

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (28147);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (28148).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik krijg deze ochtend steeds meldingen van leden die zich aanvankelijk niet als spreker hebben opgegeven, maar die alsnog het woord wensen te voeren. Dat kan de komende dagen niet zo doorgaan, want op die manier wordt elke planning onmogelijk.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik merk dat u in uw rol groeit.

Ik heb de suppletore begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat geagendeerd naar aanleiding van het antwoord op de schriftelijk gestelde vraag 9. Het antwoord luidde dat het Rijk in 2001 in totaal 625 mln gulden naar verwachting zal hebben gestort in de regionale mobiliteitsfondsen. Het gaat hier om het tweede deel van de budgetten voor de regionale mobiliteitsfondsen. Het eerste deel is in 2000 alvast aan drie regio's overgedragen, waarna de regeling een wettelijke basis zou krijgen. Daarna zou de rest van het geld kunnen worden gestort.

Wij zijn inmiddels van die weg afgedwaald. Er is nog steeds geen wettelijke basis voor de fondsen, terwijl toch de neiging bestaat om de fondsen helemaal vol te storten. Ik kan mij dat laatste goed voorstellen, ware het niet dat de regionale mobiliteitsfondsen een onderdeel zijn van een totaalpakket van bereikbaarheidsmaatregelen voor de Randstad, het BOR-akkoord. Het pakket bestaat uit verschillende elementen, zoals de kilometerheffing, investeringen tot een bedrag van 10 mld gulden, de expresbanen, de tolheffing en de afspraak over het rondje Randstad.

Een aantal van die afspraken lijkt heel redelijk te worden nagekomen, maar een aantal andere afspraken wordt steeds verder naar achteren geschoven. Bij het MIT bleek laatst dat het nog maar de vraag is of de financiering van het rondje Randstad deze kabinetsperiode nog op orde wordt gebracht.

Er wordt dus selectief met de afspraken omgegaan en de zaak dreigt uiteen te vallen. Dat staat de fractie van D66 niet aan, hoe graag wij ook willen dat de regionale mobiliteitsfondsen goed draaien. Zij moeten echter wel onderdeel blijven uitmaken van het totaalpakket. Hoeveel geld is er daadwerkelijk gestort in de regionale mobiliteitsfondsen? Hoeveel moet er nog worden gestort? Hoe verhoudt zich dat volgens de minister tot het ontbreken van de wettelijke basis? Ik weet dat de minister eerder heeft gezegd dat het geld ook langs een andere weg aan de regio's kan worden overgedragen. Dat snap ik, maar de vraag is natuurlijk waarom er niet wordt gewacht, zodat de koninklijke weg kan worden bewandeld. Eerst moet worden gezorgd dat die fondsen er zijn, met alle bijbehorende wettelijke maatregelen, en dan pas kunnen de beloftes worden nagekomen. Is de minister bereid deze discussie met ons tot een goed einde te brengen? Ik heb het dan over het gehele pakket, in de wetenschap dat er verschillende krachten aan het werk zijn die sommige onderdelen van het pakket interessanter vinden dan andere. Als wij niet oppassen, zijn aan het eind van deze kabinetsperiode sommige dingen wel, en sommige dingen niet gerealiseerd. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister daarop uit is.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Niet de kilometerheffing, maar het rekeningrijden was onderdeel van het BOR-pakket. Mevrouw Giskes was de eerste vertegenwoordiger van de coalitiepartijen die het rekeningrijden graag wilde inruilen. Begrijp ik goed dat zij de mobiliteitsfondsen wil bevriezen totdat het rekeningrijden is ingevoerd?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is heel spits bedacht – overigens een mooi woord in dit verband – maar de heer Dijsselbloem weet net zo goed als ik dat het ging om in de Randstad te treffen prijsmaatregelen. Als hij toch

kiest voor het rekeningrijden, moet hij daar vooral zijn best voor doen. Het is evenwel één op één vervangen door te streven naar een kilometerheffing. Ik zeg niet dat de kilometerheffing volgend jaar moet zijn ingevoerd, want dat kan natuurlijk niet. Het wettelijk vastleggen ervan, dus het voortbouwen op het wetsvoorstel inzake rekeningrijden, dat er al sinds 1998 ligt, moet in deze kabinetsperiode worden afgerond.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. De beantwoording van een van de vragen in het kader van de suppletore begroting heeft tot heel wat publiciteit geleid. "Voorbereiden tolpoorten: 260 miljoen" kopte een van onze nationale kranten. Op dit punt wil ik toch doorvragen. Het is namelijk niet de eerste keer dat de Kamer aandacht heeft gevraagd voor de kosten van het geflopte experiment rekeningrijden. De stand van zaken op dit moment is 260 mln gulden. Daarover heb ik een aantal vragen. In de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel inzake mobiliteit en bereikbaarheid, waarvan het rekeningrijden in eerste instantie deel uitmaakte, stond heel duidelijk dat de kosten voor het experiment tot en met het jaar 2002 200 mln gulden zouden bedragen. Hoe kan het dan zijn dat, terwijl de Kamer begin 2001 het rekeningrijden al heeft afgeschoten...

Ik zie dat de minister een beetje schrikt. Het gaat inderdaad om veel geld.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat komt doordat u zo hard schreeuwt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik wil ook dat u het goed hoort, want het zijn belangrijke vragen. Ik hoop dat u ook met veel volume maar vooral met veel overtuigingskracht zult antwoorden. Wij spraken zojuist over een tunnel die 250 mln gulden kost, terwijl ons nu 260 mln gulden tussen de vingers doorloopt.

Hoe kunnen de kosten hoger zijn dan de geraamde 200 mln gulden, terwijl het plan al in 2001 door de minister de nek om is gedraaid?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De CDA-fractie had in haar verkiezingsprogramma invoering van rekeningrijden

Eurlings

opgenomen. De minister trekt daarvoor geld uit. Vervolgens schiet de CDA-fractie het plan af, maar zij verwijt de minister wel dat er geld voor is uitgegeven.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind het heel mooi dat collega Van der Steenhoven mij iedere keer weer deze vraag stelt. Dat geeft mij steeds de mogelijkheid om onze visie op betaald rijden uit te leggen.

Minister **Netelenbos**: Geen visie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dat het woord "visie" hier wel degelijk op zijn plaats is. Het gaat om heel veel geld en met iets meer visie voorkomen wij dat er van de hak op de tak wordt gesprongen, van projectje naar projectje. Het gevaar bestaat dat wij met kilometerheffing weer hetzelfde doen en nog veel meer verliezen. Visie is hierbij heel belangrijk. De heer Van der Steenhoven weet dat wij voor beprijsen zijn, voor variabilisatie. Wij zijn echter tegen forse toltarieven of spitstarieven waarbij mensen geen keuzevrijheid hebben. Dit stond in ons verkiezingsprogramma en dat is altijd onze insteek geweest. Er moeten eerst alternatieven zijn voordat er kan worden beprijsd. Dat lijkt mij heel duidelijk, maar ik bedank de heer Van der Steenhoven voor de mogelijkheid, dit hier nog een keer naar voren te brengen.

Mijn eerste vraag is dus hoe het mogelijk is dat de kosten van het project zijn opgelopen tot 260 mln gulden, terwijl het begin 2001 is afgeschoten. De kosten zijn dus opgelopen van 200 mln gulden naar 260 mln gulden wegens lopende contracten. Er is echter nog steeds een PM-post, het maximale risico ten aanzien van Q-free. Het project is nu al lange tijd gestopt. Wanneer kan er nu eens duidelijkheid komen over deze PM-post? Wij krijgen zo dadelijk toch niet te maken met significant hogere kosten? Het wordt meer en meer. Kan de minister een maximale begrenzing geven van dat risico, zodat er duidelijkheid ontstaat over deze PM-post?

Wij gaan ervan uit dat een ezel zich geen tweemaal aan dezelfde steen stoot. Het is daarom in ons aller belang, bij de kilometerheffing niet dezelfde fout te maken. De CDA-fractie heeft daarom al vaak gezegd dat een aantal punten eerst duidelijk moet zijn voordat wij een

"go or no go"-beslissing nemen en een bepaalde kant op gaan. Dit staat nog los van de vraag wanneer kilometerheffing vervoerskundig gewenst is. Wij willen dus duidelijkheid krijgen over de kosten.

Bij de suppletoire begrotingen lees ik dat een bedrag resteert van 163 mln gulden en dat het onduidelijk is of dit bedrag toereikend zal zijn voor de verdere ontwikkeling en mogelijke invoering van de kilometerheffing. Stevenen wij los van de vervoerskundige vraag niet weer af op een openeinderegeling met alle mogelijke risico's van dien? Is het niet beter, grenzen vast te stellen? Moet er geen duidelijke afbakening komen tussen wat wij willen weten en wat wij maximaal willen uitgeven om verantwoord te kunnen besluiten, al dan niet met de kilometerheffing door te gaan?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter. Ik hoop niet dat het stemvolume bepalend wordt voor de vraag of je al dan niet antwoord krijgt. Ik hoop met een iets bescheidener stemvolume ook een goed antwoord van de minister te krijgen.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van mevrouw Giskes. De minister weet dat ik een- en andermaal, zowel bij de begroting als bij het MVP, gevraagd heb naar de formele basis voor de uitkeringen aan de regionale mobiliteitsfondsen, omdat die fondsen er wettelijk gezien nog niet zijn. De minister heeft toen geantwoord dat er andere wegen zijn om gelden over te maken, bijvoorbeeld via het Provinciefonds. Dat weet ik natuurlijk ook. Het gaat echter wel om een uitkering met een bepaald doel in een bepaald ook beleidsmatig kader. Mevrouw Giskes heeft daar terecht op gewezen. Daarom blijf ik de antwoorden van de minister onbevredigend vinden.

Ik herhaal dat ik mij aansluit bij de vragen die mevrouw Giskes de minister hierover gesteld heeft. Ik hoop dat de minister nu eens klip en klaar zegt hoe zij dat ziet en dat zij bevredigender kan aangeven dat die uitkeringen niet zo maar gedaan worden, maar binnen bepaalde beleidsmatige kaders en dus ook binnen het daarvoor aangegeven wettelijke kader.

Ik wil nog even terugkomen op de discussie over het MIT en de

discussie van vorige week over de binnenvaart, met name de tekorten voor beheer en onderhoud van de vaarwegen. Ik ben de minister erkentelijk voor het feit dat zij toch kans heeft gezien, 100 mln gulden nog dit jaar vrij te maken voor het beheer en onderhoud van vaarwegen, hoewel het probleem daarmee niet ten principale wordt opgelost. Zij handelde daarmee in de geest van de motie die ik vorig jaar met mevrouw Ravestein heb ingediend om dat gat van 200 mln gulden voor beheer en onderhoud van vaarwegen te dichten.

In antwoord 20 van de suppletoire begroting las ik tot mijn verbazing hoe deze gelden besteed zullen worden. Ik dacht dat het gebruikt zou worden om nog wat meer vaarwegen uit te diepen, want de dichtslibbende vaarwegen vormen immers een probleem. Ik las echter dat het geld besteed zal worden aan de vervanging van onderdelen van objecten en installaties, conservering en schilderwerk. Dat moet natuurlijk ook gebeuren, want het hoort ook bij onderhoud, maar daar gaat toch geen 100 mln gulden aan op? Mijns inziens is die uitdieping van de vaarwegen belangrijker. Ik mag toch aannemen dat als de minister daartoe kans ziet het geld in de eerste plaats daaraan wordt besteed?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Zowel bij de begrotingsbehandeling als bij het MIT heb ik naar aanleiding van het amendement van de heer Dijsselbloem gezegd dat ik verder ga met de regionale mobiliteitsfondsen. Het kan dus geen verrassing zijn dat wij op dit moment de fondsen volledig hebben gevuld. Ik weet dat wij nu over de suppletoire begroting spreken, maar voor het einde van het jaar zijn alle fondsen gevuld. In de Randstad hebben alle betrokken regio's die 250 mln overgemaakt gekregen. Als gevolg van het amendement-Dijsselbloem heb ik de zuidelijke provincies en de daarin liggen kaderwetgebieden een brief gestuurd waarin ik heb aangekondigd dat zij op basis van een vergelijkbare regeling als voor de Randstad met een paritaire financiering deze gelden zullen ontvangen. Dat houdt in dat als zij er zelf voor zorgen dat zij de middelen bij elkaar schrapen, zij dat geld gestort krijgen. Voor de Randstad is een miljard

Netelenbos

gepland. Daarover zijn afspraken gemaakt die zijn vastgelegd in convenanten. Alle regio's hebben aan hun voorwaarden voldaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat moet dan wel heel heet van de naald zijn, want in de stukken staat dat Haaglanden naar verwachting het restant op 18 december stort. Dat was dus gisteren. Mijn bank doet er altijd drie dagen over, maar hier is het kennelijk sneller gegaan. Hebt u dat dan ook al beantwoord met een eigen storting?

Minister **Netelenbos**: Ik heb gevraagd om te zorgen voor een tijdige storting, vooral gezien de overgang op de euro. Eigenlijk wilden wij alle financiële zaken vóór 12 december afdoen. Verleden week is daarom in het kader van het NVVP-overleg dit punt nog eens met de diverse bestuurders besproken en zij hebben toegezegd om hun best te doen dat de benodigde middelen gestort zouden worden. Dat is inmiddels gebeurd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus alle regio's hebben op 12 december alles betaald?

Minister **Netelenbos**: Ja, zij hebben allemaal hun 250 mln gulden ingelegd. Er kan dus nu worden gepland op basis van 500 mln gulden in elk regionaal mobiliteitsfonds. In allerlei kranten lees ik overigens nog steeds dat het vooral ging om het verleiden van de regio's in het kader van de tolpoorten. Dat was inderdaad een belangrijk onderdeel, maar als de nu voorgenomen investeringen in de Randstad zijn gedaan, komt eindelijk ook de Randstad op een bereikbaarheidsniveau dat vergelijkbaar is met het niveau in de andere regio's van ons land.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is allemaal waar, maar wij zijn een hele tijd getraakteerd op het verhaal van de minister dat zij een pakket had en ervoor had gezorgd dat alle aspecten goed waren afgedekt. Dan moet zij daar nu niet op af gaan dingen, door te stellen dat het toch goed is dat in ieder geval een onderdeelje van het pakket alvast voor elkaar is. Die vlieger gaat gewoon niet op.

Minister **Netelenbos**: Ik ding nergens op af, maar de investeringen

moeten worden gedaan en vanuit de regio's zelf...

Mevrouw **Giskes** (D66): Natuurlijk, maar er moest ook een wet op het rekeningrijden komen en er moet nu een wet op de kilometerheffing komen. Daar komt het echter steeds maar niet van. Dan kan toch niet gezegd worden: ach, het ene onderdeel doen wij maar niet en het andere maar wel? Van het rondje Randstad weten wij ook nog niets.

Minister **Netelenbos**: U moet mij niet gaan verwijten dat de kilometerheffing niet wordt ingevoerd. Ik heb daar al maanden geleden een brief over aan de Kamer gestuurd, maar die is nog steeds niet door de Kamer besproken. Ik word ook steeds geconfronteerd met uitstel van behandeling van wetten. De Wet mobiliteit en bereikbaarheid ligt al maanden bij de Kamer. Wie behandelt er nu eigenlijk wat? De Kamer dus niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is een goede vraag, maar de Kamer is groter dan ik alleen.

Minister **Netelenbos**: Ik voel mij hier in ieder geval niet door aangesproken. De regio's hebben elk 250 mln gulden weten in te leggen en deze investeringsbedragen worden nu verdubbeld. Dat is een fantastisch resultaat. Ik zou graag zien dat er eens wat minder hobbyïsme wordt beleden.

De heer **Hofstra** (VVD): Even terug naar waar het om gaat, namelijk het storten in de fondsen. Ik begrijp dat alle regio's gestort hebben.

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp ook dat per saldo de rijksoverheid eerder heeft gestort dan de regio's. Wordt dat dan nog rechtgetrokken met de renteberekening?

Minister **Netelenbos**: De rijksoverheid heeft niet eerder gestort dan de regio's. Op het moment dat een regio een bepaald bedrag stortte, kreeg men hetzelfde bedrag van de kant van de rijksoverheid. Sommige regio's hebben in diverse stappen gestort, andere in één klap. Utrecht bijvoorbeeld heeft dat laatste gedaan en heeft dus ook in één keer 250 mln gulden van rijkswege gekregen.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar u zei zojuist dat de regio's verleden week aan hun verplichtingen hebben voldaan. Wij hadden de indruk dat de rijksoverheid dat al eerder had gedaan.

Minister **Netelenbos**: Nee. Wij hebben niet al eerder bedragen gestort, zonder dat wij zekerheden hadden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp de opwindning van de minister, maar de hele pakketgedachte was ingegeven door het zoeken naar draagvlak en het proberen te overtuigen van alle betrokkenen van de juistheid van de maatregelen, inclusief de kilometerheffing. Wij hebben dat draagvlak echt nodig voor allerlei maatregelen. Dan is het toch niet handig om de middelen die beschikbaar zijn om het draagvlak zo groot mogelijk te maken, alvast weg te geven en vervolgens Gods water over Gods akker te laten lopen?

Minister **Netelenbos**: Met die benadering ben ik het volstrekt niet eens. De investeringen die zullen worden gedaan vanuit de mobiliteitsfondsen, zijn méér dan nodig. Verder heb ik op dit moment niet te klagen over het draagvlak bij de lopende discussie in het bestuurlijk overleg over de invoering van een kilometerheffing. Ook de discussie met de andere maatschappelijke partijen over dit onderwerp loopt goed. Het hangt volgens mij veel meer van de Kamer dan van de "buitenwereld" af of het draagvlak blijft bestaan.

De heer Eurlings is voortdurend bezig, mensen zand in de ogen te strooien. Met een kilometer snelweg in de Randstad zijn zeer hoge bedragen gemoeid. Aan de 6,5 kilometer weg van de A4 Midden-Delfland is al meer dan een miljard gulden besteed. Hij doet net alsof het mogelijk is om zonder prijsbeleid het fileprobleem in Nederland op te lossen. Die discussie krijgen wij echter nog en ik verheug mij daarop. Of er draagvlak blijft, hangt echter af van het parlement.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb enkele serieuze en inhoudelijke vragen gesteld en ik verwacht daarop een serieus en inhoudelijk antwoord. Omdat ik niet aan luchtfietserij wens te doen, wil ik de

Netelenbos

minister vragen om haar grote woorden over zand in de ogen strooien van concrete voorbeelden te voorzien. Met welke uitspraak heb ik mensen zand in de ogen gestrooid? Misschien al raken wij met z'n allen wat vermoeid, zo vlak voor Kerstmis.

Minister **Netelenbos**: De CDA-fractie zegt als enige dat er eerst moet worden geïnvesteerd en aan het einde van het traject wil zij dan nog wel eens kijken naar het prijsbeleid. De andere fracties denken daar anders over. Op deze manier isoleert de CDA-fractie zich. Gesuggereerd wordt dat daarmee veel minder kosten zijn gemoeid dan met innovatieve concepten waarvan je nooit 100% zeker weet of het wel goed afloopt. Iedereen die denkt dat voorop lopen geen risico's met zich meebrengt, houdt zichzelf voor de gek. Soms loopt het niet goed af, zoals bij de tolpoorten. Maar iedere andere oplossing van het mobiliteitsprobleem kost in ieder geval veel meer geld.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik constateer dat de minister haar krachtige uitspraak niet kan waarmaken aan de hand van een concreet voorbeeld.

De CDA-fractie wil ook voorop lopen, wellicht in een wat andere richting dan de minister. Ik roep de minister op om serieus in te gaan op mijn vragen en opmerkingen. Volgens een consortium hoeft een kilometer dubbeldeksweg 30 mln en geen 300 mln gulden te kosten en Rijkswaterstaat vindt dit een kansrijk project. Het lijkt mij dat de minister serieuzer op dit soort initiatieven moet ingaan en niet moet volstaan met de opmerking dat het luchtfietserij is.

Minister **Netelenbos**: Ik had het helemaal niet over dubbeldekswegen. Dat wordt zo langzamerhand een aberratie van de heer Eurlings. Ik had het over de A4 Midden-Delfland. In kwetsbare delen van de Randstad kost het oplossen van fileproblemen ongelooflijk veel geld. Zonder prijsbeleid zijn wij heel veel meer geld kwijt dan wij sowieso al kwijt zijn. Wij nemen voor meer dan 80 mld gulden op in de planning tussen 2010 en 2020 ten behoeve van het openbaar vervoer en de weginfrastructuur, alleen al om allerlei mobiliteitsproblemen op te lossen. Het is natuurlijk altijd jammer als innovatieve projecten niet goed

aflopen, maar als je dat risico niet wilt nemen, los je de mobiliteitsproblemen niet op. Het valt mij op dat de heer Eurlings heel halsstarrig niet wil meezingen in het koor van de Tweede Kamer.

De uitgaven in het kader van het project rekeningrijden zijn begonnen in 1996 en lopen door tot dit jaar. Per 31 december 2000 is ongeveer 200 mln gulden uitgegeven aan zowel de belastingdienst, de pilots en de benodigde investeringen ten behoeve van innovatieve projecten. De meerbedragen die nu aan de orde zijn hebben te maken met het afkopen van de gemaakte afspraken. Met Q-free wordt op dit moment nog onderhandeld; er is nog steeds een dispuut over een bedrag van rond de 10 mln gulden. Met de afbouw van het interpaysysteem is zo'n 75 mln gulden gemoeid, terwijl naar de belastingdienst 18 mln gulden is teruggesluisd. Een deel gaat dus terug naar het departement van Financiën. Het bedrag betreft de periode van 1996 tot nu. Het beeld dat het bedrag in enig jaar in zijn geheel is uitgegeven, is niet correct. Voor de invoering van rekeningrijden was tot en met 2006 een bedrag gereserveerd op de begroting van 931 mln gulden. Een bedrag van 671 mln gulden is daarvan nog beschikbaar. Dat geld is nodig voor de invoering van kilometerheffing. Wij weten op dit moment niet of dat voldoende is. Een en ander hangt af van de wijze waarop de pilots verlopen, van de marktpartijen en van de invoering van het systeem. Ook aan de inbouw van de "mobimeter" zijn kosten verbonden. In de begroting is in ieder geval nog een aanzienlijk bedrag gereserveerd. Overigens staat dat bedrag al een aantal jaren op de begroting; het is niet pas in dit kabinet gereserveerd.

De heer **Eurlings** (CDA): In de memorie van toelichting van de wet bereikbaarheid en mobiliteit staat een maximering van 200 mln gulden tot eind 2002. Kan de minister aangeven waaraan de meerkosten zijn toe te schrijven? Waarmee is geen rekening gehouden? Begrijp ik het goed dat de PM-post van Q-free maximaal 10 mln gulden bedraagt? Als ik het verkeerd heb begrepen, wat is dan de maximale begrenzing van de kosten in dat kader?

Minister **Netelenbos**: Het bedrag van 200 mln gulden is correct; het

bedrag was zelfs wat hoger namelijk 202.814.000 gulden.

De heer **Eurlings** (CDA): Tot het einde van 2002 toch?

Minister **Netelenbos**: Nee, dat was het eindtotaal in het jaar 2000. Vervolgens is in 2001 voor een bedrag van 57 mln gulden afgekocht. Daarbij ging het om alle aangegane verplichtingen, dus om het Bureau betaald rijden, de gemandateerde budgetten van Rijkswaterstaat en de belastingdienst. Er is nog sprake van een dispuut over een PM-post van circa 10 mln gulden, maar de onderhandelingen daarover zijn nog gaande. Het gaat hierbij om het maximaal risico Q-free. Ik heb aangegeven dat ook op dit punt een vraagstuk ligt omdat aangegane verplichtingen niet eenzijdig kunnen worden opgezegd. Verder is er het risico interpay; op basis van de voorlopige uitgaven zijn de kosten geschat op 3 mln gulden. Er wordt ook een bedrag van 18 mln teruggesluisd naar de belastingdienst. Alles bij elkaar opgeteld, is het totaalbedrag 57,3 mln gulden. Er is een bedrag van 200 mln gulden en er is een bedrag van 57 mln gulden dat voor het overgrote deel samenhangt met de positie van de belastingdienst, ofwel het ministerie van Financiën.

De heer Eurlings heeft vragen gesteld over de kilometerheffing. Uit de brief die namens het kabinet is gestuurd, blijkt dat er nog vaak sprake is van "go" en "no go". Voortgang is afhankelijk van zowel de wetgeving als de techniek en de voorwaarden die daaraan gesteld worden. Naar mijn weten kunnen wij in januari uitvoerig over die notitie spreken.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Eurlings weer wil interrumperen. U bent in een laat stadium toegelaten als woordvoerder hoewel vorige week reeds bekend was dat dit onderwerp werd geagendeerd. Ik ben van mening dat u niet voortdurend moet interrumperen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik respecteer dat. Overigens heb ik mij pas in een laat stadium aangemeld omdat gisteren vragen van mijn fractie zijn geweigerd.

De **voorzitter**: Een en ander was afgelopen donderdag reeds bekend.



De heer Herrebrugh (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. De heer Van der Berg heeft de binnenvaart aan de orde gesteld. Hij is erkentelijk voor het bedrag van 100 mln.

Wat het schilderwerk en de onderhoudsactiviteiten betreft, ken ik de details niet. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte stellen.

De heer **Eurlings** (CDA): Vindt de minister, gelet op de ervaringen met het rekeningrijden in de suppletoire begroting het een goede zaak als je van tevoren tot maximering van kosten komt? Anders ontstaat het risico dat gaandeweg de rit het steeds duurder wordt.

Minister **Netelenbos**: Dat hangt af van de doelstelling van datgene wat je in procedure neemt. Wat het vooroplopen betreft, wijs ik op bijvoorbeeld innovatieve boorprojecten. Het is mogelijk dat je halverwege de rit moet constateren dat toch niet mogelijk is om wat je had gedacht te realiseren. Voor de periode 1999-2001 was 292 mln gulden gereserveerd voor de invoering van rekeningrijden. De raming is thans 260 mln. Het past binnen de ramingen. Men had er niet veel snelwegen voor kunnen aanleggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): In antwoord 20 wordt aangegeven wat

voor activiteiten uit dat bedrag van 100 mln gulden kunnen worden gedaan. Dat is prima. Er zullen ook verondiepingen weggehaald worden. Ik neem aan dat de minister ook die activiteiten uit dat bedrag zal betalen. Als dat het geval is, hoef ik daarover geen brief te hebben.

Minister **Netelenbos**: Er wordt door de HID's van Rijkswaterstaat bekeken welke werken het zijn. De markt voor het baggeren is zeer overvoerd. Dat geeft prijsspanningen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van enige bepalingen van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren in verband met de zuivering van stedelijk afvalwater en toekenning bevoegdheid aan waterschapsbesturen tot vergunningverlening (27615).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Herrebrugh** (PvdA):

Voorzitter. De PvdA heeft grote bezwaren tegen dit wetsvoorstel. De bezwaren richten zich tegen de kern ervan: de overheveling van de zorgplicht, de verantwoordelijkheid voor het zuiveringsbeleid van het algemeen politieke bestuur, in dit geval de gemeenten, naar het functioneel bestuur van de waterschappen. Wij vinden dat wij met betrekking tot bevoegdheden voor functionele bestuurslagen zeer terughoudend moeten zijn. Als het niet gaat over de directe functie van de bestuurslaag, zul je elke keer opnieuw de overweging moeten maken waarom een taak door dat bestuur dient te worden uitgeoefend en niet kan blijven of ondergebracht kan worden bij een algemene democratische bestuurslaag.

Waterschappen hebben in het kader van de veiligheid een aantal verregaande verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van het waterkwantiteitsbeheer. Zij hebben die gekregen vanuit de veronderstelling dat veiligheid met betrekking tot de waterstaatkundige organisatie, onder andere terugvoerende op systematieken van dijk aanleg en dijkonderhoud, zo essentieel is voor ons bestaan dat deze uit het beoordelingskader van het algemeen politiek bestuur naar dat van een afgescheiden functioneel bestuur kon worden verplaatst. Gedachten daarover zijn, ook binnen onze partij, in ontwikkeling. Een en ander zal nog wel eens aan de orde komen bij de herziening van delen van het waterschapsbestel die het komende jaar verwacht kan worden, onder andere op basis van kabinetsstandpunten over de rapportages van de commissies-Toonen en -Togtema. Overigens, wanneer kunnen wij die kabinetsstandpunten verwachten?

Waterkwaliteitsbeheer behoort naar onze mening niet tot de zaken die vanuit die overweging moeten worden afgescheiden van het algemeen politiek bestuur. Ook organisatorisch en operationeel staat nu niets de samenwerking bij en/of uitvoering van afvalzuivering door andere dan de politieke bestuurslagen in de weg. Op dit moment lopen nog een aantal onderzoeken naar de vraag in welke mate het Rijk sturing moet geven aan waterkwaliteitsbeheer. Een interdepartementale werkgroep is onder andere bezig met het opzetten van een visie van de rijksoverheid. Wij vragen ons