegreerde aanpak van de leefbaarheidsknelpunten op rijkswegen komt. Er moet een heldere verantwoordelijkheid komen die onder het MIT wordt opgenomen. Wij hebben het daar vorig jaar over gehad. Er is ook een motie over aangenomen. Wij willen op deze manier de eerste stap zetten. Het gaat niet alleen om het geld dat uit de geluidsschermen komt, ook onderdelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat moeten uiteindelijk naar dat begrotingsartikel overgeheveld worden om op die wijze binnen nu en enkele jaren alle leefbaarheidsknelpunten die er nog zijn bij de bestaande infrastructuur,

## Netelenbos

aan te pakken. Daar is het ons om begonnen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het inhoudelijk met u eens. Als u echter de ordening tussen de departementen wilt veranderen, dan hoort u dat te doen bij de algemene politieke beschouwingen of bij het opstellen van het regeerakkoord. De heer Pronk en ik werken tot nu toe eendrachtig samen op dit onderdeel, zoals overigens op ieder thema. Wij komen er altijd uit. Het is dus niet nodig. Ik ben het ermee eens dat er op de A13 het een en ander moet gebeuren. Ook de heer Pronk is het daarmee eens. Ik adviseer u echter om zijn budget in tact te laten en ons samen een voorstel te laten doen over de wijze waarop wij met de A13 willen omgaan.

Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over het fietsbeleid. Ik heb een deel daarvan schriftelijk beantwoord. Op de opmerking van de heer Van der Steenhoven over fietsenstallingen kan ik antwoorden dat dit programma goed loopt. Er is erg veel geld voor uitgetrokken. Wat het integrale veiligheidsprogramma van fietsdiefstal betreft, loopt er een onderzoek van een werkgroep onder leiding van het ministerie van BZK, waar ook mijn ministerie in zit. Verder doen Justitie, de politie, de RAI, de Fietsersbond, de BOVAG, de ANWB, het Verbond van verzekeraars, de VNG en de Stichting aanpak voertuigcriminaliteit mee. Ook de Rijksdienst voor het wegverkeer is erbij betrokken. De werkgroep komt binnenkort met een voorstel. Er is gepleit voor een pilot in Amsterdam. Het lijkt me beter dat we het voorstel afwachten om dan te bezien wat ons te doen staat. Dit voorstel zal er voor het eind van het jaar zijn.

Ten aanzien van het amendement op stuk nr. 6 pleit ik voor een andere dekking. Wat amendement op stuk nr. 7 betreft, heb ik aangegeven, eerst met een programmavoorstel te willen komen zonder dat er met geld wordt geschoven, want daardoor ontstaat altijd ergens anders op de begroting pijn.

Het amendement op stuk nr. 8 betreft de regionale mobiliteitsfondsen voor de vijf provincies in Midden- en Zuid-Nederland en het betrokken Kaderwetgebied Arnhem/Nijmegen en Eindhoven/Twente. De dekking hiervan is op zichzelf beter dan wat in eerste aanleg was

bedacht, namelijk het Rijkswegenfonds, waardoor rijksweg 50 in Brabant en de A30 onder druk zouden komen te staan. De bestuurders ter plaatse wilden dat niet. Ik versta het amendement zo dat het fonds op dezelfde wijze wordt gevoed als in de Randstad, namelijk met eenzelfde inleg van de regio. Dat kan voor de periode 2002 en 2003, dus voor de twee tranches. Vervolgens zullen de discussies over het NVVP en de regionale mobiliteitsfondsen wel zijn afgerond, waardoor naar verwachting de GDU-ophoging kan worden gerealiseerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zitten nog met de eerder door de PvdA-fractie buitgemaakte 300 mln gulden.

Minister **Netelenbos**: Ik heb de indruk dat dit hersteld wordt.

De heer **Depla** (PvdA): Dat gaat over 600 mln gulden voor de regio's. Dit onderdeel bestaat uit 300 mln gulden. Ik bestrijd de opmerking van de minister dat de vorige dekking van het amendement niet klopt. Een en ander had wel degelijk uit de jaarlijkse onderuitputting gefinancierd kunnen worden. Deze variant is beter en wij zijn blij dat het op deze wijze opgelost kan worden.

Minister **Netelenbos**: De eerdere dekking was niet mogelijk vanwege de juridisch bindende afspraken per regio. Aantasting van het Rijkswegenfonds per regio slaat daarin neer. In 2001 en 2002 waren alleen rijksweg 50 en de A30 aan de orde. Er is veel protest uit de regio geweest. Het oude amendement is overigens nog steeds niet bijgesteld.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het met de minister eens dat het bedrag van 300 mln gulden weer terug moet, dus wat is buitgemaakt, moet weer worden ingeleverd. Waarom zouden wij vooruitlopend op de behandeling van de wet en het NVVP de regiofondsen uitbreiden naar andere provincies zonder daarbij weer andere landsdelen te betrekken? Ik voel daar niets voor.

De **voorzitter**: Wij zijn nog niet aan het eind van de begrotingsbehandeling. De Kamer kan hierop in tweede termijn terugkomen.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De minister zou nog ingaan op de tourniquets op de metrostations.

Minister **Netelenbos**: Ik hoorde van mijn medewerkers dat het herstel van het oude amendement al bij najaarsnota wordt geregeld. Dat gaat om een alternatieve dekking voor dezelfde 300 mln gulden. Ik laat het oordeel hierover aan de Kamer. Deze dekking is acceptabeler dan de vorige, want die was desastreus. Onderuitputting in fondsen bestaat niet. Naar de tourniquets voor de metro's Rotterdam en Amsterdam wordt momenteel gekeken. Deze ontwikkeling moet in de pas lopen met de chipkaart openbaar vervoer, die waarschijnlijk rond februari volgend jaar aan de orde is. Investerings die men doet om stations af te sluiten of tourniquets in te stellen, moeten dus zodanig worden ontwikkeld dat het geen desinvesteringen blijken te zijn wanneer de chipkaart in gebruik wordt genomen. Daar let men goed op en op deze manier kunnen dergelijke investeringen gedaan worden. Het is natuurlijk aan de gemeenten zelf om hier keuzes in te maken. Ik weet dat dit in Rotterdam en Amsterdam speelt, maar men weet daar precies wat het programma van eisen is aan de hand waarvan problemen kunnen worden voorkomen. De NS gaat in 2003 veranderingen invoeren en loopt daarmee in de pas met de stappen die worden verwacht in de ontwikkeling van de chipkaart.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter. Ik bedank de leden, waarvan de meesten zijn ingegaan op het thema "water", voor de opmerkingen die zij hebben gemaakt.

Dit kabinet heeft meer dan ooit beleidsmatig invulling gegeven aan Nederland als delta. Leven met water is hoog op de agenda geplaatst, niet alleen in Nederland, maar ook internationaal. Tijdens deze kabinetsperiode kwam het kabinetsstandpunt "Anders omgaan met water" tot stand. Nederland loopt internationaal nog steeds voorop op het gebied van initiatieven en kennis. Dat wordt ook internationaal uitgedragen via samenwerkingsver-

## J.M. de Vries

banden en de vele internationale conferenties, waarvan de Kamer zich ongetwijfeld het tweede Wereldwaterforum nog herinnert. Op het terrein van water is daarmee sprake van een trendbreuk. Naast technische oplossingen vormen principes als niet afwentelen, meer ruimte voor water en de voorkeursvolgorde "vasthouden, bergen, afvoeren" de basis voor de toekomstige omgang met water.

De uitvoering van het nieuwe waterbeleid staat niet op zichzelf. Het vitaal houden van de delta vraagt om een integrale aanpak. De aanpak van Ruimte voor water, onder andere met meervoudig ruimtegebruik, geeft een kwaliteitsimpuls aan de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Een belangrijk onderdeel van deze breuk met het verleden is dat het nieuwe beleid niet alleen door Verkeer en Waterstaat wordt gedragen, maar mede door andere overheden, zoals waterschappen, maar ook door burgers en maatschappelijke organisaties. Ook op dit terrein worden de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende betrokkenen steeds duidelijker, met een grote dosis collectieve verantwoordelijkheid, gekoppeld aan een duidelijke regisserende rol van de overheid.

De contouren van en de visie op dit nieuwe waterbeleid zijn, zoals ik al eerder meldde, neergelegd in het kabinetsstandpunt Anders omgaan met water. In deze paraplunota is het waterbeleid voor de komende jaren geschetst en in drie onderliggende nota's is het beleid op onderdelen concreter vormgegeven.

De nota Ruimte voor de rivier moet leiden tot een PKB die in nauwe samenwerking met de partners in provincies, waterschappen en gemeenten, met draagvlak onder de bevolking, tot stand moet komen. De Kustnota is inmiddels verschenen en het ligt in de planning dat eind dit jaar de nota met de integrale visie op het IJsselmeer naar buiten komt. Alle actiepunten die uit deze nota's voortkomen, zullen in nauw overleg met de waterpartners en met een breed draagvlak onder de bevolking worden uitgevoerd.

De heer Van den Berg heeft gezegd dat het daarna oorverdovend stil is geworden. Ik denk dat dit wel meevalt. Ik heb hiervoor al een aantal acties ondernomen. Zoals bekend is in februari jongstleden een startovereenkomst tussen Rijk,

provincies, gemeenten en waterschappen ondertekend. Deze overeenkomst betekende het startsein voor het ontwikkelen van visies op en het in kaart brengen van de deelstroomgebieden. Zij is de eerste stap op weg naar een bestuursakkoord dat wij in 2002 hopen te sluiten. Het resultaat van dit akkoord wordt een totaalbeeld van alle benodigde acties en projecten om Nederland blijvend te beschermen tegen het water en de overlast in de toekomst zo goed mogelijk te beperken.

Afgelopen week is de handreiking voor de watertoets gepresenteerd. Wij hadden in het startakkoord al afgesproken dat wij de principes van de watertoets zouden toepassen vanaf de datum van ondertekening van het startakkoord op 14 februari, maar wij hebben alle fasen daarvan in de handreiking watertoets nog eens op een rij gezet.

De heer **Depla** (PvdA): Wij hadden gevraagd naar de inhoud van het bestuursakkoord.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Daar kom ik nog op terug. Ik ga eerst in op de hoofdlijnen en daarna kom ik op de details. De watertoets is een belangrijk instrument dat is ontwikkeld om in de toekomst de vinger aan de pols te houden bij planologische en infrastructurele ontwikkelingen in Nederland. Het kabinet neemt het uitgangspunt van Ruimte voor water zeer serieus. Dit moet altijd worden betrokken bij de plannen en ontwikkelingen.

De heren Van den Berg en Depla hebben vragen gesteld over de wettelijke verankering van de watertoets. Deze wordt als instrument opgenomen in de herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening. Eind 2002 volgt een eerste evaluatie van de toepassing van de watertoets, die wij sinds 14 februari van dit jaar in praktijk brengen. Daarbij hopen wij de wettelijke verankering zodanig vorm te geven dat wij weten welke zaken ontbraken en hoe wij dat het beste kunnen doen.

De heer **Depla** (PvdA): U zegt dat die watertoets terugkomt bij de herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening. Volgende week spreken wij in de Kamer over het voorontwerp, maar ik heb er

helemaal niets van gezien. Komt dat in een later stadium?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Misschien had ik exacter moeten zijn. Op dit moment ligt het meer in de rede dat de verschillende fasen meer in het Besluit ruimtelijke ordening dan in de wet zullen vastliggen. Eerder in deze kabinetsperiode hebben wij, volgens mij in artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening, de positie van de waterschappen bij het begin van de planvorming immers versterkt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voor alle duidelijkheid: de Kamer heeft uitgesproken dat die verankering in ieder geval dient plaats te vinden. De staatssecretaris zegt dat er nog een evaluatie komt. Ik neem dus aan dat het daarbij niet gaat om de vraag of juridische implementatie moet plaatsvinden, maar hoogstens om de wijze waarop dat moet plaatsvinden. Bovendien duurt het erg lang als dit pas eind 2002 aan de orde komt. De Kamer heeft gezegd dat dit in ieder geval moet worden geïmplementeerd in de ruimtelijke wetgeving.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij hebben bij de bespreking van Anders omgaan met water gezegd dat verschillende modaliteiten beschikbaar zijn om de watertoets toe te passen. Wij kiezen ervoor om de watertoets vanaf 14 februari daadwerkelijk toe te passen. Niettemin kunnen wij er bij de toepassing achterkomen dat er nog modaliteiten ontbreken voor de toepassing van het instrument. Daarom is het goed om te evalueren wat er precies in de wetgeving moet komen te staan. Schrijven wij letterlijk over wat er stond? Het verleden heeft geleerd dat het kennelijk makkelijk was om daar onderuit te komen of om onderdelen van de watertoets maar even niet te zien. Dat zou zo niet moeten, maar het is ook goed om, nu de vier overheden, inclusief de waterschappen, hebben afgesproken om de watertoets inderdaad toe te passen, nu te concluderen of onze inschatting dat wij eigenlijk voldoende instrumenten hebben, maar dat wij die in het verleden niet hebben toegepast, juist is geweest of dat daar iets aan moet worden toegevoegd.

Met betrekking tot de nieuwe wijze van omgaan met water heb ik ook

## J.M. de Vries

nog een derde actie ondernomen. De Nederlander voelt zich veilig achter onze geroemde dijken, maar de afgelopen jaren is ons land niettemin een aantal keren opgeschrikt door wateroverlast en zelfs evacuatie. Dat maakt ons weer even bewust van onze fragiele verhouding met het water. Het kabinet en de volksvertegenwoordiging zijn ervan overtuigd dat wij Nederland in de toekomst veilig kunnen houden door anders om te gaan met water. Dat heeft de bespreking van de nota aangetoond. Niettemin heeft het gros van de Nederlanders de stap van dijken naar ruimte voor water nog niet gemaakt. Om dit beleid toe te lichten en te verklaren en om vooral de dialoog met de Nederlanders aan te gaan, hebben wij een aantal trajecten ingezet om de bewustwording door middel van een gezamenlijke campagne van alle waterpartners tot stand te brengen. De voortzetting van het beleid is sterk afhankelijk van het vasthouden van de politieke, maar ook de maatschappelijke aandacht voor het onderwerp "water".

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij hebben het al eerder gehad over de omslag van rivierdijkversterking naar ruimte voor de rivier, maar ik wil expliciet van de staatssecretaris horen dat het niet gaat om "of/of", maar dat dijkverzwaring ook in de toekomst in ons land altijd een belangrijk middel zal blijven voor de beveiliging tegen het water. Ook bij de ruimte voor de rivier moet de veiligheid vooropstaan. Ik neem aan dat de staatssecretaris beide zaken voluit erkent.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik denk dat wij het roerend met elkaar eens zijn. Het adagium "meer ruimte voor water" is erbij gekomen. In de nota heb ik duidelijk aangegeven dat dit niet betekent dat er op bepaalde momenten geen technische oplossingen nodig zijn. Gelet op de plannen van Delfland om de wateroverlast te beperken, gaat het daar duidelijk om berging van water, maar is er evenzeer gewerkt aan de voor de waterafvoer noodzakelijke vergroting van de gemaalcapaciteit. In het volle Nederland zal de techniek er op bepaalde momenten dus altijd aan te pas komen. Het gaat om de veiligheid, maar wij zijn er ook van overtuigd dat alleen het toepassen van technische middelen

in de toekomst niet meer voldoende is; dat is de heer Van den Berg met mij eens.

Ik kom terug op de meer gedetailleerde vragen van de heren Depla en Van den Berg over status, voortgang en financiering van het bestuursakkoord. In dat kader heb ik een bestuurlijk overleg ingesteld waarmee de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit de startovereenkomst wordt begeleid. De inzet is om zo snel mogelijk taakstellende afspraken te maken over de doelen en het maatregelenpakket dat nodig is om de waterhuishouding op orde te brengen en te houden. Op 14 februari is de startovereenkomst gesloten. Daarmee is een snelle start gemaakt met de implementatie van het beleid, zelfs nog voordat wij daar in de Kamer over hadden gesproken. De resultaten zullen worden opgenomen in het Nationaal bestuursakkoord.

Voor het sluiten van het bestuursakkoord in 2002 wordt geïnventariseerd wat de kosten en de kostenveroorzakers zijn in het regionaal systeem die samenhangen met de uitvoering van de maatregelen. Het Rijk financiert de noodzakelijke maatregelen in het waterhuishoudkundige hoofdsysteem en de waterschappen financieren in beginsel de noodzakelijke maatregelen voor de regionale watersystemen. Die afspraak is in 1998 gemaakt bij de notitie Wateroverlast. Indien de taakstelling voor het regionale systeem groter wordt als gevolg van maatregelen die het Rijk in het hoofdsysteem uitvoert, zal het Rijk de daaruit voortvloeiende extra kosten voor het regionale systeem vanzelfsprekend vergoeden. Wanneer sprake is van extra kosten door de "meekoppeling" van belangen, voor bijvoorbeeld verbetering van ruimtelijke kwaliteit, milieukwaliteit, natuurontwikkeling, recreatie en verdroging, dan worden deze opgevangen binnen de daarvoor bestemde rijksmiddelen dan wel de middelen van belanghebbenden. Dat betekent dat meer belangen moeten worden "megekoppeld" en dat ook de budgetten van de belanghebbenden – overheden, instanties – erbij worden gelegd.

In de startovereenkomst is afgesproken dat de provincies aan het begin van 2002 de strategische visie per deelstroomgebied af zullen hebben, inclusief de globale wateropgave. Hierbij wordt rekening

gehouden met bestaande bebouwing, maar ook met voorgenomen bebouwing waartoe al is besloten. Hierin kunnen knelpunten naar voren worden gebracht. De strategische visies moeten aan het begin van 2002 inzicht verschaffen in de wijze waarop het watersysteem op orde wordt gebracht en zij worden voor 2005 in de streekplannen verwerkt. De wijze waarop de voorgenomen bebouwing hierin wordt verwerkt, is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende overheidslaag. Het is immers maatwerk. Je kunt niet zeggen dat de maatregelen in Drenthe dezelfde zijn als in Noord-Holland. De watertoets moet ertoe bijdragen dat het waterhuishoudkundig systeem op orde blijft. Tezamen is derhalve sprake van een sluitend systeem. Uit de deelstroomgebiedsvisies zal blijken of er knelpunten zijn en hoe de provincies deze denken aan te pakken. De finale besluitvorming zal plaatsvinden bij het sluiten van het Nationaal bestuursakkoord.

De heer **Depla** (PvdA): Ik neem aan dat u net zo goed samenwerkt met de minister van VROM als minister Netelenbos. Wordt dat vertaald in de PKB deel 3 van de Vijfde nota ruimtelijke ordening? Wat vindt u van de suggestie van mijn fractie om heldere taakstellingen in kubieke meters vast te stellen en het aan de regio's over te laten om die taakstelling in te vullen? Het lijkt mij voor de hand liggen om dit traject op te nemen in de Vijfde nota, omdat daarin heldere taakstellingen voor de regio's zijn opgenomen. De eenvoudige taakstellingen moeten niet via aparte trajecten naast de Vijfde nota worden geregeld.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het is naar mijn mening te snel om de eenvoudige taakstelling op te nemen in deel 3. Op dit moment vragen wij de provincies en de waterschappen om in die deelstroomgebiedsvisies aan te geven wat nodig is per provincie of per deelstroomgebied en hoe dat eruit moet zien. Pas dan wordt het opgenomen in het streekplan. Wel zijn, zoals aangekondigd in deel 1, Rijnstrangengebied, Biesbosch en Ooijpolder in deel 3 aangewezen als potentiële retentiegebieden. Dit laat onverlet dat de precieze details nog met die gebieden besproken moeten worden. Dit is nog onderwerp van studie. Wij

## J.M. de Vries

gaan daar in deel 3 mee door, maar je kunt niet verwachten dat wij in deel 3 al kunnen aangeven hoe men dat moet doen, ook omdat het om maatwerk gaat. Wij hebben daar een aparte afspraak over gemaakt en daaraan hebben wij ons gecommitteerd in het startakkoord.

De heer **Depla** (PvdA): De aanpak die wij voorstellen, biedt de mogelijkheid om maximaal maatwerk te leveren en bovendien worden de verantwoordelijkheden van het Rijk duidelijk gemarkeerd. Nu is niet meer duidelijk wat de verantwoordelijkheid van het Rijk is. De kosten van de maatregelen op regionaal niveau zijn voor de regio. Als dat tot heel hoge kosten leidt, zullen andere terreinen misschien ook een bijdrage moeten leveren. Wat is de bijdrage en de rol van het Rijk dan?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het regionaal systeem is nooit de eerste verantwoordelijkheid van het Rijk geweest. Het Rijk is verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. Ik ben verantwoordelijk voor de veiligheid, de afvoer van water naar de grote rivieren, de kust, het IJsselmeer. Daar ben ik als eerste aan zet en daarvoor maak ik de plannen. Ruimte voor de rivier is daar een duidelijk voorbeeld van. Het regionaal systeem is de verantwoordelijkheid van de waterschappen en de provincies. Dan gaat het vaak om de wateroverlast. Men moet voorkomen dat er grote schadeposten ontstaan als er gebouwd wordt. Wij hebben de provincies gevraagd om per provincie en per deelstroomgebied – die gebieden zijn deels provinciegrensoverschrijdend – in kaart te brengen wat nodig is om de waterhuishouding in de toekomst op peil te houden, rekening houdend met relevante bodemdalingen, grotere afvoer van rivieren en toenemende regenval, wat wij tegenwoordig “puntbuien” noemen. De provincies gaan dus na wat er aan berging moet zijn, of de gemaaicapaciteit moet worden vergroot, wat er gedaan moet worden aan vergroting van de boezem en aan verhoging van boezemkades en dergelijke. Vervolgens moet dat ook in streekplannen verankerd worden, door aan te geven waar niet gebouwd kan worden, waar dat alleen onder voorwaarden kan, wat

gereserveerd moet blijven voor potentiële berging enz.

In die zin hebben alle overheden dus hun eigen rol. Men kan dan de vraag stellen wat te doen als de provincies die rol niet spelen. Ja, als niemand iets zou doen en dus iedereen “dienst zou weigeren”, raak ik er als oppertoezichthouder bij betrokken, maar op dit moment heb ik geen enkele aanleiding om te twifelen aan de inzet van de waterschappen en de provincies om deelstroomgebiedvisies te maken, en ook niet aan de inzet van provincies om dat voor 2005 in streekplannen te verankeren. Daarmee is dan tevens het kader geschapen voor een provincie om een gemeente zo nodig een aanwijzing te geven over de plaats waar niet gebouwd mag worden, of alleen onder voorwaarden.

De heer **Depla** (PvdA): Het wordt dus 2005 voordat er een juridische basis is voor de nieuwe inzichten die wij van de zomer hebben besproken.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ja, maar daarnaast hebben wij een startakkoord waarin vier overheden ermee akkoord zijn gegaan om volgens de watertoets te werk te gaan. Ook als er nog geen aanwijzingsinstrumenten zijn, wordt er dus aan het werk gegaan en wordt er niet gewacht tot alles in plannen is vastgelegd. Dat laatste moet wel gebeuren en zal ook gebeuren, maar daarnaast hebben wij met elkaar afgesproken dat wij bij nieuwe plannen op de nieuwe manier te werk zullen gaan en zullen proberen de fouten uit het verleden niet te herhalen. Juist daarom brengen wij nu in beeld welke wateropgaven wij hebben. Het bestuursakkoord wordt in 2002 gesloten en daarmee hebben de ondertekenaars zich dan gecommitteerd. Ik kan dan zo nodig een provincie erop wijzen dat zij het akkoord heeft ondertekend en dat zij het dus eens was over haar opgave. Het werkt dus ook zonder dat men de wet en een flinke strafmaat in de hand heeft, want iedereen is overtuigd van het belang van het nieuwe waterbeleid en wil daarnaar handelen.

De heer **Depla** (PvdA): Gisteren heb ik betoogd dat helaas nog te weinig bestuurders hun verantwoordelijkheid nemen en te veel bestuurders de problemen naar de toekomst of

naar hun burens verplaatsen. Ik ben blij met uw woorden, waarmee u ook aangeeft dat u actief zult opereren als een individuele gemeente zich, ondanks het bestuursakkoord en ondanks de watertoets, toch laat leiden door andere belangen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zal zeker actief zijn en twijfel er niet aan dat de Kamer de vinger aan de pols zal houden. Als ook maar iets afwijkt van het nieuwe beleid dat breed door de Kamer wordt gedragen – waar ik de Kamer zeer erkentelijk voor ben – wordt daar in de praktijk direct de vinger bij gelegd door te vragen hoe het bij het betreffende project zit.

Bij de financiële verantwoording in mei zal ik uitgebreid rapporteren over de voortgang van het actieplan, dat was gevoegd bij Anders omgaan met water. Over Ruimte voor de rivier zal, omdat de Kamer dat zelf tot groot project heeft bestempeld, conform de procedureregeling grote projecten ieder half jaar worden gerapporteerd, op dezelfde manier als wij tot nu toe hebben gedaan met het Deltaplan grote rivieren.

De heer **Depla** (PvdA): Waar kan ik dit precies in de begroting vinden? Het gaat niet alleen om terugkijken, maar ook om de vraag wat er de komende jaren aan geld is om de verschillende projecten uit te voeren. Klopt het dat daar in de begroting zo weinig van te zien is? Of zie ik dat verkeerd?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ruimte voor de rivier gaat nu starten en in dat verband gaan wij over concrete projecten praten. Wij krijgen een natte MIT, dat schijnt het SNIP te gaan heten, en dan kunt u de projecten concreet volgen. Wij zijn nu bezig om in het kader van Ruimte voor de rivier alles te bundelen, de organisatie op te zetten en de PKB te maken. Het is allemaal niet zo gemakkelijk, want het heeft ook nog te maken met de MER. Bij het ontwerp hebben wij lang gesproken over de vraag hoe wij de regie over dat enorme project dat vijftien jaar gaat duren het beste zouden kunnen voeren. In ieder geval zult u met dat SNIP per project de verantwoording en de planning kunnen volgen.

De heer **Depla** (PvdA): Bij het Infrastructuurfonds hebben wij meerjarige doorzichten. Als ik het

## J.M. de Vries

goed begrijp, kan ik gerust zijn, hebt u de financiën voor de uitvoering van de projecten geregeld en is het dus meer een kwestie van uitwerking. Ik hoef er dus niet ongerust over te zijn dat wij wel mooie plannen hebben maar niet het geld om ze uit te voeren!

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Zoals u weet, heb ik ook geld gekregen bij Anders omgaan met water, namelijk 2,8 mld. Daarmee moet het mogelijk zijn om de rivierafvoer tot 16.000 kuub te accommoderen. Dat geldt ook voor het spuumiddel van de Afsluitdijk dat vergroot zal moeten worden met het oog op de toekomst, bijvoorbeeld als het gaat om de zeespiegelrijzing. Op den duur zal dat ook gelden voor enkele werkzaamheden aan de kust. Er is geld, maar de projecten die daar onder liggen en de planning daarvan krijgt u nog!

De heer **Depla** (PvdA): Met de tabellen uit het Infrastructuurfonds kan ik toch niet tot die 8 mld komen!

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Ik sprak over 2,8 mld!

De heer **Depla** (PvdA): En daarmee kunt u alle maatregelen van Ruimte voor de rivier uitvoeren en die staan allemaal in die tabellen?

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Uitgangspunt van het budget dat ik thans heb, is een jaarlijkse ophoging van 2,8%. Daarmee kom ik aan een meerbedrag van 2,8 mld en dat kan besteed worden aan de maatregelen voortvloeiend uit Ruimte voor de rivier!

De heer **Van den Berg** (SGP): De staatssecretaris heeft onlangs ten overstaan van het IPO duidelijk gesteld dat die 2,8 mld slechts een begin was en dat dit, zoals ook alle deskundigen zeggen, lang niet genoeg is om in de loop van de jaren al die maatregelen te verwezenlijken. Heeft zij al reserveringen voor hogere bedragen? Waar moet het geld vandaan komen?

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Ik weet niet waar u mijn uitspraken gehoord heeft en of u er wellicht zelf bij was, maar ik heb toen ook gezegd dat dit natuurlijk niet het enige bedrag is. Wij staan niet alleen voor het hoofdwatersysteem, waarvoor ik

het geld heb gekregen. Het totaal om de waterhuishouding van Nederland op orde te houden, zal meer geld vragen. Dat zal ook van de waterschappen moeten komen. Dat geldt ook voor andere wensen, bijvoorbeeld op het gebied van ruimtelijke kwaliteit ten dele van VROM, op het gebied van verdroging vanuit het gebiedgericht beleid. Er zal in totaal dus veel meer geld gependend moeten worden. Het begin is er, ik heb in ieder geval geld om het veiligheidsprobleem van het hoofdwatersysteem voor de toekomst op te lossen. Kijken wij naar de verdere toekomst en naar het totaal van de waterhuishouding in Nederland, dan gaat het om meer geld, maar dat kan niet alleen van mij komen, maar zal ook van andere overheden moeten komen.

Er zijn vragen gesteld over de aparte wet inzake de hoogwaterbescherming. Op dit moment hebben wij de Wet op de waterkeringen, die eigenlijk maar één model heeft: als er meer water door de rivieren komt, kunnen wij de dijken verhogen. Die wet heeft dus eigenlijk niet het handvat om in de toekomst te werken aan waterstandsverlaging. De wet op de hoogwaterbescherming kent mogelijkheden om iets te doen in het kader van veiligheid, dus niet alleen dijkverhoging, maar ook uiterwaardverlaging, en dergelijke. Die wet is niet alleen een kader voor de rijksoverheid, maar zal ook andere overheden, bijvoorbeeld provincies en waterschappen een wettelijk kader voor projecten bieden. Ik heb al gezegd dat wij in het kader van Ruimte voor de rivier werken onder een PKB die als een totaalregie voor het gehele gebied kan worden gezien. Het gaat om een samenraapsel van projecten die wel in samenhang moeten worden gezien. Als ergens een project niet doorgaat, klopt je regiem niet meer. Daarom moet je een en ander in samenhang kunnen bezien. Het biedt mij de mogelijkheid om de regierol uit de notitie Ruimte voor de rivier te vervullen. In het kader van de PKB komt de vraag aan de orde welke overheden voor welke projecten worden aangewezen. Ik kan die projecten namelijk niet alleen trekken. Ik heb daar echt de andere overheden bij nodig.

De medeoverheden die worden betrokken bij de realisatie van projecten, kunnen niet beschikken over de rijksprojectenprocedure.

Deze procedure die niet alleen van toepassing is op waterwerken, maar ook op windmolenparken en allerlei andere projecten, kan alleen door het Rijk worden gebruikt en niet door de provincies of de waterschappen. Er wordt dus een PKB opgesteld voor het beleid dat hoort bij de notitie Ruimte voor de rivier. Daaraan worden instrumenten toegevoegd en dan komt de rijksprojectenprocedure zeker aan zet. In de uitwerking hiervan kan de uitvoering van een project aan de orde worden gesteld.

De heer **Depla** (PvdA): Gisteren is aan de orde geweest of er een aparte wet nodig is als onteigeningsinstrument. Dat lijkt mij nu niet nodig, want in de rijksprojectenprocedure is dat al geregeld. Die aparte wet is dus alleen bedoeld om op te vangen dat er geen provinciale projectenprocedure is.

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Het wetsvoorstel voor de hoogwaterbescherming is bedoeld voor de provincies, maar geeft mij tegelijkertijd een breder toetsingskader. Als ik van 15.000 naar 16.000 m<sup>3</sup> wil gaan, heb ik maar één model, namelijk dijkverhoging. Wij hebben met elkaar bepaald dat wij ook willen werken met waterstandsverlaging. Daarvoor ontbreken echter een wettelijk kader en een toets. Die heb ik nodig om de projecten op een andere wijze vorm te kunnen geven. Daarin voorzien wij nu door de Wet op de waterkering om te vormen naar een wet voor de hoogwaterbescherming. Dit wetsvoorstel is een verbreding.

De heer **Depla** (PvdA): Het wordt dus geen projectenprocedure, maar een wet die kan worden gebruikt om te toetsen of bepaalde maatregelen wel of niet nodig zijn? Die wet kan dus geen grond bieden voor onteigening?

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Die wet biedt de mogelijkheid om bepaalde projecten uit te voeren. Het wetsvoorstel komt vermoedelijk volgend jaar naar de Kamer. In de memorie van toelichting zal worden ingegaan op de relatie met de rijksprojectenprocedure, de Tracéwet en de Ontgrondingenwet. Dat zijn allemaal wetten die raakvlakken hebben met het beleid uit de notitie Ruimte voor de rivier.

Voorzitter. Er zijn vragen gesteld over de Zandmaas en de Grensmaas.



## J.M. de Vries

Sommigen onder u zijn hiervan heel goed op de hoogte, omdat zij aanwezig zijn bij de overleggen over het deltaplan grote rivieren. Anderen zijn waarschijnlijk wat minder goed op de hoogte. Ik zal eerst ingaan op de financiën die betrekking hebben op pakket 2. Mijn collega van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft een ICES-claim gelegd voor het Zandmaaspakket 2 ingediend. Wij hebben die claim gesteund.

Pakket 2 bestaat uit de aankoop van circa 1500 ha grond en herinrichting daarvan door de aanleg van hoogwatergeulen, neven geulen en natuurvriendelijke oevers. Het besluit over deze ICES-claim wordt door het volgende kabinet genomen. Thans behandelen wij de CPB-beoordeling die door het volgende kabinet bij zijn beslissing zal worden gebruikt. Binnenkort zal die CPB-beoordeling gereed zijn.

Er is gevraagd of bij de kade-aanleg, die voorzien is in pakket 1, rekening wordt gehouden met de realisatie van pakket 2. Om die vraag goed te kunnen beantwoorden, wil ik nog iets zeggen over de verdeling tussen pakket 1 en 2. In pakket 1 hebben wij, conform de wens van de provincie, alle maatregelen opgenomen die betrekking hebben op de veiligheid van de bevolking. In tegenstelling tot wat de heer Depla meent, ligt in dat pakket het accent niet op natuurmaatregelen. In pakket 2 ligt een groter accent op natuur. Dit pakket heeft daarom nog maar voor 8% betrekking op de veiligheidsdoelstelling. In overleg met de betrokkenen is besloten tot deze scheiding tussen pakket 1 en 2.

De heer **Eurlings** (CDA): Het charmante van dit project is dat veiligheid en natuur worden gecombineerd. Mijn fractie heeft in de discussie die hierover vorig jaar is gevoerd, aangegeven dat wij bezorgd zijn dat de natuurmaatregelen niet doorgaan. Wij hebben daarom gevraagd of u zich wil committeren aan de uitvoering van het hele plan. U antwoordde toen dat u dat een stap te ver ging, omdat er onzekerheid bestond over de ICES-claim. Gisteren sprak de heer Depla echter weer over "commitment". Als de Kamer die lijn in meerderheid steunt, bent u dan alsnog bereid om dat "commitment" voor de uitvoering van zowel fase 1 als fase 2 uit te spreken.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Bij een commitment hoort geld, anders is het een loze kreet. Ik kan wel zeggen dat ik het uitvoer, maar als ik geen geld heb heeft u er niets aan. U en ik weten dat ik met het oog op de uitvoering van pakket 2 geen 500 mln heb. Daarom heb ik mijn collega van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij gesteund bij het indienen van de ICES-claim. Het accent bij pakket 2 ligt immers op de natuur. Ik doe er alles aan om pakket 2 gereed te maken, maar zonder geld kan ik u geen commitment geven.

De heer **Eurlings** (CDA): Zelfs de heer Melkert meent dat het commitment nu kan worden aangegaan. Waarom kan niet nu in een bestuursovereenkomst met de provincie worden vastgelegd dat het project wordt uitgevoerd? Wij hoeven nu toch niet al het geld te hebben? Dat wordt over jaren uitgesmeerd. Wilt u voor de verkiezingen zo'n overeenkomst sluiten en aangeven dat het project wordt uitgevoerd? U kunt dan leuke dingen als de Maascorridor in Venlo, meer natuur en minder hoge dijken, meenemen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het antwoord is neen. Ik kan een prachtige bestuursovereenkomst tekenen en Venlo de indruk geven dat met de Maascorridor kan worden doorgegaan, maar als het geld nooit komt, heeft niemand er iets aan.

De heer **Eurlings** (CDA): Wilt u zeggen dat u deze bestuurs-overeenkomst pas kunt sluiten als u op hetzelfde moment het totale bedrag dat over ongeveer vijftien jaar wordt uitgesmeerd in uw zak heeft zitten? Dat gelooft u toch zelf niet?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als je niet weet wanneer je tot de uitvoering kunt overgaan, is dat een loze belofte.

De heer **Eurlings** (CDA): Het blijft dus loos zolang u geen belofte doet. Het geld moet uit de grabbelton van het ICES komen. Toen u zei "mochten wij het geld daar vinden" creëerde u onzekerheid. U kunt nu zeggen dat de regering zich daaraan committeert. Een volgende regering neemt het beleid over.

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

werkt het niet en u weet dat drommels goed. Ik heb u dit meerdere keren uitgelegd. De eerste de beste die 500 mln gulden voor dit project kan vinden, kan ik een commitment geven. Ik doe wat binnen mijn mogelijkheden ligt om, als het geld komt, het project op korte termijn uit te voeren. De heer Melkert heeft helaas bij zijn bezoek aan Limburg verzuimd te vertellen hoe ik aan 500 mln gulden kom.

De heer **Eurlings** (CDA): U weet toch dat, als die 500 mln gulden over twee ministeries vele jaren kan worden uitgesmeerd, het over 15 tot 20 mln per ministerie per jaar gaat? U moet de dingen wel reëel schetsen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik schets de zaken heel reëel. Ik heb al veel geld nodig voor een veilige waterhuishouding in Nederland. Ik zal straks ongetwijfeld gekapitteld worden over het gebrek aan geld voor waterbodems, bagger, en dergelijke. Het geld dat ik heb moet ik voor al deze zaken zo goed mogelijk besteden. Met de provincie heb ik een prioriteit vastgesteld voor de veiligheid van de bewoners van het Maasdal.

De heer **Depla** (PvdA): De manier waarop u dit zegt doet mij vermoeden dat u niet het volledige commitment hebt om het project integraal uit te voeren. Het geld is pas in de periode 2005-2015 nodig, maar het moet duidelijk zijn dat iedereen vindt dat het project uitgevoerd moet worden. Ik krijg signalen uit Limburg dat het verhaal niet goed onderbouwd is. Ik zie ook dat u geld op de begroting hebt staan voor de laatste 8% veiligheid of hoogwaterbescherming. Misschien komt die claim wel lager uit. Waarom gaat u niet meteen een commitment aan? Dit biedt de kans op verbetering van het project voor hetzelfde bedrag.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zal het nog een keer duidelijk maken. Destijds is een prachtig project gemaakt. De maatregelen die voor Limburg zijn getroffen komen in totaal op bijna 1 mld gulden uit. Kijkend naar het project voor de grote rivieren is Limburg niet onderbeeld. Daar gaat ongeveer 40% van het totale budget naartoe. Wij hebben geconstateerd dat het project

## J.M. de Vries

met alle aanduidingen voor natuur niet voor dat geld gerealiseerd kan worden. Samen met de provincie is de prioriteit gelegd bij het op zo kort mogelijke termijn realiseren van veiligheid voor de bewoners in het Maasdal. Pakket 1 is daarop afgestemd. Overigens bevat dat ook 550 ha natuur. Het accent ligt echter op veiligheid. Alle maatregelen die genomen worden in pakket 1, staan pakket 2 niet in de weg. Zij zijn wel mogelijk in het verlengde van. Voor pakket 2 is thans geen geld. Het zit in de MER en er wordt rekening mee gehouden. Ik probeer met de maatregelen die ik neem in pakket 1, niet op voorhand pakket 2 onmogelijk te maken of aan kapitaalvernietiging te doen. Ik heb echter geen 0,5 mld beschikbaar.

Verder wijs ik op mijn beleidsverantwoordelijkheid voor veiligheid en bescherming van de bewoners van Nederland tegen water. Als de ICES-claim niet wordt gehonoreerd, zal ik de resterende 8% aan maatregelen realiseren om de veiligheid te garanderen. Dat zal waarschijnlijk gebeuren door middel van verhoging van de kaden. Ik zal daarover met Limburg spreken. Ik heb toegezegd dat ik mij zal inspannen om die laatste 8% te realiseren. Ik heb daarvoor immers de beleidsverantwoordelijkheid.

De heer **Depla** (PvdA): Dat commitment kan de staatssecretaris wel aangaan ondanks het feit dat zij het daarvoor benodigde geld nog niet heeft?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat betekent dat ik moet verschuiven in mijn begroting. Het gaat daarbij om een aanmerkelijk lager bedrag dan 0,5 mld. Ik zal nooit afdingen op de veiligheid van de mensen in Limburg. Dat commitment heb ik afgegeven.

De heer **Depla** (PvdA): Wij gaan ervan uit dat de ICES-claim wel gehonoreerd wordt. Wij spreken dat commitment wel uit. De staatssecretaris doet het niet. Mocht de ICES-claim niet doorgaan, dan zijn er dus wel middelen die in het project betrokken kunnen worden. Kan de Kamer het project eventueel creatiever invullen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Nee, het betreft de meest strakke manier van invulling van de veiligheid, niks

creatief. Het gaat om het op technische wijze creëren van veiligheid. Het is geen uitnodiging aan de Kamer om het voor veiligheid bestemde budget eens creatief te gaan besteden. Via natuurontwikkeling komt u er nergens mee.

De heer **Depla** (PvdA): Het gaat erom, op een creatieve manier ervoor te zorgen dat dit project een hoge kwaliteit heeft.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat doen wij altijd als wij inpassen!

Bij de kadeaanleg die voorzien is bij de realisatie van pakket 1, wordt vergeleken met de kadeaanleg die vereist zou zijn in geval van realisatie van pakket 1 én pakket 2. Dan is er nauwelijks verschil in de lengte van de aan te leggen kade. Wel kan de kadeverhoging bij de realisatie van pakket 1 en pakket 2 vanwege de aanleg van enkele hoogwater- en nevengeulen lokaal iets lager uitvallen. In de voorbereiding wordt rekeninggehouden met twee hoogten. Op het moment van uitvoering weten wij of de ICES-claim gehonoreerd is en kunnen wij nog schuiven. Wij houden wel degelijk rekening met de toekomst en zijn de komende winter niet bezig met het verhogen van kaden die bij veranderende omstandigheden misschien niet meer nodig zou zijn.

De heer **Depla** (PvdA): Alle kadeverhoging die nu plaatsvindt, is ook bij integrale uitvoering van pakket 2 nog steeds noodzakelijk?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De kadeverhoging die nu wordt uitgevoerd, zal qua lengte in pakket 1 en 2 niet uitmaken. Misschien maakt zij lokaal uit in de hoogte. Een en ander wordt nu voorbereid op 2 trajecten, mét pakket 2 en zonder pakket 2. Als pakket 2 gerealiseerd wordt, kan het lokaal iets lager uitvallen dan wanneer dat niet gerealiseerd wordt. De veiligheid en de bescherming tegen hoogwater staan daarbij voorop.

De heer **Depla** (PvdA): Dat lijkt mij duidelijk, prima!

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Er zijn nog wat vragen gesteld over het plan Grensmaas. De provincie heeft onlangs in het bestuurlijk overleg een presentatie van het basisplan gegeven. Ik wil graag mijn waarde-

ring uitspreken voor het door Limburg verzette werk. Het is echter nog niet gereed en ook bestuurlijk moet nog een aantal zaken uitgezocht worden. Wij zullen nog een keer met elkaar overleggen. De provincie hoopt, afhankelijk van een aantal omstandigheden, haar basisplan aan het eind van dit jaar te presenteren. Dat zal dan ook worden besproken in de staten van Limburg.

De heer Hofstra heeft gevraagd of er internationaal wordt samengewerkt in het waterbeleid dan wel of wij de enigen zijn die er iets aan doen. Dat is niet het geval. Er vindt afstemming en overleg plaats op allerlei niveaus in reguliere overleggen, projecten en commissies. Ik herinner aan de IRMA-projecten, die duidelijk een interregionaal kader hebben. Internationaal overleg over de bescherming tegen hoogwater op de rivieren vindt plaats met zowel de ooster- als de zuiderburen in het stroomgebied van de Rijn en de Maas. Dat heeft geleid tot het internationaal actieplan hoogwater Rijn en het internationaal actieplan hoogwater Maas. Het overleg over hoogwater Maas vindt plaats in een internationale werkgroep. Wij hebben op 30 november aanstaande een ministersconferentie over de Maas en de Schelde onder het Waalse gastheerschap in Luik. Daar zullen de ministers afspraken maken over de gezamenlijke uitvoering van de kaderrichtlijn water en tevens afspreken om in het licht van integraal waterbeheer zowel curatieve als preventieve maatregelen te nemen tegen de negatieve gevolgen van hoogwater en droogte.

Mevrouw Ravestein heeft vragen gesteld omtrent de Westerschelde en de afspraken daarover met België. Ten onrechte wordt door haar gesteld dat Nederland nu bij het Europese Hof in gebreke wordt gesteld. Er is sprake van een briefwisseling tussen de Europese Commissie en de Nederlandse regering over de vraag of het in 1998 vastgestelde natuurcompensatieprogramma voldoet aan de eisen die vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn moeten worden gesteld.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik dank de staatssecretaris voor deze toelichting, maar dit was mij al geworden voordat ik mijn tekst uitsprak. Ik heb dat dus helemaal niet gezegd.

## J.M. de Vries

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik ga toch maar verder, met excuses. Ik heb de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat onlangs bericht. De briefwisseling die ik daarover heb met de Commissie heb ik u vertrouwelijk toegestuurd. Het is nog maar de vraag of deze kwestie zal leiden tot een zaak bij het Hof, want dan zijn wij alweer een stuk verder. Ik acht het zeker mogelijk dat de Europese Commissie naar aanleiding van de onlangs door ons gegeven reactie op de aanvullende ingebrekestelling beslist om de zaak niet voort te zetten. Wij zullen de verplichtingen uit het in 1995 met Vlaanderen gesloten verdrag op het punt van de natuurcompensatie natuurlijk nakomen, maar het is heel ingewikkeld. U moet daarbij betrekken dat er in de regio niet altijd draagvlak is geweest voor het realiseren van buitendijkse projecten. Je kunt wel zeggen dat je het toch doet, maar zo werkt de samenwerking niet. Naar een aantal projecten hebben wij onderzoek gedaan. Niet alle projecten bleken bij nadere beschouwing even realiseerbaar te zijn, maar wij gaan daarmee verder.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Toont de geschiedenis rond de Westerschelde niet heel nadrukkelijk aan dat je, wanneer je besluiten neemt, al 100% zicht moet hebben op de natuurcompensatie? Als je dat aan elkaar koppelt, heb je die problemen niet meer.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat is niet altijd het geval. Wij weten niet altijd welke natuurcompensatie in welk kader het meest geschikt is. Er zijn ook wel keuzemogelijkheden. Ik vind dat een buitengewoon rigide oplossing. Is het soms in het gebied, is het soms iets daarbuiten? Kijk je bijvoorbeeld met het oog op de toekomst naar het geheel van het estuarium? Dan zijn er meer smaken mogelijk. Ik denk dat je wel met elkaar afspraken moet maken, als je bepaalde werkzaamheden uitvoert waarbij natuurcompensatie aan de orde is. Maar als je zegt dat precies op de lat moet staan wat het is, waar en onder welke voorwaarden, dan gebeurt er nooit ergens iets, omdat je wel eens wijzigingen aanbrengt in de uitvoering van je andere plannen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Die flexibiliteit moet je hebben, maar ik denk wel dat

duidelijkheid bij de besluitvorming een enorme push zal zijn om daadwerkelijk tot oplossingen te komen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wat dat betreft is er een veel betere verhouding als wij kijken naar het verzoek van Vlaanderen dat wij onlangs hebben gekregen. Daarbij hebben wij op een buitengewoon constructieve en plezierige wijze gesproken en samengewerkt met de provincie in alle geledingen, in de breedste vorm. Wij hebben u bij brief van 15 oktober jongstleden laten weten dat wij onder voorwaarden meegaan met het verzoek dat is vervat in het Vlaamse standpunt betreffende de langetermijnvisie inzake het Schelde-estuarium. Wij hebben eerst een visie neergelegd: wat willen wij op de korte, middellange en lange termijn met dat estuarium en is dat uitgaande van natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid het kader waarbinnen wij werken? Wij zullen gezamenlijk een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een strategische MER opstellen en een ontwikkelingschets voor het estuarium maken. Voor deze studie zullen ook opties voor verdere verdieping van de vaargeul in de Westerschelde met maximaal 1.20 deel uitmaken. Ik heb alle aanleiding te veronderstellen dat de Vlaamse regering met deze voorstellen, die door de Zeeuwse regio worden gedragen, akkoord zal gaan. De uitkomsten van beide studies zullen medebepalend zijn voor een mogelijk principebesluit tot een verdere verdieping. Een uitspraak over de wenselijkheid van die verdere verdieping is wat de regering betreft nu nog niet gedaan. Ik begrijp dat wij op 20 december daar nog met elkaar over zullen praten.

Er is gevraagd naar het besluitvormingstraject rondom de commissie-Togtema en de commissie-Van der Vliet, de bestuurssamenstelling en de financiering. Ik heb de standpunten van de Unie van waterschappen en het IPO gekregen. Het interdepartementale overleg hierover moet nog worden afgerond. Het concept dat uit het overleg komt, moet nog besproken worden, ook met betrokkenen. Ik hoop dat ik nog deze periode – ik probeer dat zo snel mogelijk te doen – een kabinetsstandpunt naar de Kamer kan sturen.

Als mij dat lukt, hoop ik ook dat de Kamer bereid is om nog een debat op hoofdlijnen over dat standpunt met mij te voeren, zodat wij weten wat de uitgangspunten zijn voor een volgende periode. Dat zal, qua wetgevingstraject nog zeer veel voeten in aarde hebben.

De heer Depla heeft gevraagd naar de vorderingen rondom de Waalsprong. Ik ben blij te kunnen melden dat ik overeenstemming heb bereikt met de gemeente Nijmegen over aanpassing van bouwplannen met betrekking tot de Vinex-locatie Waalsprong en de verbreding van de Waal in het kader van de flessenhalsproblematiek. De dijkeruglegging zal zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd. Dat zal toch nog wel enige jaren kosten, maar dat heeft te maken met de procedures, die zo snel mogelijk worden gestart. De schade die ontstaat door de aanpassing van woningbouwlocaties en de dijkeruglegging worden via de daarvoor gebruikelijke procedures vergoed. Er is in het algemeen gesproken over de verkeers- en vervoersproblematiek in de regio Nijmegen en de bereikbaarheid van de Vinex-locatie Waalsprong in het bijzonder. In dat kader stelt het Rijk een bedrag van 200 mln beschikbaar voor een tweede oeververbinding. Ik zal de Tweede Kamer daar zo snel mogelijk over informeren. Ik hoop dat zij dan bereid is om op 29 november, wanneer wij spreken over een aantal onderwerpen met betrekking tot het deltaplan grote rivieren, deze brief tevens op de agenda te zetten. Dat is belangrijk voor de voortgang.

De heer **Depla** (PvdA): Ik heb hier gisteren naar gevraagd en het is vandaag geregeld. Dat gebeurt niet elke dag. Dank daarvoor. Krijgen wij op 29 november dan ook inzicht in de werken die moeten plaatsvinden? Worden die gedekt uit de 2,8 mld?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het waterwerk wordt daaruit betaald.

De heer **Depla** (PvdA): Dus alles is nu geregeld en het gaat echt gebeuren.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij moeten alleen nog bekijken of het project ondergebracht zal worden in de PKB of vanwege zijn geschiedenis een eigenstandig positie krijgt. Het

## J.M. de Vries

past echter in het totaal van Ruimte voor de rivier.

De heer **Depla** (PvdA): Dan weten de mensen daar waar zij aan toe zijn.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De MER zal zo snel mogelijk gestart worden. Daarin zullen, behalve het uitgangspunt van de dijkteruglegging, ook de varianten die door de regio zijn opgebracht, meegenomen worden.

De heer **Depla** (PvdA): Wij hopen dat deze doortastende aanpak uiteindelijk ook andere gemeenten over de streep zal trekken om de plannen aan te passen, zodat Ruimte voor de rivier sneller kan worden doorgevoerd.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Laten wij dat hopen.

Ik kom nu op het onderwerp bagger. Mevrouw Ravestein heeft aangedrongen op het alsnog uitvoeren van de motie met betrekking tot de grootschalige proef voor verwerking van baggerspecie. De heer Van den Berg heeft zich zorgen gemaakt over de voortgang met betrekking tot de verwerking van vuile baggerspecie. Er wordt uitvoering gegeven aan de motie met twee zaken: stimuleringsregeling verwerking baggerspecie en een grootschalige proefproject in Zeeland. Dat is niet alleen voor kleirijping en landfarming bedoeld, maar juist om in een PPS-constructie met een partner die bagger verwerkt die tot 50% leidt tot nieuwe bouwstoffen, tot overeenstemming te komen. Het is een groot project, er is veel bagger in de regio. Wij zijn het eens met de gemeente, waardoor het depot aanmerkelijk kleiner is geworden. Je hebt ook bij de verwerking soms als tussenfase een depot nodig voordat de bagger weer in de verwerkingsfabriek komt. Dat depot is aanmerkelijk kleiner uitgevallen. We hebben met de gemeente overeenstemming dat er nu ook plaats is voor een verwerkingsinstallatie. Wij wachten af welk voorstel wij krijgen van welke particuliere partner. De baggerverwerking leidt tot 50% nieuwe bouwstoffen zodat er echt sprake is van hergebruik. De stimuleringsregeling is de andere poot van het bedrag. Wij kunnen deze subsidie-regeling overal in de regio's inzetten voor die mensen die een goed idee

hebben voor het verwerken van bagger. Op die manier kunnen wij ervoor zorgen dat wij meer inzicht in de materie krijgen en niet alleen maar storten. Aan beide zaken wordt gewerkt.

De stimuleringsregeling voor baggerverwerking zal begin 2002 van kracht zijn. Het enige wat hieraan eventueel in de weg kan staan, is dat wij voor notificatie naar Brussel moeten als men dit beoordeelt als een vorm van staatssteun. In dat geval zal het een half jaar langer duren, want de regeling zal dan eerst in Brussel onder de loep genomen worden, voordat zij van kracht wordt. Het is niet anders, maar er wordt van onze kant met inzet aan gewerkt om de problematiek ook van die kant zoveel mogelijk succesvol te benaderen.

De heer Depla heeft een vraag gesteld over de doelstellingen die zijn gesteld in het kader van de bestrijding van de verdroging. De doelstelling is vastgelegd in de Vierde nota waterhuishouding en de concrete doelstelling is een vermindering van het verdrogings-areaal van 40% in 2010 ten opzichte van de datum van 1985. De verdrogingsdoelstelling is primair de verantwoordelijkheid van provincie en regionale waterbeheerder. Zij moeten de maatregelen nemen om die doelstelling te bereiken. Projecten die gericht zijn op bestrijding van verdroging kunnen in aanmerking komen voor subsidie via de door VROM, LNV en VenW ingestelde subsidieregeling Gebiedsgericht beleid. Daar zijn extra gelden voor. Bij de toekenning van subsidies uit de regeling speelt de provincie een centrale rol. Ook moeten in landinrichtingsverband vaak maatregelen worden genomen die leiden tot de vermindering van het verdrogingsareaal. Dat heeft een bredere betekenis.

De heer **Depla** (PvdA): Mijn vraag is meer ingegeven vanuit de VBTB-systematiek. In de begroting wordt geconcludeerd dat een bepaald doel niet wordt gehaald. Welke maatregelen gaat u dan nemen om dat doel alsnog te realiseren? U zegt dat het niet uw verantwoordelijkheid is, maar die van de provincies en de waterschappen. Er zijn dan twee mogelijkheden. Het heeft dan of geen plaats meer in de begroting of het heeft wel een plaats in de begroting, maar dan bent u

verantwoordelijk om aanvullende maatregelen te bedenken om alsnog dat doel te realiseren.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Om te beginnen moet je je altijd afvragen, wanneer je het doel niet gehaald hebt, of dit aan de maatregelen ligt of dat het doel misschien met de natte vinger zo ambitieus is gesteld dat het moeilijk te realiseren is. Wat is de oorzaak? Is dat geldgebrek? Is het de ingewikkeldheid van de problematiek? Licht het in de regelgeving? Wij zullen zeker samen met provincies en waterschappen die de meest betrokken partners zijn, kijken waarom wij bepaalde doelstellingen niet halen en wat daarvoor nodig is. Het beleid wordt vaak ingebed in veel algemener beleid, bijvoorbeeld in Brabant in het reconstructiebeleid. Het is belangrijk om te kijken hoe je twee dingen dan met elkaar kunt laten sporen. Wij zullen zeker kijken naar de oorzaken en wij zullen de doelstellingen niet te snel loslaten. Maar het is te gemakkelijk om te zeggen dat er dan meer geld tegenaan moet.

De heer **Depla** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd. Het ging mij puur om de systematiek van de VBTB. Je hebt een bepaald doel, er zijn bepaalde maatregelen en er is de kwestie van de kosten. We hebben het doel vastgesteld en we hebben geconcludeerd dat dat doel niet wordt bereikt. De methode is dan niet om meteen de geldmachine te laten draaien. Je kunt ook denken over de maatregelen en middelen die je kunt inzetten om alsnog dat doel te realiseren. Daarover valt in de begroting niets te lezen, behalve dat monitoren moeilijk is. In de begroting hoort je helder vast te stellen wat je doelen zijn, wat je ervoor gaat doen en wat het mag kosten. Ik mis dat in de begroting.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: We zijn nog maar net begonnen, maar ik geef u gelijk. Als je concludeert dat de doelstelling voor 2010 niet haalbaar is met het tempo dat je thans hebt, moet je gaan nadenken over de manier waarop je die doelstelling wel kunt bereiken of moet je die doelstelling wellicht bijstellen, zodat deze realistisch is. Dat zal zeker bij een volgende begroting terugkomen. We zijn nog bezig met de vervolmaking van de

## J.M. de Vries

systematiek. U heeft op zich echter gelijk.

Tot slot is er nog een vraag van de heer Eurlings en mevrouw Giskes over Kenniswijk. De Kamer heeft onlangs via de vaste Kamercommissie verzocht, naar aanleiding van de oprichting van de stichting, om inlichtingen te geven. De Kamer wordt daarover naar aanleiding van het schriftelijk verzoek daartoe sowieso uitgebreid geïnformeerd. Het experiment Kenniswijk is dit najaar in een nieuwe fase gekomen met de oprichting van de BV Kenniswijk. Deze BV in oprichting richt zich op de aansturing van de uitvoering van Kenniswijk juist in de regio Eindhoven. Er is inmiddels een raad van commissarissen ingesteld. Eén commissaris wordt voorgedragen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inmiddels hebben 35 private en publieke partijen zich gecommitteerd aan samenwerking in de BV. Kortom, er is weinig dat een start nog in de weg staat. Wij zijn in gesprek met meer dan drie samenwerkingsverbanden die serieus geïnteresseerd zijn in aanleg, beheer en exploitatie van de breedbandinfrastructuur. Een ervan is KPN. Zij is noodzakelijk om van het project een succes te maken.

Daarnaast faciliteren wij de aanleg en het gebruik van breedband in principe via een subsidieregeling ten behoeve van de consument, die immers de keuze maakt. Als het voor hem aantrekkelijk is, is het ook aantrekkelijk voor partijen om de breedband aan te leggen, want er zullen dan veel consumenten gebruik van maken. De ontwikkeling van diensten zal ook onder de subsidie-regeling vallen. De regeling faciliteert enerzijds de hardware en anderzijds de software. De Kamer wordt, zoals toegezegd, uitgebreid geïnformeerd. Ik moet erkennen dat het project enige vertraging heeft opgelopen, omdat het zo complex was en omdat er veel partners, zowel publieke als private, in de regio bij betrokken zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording op dit punt. Kan zij ons dus geruststellen en meedelen dat het afhaken van de Zweedse breedbandprovider geen grote stagnatie voor dit project zal betekenen? Is zij er inderdaad gerust op dat er snel een nieuwe provider zal worden gezocht en gevonden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het bedrijf Bredband wilde actief zijn in de regio, maar heeft nu een ander bedrijfsplan gemaakt. Wij hebben bij de oprichting van Kenniswijk nooit geleund op één bedrijf. Bovendien had Bredband nog geen toezeggingen gedaan. Wij kijken naar veel meer partners, niet alleen voor breedband in de grond, maar ook via andere kanalen. Wij hebben dus nog steeds dezelfde uitgangspunten. Niettemin weten wij pas aan het eind van de rit of allerlei dingen geslaagd zijn. Daarvoor is het ook een experiment.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.45 uur tot 14.30 uur geschorst.



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

### Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor 13, 14 en 15 november de wetsvoorstellen:

- Aanpassing van diverse wetten aan de modernisering van de rechterlijke organisatie en de instelling van een bestuur bij de gerechten (Aanpassingswet modernisering rechterlijke organisatie) (27878);
- Aanpassing van de wetgeving aan de herziening van het procesrecht voor burgerlijke zaken, in het bijzonder de wijze van procederen in eerste aanleg (27824);
- Wijziging van enkele wetten in verband met de inwerkingtreding van de Reconstructiewet concentratiegebieden (28025).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van 20, 21 en 22 november de wetsvoorstellen:

- Aanpassing van wetten in verband met de vervanging van de gulden door de euro (Veegwet euro) (28075);
- Wijziging van de Wet toezicht kredietwezen 1992 en de Wet op het

consumentenkrediet teneinde de reikwijdte van de bepalingen inzake de informatieverstrekking aan het publiek uit te breiden (27869);

- Vervanging van de verwijzing naar Europese richtlijnen die zijn ingetrokken door richtlijn nr. 2000/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 maart 2000 betreffende de toegang tot en de uitoefening van de werkzaamheden van kredietinstellingen (PbEG L 126) in de Wet toezicht kredietwezen 1992 en in enkele andere wetten door een verwijzing naar deze richtlijn (27880).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor 27, 28 en 29 november:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren (veterinair complex) (27685).

Ik stel voor, te behandelen in de vergaderingen van 4, 5 en 6 december de wetsvoorstellen:

- Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 2002 (28000-XVI);
- Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein) (27216);
- Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen, alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet) (korte plenaire afronding) (27482).

Ik stel voor, dinsdag a.s. te stemmen over:

a. de moties uit het notaoverleg Criminaliteitsbeheersing, te weten:

- de motie-Van Oven c.s. over misdrijven met een redelijke opsporingskans (27834, nr. 5);
- de motie-Van Oven c.s. over de gemiddelde doorlooptijd van strafzaken (27834, nr. 6);
- de motie-Nicolai c.s. over recidive als algemene strafverzwarringsgrond (27834, nr. 7);
- de motie-Nicolai/Van de Camp over de aanpak van recidive (27834, nr. 8);
- de motie-Dittrich over een elektronisch aangiftevolgsysteem (27834, nr. 9);
- de motie-Van der Staaij c.s. over maatschappelijke reïntegratie van ex-gedetineerden (27834, nr. 10);