

25ste vergadering

Dinsdag 3 april 2001

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: Korthals Altes

Tegenwoordig zijn 67 leden, te weten:

De Beer, Van de Beeten, Bemelmans-Videc, Van den Berg, Bierman, Bierman-Beukema toe Water, De Blécourt-Maas, De Boer, Boorsma, Braks, Van Bruchem, Castricum, Dölle, Dupuis, Van Eekelen, Eversdijk, Van Gennip, Ginjaar, Hessing, Hofstede, Holdijk, Van den Hul-Omta, Jaarsma, De Jager, Jurgens, Ketting, Kneppers-Heijnert, Kohnstamm, Korthals Altes, Van der Lans, Van Leeuwen, Lemstra, Van der Linden, Ladders-Elfferich, Luijten, Lycklama à Nijeholt, Meindertsmas, Pastoor, Pitstra, Platvoet, Le Poole, Rabbinge, Rensema, Rosenthal, Ruers, Van Schijndel, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Stekelenburg, Swenker, Tan, Terlouw, Timmerman-Buck, Varekamp, Ter Veld, Veling, De Vries, Van Vugt, Walsma, Werner, Witteveen, Woldring, De Wolff, Wolfson, Wöltgens en Zwerver,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, 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:

Dees, Van den Broek-Laman Trip, Baarda, Van der Linden en Van Thijn, wegens verblijf buitenslands;

Van Heukelum, in verband met het bijwonen van een crematie.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal 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.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het einde van deze editie.)

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Wijziging van bepalingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (26410);**
- **Wijziging van de Wet op de Geneesmiddelenvoorziening en de Wet op de economische delicten in verband met de aanwijzing als economisch delict van illegale handel in de geneesmiddelen, zulks mede ter verbetering van de bestrijding van doping in de sport (27261).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de gezamenlijke behandeling van de wetsvoorstellen:

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

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De fractie van het CDA heeft dit jaar gekozen voor een iets andere behandeling. Wij willen ons beperken tot één thema bij de begrotingsbehandeling. Wij hebben, overigens na discussie in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, gekozen voor het thema water, uitgezonderd drinkwater. Verder wil ik mij echter bemoeien met al het water in Nederland en daarbuiten.

Sinds de vroege middeleeuwen gold de stelregel:

“Dien 't water deert die 't water keert. Die mede beteren wil moet mede gelden Die bekostigt Die beheert.”

Daaruit is in de loop van de jaren de beroemde trits “belang, betaling, zeggenschap” ontstaan. Eeuwenlang bepaalde dan ook vooral de agrarische samenleving het waterbeheer en de waterbeheersing via de oudste Nederlandse democratische instelling, namelijk “de waterschappen”.

Hoewel de agrarische samenleving nog steeds, zelfs letterlijk, zeer afhankelijk is van water, een levensbelang voor de agrarische samenleving, is in de 21ste eeuw het belang van het water voor elke Nederlander in de stad en op het platteland een factor geworden waar men niet meer omheen kan en hopelijk ook niet omheen wil.

Mede door de grote belangstelling en inzet, met kennis van zaken, van de Prins van Oranje – ik breng hem bij dit thema hulde – is het thema “water” zowel nationaal als internationaal hoog op de politieke en publieke agenda gekomen. Het

Eversdijk

Tweede Wereld Waterforum was van grote betekenis. Het is nu zaak voor de Nederlandse overheid om die aandacht vast te houden. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris is dan ook hoe de staatssecretaris dat verder aanpakt.

Door al die belangstelling is tegelijkertijd een probleem ontstaan. Alle rapporten, studies, nota's enz. van overheden en NGO's van de afgelopen twee jaar omvatten nu reeds meer dan een halve meter! Veel deskundigen, zelfs direct betrokkenen, waaronder politici, zien door de bomen het bos niet en de geïnteresseerde burger raakt het spoor natuurlijk helemaal bijster. Ik leg de regering daarom de volgende suggesties voor.

Geef in de memorie van toelichting bij de begroting 2002 van Verkeer en Waterstaat of in een aparte notitie aan de Staten-Generaal een beknopt overzicht van alle overheden, instellingen en NGO's die zich met water, uitgezonderd drinkwater, bezighouden. Geef daarbij zo beknopt mogelijk de hoofdlijnen, de prioriteiten en een tijdschema aan.

Vooraf belangrijk is aan te geven hoe de coördinatie is geregeld.

Is er een speciale bewindspersoon als coördinerend persoon? Het zou voor de hand liggen om dan aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat te denken.

Behalve natuurlijk het ministerie van Verkeer en Waterstaat houden ook Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zich ermee bezig, evenals Economische Zaken, VROM en zelfs Buitenlandse Zaken. Het grote belang van het water blijkt overigens niet zozeer niet uit de begroting voor 2001 van Verkeer en Waterstaat. De stukken behorende bij de begroting geven hoegenaamd geen visie op het nieuwe waterbeleid. Die visies zijn vooral neergelegd in documenten die na het verschijnen van de begrotingsstukken zijn uitgebracht. Het gaat hierbij om onder meer het rapport van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw, de Derde kustnota en het kabinetstandpunt daarover en met name het commentaar van de Unie van waterschappen. Ook de Vijfde nota ruimtelijke ordening is inmiddels verschenen. Water staat daardoor breed op de verschillende beleidsagenda's. De komende tijd zijn het echter vooral de decentrale overheden die de ruimtelijke en financiële vertaling

zullen moeten geven aan het scheppen van de ruimte voor water. Wat de ruimtelijke vertaling betreft wijs ik op artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening en stel ik tegelijkertijd de vraag wie de planschade gaat betalen. Die zal ongetwijfeld ontstaan. In hoeverre vindt het kabinet dat provincies en gemeenten moeten (mee) betalen aan het algemeen belang van ruimte voor water en wanneer denkt het kabinet te komen met een adequate schaderegeling voor het aanwijzen van bijvoorbeeld calamiteitenpolders? Het duurt allemaal erg lang en agrariërs zullen zeker niet – en naar mijn mening terecht – meewerken zonder harde toezeggingen op dit punt. In de vijfde nota is dit aan de orde, maar ook in de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw die het rijk, de provincies, waterschappen en gemeenten op 14 februari jl. hebben gesloten. Ik acht dat van groot belang; het is een heel goede start.

De Unie van waterschappen, het IPO, en de VNG vinden vooral een integrale benadering van belang. Het valt op, dat het kabinet in zijn standpunt heel sterk de nadruk legt op veiligheid en wateroverlast en dan vooral in relatie tot de hoofdsystemen. Vanzelfsprekend is veiligheid met name voor de waterschappen – met name die langs de kust – van eminente betekenis. Ik kom daar nog op terug, maar ook waterkwaliteit en verdrogings- en verziltingsbestrijding zijn dat evenzeer. De Europese kaderrichtlijn legt immers juist de nadruk op waterkwaliteit en gaat in mijn visie zelfs redelijk ver in de richting van de ecologische doelstelling.

In het rapport van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw wordt nadrukkelijk de watertoets als instrument aanbevolen. De staatssecretaris lijkt het niet nodig te vinden deze toets een aparte wettelijke status te geven. Acht zij de huidige wettelijke waarborgen – met name die ingevolge de Wet op de ruimtelijke ordening – voldoende? Is dat voldoende reden om de zware aanbeveling van de commissie niet op te volgen of gebeurt dat alsnog?

De eerlijkheid gebiedt overigens te zeggen, dat er ook deskundigen zijn die het anders benaderen. Zij stellen, dat de watertoets een repressief instrument is en vragen zich af of de preventieve waterkanskaart niet beter werkt. Deze zou dan een

verplicht onderdeel van structuur- en bestemmingsplannen moeten zijn. Graag krijg ik daarop een reactie van de staatssecretaris. Overigens: als de watertoets geen wettelijke status krijgt, hoe kunnen gemeenten dan worden gedwongen die toets ook werkelijk toe te passen?

Bij alle aandacht voor waterkwaliteit, verdroging, vernatting, verzilting, etc. mogen we natuurlijk nooit vergeten dat veiligheid in deze lage landen – les Pays Bas – de hoogste prioriteit moet houden. "Het geldt voor toen, voor nu en later Weerstaat de kracht van wind en water".

Het doet me daarom goed dat de staatssecretaris gisteren het Watersnoodmuseum heeft geopend. We mogen nooit vergeten dat het grootste deel van de Nederlandse bevolking op de bodem van de zee woont en dat zonder dijk en duin Amersfoort onze grootste zeehaven zou zijn en dat in de Prins Alexanderpolder bij Rotterdam meer dan 8 meter water zou staan! Het kabinet onderkent dit, maar is er ook voor de langere termijn voldoende geld beschikbaar? Uiteraard kunnen die zeer hoge kosten niet alleen op de regio's worden afgewenteld. De minister en de staatssecretaris zullen zich zeker nog de kwestie rondom de blokken op klei herinneren. Die zaak is in deze Kamer gestart en de regering heeft daarvoor terecht miljarden uitgetrokken.

Van verschillende kanten is meermalen aangedrongen op de totstandkoming van een integrale waterwet. Met name de commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft zich hiervoor duidelijk uitgesproken. Veel vaart lijkt de regering echter niet te willen zetten achter dit streven. Bij de behandeling van de Vierde nota waterhuishouding in de Tweede Kamer op 14 juni 1999 was de staatssecretaris nog redelijk positief. Wil zij aangeven hoe het nu staat?

De Kaderrichtlijn water is aangenomen en gepubliceerd. Aan de implementatie ervan wordt gewerkt. Kan de staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is? Past in haar visie het verschijnsel stroomgebiedbeheersplan van de kaderrichtlijn in de Nederlandse planstructuur van de Wet op de waterhuishouding? Is het al voldoende duidelijk dat voor de vier internationale stroomgebieden (Eems, Maas, Rijn en Schelde) de

Eversdijk

minister van Verkeer en Waterstaat en voor de deelstroomgebieden de waterschappen als bevoegde autoriteit moeten worden aangewezen?

De indiening bij de Tweede Kamer van het wetsvoorstel waarin de zorgplicht voor de afvalwaterzuivering bij het waterschap wordt gelegd, heeft gelukkig eindelijk plaatsgevonden. Dat heeft wel erg lang geduurd, waardoor grote onduidelijkheden veel te lang zijn blijven bestaan. Met name de noodzakelijke verheldering van de positie van het waterschap ten opzichte van het bedrijfsleven is te lang uitgebleven; een gemiste kans!

Er gaan overigens geruchten dat vanuit het IPO druk wordt uitgeoefend om de waterschappen te verplichten de districten af te schaffen! Ik neem aan dat de staatssecretaris daaraan niet meewerkt en met mij van mening is dat die bevoegdheid bij de waterschappen moet worden gelaten. Waarom zou je dat van bovenaf regelen? Vooral voor de zeer grote waterschappen is een korte lijn overheid-burger van belang. Deze kan door de districten bevorderd worden.

Steeds belangrijker wordt de rol van het water in stad en dorp. De zogenaamde "watertoets" is daarbij van betekenis. De startovereenkomst van 14 februari 2001 is daarom erg belangrijk, met name als het gaat om concrete acties voor de periode tot 2002 zoals het opstellen van regionale watervisies, waarbij gezocht wordt naar waterbergingsgebieden; het uitwerken en uitvoeren van verschillende maatregelen aan de kust inclusief uiteraard de Waddenzee, langs de rivieren en het IJsselmeer en de toepassing van een watertoets op alle nieuwe ruimtelijke bestemmings-, streek- en structuurplannen.

Als ik het goed zie – als het niet zo is, hoor ik het graag – wilde het rijk op het laatste moment het toetsen van bestaande plannen uit de startovereenkomst halen. Boze tongen beweren dat dit is vanwege bouwen in de uiterwaarden. Wil de staatssecretaris daarop nader ingaan? Moeten bestaande plannen die nog niet in uitvoering zijn niet tegen het licht van de watertoets worden gehouden? Of een en ander mogelijk is, moet natuurlijk bekeken worden en dat hoor ik graag.

Vooral een goed beheer van het "stedelijk" water dient verschillende doelen, o.a. het voorkomen van overstort. Het water moet als het ware weer terug in stad en dorp. Dit moet integraal worden aangepakt. Samenwerking tussen gemeenten en waterschappen is daarbij onontbeerlijk. Ook hierbij scheidt de watertoets waarborgen. Overigens moet gewaakt worden tegen een te grote vrijblijvendheid en ook daarom heeft de watertoets een stevig fundament nodig.

Helaas krijgt het vervoer over water naar ons oordeel nog steeds te weinig aandacht, terwijl dit vervoer veilig – in binnenvaartkringen zegt men bijvoorbeeld dat chloor veiliger over water vervoerd kan worden – milieuvriendelijk en per ton/km goedkoop is. 40% van het containervervoer in en door Nederland gaat per binnenschip en er is een prognose van een groei van ongeveer 10% per jaar. Kortom: vervoer over water is de juiste weg!

Het beleid op dit gebied stelt echter teleur. Bijvoorbeeld, een van de uitgangspunten is weliswaar dat bottlenecks in vaarwegen moeten worden weggenomen, maar het budget wordt gehalveerd, zodat pas na 2005 daarmee kan worden begonnen. Enkele al lang lopende nieuwbouwprojecten worden twee of drie jaar onderbroken en er is becijferd, dat er jaarlijks zo'n 200 mln. gulden te weinig is om onderhoudsachterstanden in te lopen. In onze visie speelt de regering onvoldoende in op de mogelijkheden die vervoer over water kan bieden, terwijl voor de Betuwelijn en de HSL de geldstormen kennelijk onuitputtelijk zijn.

Met instemming citeer ik collega Terlouw die, niet als senator maar als voorzitter van het Centraal overleg vaarwegen, op 9 november 2000 zei: "En ook nu schrikken wij opnieuw van het feit dat door een dalend investeringsbudget tussen 2001 en 2005 geen grote nieuwe vaarwegprojecten kunnen worden aangevangen. Is het dan echt waar dat megaprojecten als HSL en Betuwelijn zoveel aandacht opeisen dat er de komende jaren te weinig overblijft voor natte projecten?"

De vaarwegenportefeuille moet meer aandacht en meer prioriteit krijgen. In de Tweede Kamer is via een amendement 80 mln. gulden toegevoegd aan het vaarwegonderhoud voor 2001, maar in de

begroting 2002 moet dat ten minste structureel worden. De binnenvaart investeerde de afgelopen twee jaar anderhalf miljard in nieuwe schepen, veelal waren dat containerschepen. In dit verband wijs ik erop, dat de Betuwelijn wordt aangelegd vlak naast de beste vaarweg van Europa. Het wegennet kan hierdoor ontlast worden. Een extra stimulans is nodig, want een verdubbeling of zelfs een verdrievoudiging van vervoer over water leidt nog niet tot problemen.

Er dreigt een groot aantal fysieke knelpunten. Ik neem aan dat de staatssecretaris daarover iets wil zeggen. Ik doe een beroep op de regering en vraag haar het beleid ten aanzien van de vaarwegen te herzien en wel in die zin, dat meer prioriteit wordt gegeven aan de mogelijkheden van grotere benutting van het vaarwegennet.

Voorzitter! Bijzonder actueel is thans het Westerscheldegebeuren nu een eventuele verdere verdieping ter discussie staat. Uit de antwoorden van de staatssecretaris op Kamervragen is mij gebleken, dat al dat gedoe over de diepte van de Westerschelde eindelijk achter de rug is. Ik prijs de staatssecretaris voor de duidelijkheid die zij heeft geboden. Gebleken is dat de Westerschelde 12,2 meter diep is en al die verhalen waarin diepten van 13 en 15 meter zijn genoemd, kunnen dus in de fabeltjeskrant.

Ik noem voor de Westerschelde een aantal aandachtspunten. De eerste betreft de vraag: hoe lang kunnen we nog doorgaan met verdiepingen totdat de veiligheid op het water en de veiligheid van het omliggende gebied in gevaar komen? Ik wijs erop, dat de schepen steeds groter worden en de lading steeds problematischer.

Het tweede aandachtspunt: er ontstaat een steeds grootschaliger baggerspecieprobleem en tegen de storting ervan begint steeds meer protest te komen. Die protesten worden gedaan uit milieuoverwegingen, maar ook de visserij roert zicht.

De ontpoldering is door de voordeur afgeblazen. Terecht, maar zij mag niet door achterdeur worden binnengehaald. Daarvoor wordt met name in agrarische kring gevreesd. Ik wijs erop, dat er een betrouwbare overheid moet zijn. Indertijd heeft men een plan teruggetrokken en dat moet zo blijven.

Eversdijk

Let wel, de Westerschelde is op Nederlands grondgebied helemaal geen rivier met uiterwaarden, maar een zeearm met zout water en eb en vloed! Daardoor is zij toch echt iets anders dan bijvoorbeeld de Maas en de Rijn.

Een ander punt: eventuele verdere verdieping mag niet worden "uitgeruild" tegen bijvoorbeeld de IJzeren Rijn of schoner Maaswater. Beide zijn belangrijk, met name voor de Belgen. Die willen natuurlijk allebei. Wat de IJzeren Rijn betreft wijs ik er nog wel op, dat de Schelde-Rijnverbinding nog lang niet aan haar capaciteit zit. Nu weet ik dat de minister of de staatssecretaris of allebei zeggen: ja, maar daar gaan wij nu niet op in, want er is een langetermijnvisie opgesteld. De plannen voor de Westerschelde gaan de inspraak in en dus kunnen wij over veel andere ideeën nog niets zeggen. Eerst moeten wij netjes het resultaat van de inspraak afwachten. Daarin hebben de bewindslieden gelijk, maar dan wil ik nu nog wel, naast de stellingen die ik zojuist geponeerd heb, een aantal vragen stellen. Die vragen kunnen los van het bestuurlijk overleg Westerschelde beantwoord worden.

Is het wel wijs om vast te houden aan een volstrekt zelfstandige ontwikkeling van Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen en Terneuzen? Met andere woorden: zou het niet veel beter zijn om meer samen te werken en misschien zelfs tot een zekere verdeling te komen tussen havens aan de kust en achterlandhavens?

In hoeverre staat de interne situatie in Vlaanderen met Antwerpen, Gent en Zeebrugge een situatie als die in Rotterdam in de weg? Rotterdam heeft een sprong zeewaarts gemaakt, zoals overigens overal ter wereld gebeurt.

Hoe staat de minister of de staatssecretaris tegenover het uitruilen van eventuele verdere verdiepingen met projecten die in feite niets van doen hebben met de Westerschelde, zoals de HSL en de IJzeren Rijn?

Is de minister of de staatssecretaris het met de CDA-fractie eens dat de terecht verworpen ontpolderingsplannen niet via een achterdeur mogen worden gerealiseerd?

Wat vindt de minister van de in Antwerpen geopperde stelling dat het scheidingsverdrag van 1839 altijd boven EU-milieuregels zal gaan?

Onderschrijft de minister de stelling uit de Vijfde nota ruimtelijke ordening dat verdieping op gespannen voet staat met de veiligheid ten aanzien van overstromingen en dat verdere verdieping de ecologische en cultuurhistorische kwaliteit verder zal aantasten?

Overigens vraag ik mij af of er op dit moment wel sprake is van verdere verdieping. Is er niet eerder sprake van het wegbaggeren van drempels?

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het zogenaamde ROME-project in de kanaalzone tussen Gent en Terneuzen? Dit biedt volgens mij een mooie kans om te toetsen of grensoverschrijdende natte samenwerking mogelijk is.

Wanneer komen er nieuwe regels voor het zeer gevaarlijke ammoniaktransport? De risico's voor de Westerschelde zullen inmiddels wel in kaart zijn gebracht. Wanneer wordt hier nu beleid voor ontwikkeld? Mensen die wat negatief zijn ingesteld, zeggen dat er steeds grote chemische bommen over de Schelde varen. Ik denk dat dat wel meevalt, maar feit is dat het aantal ammoniaktransporten toeneemt.

Mevrouw Leemhuis-Stout is inmiddels benoemd tot consultant. De staatssecretaris heeft daar een brief over geschreven aan de Tweede Kamer. Ik wil haar vragen om die functie hier ook eens uiteen te zetten. Wat wordt nu namelijk de positie van het bestuurlijk overleg Westerschelde (BOWS)? Er is geen platform en er is dus ook geen onafhankelijk voorzitter. Zijn er voorbeelden van dit type consultant op het onderhavige terrein? Mevrouw Leemhuis consulteert en rapporteert waarschijnlijk vooral aan de staatssecretaris en de minister. Rapporteert zij echter ook aan anderen, bijvoorbeeld het BOWS of gedeputeerde staten? Ik vind het allemaal nogal onduidelijk. Het is overigens wel een goede greep om juist mevrouw Leemhuis tot consultant te benoemen. Dat staat buiten kijf, maar haar positie moet wel duidelijk worden. De staatssecretaris zal ook wel weten dat met name in het Zeeuwse niet onverdeeld gelukkig is gereageerd op het feit dat er een consultant is benoemd.

Voorzitter! Baggerspecie en zuiveringsslib vormen een steeds grootschaliger probleem. In het Landelijk afvalplan, het LAP, wordt ernaar gestreefd om ten slotte geheel af te komen van het storten

van afval door hergebruik en andere alternatieven. Ik vraag mij af waarom bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet veel meer wordt gezocht naar en aangestuurd op alternatieven voor het storten van vervuilde baggerspecie en zuiveringsslib. Wat het laatste betreft, is dit natuurlijk heel moeilijk omdat zuiveringsslib vaak heel erg verontreinigd is. Op dit moment wordt de reststof over het algemeen verbrand. Toch moet bekeken worden of wij hier op de langere termijn op de een of andere manier "nuttig" gebruik van kunnen maken. Overigens vind ik de Coegors een heel goede aanzet. Immers, afgezien van de milieuproblematiek is de huidige wijze van werken ook zeer duur. Denk maar aan de kostbare sluffers en andere opslagplaatsen. Zou hier niet met name op Verkeer en Waterstaat veel meer aandacht aan moeten worden besteed?

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Ik wil het hebben over het onderwerp mobiliteit. Mevrouw De Blécourt zal namens de VVD-fractie spreken over het thema water.

Over één onderwerp zal ik welbewust zwijgen. Dat betreft de zorgwekkende situatie bij de NS. Ik volsta met de constatering dat de minister al het mogelijke doet, en moet doen, om partijen een uitweg uit het zich voortslepende conflict te laten vinden. Wij wensen haar in het belang van alle reizigers veel succes toe.

Mobiliteit hoort bij onze moderne samenleving. Het is een voorwaarde voor economische groei, emancipatie en sociale bewegingsvrijheid. Mobiliteit is belangrijk en mobiliteit mag. Maar mobiliteit heeft een prijs. Samen mobiel blijven, dat is de kunst. Het is de taak van de overheid om te zorgen dat mobiliteit beheersbaar is en dat de burger keuzevrijheid heeft. Het is aan burgers en bedrijven om te kiezen, maar ook om de consequenties te aanvaarden: betalen bijvoorbeeld. De gevolgen van die keuze mogen immers niet op andere gebruikers worden afgewenteld. Mobiliteit mag en is gewenst, maar heeft een prijs. Op plaatsen en tijden waarop de ruimte voor mobiliteit schaars is, zal die prijs hoger zijn dan elders. Aldus

Bierman-Beukema toe Water

de algemene toelichting op de begroting.

Deze benadering spreekt mijn fractie aan. Zij getuigt van een realistische en pragmatische erkenning van de feiten. Zij geeft ook aan wat de taak van de overheid is: zorgen dat mobiliteit beheersbaar blijft en dat er sprake is van keuzevrijheid voor de burger. Dat betekent dus ook zorgen voor voldoende capaciteit en variëteit. Mobiliteit is een belangrijk element van en voorwaarde voor maatschappelijke welvaart. Zonder verkeer en vervoer zou het economisch proces tot stilstand komen en blijven menselijke behoeften onbevredigd. Evenals de SER onderschrijft de VVD-fractie de ambitie van het NVVP om de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid evenwichtig te bedienen. Het kabinet neemt als invalshoeken benutten, bijrijzen en bouwen. Ik sta bij elk van deze begrippen stil.

Over "benutten" kan ik bijzonder kort zijn. Doen! Daar is alles voor en niets tegen als het goed gebeurt. Wij moeten met elkaar wel de bereidheid hebben werkelijk te experimenteren met nieuwe werkwijzen en nieuwe technologie om te achterhalen wat in de Nederlandse context effectief kan leiden tot betere benutting.

Over het onderwerp "bijrijzen" zijn de emoties in de achter ons liggende periode hoog opgelopen waar het de opstelling van tolpoorten betreft. De VVD-fractie voelt voor variabilisatie van autokosten voor vracht- en personenvervoer, voor een systeem, waarbij de vaste lasten worden vervangen door variabele, voor een systeem dat de gebruiker laat betalen voor het feitelijk gebruik in plaats van voor het bezit van de auto. Om vraagregulerend te kunnen werken, moet op plaatsen en tijdstippen waar de ruimte voor mobiliteit schaars is een hogere prijs kunnen worden gevraagd. De invoering van een dergelijke maatregel mag, landelijk gezien, niet verworden tot een verkapt lastenverzwaring.

Voor de invoering van een kilometerheffing is meer nodig dan een "go aheaduitspraak" van de heer Pieper. Kan de minister ons vertellen wanneer een begin van kilometerheffing operationeel zou kunnen zijn? Deelt de minister de mening van de SER dat een goed doordachte, gefaseerde invoering van een dergelijk systeem wenselijk is? Hoe

wordt bij een gefaseerde invoering de verschuiving van vaste naar variabele lasten gerealiseerd? Kan de minister aangeven wat de laatste ontwikkelingen op dit punt zijn in de Europese Unie, sinds het verschijnen van het witboek over dit onderwerp in juli 1998? Hoe verhouden de voornemens van het NVVP zich tot de te ontwikkelen communautaire heffingsystematiek? Hoe wordt de interoperabiliteit van waarnemings- en heffingsystemen binnen de Europese Unie gewaarborgd?

"Bijrijzen" of een systeem van kilometerheffing richt zich niet alleen op autorijden. Het dient in principe op alle vervoerstakken te worden toegepast. Deelt de minister onze mening dat ook het openbaar vervoer in beginsel niet uitgesloten moet worden als het gaat om de toerekening van de maatschappelijke kosten die het veroorzaakt? Dit laat onzes inziens de mogelijkheid onverlet vergoedingen te verlenen aan vervoersondernemingen voor onrendabele dienstverlening in het kader van openbare dienstverplichtingen en het verzekeren van een zekere mate van mobiliteit voor bepaalde groepen burgers door middel van subsidie. Mijn fractie onderschrijft het streven te komen tot een werkelijke vervoersmarkt, maar stelt tegelijkertijd vast dat wij daar nog ver van verwijderd zijn.

Deelt de minister bijvoorbeeld de mening dat het stadsgewestelijk openbaar vervoer momenteel op netwerkniveau suboptimaal functioneert en dat een duidelijke hiërarchie tussen het verbindend en ontsluitend openbaar vervoer ontbreekt? Het ontbreken van een efficiënt werkend systeem leidt voor reizigers die op een combinatie van trajecten zijn aangewezen tot lange reistijden en dus tot een ongunstige concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Dit is fnuikend voor de kostendekkendheid van het openbaar vervoer.

Kijken wij naar de soms extreem goedkope vliegtickets, die op hun beurt de keuze voor de trein onaantrekkelijk maken, dan kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat in de luchtvaartsector externe effecten niet, of slechts in beperkte mate, worden toegerekend. Ongetwijfeld spelen hier internationale concurrentieoverwegingen een rol. Kan er wel – zo zou ik de minister willen vragen – sprake zijn van een effectieve vervoersmarkt

zolang dergelijke overwegingen effectieve beprijzing onmogelijk maken? Ik hoor hier graag een reactie op.

De aanleg van nieuwe infrastructuur is achtergebleven bij de plannen. Wij ontvingen vandaag nog een brochure van VNO/NCW, waarin dat uitvoerig uiteengezet wordt. De capaciteitsuitbreiding van het rijkswegennet heeft ook allerm minst gelijke tred gehouden met de uitbreiding van het onderliggend, maar vooral lokaal wegennet, dat daar wel op aan dient te sluiten. Terecht stelt het NVVP dan ook dat de combinatie van investeren in infrastructuur met prijsbeleid essentieel is om op verantwoorde wijze tegemoet te komen aan de behoefte aan verkeer en vervoer. Gezien de lange doorlooptijden van infrastructurele projecten is een voortvarende aanpak geboden. Kan de minister toelichten welke factoren maken dat publiek-private samenwerking nog steeds moeilijk van de grond komt en wat zij eraan doet om daarin verandering te brengen?

Met de prioriteitsstelling van het NVVP kan mijn fractie instemmen. Weggedeelten waar buiten de spits structureel geen aanvaardbare kwaliteit kan worden behaald, en tracés waar in de toekomst een gemiddelde trajectnelheid van 60 km per uur niet kan worden gehaald, komen bij voorrang aan de beurt. Vergroting van capaciteit vindt bij voorkeur plaats langs bestaande infrastructuur en nieuwe tracés en met name nieuw doorsnijdingen van het landschap worden zo veel mogelijk vermeden. Strategische ruimte langs snelwegen en spoorwegen wordt gereserveerd voor uitbreiding. Dit lijkt bijzonder verstandig. Ik wil de minister daarom vragen of met dit reserveren al een begin is gemaakt en, zo ja, op welke schaal. Over welk instrumentarium beschikt de minister om dit af te dwingen? Hebben recente ontwikkelingen op veel plaatsen dergelijke wegverbredingen niet op voorhand onmogelijk gemaakt?

Hoe gaat dit alles bestuurlijk in zijn werk? Centraal wat moet, decentraal wat kan, zo luidt het devies. Substantiële regionale mobiliteitsfondsen, beheerd door provincies of kaderwetgebieden, worden ingesteld en gevoed door omvangrijke rijksbijdragen. De veronderstelling is hierbij dat andere overheden goed of beter in staat zijn om tot een

Bierman-Beukema toe Water

integrale aanpak te komen. De vraag is of de rijksoverheid er wel alles aan doet om dat ook feitelijk mogelijk te maken. Een concurrerend vestigingsklimaat is een compleet vestigingsklimaat. Er is samenhang nodig tussen economisch beleid het ruimtelijkeordeningsbeleid, het verkeers- en vervoersbeleid en het natuur- en milieubeleid, ook om de specifieke doelstellingen van die andere terreinen te realiseren. Aldus de nota Ruimtelijk economisch beleid. Het NVVP redeneert langs dezelfde lijn. Als wij kijken naar de verschillende grote nota's die het kabinet heeft geproduceerd of nog in productie heeft, zien wij een veelheid aan bestuurlijke arrangementen. De rijksoverheid verstaat zich, afhankelijk van onderwerp of departement met landsdelen, provincies, kaderwetgebieden, andere regio's of subregio's, met gemeenten, de G25, de G30 en met waterschappen.

De instrumenten die worden ingezet verschillen evenzeer en hetzelfde geldt voor de mate waarin wel of niet dwingende richtlijnen of criteria centraal worden voorgeschreven. Is de minister niet van mening dat deze grote diversiteit aan bestuurlijke partners en ingezet instrumentarium een effectieve integrale aanpak door andere overheden in de weg staat? Staat bijvoorbeeld de benadering van de Vijfde nota ruimtelijke ordening, waarbij gemeenten rode contouren voorstellen die door provincies in hun streekplannen worden vastgesteld, niet haaks op het uitgangspunt van de minister, dat juist knooppunten, en daarmee de ruimte-structurende werking van infrastructuur centraal moeten staan?

Mijnheer de voorzitter! De zakelijke benadering van het NVVP spreekt mijn fractie aan. Een goed functionerende vervoersmarkt is een aantrekkelijk perspectief. Of de overheid die markt ook meester kan worden, valt te betwijfelen. Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw De Blécourt-Maas en maak de Kamer erop attent dat zij haar maidenspeech houdt.

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter! Water is één van de thema's die de commissie van de

Eerste Kamer in gezamenlijk overleg heeft gekozen om bij deze begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat nader uit te diepen. Water heeft ook al heel lang mijn persoonlijke interesse. Mijn lagere school was gelegen naast het historische gebouw van het hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen Noorderkwartier in Edam. De uitleg aldaar aan de hand van een maquette over het waterbeheer in dat deel van Noord Holland was mijn eerste bewuste confrontatie met zowel eeuwen strijd tegen het water als het creëren van nieuw land door inpolderen, zoals de Purmer. Maar ook de historie boeide mij, zoals beschreven door Schilstra in zijn boek over de West-Friesche omringdijk, waar naast veiligheid, cultuurhistorie en rechtspraak alles in het teken stond van het leven achter een dijk. In die tijd was men zich terdege bewust van de risico's zoals van een wierdijk, en bovendien ook van de telkens terugkerende problemen met de paalworm die verdedigingswerken tegen het water verzwakte.

Na de watersnood in Zeeland werd de strijd tegen het water gevoerd met de Deltawerken. Luctor et emergo heette de strijd die werd ingevuld met menselijk technisch vernuft tegen de natuur van storm en springvloed. En meer recent, maar vanuit een andere richting, namelijk bij de dreigende overstromingen van de grote rivieren in de Betuwe werden ruim tweehonderd-duizend mensen geëvacueerd en kenden wij de overstromingen in Limburg in 1993 en 1995. Maar ook de stad Groningen was bijna overstroomd als niet op het laatste moment een polderdijk was doorgestoken. En in 1999 was voor de tweede keer te zien, in het met huizen en kassen volgebouwde Westland, dat het watersysteem als geheel niet op orde is. Het gebeurde steeds vaker dat er iets mis ging. Maar niet alleen in Nederland ging het mis. Wereldwijd waren er overstromingen en aardverschuivingen ten gevolge van heftige regenval. Er blijken externe omstandigheden, onbeïnvloedbare processen te zijn, zoals klimaatverandering en zeespiegelstijging op mondiaal niveau, waar het Nederlandse beleid vrijwel geen invloed op heeft. Daarentegen vindt in Nederland bodemdaling plaats door peilverlaging en inklink. Wij pompen

onszelf als het ware naar beneden, in veel gevallen ten behoeve van het economisch belang. Dit heeft een negatief versterkend effect in relatie tot de zeespiegelstijging, het verschil zeespiegelbodem wordt er nog groter door. Met de toenemende hoogwaterstanden van de rivieren zijn de laatste tien jaar de kosten die daaruit voortvloeiden voor de overheid onevenredig sterk toegenomen. De schade liep in de honderden miljoenen guldens. Het proces van verzwaring en verhoging van de rivierdijken werd er weliswaar door versneld, maar de vraag blijft of technische ingrepen alleen genoeg zijn voor de veiligheid in Nederland. Door zowel interne als externe invloeden op het watersysteem als geheel leek het risico en de onveiligheid toegenomen in algemene, maar moeilijk nader te specificeren zin. Daarom werd de commissie-Tielrooij, waar ik ook deel van mocht uitmaken, gevraagd in welke mate het waterbeheer in de 21ste eeuw al dan niet op orde is.

De VVD-fractie is verheugd dat het kabinet binnen enkele maanden na het uitkomen van het rapport met een standpunt is gekomen onder de titel "Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21ste eeuw". Wij zullen nader ingaan op het kabinetsstandpunt en het maatschappelijk debat dat thans plaatsvindt. Vele organisaties en overheden, zoals IPO, VNG en Unie van waterschappen, hebben hun mening over het waterbeleid kenbaar gemaakt; water is op de politieke agenda gezet. De VVD vindt het van groot belang, die aandacht vast te houden. In een "platform water" met een onafhankelijke, prominente voorzitter zou dat goed mogelijk zijn. In zo'n platform kan tevens invulling gegeven worden aan het bewustwordingsproces van de burger. De heer Eversdijk sprak daar zojuist ook al over. Enerzijds zal het bewustwordingsproces gaan over het leven in een delta zodat het draagvlak voor de daaruit voortvloeiende maatregelen zal toenemen en anderzijds over de eigen verantwoordelijkheid van de burger. Kan de staatssecretaris de Kamer toezeggen dat dit jaar tegelijk met het toegezegde communicatieplan ook invulling wordt gegeven aan het "platform water"? Of heeft de staatssecretaris daar andere ideeën over? Zo ja, welke?

Het kabinet pleit voor vernieuwing van het waterbeheer. Mijn vraag is of

De Blécourt-Maas

dat op zich wel voldoende is. Beheer is namelijk statisch, behoud van hetzelfde. De commissie pleitte voor een ander waterbeleid, een omslag in denken. Het Rathenau Instituut noemt het "omdenken" in de recente studie "Het Blauwe goud verzilveren". In het kabinetsstandpunt wordt het ook een omslag in denken genoemd, maar wordt het weer samengevat onder de noemer "beheer". Kan de staatssecretaris het standpunt van het kabinet in dezen expliciteren?

Traditioneel worden voor de bescherming tegen overstromingen technische maatregelen voorgesteld, zoals hogere en bredere dijken en grotere gemalen met meer pomp-capaciteit; een deltaplan na de overstroming in Zeeland en nu dan een deltaplan grote rivieren, met op korte termijn versnelde uitvoering van dijkversterking en extra ruimte voor de rivier meer op termijn. Dat alles is vooral gebaseerd op technisch, traditioneel denken. Vorig jaar was in de begroting 2000 nog te lezen dat de hoofddoelstelling was het hebben en behouden van een veilig en bewoonbaar land, naast het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Ook toen werd geen helder standpunt ingenomen. Blijven wij niet te veel steken in het traditionele waterstaatsdenken van eeuwen her? Is het huidige traditionele denken wel voldoende doordrongen van de mogelijke ontwikkeling van een merkbare klimaatverandering en stijging van de zeespiegel? Twijfelt het kabinet soms, als gesteld wordt in het regeringsstandpunt van december vorig jaar, ik citeer: "De meeste wetenschappers zijn het erover eens dat het klimaat en dus ook het klimaat in Nederland, de komende decennia verandert"? Kan de staatssecretaris aantonen hoe hard het gegeven van klimaatverandering en zeespiegelstijging thans is? Kan de staatssecretaris tevens de relatie aangeven tussen de hardheid van de gegevens en het voorzorgbeginsel? Zijn de omstandigheden thans niet wezenlijk anders aan het worden dan 10, 100, 200 of meer jaar geleden? Zijn we niet op een keerpunt aangeland? Deze trendbreuk in ontwikkelingen kan niet anders dan gevolgd worden door een ander waterbeleid, zowel in denken als doen. Meer ruimte voor water, veerkrachtige watersystemen, is een

voorbeeld van die denkrichting. Dat moet worden uitgelegd aan de burgers; die moeten kunnen meedenken, zodat draagvlak ontstaat over een nieuw waterbeleid. In het kabinetsstandpunt wordt enerzijds terecht aangegeven dat de omslag in het denken over water in Nederland inhoudt dat wij ons meer naar het water zullen moeten schikken. Echter, ruimtelijke maatregelen, technische maatregelen en meer ruimte voor water zijn nevenschikkend gesteld en worden in het kabinetsstandpunt in wisselende volgorde gebruikt. Dat betekent naar de mening van de VVD-fractie dat het standpunt van het kabinet niet helder en eenduidig is qua prioritering. Wij zijn van mening dat meer ruimte voor water betekent dat er een hiërarchie in de volgorde van maatregelen is, waarin technische maatregelen in de laatste plaats komen terwijl ze bij het traditionele denken in de eerste plaats komen. Dat zou pas een wezenlijke invulling aan een ander waterbeleid geven. Is het juist dat bij het tot stand komen van de Startovereenkomst waterbeleid 21ste eeuw tussen rijk, IPO, Unie van waterschappen en VNG eerst gekeken is naar de beschikbare middelen en vervolgens naar de maatregelen? Zou een juiste prioritering niet meer helderheid verschaffen en getuigen van een wezenlijk verantwoord waterbeleid?

Het ligt op dit moment nog voor de hand dat in de praktijk als eerste voor technische maatregelen zal worden gekozen omdat die maatregelen op de korte termijn meestal goedkoper zijn. Het gevolg is echter wel dat, als het misgaat met een hogere dijk of kade, het dan ook goed misgaat. In die zin zijn technische maatregelen niet duurzaam en op termijn niet effectief. Meer ruimte voor water is wel een duurzame maatregel, die in het algemeen nu weliswaar meer geld kost en op korte termijn niet economisch rendabel lijkt, maar op de lange termijn meer veiligheid biedt. Deelt de staatssecretaris deze visie en, zo ja, hoe wordt daar concreet invulling aan gegeven? Het kabinetsstandpunt spreekt zich uit bij meer ruimte naast techniek dat de voorkeur uitgaat naar het stelselmatig bezien van ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen. Dat vinden wij te vrijblijvend, te weinig structureel en dat geeft onvoldoende houvast voor prioritering. Kan de

staatssecretaris aangeven waar de echte bottleneck zit?

De Unie van waterschappen uit zich tevreden over het kabinetsstandpunt met betrekking tot ruimte voor water en de relatie tussen water en ruimtelijke ordening, maar spreekt haar zorgen uit over weer een ander aspect, namelijk dat het rijk zich meer concentreert op het hoofdsysteem en in het beleid te weinig aandacht besteedt aan een integrale aanpak van regionale watersystemen. De unie geeft ook helder aan waar de schoen wringt en wie verantwoordelijk is voor de financiering. Het creatief omgaan met ruimte, meervoudige ruimteclaims, kan enerzijds door verdeling van kosten over de partners een verlichting betekenen, anderzijds is de unie bevreesd dat de lasten voor de burger onevenredig snel zullen stijgen en vraagt zij een bijdrage uit bijvoorbeeld de algemene middelen. Per brief van 10 november 2000 vragen het IPO en de Unie van waterschappen aan de Minister van Economische zaken om een extra bijdrage voor duurzame en integrale maatregelen ten behoeve van een verdere versterking van de economische structuur. Steunt de staatssecretaris het standpunt van IPO en Unie van waterschappen in deze?

Het kabinetsstandpunt spreekt van zowel prioritering als van kosten-effectieve mix van maatregelen en daaruit voortvloeiende middelen, waarbij een maatschappelijke kosten- en batenanalyse een belangrijke rol zal spelen. Kan de staatssecretaris aangeven wat daar precies staat? Staat daar dat, als de kosten te hoog worden, de prioritering wordt losgelaten ten gunste van technische maatregelen in plaats van ruimte creëren voor water? En hoe gaat de financiering en prioritering bij het regionale systeem? Waarom gaat het kabinet niet in op de lokale en regionale lastendruk? Is het zo onredelijk dat regionale waterbeheerders, die conform overheidsbeleid voor de te nemen maatregelen voor meer ruimte voor water kiezen, een financiële inspanning van het rijk vragen, bijvoorbeeld uit de algemene middelen? De VVD-fractie is van mening dat met name bij algemene externe invloeden, zoals die worden veroorzaakt door bijvoorbeeld klimaatverandering of zeespiegelstijging, het gelijkheidsbeginsel geldt. Regionale verschillen die bij de uitvoering ontstaan,

De Blécourt-Maas

mogen niet regionaal op de burger worden verhaald waardoor de ene burger ten behoeve van hetzelfde algemene beleid een grotere lastendruk zou hebben dan de ander. Daar dient de rijksoverheid in te springen met algemene middelen die ook door alle burgers worden opgebracht. Kan de staatssecretaris deze visie delen?

Nederland groeit in inwonertal, bouwt en richt in. In de vorige eeuw is daardoor steeds meer ruimte onttrokken aan het watersysteem. De ruimtelijke ontwikkelingen gaan echter door. Van belang zijn "no regretmaatregelen" en de watertoets. Bij locatiebesluiten zal water in de afweging als harde randvoorwaarde moeten worden meegenomen. De VVD-fractie is tevreden dat het kabinet heeft besloten dat de watertoets vanaf heden door alle overheden wordt toegepast. Toch nog een paar vragen hierover. Hoe gaat de overheid om met de ruimtelijke plannen die al in ontwikkeling, net gestart of bijna afgerond zijn? De heer Eversdijk vroeg zelfs naar plannen die al zijn afgerond, dus in feite een watertoets met terugwerkende kracht. Bij de toepassing van de watertoets worden niet alleen veiligheid en wateroverlast aan de toets onderworpen, maar worden in samenhang waterkwaliteit en verdroging meegenomen. Dat lijkt de VVD-fractie uitermate zinvol, met name omdat de verdrogingsproblematiek steeds groter wordt en negatieve financieel-economische gevolgen heeft. Toch vinden wij in de conceptstart-overeenkomst tussen rijk, IPO, Unie van waterschappen en VNG van 21 december 2000 bij de watertoets niets terug van die belangrijke samenhang. Kan de staatssecretaris daar een verklaring voor geven? Dit halfjaar mogen wij een handreiking voor de watertoets verwachten die onder regie van het rijk tot stand komt. Kan de staatssecretaris zeggen wanneer die handreiking komt, of daar de samenhang met verdroging en waterkwaliteit wel in is opgenomen en welke juridische status de handreiking en in het verlengde daarvan de watertoets hebben?

Het watersysteem moet betrouwbaar, duurzaam en bestuurbaar zijn. Een betrouwbare overheid die duidelijk aangeeft hoe zij anticipeert om rampen en schade te voorkomen en tevens helder aangeeft dat burgers ook zelf verantwoordelijkhe-

den hebben, zoals zich verzekeren. Een duurzaam watersysteem betekent, dat het beleid nu al rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen en dat er nu geen besluiten worden genomen die het de toekomstige samenleving onmogelijk maken om in te spelen op toekomstige veranderingen. Een watertoets is een hulpmiddel daartoe. Een bestuurbaar watersysteem vraagt om een maatschappelijke en politieke herkenning en erkenning van het waterprobleem zoals geschetst, en vooral een heldere verdeling van de verantwoordelijkheden met de daaruit voortvloeiende taken. Met name de provincie, de vertegenwoordiger van de algemene democratie, dient de eerstverantwoordelijke te zijn voor het waterbeleid in een regio. De waterschappen, als functionele democratie, zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid. Gemeentelijke bestemmingsplannen dienen daarop te worden afgestemd. De provincie is het toetsend orgaan. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor gemeentelijke rioleringsplannen. Al te vaak worden gemeentelijke rioleringsplannen echter vertraagd uitgevoerd, of zijn er zelfs in het geheel geen rioleringsplannen. Daarnaast wordt het toezicht op de uitvoering nogal eens gedelegeerd van provincie naar waterschap. Is de staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat dit voorbeeld een onwenselijke situatie is vanuit de helderheid van verantwoordelijkheden, en niet als voorbeeld kan dienen voor het waterbeleid in het algemeen? Wat wordt aan dergelijke delegatiebevoegdheden gedaan? Het principe van niet afwentelen geldt op drie terreinen: bestuurlijk, in hoeveelheden water en financieel. Samenwerken is prima, of het nu een startovereenkomst of een nationaal bestuursakkoord water is, maar als taken verdeeld worden, moeten de verantwoordelijkheden niet ondersneeuwen. Die taken dienen gehandhaafd te worden en daar ligt een belangrijke rol voor de provincie. Kan de staatssecretaris toezeggen dat daar op die manier ook invulling aan wordt gegeven?

Zoals ik aan het begin van mijn betoog met voorbeelden heb aangegeven, hebben we ons watersysteem nog niet volledig op orde. Dat beseft hebben we wel, maar ons handelen is nog niet altijd daaraan conform. Preventieve

maatregelen nemen als er al een hele tijd niets is gebeurd, is natuurlijk moeilijk, want het kost tijd om eenieder van de noodzaak daarvan te doordringen. Maar er is nog een drempel die opgeworpen wordt tegen duurzame maatregelen. Hebben we namelijk in Nederland niet het gevoel dat het water voor een groot deel via de grote rivieren uit het buitenland komt? Vinden we eigenlijk niet dat in de eerste plaats het buitenland iets moet doen? Is het voldoende bij de burger en vaak ook bestuurders bekend, dat zowel in Arles als Straatsburg in 1995 internationale afspraken zijn gemaakt met betrekking tot ruimtelijke ordening, milieu en hoog water? Ook de actieplannen voor Rijn en Maas geven vaak wel aan wat er in Nederland gebeurt, maar minder duidelijk is wat er in het hele stroomgebied van de afspraken wordt nagekomen. Is de staatssecretaris het met de VVD-fractie eens, dat daar met gerichte voorlichting meer bekendheid aan gegeven zou kunnen worden, zodat er een breder draagvlak ontstaat in eigen land voor het nemen van maatregelen? Een mogelijke deeltaak voor het Platform water bijvoorbeeld?

De Europese Kaderrichtlijn water kent een stroomgebiedbenadering die vooral gericht is op de kwaliteit van het water. Zou het mogelijk zijn dat door de Nederlandse regering een Europese aanzet wordt geïnitieerd om aan de Kaderrichtlijn water een kwantiteitsaspect toe te voegen? Zo kan meer tot een internationaal geïntegreerd waterbeleid worden gekomen. Op die manier kan er mede voor worden zorggedragen, dat er een eind komt aan het afwentelingsproces waarbij Nederland fungeert als het putje van Europa. Graag vernemen we de mening van de staatssecretaris over Europese mogelijkheden van waterbeleid.

Voorzitter! Ik rond af. Samenvattend zou ik willen zeggen, dat er een trendbreuk in het waterbeleid nodig is om te voorkomen wat onze dichter des vaderlands, Gerrit Komrij, bij het verschijnen van het rapport Waterbeleid voor de 21ste eeuw zo treffend onder woorden heeft gebracht: Geen netwerk dat je ongestraft verbouwt. Het overstromt bij elke prop meteen. Wordt het in één arterie te benauwd,

De Blécourt-Maas

Dan spatten duizend haarvaten uiteen.

De **voorzitter**: Ik wens mevrouw De Blécourt graag van harte geluk met haar maidenspeech over water-beheer.

Wanneer wij kijken naar haar politieke carrière, dan zien wij haar als lid van de gemeenteraad van Edam-Volendam in de eerste helft van de jaren tachtig, als lid van de gemeenteraad van Winterswijk in de tweede helft van de jaren tachtig en vervolgens in Zuid-Limburg in de jaren negentig, alles van de vorige eeuw. Eén ding hadden die plaatsen gemeen: overal was waterbeheer.

Nogmaals, van harte geluk gewenst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! Ik feliciteer mevrouw De Blécourt-Maas met haar inspirerende maidenspeech. Het komt goed uit dat mijn fractie heeft besloten het thema water dit keer niet te bespreken. De staatssecretaris kan daardoor in haar antwoord alle aandacht besteden aan de woorden die mevrouw De Blécourt heeft gesproken.

Voorzitter! Wij naderen het einde van het tweede paarse kabinet en de vraag is gerechtvaardigd wat de Nederlandse reiziger nu eigenlijk met dit kabinet is opgeschoten. Niet veel, vrees ik. De komende jaren zullen weliswaar miljarden worden besteed aan het opheffen van knelpunten in de weginfrastructuur, maar het lijkt wel vast te staan dat het fileleed daarmee zeker niet zal verdwijnen. Dit kan alleen worden bereikt door een werkelijke trendbreuk in het mobiliteitsbeleid te forceren waarbij de overheid krachtig ingrijpt in de prijs van de verschillende verkeersmodaliteiten en even krachtig alternatieven stimuleert.

Die trendbreuk heeft de afgelopen jaren niet plaats gevonden. Het autorijden is de laatste tien jaar relatief niet duurder geworden, zeker niet in vergelijking met de fiets en het openbaar vervoer. De relatieve lage prijs van het autorijden en de toegenomen welvaart zijn ervoor verantwoordelijk dat oplossingen voor knelpunten in de weg-infrastructuur in de vorm van meer asfalt alleen maar meer auto's en

nieuwe files veroorzaken. De aanzuigende werking van nieuw asfalt is zodanig dat de nieuwe wegen vanzelf dichtslibben zo lang niet echt gekozen wordt voor het op alle mogelijke manieren stimuleren van alternatieven. Je kunt files nu eenmaal niet met fileproducerende maatregelen bestrijden.

Dat kan wel – zo is al jarenlang onze overtuiging – door een reële prijs in rekening te brengen, een prijs waarin de maatschappelijke en milieukosten zijn verdisconteerd en die zo hoog is dat andere vervoerswijzen aan aantrekkelijkheid winnen. Die vorm van regulering werkt, maar de introductie ervan verloopt met zo'n slakkengang dat daarvan voorlopig geen resultaat te verwachten is.

Wij hebben in dit opzicht dubbelzinnige gevoelens over het tevoorschijn toveren van de heer Pieper om de tolpoortjes te schrappen. Zoals bekend zijn wij al jaren groot voorstander van een kilometerheffing, omdat deze heffing het dichtst in de buurt komt van ons motto dat de vervuiler betaalt. Het verdient ook onze voorkeur boven het rekeningrijden, zoals ik ook vorig jaar op deze plaats al duidelijk heb gemaakt. Maar het scenario dat zich nu voor onze ogen ontvouwt, leidt alleen maar tot het nog verder voor ons uitschuiven van enig prijsmechanisme in de beheersing van de automobiliteit. Rekeningrijden is afgeserveerd, ook al ontkent de minister dat formeel. Mocht het onderzoek van de heer Pieper niks opleveren, dan gaan de tolpoortjes gewoon door, zegt de minister, maar dat gelooft natuurlijk niemand. De zucht van opluchting bij de VVD, het CDA en de ANWB was dan ook groot en wij zien nu al dat deze partijen zich opmaken om voorwaarden te verbinden aan de kilometerheffing. Ik hoorde mevrouw Bierman-Beukema toe Water zojuist al zeggen dat dit niet tot lastenverzwaring mag leiden. Daardoor is het niet moeilijk te voorspellen dat ook het draagvlak voor de kilometerheffing kleiner wordt naarmate het moment van invoering dichterbij komt. Dit is inmiddels een typisch Nederlandse wet aan het worden. Kortom, voorlopig hoeft niemand in Nederland op een substantiële vermindering van de files te rekenen.

Op zich kan mijn partij daar niet echt mee zitten. Wij zouden onze prioriteiten ergens anders leggen,

maar wij kunnen er natuurlijk niet omheen dat de vervoerssector een nog steeds groeiende bijdrage aan de broeikasgassen levert zonder dat ook maar een begin van een keerpunt van de vervuiling in deze sector zichtbaar wordt. Op veel terreinen weet het milieubeleid winst te boeken, zo leren ons de milieurapportages van het RIVM, behalve als het gaat om de mobiliteit. Dit terrein mag zich inmiddels in de twijfelachtig eer verheugen dat het te boek staat als verantwoordelijk voor een van de meest hardnekkige milieuproblemen. De CO₂-uitstoot neemt nog steeds toe, waardoor de mobiliteit één van de twee hoofdoorzaken is dat Nederland haar binnenlandse Kyoto doelstellingen vermoedelijk niet zal halen, zoals de heer Pronk hier de vorige week moest erkennen. Bovendien is het verkeer zonder concurrentie de grootste bron van geluidsoverlast en verstoorder van de leefbaarheid, en dan zwijgen we nog maar even over de kosten van de verkeersonveiligheid, een bedrag van 12,7 mld. gulden waarbij de 1,7 mld. gulden schade van de files in dit land eigenlijk totaal in het niet valt.

Op dit alles is eigenlijk maar één woord niet van toepassing en dat is het woord fun. Die uitdrukking is eigenlijk ook niet gepast om de daaronder liggende beleidswijziging aan de man te brengen. En die is: we proberen niet langer de mobiliteit terug te dringen, maar de negatieve gevolgen ervan te bestrijden. Dat klinkt weliswaar modern en dynamisch, maar het is in onze ogen toch te gemakkelijk. Het suggereert op zijn minst dat mobiliteit een soort onproblematisch recht is. Dat zou alleen zo zijn als iedereen daar in gelijke mate gebruik van zou kunnen maken – wat niet zo is – en als de gevolgen daarvan geen schade zouden brengen, en ook dat is niet geval. Zelfs als alle auto's schoon zouden rijden – een moment dat nog lang op zich laat wachten – dan nog is automobiliteit zeker in Nederland geen vanzelfsprekendheid, omdat niemand toch zal durven beweren dat een land dat straks tien miljoen auto's bezit de status van paradijs nadert.

Wat ons betreft is mobiliteit dus geen recht waar we jubelend over moeten spreken, maar eerder een voorrecht waar zorgvuldig en doordacht gebruik van moet worden gemaakt. Het lijkt ons een heel goed

Van der Lans

uitgangspunt van beleid dat elke "mobilitist" – om het maar even zo te noemen – zich ervan bewust zou moeten zijn dat zijn mobiliteitsgedrag een inbreuk betekent op het milieu en de leefbaarheid, en een risico is voor de veiligheid van anderen en van hemzelf. Elke burger zou dus gestimuleerd moeten worden om de negatieve gevolgen van de mobiliteit in zijn gedrag af te wegen en het beleid zou hem in staat moeten stellen om keuzen te maken die milieu, leefbaarheid en veiligheid zo weinig mogelijk belasten. Financiële prikkels via fiscale en subsidietechnische maatregelen zouden die keuzen moeten faciliteren.

Dat is een heel ander verhaal, dan het paars-moderne mobiliteit-is-funverhaal. In die optiek zijn files inderdaad louter obstakels voor de bereikbaarheid, en het stimuleert de gedachte dat als de obstakels worden opgeruimd door meer en bredere wegen het vanzelf wel in orde zal komen. Dat vinden wij een gevaarlijke illusie, omdat het de mobiliteit als zodanig niet langer problematiseert. En dat blijft, om wille van het milieu en de leefbaarheid, absoluut noodzakelijk. Het zal allemaal wel niet zo bedoeld zijn, maar de mobiliteitjolijs van deze minister is in onze ogen ondanks alle nuancerings en mooie rapporten uiteindelijk toch niets anders dan reclame voor een onverantwoordelijke gedachtegang. Een minister die serieus met mobiliteit bezig is, zou daar ver van moeten blijven.

Die onkritische houding over mobiliteit tekent naar onze mening ook het NVVP. Als je alles leest dan kun je toch weinig anders constateren dan dat het in het NVVP vooral gaat over bereikbaarheid en dat de voorgestelde maatregelen vooral gericht zijn op het hoofdwegennet. Doelstellingen als veiligheid, leefbaarheid en milieu gaan niet voorop. Terecht constateert ook de Sociaal-economische raad deze eenzijdigheid in zijn commentaar. Het lijkt mij toe dat deze eenzijdigheid het gevolg is van de ideologische omslag die in het beleid gemaakt is. Wie de meer bezwaarlijke kant van mobiliteit als vertrekpunt kiest, zou naar mijn mening tot een meer evenwichtige mix van beleidsinstrumenten komen waarin leefbaarheid, milieu en veiligheid een veel substantieelere rol spelen.

Terecht hebben de Stichting Natuur en Milieu, de Fietzersbond en de – ja, ja, er komt ook nog wel eens wat goed uit voort – ANWB er daarom onlangs in een interessante nota op gewezen, dat het in het NVVP ontbreekt aan een korte afstandsbeleid, terwijl 87% van de verplaatsingen korter is dan twintig kilometer. Hier is winst te boeken om de individuele automobilititeit terug te dringen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer, dan wel allerlei combinatiemogelijkheden. Maar dan moet daar wel volop in geïnvesteerd worden, en met het NVVP in de hand krijg je niet de indruk dat daarvoor wordt gekozen. Dat is echt een gemiste kans en er is alle reden om de voorstellen in dit gezamenlijke plan nog eens serieus tegen het licht te houden en bij het NVVP te betrekken. Mijn fractie zou van de minister willen vernemen waarom het zo cruciale korte-afstandenbeleid een zo weinig prominente plaats inneemt in het NVVP en hoe zij staat tegenover de concrete voorstellen uit deze nota. Ik zou het daarbij te gemakkelijk vinden als de minister zich verschuilt achter het feit dat dit beleid op het bordje van de gemeenten ligt. Immers, juist als dat daar te weinig van de grond komt, is er van het rijk toch een initiërende rol te verwachten.

Mijnheer de voorzitter! Wij hebben afgesproken om het thema van deze beschouwingen althans ten dele te beperken tot de mobiliteit en het openbaar vervoer. Dan ontkomen we er niet aan om toch iets te zeggen over de grote operaties die de laatste jaren in het openbaar vervoer hebben plaatsgevonden onder het motto van het liberaliseren van het personenvervoer. Wij hebben daar in deze Kamer ook enige wetten over behandeld, zoals de taxiwet en de WP2000.

Het is nog te vroeg om daar nu een definitief oordeel over uit te spreken, maar als we redeneren vanuit het perspectief van de reiziger is de vraag toch gerechtvaardigd wat dit beleid nu concreet heeft opgeleverd. Is die reiziger er op enigerlei wijze op vooruit gegaan? Heeft hij in het openbaar vervoer meer keuzemogelijkheden gekregen? Is het aanbod verbeterd? Is de kwaliteit toegenomen? Heeft de toenemende concurrentie ook geleid tot scherpere prijzen? Is het betalen al gemakkelijker? Dat zijn de vragen waar we het beleid op moeten

beoordelen. Natuurlijk is alles nog vers en hebben maatregelen pas op een langere termijn effect maar het probleem is, dat ik op vrijwel geen enkel onderdeel van het mobiliteitsbeleid een wijziging in de maak zie.

Neem nu de taxi's, het eerste hoofdstuk uit het drieluik met betrekking tot de liberalisering van het personenvervoer, waarover wij anderhalf jaar geleden in deze Kamer uitvoerig hebben gedebatteerd. De wet zou moeten leiden tot grotere keuzemogelijkheden voor de taxiconsument en een groter aanbod van taxi's en een daaruit voortvloeiend scherpere prijsstelling. De relatief dure Nederlandse taxi zou dan eindelijk goedkoper worden. Dat was de belofte uit 1999. Er is niets van terechtgekomen. Misschien is het aanbod nog wel verhoogd, hoewel de taxiondernemers niet echt staan te dringen, maar vaststaat in ieder geval dat overal in Nederland de tarieven zijn gestegen, precies zoals wij hebben voorspeld. Dat geldt sowieso voor de instaptarieven maar ook voor de kilometertarieven. De klant is dus alleen maar duurder uit en alleen mensen die tot in de kleine lettertjes op de hoogte zijn van de bepalingen in de taxiwet, ontdekken ergens in een hoekje van de taxi een tarievenlijst die niet alleen zonder bril nauwelijks te lezen is, maar die bovendien vrijwel nergens in Nederland tussen lokale ondernemers echt verschilt. Dus ja, wat is de taxiconsument er nu echt mee opgeschoten? Niets dus, terwijl wij hebben afgesproken te wachten tot een monitor in 2002. Ondertussen gebeurt er niets, behalve dan dat de klant gewoon alleen maar meer is gaan betalen. Het grote probleem is, dat die klant zijn verhaal niet kwijt kan. Hij heeft geen rechtsmacht, geen spreekbuis en nauwelijks een belangenorganisatie die hem politiek representeert. Falend beleid blijft gewoon zonder gevolgen. Ik keek gisteren overigens naar de regionale Amsterdamse zender AT5, die melding maakte dat alleen de instemming van de minister het Amsterdamse taxiakkoord nog in de weg staat. Die opmerking maakte mij nieuwsgierig: gaat de minister hiermee akkoord en wanneer mogen wij daar duidelijkheid over verwachten?

Ook bij de spoorwegen heeft de reiziger het nakijken. De NS zijn inmiddels het klassieke voorbeeld van hoe privatisering niet moet. Er is

Van der Lans

een bedrijf losgekomen van de overheid dat met de verkeerde dingen aan de slag ging en zich daarbij niet gehinderd wist door heldere en dwingende regelgeving van de politieke opdrachtgever. Feitelijk was het verzelfstandigde bedrijf de laatste jaren meer gericht op een mogelijke beursgang dan op de gang van de reiziger naar en met de trein. De bedrijfsmatige resultaten wonnen het van de publieke taken. Dat vertaalde zich weliswaar in steeds betere winstcijfers maar naarmate de winstcijfers stegen, leek de kwaliteit van de dienstverlening af te nemen.

Na de enorme storm van kritiek hebben de NS begin dit jaar voor het eerst een terugbetalingsverplichting op zich genomen bij meer dan een half uur vertraging. Je moet dan wel zeker nog minstens een uur uittrekken om de gegevens te verzamelen, een formulier te pakken te krijgen en deze in te vullen. Maar goed, ik hoop dat met deze terugbetalingsmogelijkheid een begin wordt gemaakt met een wezenlijk andere verhouding tussen NS en reiziger.

Zo'n andere verhouding is hard nodig. De reiziger is nu geen serieuze factor in de bedrijfsvoering. Er wordt letterlijk met de reizigers gesold: tarieven gaan omhoog, avondretours en andere regelingen worden afgeschaft, zonder dat er ook maar de geringste kwaliteitsverbetering tegenover heeft gestaan. Effectieve noodplannen bestaan niet, regelmatig komt het voor dat vele honderden mensen uit een gestrande trein met één of twee bussen verder moeten worden vervoerd. Wie een trein neemt, is al reuze blij als hij zonder al te veel vertraging op zijn bestemming aankomt.

Reizigers geven zich met minimale verwachtingen over aan de Spoorwegen. Waar de verzelfstandigingsoperatie op gang kwam uit naam van de consument, heeft het feitelijk bij de reizigers alleen maar tot berusting geleid en bij de werknemers alleen maar onrust gezaaid. In plaats van bewuste consumenten heeft de verzelfstandiging van de NS vooral sceptische consumenten opgeleverd en werknemers die elk vertrouwen in hun directie hebben verloren en uiteindelijk de bijna onbegrijpelijke tafereelen waarvan wij de laatste weken getuige zijn.

Deze ontwikkeling bij de Nederlandse Spoorwegen is exemplarisch voor de ongerichte en naar onze mening onverantwoorde wijze waarop de laatste jaren met publieke dienstverlening is omgesprongen; of zoals de vice-voorzitter van de Raad van State, Tjeenk Willink, het in zijn meest recente jaarverslag stelde: "In het klimaat van de afgelopen jaren stonden de financieel-economische rationaliteit en het belang van doelmatigheid voorop. (...) Het politieke debat ging ook vaker over de middelen en het hoe, dan over de doeleinden en het waarom.". Het gevolg is dat burgers overgeleverd zijn aan grote marktmonopolies, waarbij het machtsevenwicht ver te zoeken is. Zij zijn letterlijk machteloos geworden, omdat de overheid geen duidelijkheid geschapen heeft over haar blijvende verantwoordelijkheid voor publieke diensten en de burgers daardoor niet weten tot wie zij zich moeten wenden als er problemen ontstaan.

Het privaatrechtelijke contract dat de overheid in 1995 met de NS heeft afgesloten, was veel te vrijblijvend en bevatte nauwelijks eisen met betrekking tot het verlenen van service aan reizigers, punctualiteit en capaciteit. Tegelijkertijd werd de NS geen zekerheid geboden over de duur van de samenwerking met de staat en over het gebruik van de infrastructuur op de langere termijn. Het effect van de financiële en economische onzekerheid bij de NS is, dat het bedrijf jarenlang heeft nagelaten om te investeren. Behalve dat deze ongerichte verzelfstandigingsoperatie grote negatieve maatschappelijke gevolgen heeft gehad, is ook de rechtszekerheid en rechtsbescherming van met name burgers erdoor aangetast. Er bestaat al jarenlang onduidelijkheid over de vraag wie aangesproken kan worden over de problemen met het reizen. De NS verwijst naar de overheid, de overheid verwijst – onder het mom van de verzelfstandiging – terug naar de NS. Onafhankelijk toezicht, waardoor de overheid en het bedrijf op hun plichten worden gewezen, ontbreekt hierbij geheel.

De burgers die dagelijks in de spits moeten staan of de treinen helemaal niet meer in komen, bevinden zich daarbij in een soort juridisch niemandsland waar ze geen rechten kunnen laten gelden en waar zelfs onduidelijk is wie ze moeten aanspreken. Door het denken bij de

overheid in termen van economisch rendement en vergroting van de efficiency van het overheidsoptreden, heeft de rechtstatelijke keerzijde van deze verzelfstandigingsoperatie ook de minste aandacht gehad. Met andere woorden: als gevolg van ongerichte privatisering en verzelfstandiging is er tussen markt en staat een grijze zone ontstaan van private uitoefening van publieke diensten, waarbij burgers rechtswaarborgen ontberen om verantwoord problemen te kunnen adresseren en oplossen.

Het is zaak die ongewisse situatie snel te veranderen. Voor mijn fractie is het van groot belang dat bij ontstentenis van een beschermende staat burgers de rechtsmogelijkheid hebben om zich rechtstreeks te richten tot die bedrijven die publieke taken en dienstverlening ten uitvoer brengen. Bij de ophanden zijnde wijziging van de Spoorwegwet zou het bijvoorbeeld goed zijn als daarin aan reizigers de mogelijkheid wordt toegekend om de Nederlandse Spoorwegen rechtstreeks aansprakelijk te stellen voor ondermaats vervoer. In het buitenland wordt wel gewerkt met citizen charters, een soort burgerhandvest waarin nauwkeurig is vastgesteld wat een bepaald bedrijf, in dit geval de Spoorwegen, de burger te bieden heeft en waarmee de burger verhaal kan gaan halen als de prestaties onder de maat zijn.

Een andere mogelijkheid is de rechtspositie van maatschappelijke reizigersorganisaties te versterken door bijvoorbeeld het advies dat zij uitbrengen slechts gemotiveerd terzijde te mogen schuiven. Daarmee wordt rechtsgrond gecreëerd voor maatschappelijk protest tegen bedrijfsbeslissingen.

Onontbeerlijk is in onze ogen ook, dat de nieuwe verhoudingen die binnen het openbaar vervoer ontstaan vragen om een onafhankelijke toezichthouder, een toezichthouder die voldoende rechtsmiddelen bezit om actief te kunnen optreden en te kunnen corrigeren. Het gaat hierbij om zowel de mogelijkheid om vooraf de, door de overheid gestelde, regels te kunnen handhaven door bijvoorbeeld te kunnen beboeten als om de mogelijkheid om zelf regels te kunnen stellen die niet alleen bedrijven maar ook de overheid binden. Om werkelijk onafhankelijke controle op de omgang met publieke taken te

kunnen garanderen, is het daarbij noodzakelijk dat zo'n toezichthouder niet aan de leiband van het departement en de minister loopt. Het parlement, als houder van het politieke en publieke primaat, moet deze toezichthouder rechtstreeks kunnen controleren en begeleiden. Dit betekent dat de toezichthouder zich jaarlijks verhoudt tot de Tweede Kamer in toezending van jaarverslagen en in openbare hoorzittingen.

Mijnheer de voorzitter! De Eerste Kamer is niet de plaats om uitvoerig te debatteren over de actuele problemen bij de spoorwegen, hoe verleidelijk dat ook is. Die problemen zijn naar onze mening een gevolg van de ondoordachte verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en de regeringscoalitie draagt daarvoor net zoveel verantwoordelijkheid als de directie van de Nederlandse Spoorwegen.

Interessanter voor het debat in deze Kamer is daarom de vraag hoe wij op termijn weer tot normale verhoudingen kunnen komen binnen en met de Spoorwegen, waarbij de kwaliteit van de publieke dienstverlening weer centraal staat. Dat betekent dat in de verhouding tot de NS het publieke belang optimaal geborgd moet worden. Over hoe dat moet heeft de Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid vorig jaar in zijn rapport Het borgen van publiek belang zeer behartigenswaardige dingen opgeschreven. Het valt te betreuren dat dit rapport niet tien jaar eerder is verschenen, want met deze systematiek zou ons land veel ellende bespaard zijn gebleven. Kern van het rapport is, dat het nodig is om geprivatiseerde organisaties zodanig te disciplineren dat de publieke taak wordt veiliggesteld. Privatisering betekent niet afstand nemen, maar anders, bijvoorbeeld op prestaties, gaan sturen. De overheid moet op cruciale punten haar verantwoordelijkheid weer nemen en daar harde afspraken over maken. Dat kan door verschillende mechanismen: door regels en contracten, door concurrentie, door hiërarchie in de zin van aanwijzingen geven en door daarvoor institutionele waarborgen binnen de organisatie, bijvoorbeeld vastgelegd in citizencharters, te creëren.

Voor het debat wat wij vanmiddag voeren zou het interessant zijn als de minister dit WRR-referentiekader eens zou toepassen om de toekomst van de Nederlandse Spoorwegen uit

de doeken te doen. Stel dat wij nu in het jaar 1995 of in de jaren daarvoor leefden. Zou de minister dan opnieuw het besluit nemen om de Nederlandse Spoorwegen te verzelfstandigen? Hoe zou in haar optiek idealiter de verhouding tussen overheid en bedrijf, overheid en reizigers en bedrijf en reizigers moeten zijn geregeld en welke waarborgen moeten daarvoor worden vastgelegd? Op welke prestaties met betrekking tot de punctualiteit en vervoerscapaciteit wil de minister de Spoorwegen vastleggen en wat onderneemt de minister om reizigers ook daadwerkelijk rechtsbescherming te bieden, zodat zij een factor van betekenis zijn en invloed kunnen uitoefenen op de bedrijfsbeslissingen? Welke sturingsmogelijkheden eigent de minister zich toe om in de toekomst te kunnen corrigeren en bijsturen?

Mijnheer de voorzitter! Ik rond af. Vorige week spraken wij hier met de minister van VROM over het milieubeleid. Bij die gelegenheid deed hij het "mobiliteit-is-funverhaal" af als een grapje. Dat was al enigszins een geruststelling. Maar pas echt gerust zou ik zijn als de minister van mobiliteit met eenzelfde relativering zou komen, want de problemen met betrekking tot de mobiliteit vormen zo'n grote aanslag op onze leefbaarheid en het milieu, dat het eigenlijk niet passend is als verantwoordelijke ministers daarover grapjes maken.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik sluit mij graag aan bij de woorden van mevrouw Bierman en de heer Van der Lans over het conflict bij de NS. Dat doe ik uiteraard als woordvoerder van mijn fractie, maar ik wil niet verhehlen, dat ook de toezichthoudende functie die ik bij die onderneming mag bekleden, mij er sterk toe beweegt te hopen, dat het probleem snel van de baan zal zijn en dat de normale verhoudingen, die allereerst van belang zijn voor de reiziger, snel zullen zijn hersteld.

Hoewel de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat bijna dagelijks bemoeienis hebben met onderwerpen die direct gerelateerd zijn aan de veiligheid van de samenleving in het algemeen en die van burgers en groepen burgers in het bijzonder, zullen ook zij door de verschillende

rampen die recent in ons land hebben plaatsgevonden, extra gemotiveerd zijn om in hun werkgebied de risico's voor mens en goed tot een minimum te beperken. Onveiligheid bestrijden is voor de minister en de staatssecretaris een gewichtig element in hun beider portefeuille. De minister is multimaat medeverantwoordelijk voor de veiligheid in het verkeer en vervoer. De staatssecretaris leeft, zo zou je kunnen zeggen, met het water. Dit werd tot nu toe vooral met technisch geweld gekeerd, maar het heeft ons inmiddels geleerd dat een vriendelijker bejegening nodig is om de problemen van nu en de toekomst het hoofd te bieden. Wie zich nu, wellicht door de omstandigheden gedwongen, zet aan een meer integrale aanpak van onveiligheid, kan de inspiratie letterlijk op de straat vinden. Door reeksen maatregelen op alle denkbare niveaus is in ons land bij een bijna schrikbarende toename van vooral het gemotoriseerde verkeer de onveiligheid op de weg spectaculair teruggedrongen. De missie is echter niet voltooid. Ik kom daar straks op terug.

De portfolio van Verkeer en Waterstaat is veelzijdig en voortdurend, niet zelden heftig, in beweging. Het kan geen toeval zijn dat de staatssecretaris het editorial van de laatste uitgave van Profiel Magazine begint met "Het roer gaat om". Dat is niet de eerste keer en het zal ook niet de laatste keer zijn. Het beroepsmatig vervoer van goederen en personen over weg, rails en water en door de lucht onderging en ondergaat mede door Europese regelgeving een metamorfose. De tijden van verhandelbare taxi-vergunningen en mondjesmaat toegekende wegvervoer-vergunningen lijken alleen maar ver achter ons te liggen. Dat geldt ook voor een fenomeen als de evenredige vrachtverdeling in de binnenvaart. Wie hoor je daar nog over? Veel roeren zijn omgegaan. En dat laat sporen na. De trein rijdt niet alleen niet op tijd; misschien rijdt hij deze week wel helemaal niet. Er wordt gevochten op de taxistandplaats en erger. De verzelfstandiging en/of privatisering van stads- en streekvervoer gaat van au. Ook de relatie tussen iconen als Schiphol en de KLM zal nooit meer worden wat zij ooit geweest is. Veel voornemens op het gebied van liberalisering,

Castricum

marktwerking, maar ook decentralisatie zijn of worden uitgevoerd en waren wellicht onontkoombaar, ook kijkend naar de wereld om ons heen. Onontkoombaar of niet, vroeger of later zullen de roergangers de vraag moeten beantwoorden wat het uiteindelijk allemaal heeft opgeleverd. Wij zijn een Kamer van de regio's. Veel van mijn fractiegenoten, afkomstig uit verschillende windstreken, zijn er niet gerust op. Zij constateren een verschraving van openbare diensten waardoor de bereikbaarheid van voorzieningen steeds verder afneemt. Er wordt geklaagd over het relatief achterblijven van belangrijke investeringen in zich economisch sterk ontwikkelende regio's buiten de Randstad. Er is veel ergernis over de verruwing in het verkeer en het openbaar vervoer. Samengevat en om in de beeldspraak te blijven: misschien moet of moest het roer op een aantal terreinen wel om, maar dan moet de stuurvrouw wel bezien of met de kopschroeven niet enigszins moet worden bijgestuurd om te harde aanlandingen te voorkomen.

Bestuur op maat is het adagium van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Tegen die achtergrond is het dan ook bepaald jammer dat de Vereniging van Nederlandse gemeenten zich heeft teruggetrokken uit het NVVP-proces, omdat de zelfstandige positie van de grote steden buiten de kaderwetgebieden niet wordt gerespecteerd. Mij moet het een en ander zijn ontgaan, want ik had niet kunnen bedenken dat zoveel steden die zo vergelijkbaar zijn met steden in de kaderwetgebieden, buiten de boot zouden vallen. Bestuur op maat betekent dat de verkeers- en vervoersproblemen moeten worden opgelost op het bestuursniveau waar ze zich voordoen. Dat verzin ik niet zelf, maar dat ontleen ik aan het concept-NVVP. Wellicht vormen de opmerkingen op dit punt voor de minister een goede gelegenheid om haar zienswijze over de decentralisatie van het openbaar vervoer nog eens uiteen te zetten.

Voorzitter! Veel voornemens die jaren in de steigers hebben gestaan, worden langzaam maar zeker in beton gegoten. Op tal van plaatsen in het land wordt nieuwe grootschalige infrastructuur gebouwd en wordt bestaande infrastructuur, al dan niet gelijktijdig, uitgebreid of verdubbeld om mensen en goederen nog sneller

en massaler te kunnen verplaatsen. Daarnaast beginnen verder reikende perspectieven zich scherper af te tekenen. In de Staatscourant van 26 februari jl. geeft de hoofdingenieur-directeur Bouwdienst van Rijkswaterstaat een doorkijkje naar 2025. Om de gedachten te bepalen: dat is in tijd even veraf of even dichtbij als – ik noem maar wat – het kabinet-Den Uyl. Utopisch kun je dat dus niet noemen. "In 2025", zegt ir. Olierook, de HID-Bouwdienst, "rijden we op hoofdwegen in elektronisch gestuurde auto's, de automatische voertuiggeleiding. In afwachting daarvan moet de infrastructuur niet verstopt worden", in de zin van verborgen, "maar verfraaid." De infrastructuur kan wellicht worden geïntegreerd in het stedelijk gebied, zoals dat bij de Vinex-locatie Leidsche Rijn en de A2 de bedoeling is.

Het gaat niet alleen maar om zomaar bouwen. Dat is goed, zeker wanneer de rijksoverheid erin slaagt procedures te ontwikkelen, waarbij andere overheden en belanghebbenden het gevoel hebben dat hun reële wensen en gegronde bezwaren serieus worden genomen. Dat vergt wellicht een andere bestuurs- en onderhandelingscultuur, maar die zien wij inmiddels langzaam maar zeker ontstaan. Dat is ook nodig, omdat niet langer wordt geaccepteerd dat de last van schaalvergroting in het vervoer min of meer vanzelfsprekend wordt afgewenteld op het woon- en leefklimaat in dorpen en steden. De dilemma's op dit vlak, die voor het oprapen liggen, zullen in volle omvang aan de orde komen bij de behandeling van de planologische kernbeslissingen (het NVVP, de vijfde nota) die inmiddels in concept voorliggen. Er gaat altijd veel aandacht uit naar grote projecten als de Betuwelijn, de hoge snelheidslijnen, de uitbreiding van Schiphol of de Maasvlakte. Wat op macroniveau wordt bedacht en uitgevoerd, grenst dikwijls, zeker voor de argeloze toeschouwer, aan het ongelooflijke. Maar het echte kunstje is gelegen in de verbinding tussen macro en micro: aansluiten op toekomstgerichte, meer en meer ook grensoverschrijdende ontwikkelingen, maar tegelijkertijd zorg en aandacht voor de woon- en leefomgeving die op veel plaatsen, niet het minst door de toename van verkeer- en vervoerbewegingen, ernstig onder druk staat.

Het vastlopen van het auto-systeem, niet alleen op het hoofdwegennet en niet alleen in de Randstad, wordt al jarenlang evenzeer als een nationaal probleem ervaren, maar komt het stadium van de ontpoldering moeizaam te boven. De huidige minister van Verkeer en Waterstaat heeft veel geïnvesteerd in de erfenis van haar voorgangers. Het werd de slag rond de tolpoort, die zeker de geschiedenisboekjes zal halen. Vorig jaar deed ik de suggestie de tolpoorten maar te laten voor wat ze waren. De minister gaf toen, en later, geen krimp. Inmiddels wel. Zij heeft zich niet laten overtuigen door de niet altijd bovenmaatse argumenten van de laat op toeren gekomen tegenstanders, maar wel door het vernuft dat de tolpoort met grote snelheid heeft ingehaald. Een veelkleurig boekje met veel afzenders werd haar deel. Inmiddels is de euforie alweer een beetje over. Welke boodschap de heer Pieper ook zal brengen, aangenomen mag worden dat het oude tolplan nu niet meer kan worden opgevoerd. Anderzijds zal de invoering van rekeningrijden opnieuw veel vragen oproepen en complicaties kennen. Wij hopen dat het er toch van komt, als het even kan voordat benutten en bouwen aan hun grenzen zijn geraakt. Wat zou het mooi zijn wanneer de fiscale kerstboom die door de auto is opgetuigd, kan worden afgebroken, omdat de kassa rechtstreeks en variabel is gekoppeld aan de kilometerteller.

Het zou mij een genoegen zijn wanneer de minister, van haar hart geen moordkuil makend, ons uiteen zou willen zetten hoe zij de toekomst op dit punt inschat. Ik vraag dat mede tegen de achtergrond van het gegeven dat de noodzakelijke wetgeving en de behandeling van de grote nota's nog hun gang moeten maken. Bovendien moet ervan worden uitgegaan dat, onvoorziene omstandigheden daargelaten, de minister, de staatssecretaris waarschijnlijk ook, volgend jaar rond deze tijd weer op de zeepkist zal staan om de burger te overtuigen van al het goede dat zij heeft verricht en van het betere dat bij de juiste keuze nog in het verschiet kan liggen. Mij dunkt dat juist de aard van dit beleidsdebat, gespeend van scherpstijperij en valkuilen, een uitgelezen gelegenheid biedt om de

Castricum

gewijzigde omstandigheden op dit punt nader te beschouwen.

Inmiddels mag de minister van Verkeer en Waterstaat zich verheugen in een kritisch, maar per saldo zeker positief advies van de Sociaal-economische raad over het uitgebrachte Nationaal verkeers- en vervoersplan. In het NVVP wordt beschreven hoe in de komende jaren zal worden omgegaan met mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. De groei van de mobiliteit moet daarbij op een maatschappelijk aanvaardbare wijze worden opgevangen. Ik heb daar ook eerder al enkele opmerkingen over gemaakt. Dat alles vergt integratie van verkeers- en vervoersbeleid, ruimtelijk beleid en milieubeleid. De vraag die ik bij deze gelegenheid zou willen stellen, is of het van werkelijkheidszin getuigt dat de integratie van de genoemde beleidsterreinen tot stand kan komen in een cultuur van concurrerende departementen. Die vraag dient daarom nadrukkelijk te worden gesteld waar de SER nog eens memoreert dat de maatregelen op het gebied van bereikbaarheid – zeg maar: infrastructuur – naar huidige inzichten gefinancierd kunnen worden binnen bestaande kaders, terwijl voor de veiligheid en leefbaarheid al voor 2010 extra middelen nodig zullen zijn. Voor de raad, maar ook voor mijn fractie, is het vanzelfsprekend dat de meer “zachte” elementen in het brede beleid op geen enkele wijze ondergeschikt kunnen worden gemaakt aan wat uit economisch oogpunt noodzakelijk wordt geacht. Om met de SER te spreken: het noodzakelijk evenwicht vergt dat voor ieder van de drie elementen van de doelstelling voldoende middelen beschikbaar zijn. Kan de minister die garantie geven? En wat is haar eigen inschatting van de mogelijkheden om het verkeers- en vervoersbeleid, het ruimtelijk beleid en het milieubeleid letterlijk dichterbij elkaar te brengen?

Die vraag kan ook gesteld worden wanneer het gaat om de verkeersveiligheid. Hoewel ook hier een eenduidig antwoord niet voor de hand ligt, staat voor mij vast dat de huidige minister van Verkeer en Waterstaat haar verantwoordelijkheid neemt. In het advies “Veiligheid, een zorg van bestuurders” van de Raad voor verkeer en waterstaat van juli 2000 wordt de vraag overigens wél eenduidig beantwoord. Ik citeer: “Als

derde aanbeveling adviseert de raad dan ook dat Verkeer en Waterstaat een actieve regierol op zich neemt ter bevordering van een continu proces van veiligheidsverhoging.” Het advies van de raad is in niet mis te verstane bewoordingen geschreven. Ik kan me best voorstellen dat die toonzetting hier en daar tot irritatie heeft geleid. Dat mag ons echter niet van de hoofdzaak afleiden. De onveilige samenleving is dichterbij dan een catastrofe.

De onveiligheid van de samenleving ligt in en om het huis en op de straat. We kunnen allemaal slachtoffer en dader zijn of worden. Het kan je overkomen. Het overkomt jong en oud in ons land honderdduizenden keren. Sinds 1950 zijn in ons land 100.000 mensen dodelijk verongelukt in het wegverkeer. We kennen allemaal wel iemand. Op het dieptepunt – in 1972 – kwamen 3264 mensen in het verkeer om het leven. Vorig jaar kwamen meer dan duizend mensen om, moesten 20.000 slachtoffers in het ziekenhuis worden opgenomen en 100.000 mensen poliklinisch worden behandeld. In 1950 werd in totaal 6 miljard kilometer gereden, in 1998 bijna twintig keer zoveel. In het SER-advies “Investeren in verkeersveiligheid” van oktober 1999 werd nog uitgegaan van een maatschappelijke schade als gevolg van verkeersonveiligheid van 12 mld. gulden. Een recente schatting van de SWOV, gebaseerd op het meest recente jaar waarvan gegevens beschikbaar zijn, 1997, komt uit op 17 mld. gulden. Gevoeglijk kan worden aangenomen dat de rekening inmiddels tot om en nabij de 20 mld. gulden is opgelopen. De kosten van files op het hoofdwegennet vallen er werkelijk bij in het niet.

De adviezen van de Raad voor verkeer en waterstaat en de SER hebben inmiddels tot interessante discussies geleid. Het advies van de SER moet een belangrijke rol spelen in de volgende ronde van de verdeling van de ICES-gelden. Het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat heeft geleid tot een dispuut over de vraag of in de lopende tien jaar het aantal doden in het verkeer met of tot 750 zou moeten worden gereduceerd. Ik zou het op prijs stellen wanneer de minister een bespiegeling aan dit deel van mijn betoog zou willen wijden. Regie, ICES en doelstelling, dat zijn volgens mij de drie

kernwoorden van dit deel van het debat.

Voorzitter! Ik wil mijn bijdrage afronden met een aantal opmerkingen over het advies van de commissie Waterbeheer in de 21ste eeuw, het verbindend element in de bijdragen van vandaag. Ik heb het dan niet alleen over het rapport van de commissie, maar ook over het vervolg daarop en het regeringsstandpunt daarover. Ik haast mij te melden dat ik mij daarmee enigszins op glad ijs beweeg. Hoewel ik mij in en aan het water goed thuis voel moet ik erkennen dat ik mij in het verleden slechts bezig heb gehouden met de Binnenscheepwet, de infrastructuur voor de binnenvaart en de binnenschippers zelf. Daarvan herinner ik mij met name dat ik, als gast van een schippersgezin, op een vroege ochtend op de Waal bij Nijmegen wakker werd en getuige was van een prachtige zonsopgang. De rivier en de stad op hun mooist. Veel mensen in het rivierengebied hebben zonder twijfel andere beelden op hun netvlies. Hoge rivierwaterstanden en overvloedige regenval leidden in 1993, 1994, 1995 en 1998 tot grote problemen. Het land tussen Maas en Waal en tussen Waal en Lek was leeg, de rivieren meer dan vol.

“De vraag aan onze commissie”, schrijft de heer Tielrooij in het voorwoord van het advies, “was bondig: hoe krijgen wij het “waterhuishoudboekje” weer kloppend in de eenentwintigste eeuw?” Het antwoord is nauwelijks minder bondig: geef water de ruimte en de aandacht die het verdient. Dat is precies wat wij in de voorafgaande decennia niet of onvoldoende hadden gedaan, niet in de stad, niet op het land. Water moest weg, behalve wanneer wij er naar smachtten maar dan wás het water weg. In minder dan twee jaar tijd is door veel mensen een enorme hoeveelheid werk verzet. Achteraf gezien is het boeiend en beangstigend tegelijkertijd dat in de analyse van de commissie wordt vastgesteld dat onze waterhuishouding te vaak niet op orde is, dat zich onveilige situaties kunnen voordoen en dat het huidige systeem zeker niet in staat is om de toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Ook wordt vastgesteld dat het nodige ontbreekt aan de betrokkenheid van de politiek en de burger, aan de sturing en regie en aan het besef van kosten en baten.

Castricum

In deze opsomming blijft niemand buiten schot, ook de overheden niet. De vraag die zich laat stellen is waarom er bij zoveel kennis en kunde door het oog van de naald moest worden gekropen vooraleer een werkelijke omslag in denken en doen tot stand kon worden gebracht. Staat de wereld van het water te ver af van de wereld van het overige bestuur? Het heeft er minstens de schijn van. Toch wordt ook voor de toekomst uitgegaan van de bestaande verdeling van taken en bevoegdheden die mede tot de gesignaleerde knelpunten heeft geleid. In 2002 wil het kabinet een nationaal bestuursakkoord water sluiten waarin de gezamenlijke taakstelling van het rijk, de provincies, waterschappen en gemeenten wordt vastgelegd en ook in beeld wordt gebracht welke maatregelen worden getroffen voor de uitvoering van projecten. Dat is allemaal niet niks. Ik moest daaraan denken na lezing van een artikel van Peter van Rooy van het Rathenau Instituut in Het Waterschap van 14 december vorig jaar. Hij herinnert zich hoe de aanpak van het integraal waterbeheer school maakte in waterland en ook enkele jaren geleden in de planvorming nog stond als een huis. Hij vervolgt:

"Ondanks brede ondersteuning van nut en noodzaak van integraal waterbeheer, blijft de praktijk ver achter bij de inzichten en het beleid. De uitvoering smooit in veel uiteenlopende belangen, waardoor we vervallen in bekende technische oplossingen."

Hij stelt vast dat het advies van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw, opnieuw gebaseerd op ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling wederom brede steun ondervindt. Hartverwarmend, vindt hij, maar vraagt zich vervolgens af: zijn wij er dan? Zijn antwoord is "nee". Sterker, hij is bang dat het advies een gereede kans loopt grotendeels te worden bijgezet in de kast waar al zoveel streepjes staan die over water gaan. De heer Van Rooy is, gegeven de tien aanbevelingen die hij doet om het project wél te laten slagen, geen somber type. Rest de vraag, die ik eigenlijk al eerder stelde, of de complexe structuur en de omvattende organisatie waarmee het beleid tot uitvoering moet worden gebracht, niet het ernstige gevaar in zich bergt uiteindelijk te verzanden. Ik wens dat

ons land niet toe. De staatssecretaris moet ons beloven dat wij niet opnieuw worden geconfronteerd met calamiteiten die mede veroorzaakt worden door publieke slordigheid. Ik wens haar, de minister en de bewoners van alle relevante stroomgebieden droge voeten.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mijnheer de voorzitter! Ik voer mede namens de ChristenUnie het woord.

Voorzitter! De mobiliteit is in de laatste jaren spectaculair gestegen. Dit hangt samen met de gestimuleerde groei van de Nederlandse economie. Een redelijke economische groei vinden onze fracties noodzakelijk. Echter, mobiliteitsgroei als gevolg van toenemend tweeverdienschap, de steeds verdergaande afstandsvergroting van woon-werkafstanden en de ruimtelijke schaalvergroting van sociale netwerken met name in plaats van familieverbanden, zijn ontwikkelingen die door ons kritisch worden benaderd. De maatschappelijke gevolgen ervan voor bijvoorbeeld het gezinsleven zijn negatief en daarnaast brengen zij een toenemende vraag naar mobiliteit met zich, die voor een deel te vermijden is.

Voorzitter! Dit brengt ons bij het thema capaciteit in het verkeer- en vervoersysteem, waar wij aandacht voor willen vragen. Moet de gevraagde capaciteit als een gegeven worden beschouwd, of moet gestreefd worden naar reducties en/of aanpassingen van die gevraagde capaciteit? Of moet juist vanuit macro-economische motieven gestreefd worden naar vergroting van de gevraagde capaciteit? Het is een gegeven dat het op peil houden van het bereikbaarheidsniveau van Nederland binnen Europa, of zelfs op wereldschaal, noodzakelijk is om een concurrerende vestigingsplaats te zijn. Toch past naar de mening van onze fracties hierbij enige terughoudendheid. Op Europees niveau scoort Nederland momenteel niet slecht. Gegeven dat ons land het dichtstbevolkte land in Europa is, ligt het dan niet voor de hand, zo willen wij van de minister weten, dat Nederland enigszins terughoudend is in zijn groeiambities?

De gevraagde capaciteit verschilt nogal per tijdstip, spits en dal, en per regio, zeg maar Randstad versus

periferie. Dat roept nogal eens de vraag op om spreiding, bijvoorbeeld van aanvangstijdstippen. Onze fracties plaatsen hierbij een kanttekening. Dergelijke maatregelen grijpen meestal te veel in, in het dagelijks leefpatroon van mensen en van gezinnen. Er is ook vraag naar spreiding van economische activiteiten naar perifere regio's. Met name vanuit het noorden van ons land is er druk om via verbetering van de infrastructuur de noordelijke regio economisch aantrekkelijker te maken. Onze fracties kunnen zich vinden in de wens om te komen tot zo'n spreiding. Graag vernemen wij van de minister wat het kabinetsbeleid is op dit punt.

Moet er, zo vragen wij de minister, naar gestreefd worden, de groei van de mobiliteit enigszins te temperen? Zijn voor wat het goederenvervoer betreft, de in het NVVP opgenomen initiatieven voor transportpreventie een poging tot het temperen van de mobiliteit?

Voorzitter! Vervolgens willen wij, met de minister, nadenken over het voldoen aan de gevraagde capaciteit van een vervoersysteem. Anders gezegd: gegeven een gevraagde capaciteit en een ontwikkeling daarvan in de tijd, hoe kan daaraan dan tegemoetgekomen worden? Het probleem stellen, roept tal van vragen op: wat moet het kwaliteitsniveau, het veiligheidsniveau en het duurzaamheidsniveau van het vervoersysteem zijn? Wie is (financieel) verantwoordelijk voor welk onderdeel van het vervoersysteem? Welke prioriteiten moeten gesteld worden? Hoe gaat de capaciteitsvraag zich in de toekomst ontwikkelen?

En als wij spreken over de capaciteit van een vervoersysteem, waar hebben we het dan over? Een vervoersysteem bestaat, zo hebben wij gedefinieerd, grofweg uit infrastructuur, inclusief knooppunten, vervoermiddelen en de logistieke beheersing daarvan. De capaciteit wordt bepaald door het samenspel van alle elementen en de karakteristieken, zoals spreiding in de tijd en in plaats, van de vraag.

Als eerste willen onze fracties nu een principiële vraag aan de orde stellen. Bij welke partij liggen de verschillende verantwoordelijkheden van infrastructuur? Het antwoord op deze vraag heeft alles te maken met de visie op de aard van infrastructuur, hetzij als publiek goed, hetzij als

Van den Berg

consumentengoed, waar de markt haar werk kan doen. Wij vinden dat infrastructuur een publiek goed is. Daarachter zitten naast economische motieven van schaalvoordelen, vooral niet-economische motieven, zoals iedereen in Nederland – zakenman in lease-auto of huismoe-der, stedeling of bewoner van een boerderij in de polder – heeft op gelijke wijze recht op toegang tot de infrastructuur. Dit reflecteert inderdaad niet de verschillen in kosten en is geen commerciële benadering, maar is voor onze fracties van wezenlijk belang. Dit gecombineerd met het feit dat concurrerende infrastructures een fictie lijken te zijn en bovendien vanuit ruimtegebruik onwenselijk. Dit leidt tot de visie dat wij als fracties infrastructuur als een publiek goed zien, waarvoor de overheid verantwoordelijk is, zowel voor kwaliteit als kwantiteit. Mogen wij de visie van de minister en het kabinet vernemen? Ik ga ervan uit dat dit tot dit moment nog parallel loopt.

De capaciteit van de vervoerssystemen die gebruik maken van de infrastructuur hoeft niet in de eerste plaats de taak van de overheid te zijn. Vervoermiddelen kunnen concurrerend zijn met elkaar en zijn dat ook. Wel moet de overheid voorwaarden stellen, o.a. aan de prijs, de kwaliteit en de zekerheid. Dat dit nodig is, zien wij aan de problematiek die wij op dit moment hebben bij de spoorwegen. Ik sluit mij aan bij de fracties die de minister heel veel sterkte hebben toegewenst en die haar hebben gecompimenteerd omdat op dit moment nog heel veel problemen zijn voorkomen. Wij hopen dat wij eruit zullen komen, want dat is erg belangrijk.

In de beginjaren negentig dachten wij de groei van de automobiliteit door goede openbaar vervoer-voorzieningen aan banden te leggen. Het Structuurschema verkeer en vervoer speelde hierop in met diverse maatregelen. In het recentelijk verschenen beleidsvoornemen van het Nationaal verkeers- en vervoerplan "mag" automobiliteit weer. Nu is er met de particuliere auto wel wat vreemds aan de hand, namelijk een enorme overcapaciteit. De benuttinggraad van een gemiddelde particuliere auto is laag. Dit heeft alles te maken met het hoge nut dat particulieren blijkaar hechten aan de beschikbaarheid ervan. Maar toename van

het autogebruik leidt wel tot een grotere verkeersonveiligheid, meer files en de daardoor verminderde bereikbaarheid en achteruitgang van de leefbaarheid in de stedelijke en landelijke gebieden.

Het is een gegeven dat de grootste mobiliteit zich voordoet binnen afstanden van 40 kilometer. In de verstedelijkte gebieden, waar dan ook veelal de congestie het hevigst is, kan regionaal hoogwaardig openbaar vervoer een goed alternatief bieden. Projecten als Randstadrail, Regionet en Randstadspoor zijn goede alternatieven om daar de automobiliteit terug te dringen. Het schiet alleen niet op. Komt dit door te lange procedures? Zo vragen wij de minister. Ebt hierdoor de animo om actief te blijven in de regio niet weg? Naar onze mening moeten de discussies of een lightrailvariant wellicht beter is of dat marktwerking voorop moet staan maar beëindigd worden. Laten wij, zo vinden onze fracties, maar eens tot realisering overgaan.

In het NVVP is gekozen voor de drieslag: benutten, beprijzen en bouwen. Geen weldenkend mens – die zijn er gelukkig ook nog in onze samenleving – lijkt daartegen te kunnen zijn. Toch hebben wij nog een aantal vragen. De vervoersec-onomische motivatie voor beprijzen is duidelijk en correct. Maar is het eerlijk om bijvoorbeeld bewoners van Vinex-locaties de dupe te laten zijn van het ontbreken of te laat gereedkomen van openbaar vervoer? Leidt de differentiatie in beprijzen naar plaats, wat per saldo hoge tarieven rond de grote steden geeft, niet tot een stimulering van de ruimtelijke spreiding die wij binnen het RO-beleid juist proberen te voorkomen? Wij zouden hier nog meer vragen over kunnen stellen, maar de nu gestelde vragen zijn voor de duidelijkheid al voldoende. Benutten lijkt nogal technisch te worden ingevuld.

Over benutten op het spoor hebben wij ook een vraag. Spoor is vooral concurrerend op lange afstanden of als er sprake is van dikke vervoerstromen. Het binnenlands goederenvervoer per spoor lijkt ons aan geen van beide karakteristieken te voldoen. Geeft nog meer prioriteit voor het personenvervoer op het spoor, ten koste van het binnenlands spoorgoederenvervoer, dan niet een bijdrage aan de verbeterde benutting van het spoor

en een relatief grotere bijdrage aan de bereikbaarheid dan de huidige situatie?

In het algemeen ontgaat ons de manier waarop afgewogen wordt tussen benutten en bouwen. Veelal wordt gesteld dat benutten vooraf gaat aan bouwen. Echter, benutten kost ook geld en als benutten soelaas biedt voor een beperkt aantal jaren, moet het bouwen van toekomstvaste capaciteit toch goedkoper zijn? Hebben wij het goed dat de discussie over de HSL-Oost verbinding tussen Utrecht en Arnhem hier ook over gaat? Kan de minister medelen of hier een heldere beleidslijn voor is?

Capaciteit bestaat niet alleen uit fysieke capaciteit, maar ook uit milieuruimte. Regelgeving op het gebied van emissies kunnen de fysieke capaciteit van infrastructuur beperken. In hoeverre zijn er op dat gebied in de komende jaren behoorlijke knelpunten te verwachten en wat zijn de consequenties daarvan?

Ten aanzien van het NVVP geldt voor onze fractie nog een heel andere vraag. In de nota wordt heel nadrukkelijk gekozen voor een zakelijke insteek. Als er een economisch verhaal is voor een project, een bepaald beleid, een norm of wat dan ook, dan moet zo'n insteek mogelijk zijn. Als deze insteek echter dominant wordt, wat is dan nog de ruimte voor de politiek? Komt de politiek hiermee niet aan de leiband van de rekenmeesters te liggen? Zijn er niet juist als het gaat om milieu, om veiligheid en om bereikbaarheid vele zaken waar de politiek zeer veel waarde aan hecht en waarvoor economen er meestal niet slagen om een correcte waardering te geven? Onze fracties zijn niet tegen zakelijke argumentaties, maar wel tegen een beslismodel waarin "de exacte rekenaar" een dominantere positie krijgt dan de politicus die toch de afweging in het algemeen belang moet maken.

Zo is het ons opgevallen dat in het NVVP het vervoer over water er beleidsmatig niet zo goed af komt. In tegenstelling tot andere sectoren is er hier geen schaarste van capaciteit. Juist ons land heeft hier veel betere mogelijkheden dan de andere landen in Noordwest-Europa. Die landen zijn niet in staat om een behoorlijke groei, zoals die in Nederland nog kan plaatsvinden, via de weg of het spoor te accommoderen. Vaarwegen

Van den Berg

in omvang vergelijkbaar met die in ons land, ontbreken in die andere landen. Daarom vinden onze fracties het teleurstellend, dat er onvoldoende budget is om bottlenecks in vaarwegen op korte termijn weg te nemen. Sterker nog: reeds lopende werken worden tijdelijk onderbroken omdat het budget ontoereikend is. Onze fracties pleiten voor meer prioriteit voor investeringen in de vaarwegen, zowel voor onderhoud als aanleg. Hierover vernemen wij graag de beleidsvisie.

Vervolgens willen wij nadenken over het thema water. Wilde Nederland het hoofd boven water houden, dan was een krachtige aanpak van de waterhuishouding nodig. Deze overtuiging leidde het begin van Rijkswaterstaat in. Intussen is er veel gebeurd en veranderd. We werden geconfronteerd met veranderende klimatologische omstandigheden, ten gevolge waarvan we nu te maken hebben met intensievere regenval, frequentere buien en langere periodes van droogte. Ook zeespiegelstijging en bodemdaling worden nu als vaststaand aanvaard. Maar dat Nederland geen geïsoleerd stroomgebied is, dat industriële ontwikkeling, intensiever grondgebruik en bevolkingstoename tot een nieuwe benadering in het waterbeheer hadden moeten leiden, was naar onze mening al jaren duidelijk.

De begroting laat geen visie zien. Na het verschijnen van de begroting is een aantal studierapporten gepubliceerd waaruit blijkt dat waterbeheer gericht op technische beheersing, gecontroleerde en snelle afvoer van water met terugleiding bij droogte vaak faalt, met als gevolg vaak schade door wateroverlast. Er wordt te weinig water vastgehouden door verstening. Ook zijn er te weinig bergingsmogelijkheden. Hoewel er na de verhoging van de rivierdijken geen onveilige situatie is, geldt dat de veiligheidsnormen nog dateren uit de jaren zestig. De economische waarde achter die dijken is inmiddels vertienvoudigd. De commissie Waterbeheer 21ste eeuw – anderen spraken er ook al over – heeft eind augustus 2000 belangwekkende voorstellen gedaan, waarmee wij blij zijn, om onze waterhuishouding ook in deze eeuw op orde te houden. Inmiddels heeft het kabinet zijn standpunt ook bepaald en is de Vijfde nota ruimtelijke ordening verschenen.

Water staat dus, terecht, weer op de verschillende beleidsagenda's.

Op 14 februari jl. is de startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw gesloten met provincies, waterschappen en gemeenten. Onze fracties vinden dit een uitstekend initiatief, want de wateropgaven voor deze eeuw kunnen alleen succesvol worden opgepakt in goede samenwerking tussen de verschillende overheden. Onze fracties vinden daarbij een goede betrokkenheid van belangengroepen echt noodzakelijk. Het is ons opgevallen, dat het kabinet sterk de nadruk legt op veiligheid en wateroverlast, en dan vooral in relatie tot het hoofdsysteem. Kwaliteit, verdrogingsbestrijding alsook verziltingsbestrijding behoren naar onze mening ook een hoge prioriteit te krijgen. Zo wordt in het rapport van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw de watertoets als belangrijk instrument aanbevolen. De heer Eversdijk en mevrouw De Blécourt-Maas hebben er ook op gewezen. In aansluiting op wat zij vroegen, willen wij ook graag weten of er al een leidraad voor aanwezig is en hoe het zit met het juridisch instrumentarium. Wij hebben namelijk begrepen, dat het kabinet vindt dat er geen aparte wettelijke status moet komen voor de watertoets.

Voor één specifiek punt vragen wij in dit kader nadrukkelijk de aandacht. Evident is dat het nieuwe waterbeleid, waarover op zichzelf brede overeenstemming bestaat, extra geld zal kosten. De nieuwe trits vasthouden, bergen en afvoeren en de normering en dergelijke zullen niet alleen in het hoofdsysteem, maar juist ook in de regionale watersystemen om extra maatregelen vragen. Volgens onze fracties kan het niet zo zijn, dat al deze kosten ten laste van de waterschappen komen. Dit zou immers de lokale en regionale lastendruk ernstig onder spanning kunnen zetten. In dit licht zijn onze fracties benieuwd naar de opvatting van de staatssecretaris over de betekenis van artikel 98 van de Waterschapswet. Wanneer het ene waterschap maatregelen neemt om wateroverlast in het andere waterschap te voorkomen, is er toch sprake van de in dat artikel genoemde "bovenwaterschappelijke belangen"? En dan is er toch aanleiding voor bijdragen van rijk en/of provincies? Kortom, kan de staatssecretaris haar visie op de

financiering van dergelijke kostbare maatregelen in de regionale watersystemen geven en wil zij daarbij artikel 98 van de Waterschapswet betrekken?

De Kaderrichtlijn water is inmiddels aangenomen en gepubliceerd. Aan de implementatie ervan wordt gewerkt. Kan de staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is? Past in haar visie het verschijnsel stroomgebiedbeheersplan van de Kaderrichtlijn in de Nederlandse planstructuur van de Wet op de waterhuishouding? Is het al voldoende duidelijk dat voor de vier internationale stroomgebieden de minister van Verkeer en Waterstaat en voor de deelstroomgebieden de waterschappen als bevoegde autoriteit moeten worden aangewezen?

Voorzitter! Niet alleen in beleidsmatig opzicht staat het waterbeheer hoog op de agenda, ook in institutioneel opzicht is er veel aan de orde. Door de Unie van waterschappen wordt al enige tijd gewerkt aan voorstellen die de bestuurs-samenstelling en de financiering van het waterschap moeten vereenvoudigen. In de Vierde nota waterhuishouding is op dit traject geweest. Naar verluidt zal de Unie van waterschappen haar definitieve voorstellen binnenkort presenteren. Wij zijn benieuwd naar deze voorstellen en vooral ook naar de wijze waarop de staatssecretaris daar mee om zal gaan. Als we er voor het gemak eens even van uitgaan dat de Unie met een helder pakket voorstellen komt, is de staatssecretaris dan bereid snel haar standpunt te bepalen en het wetgevingsapparaat in werking te zetten? Voor de implementatie van de voorstellen zal immers een vrij forse wijziging van de Waterschapswet nodig zijn. Onze fracties zijn benieuwd naar de opvatting van de staatssecretaris op dit punt.

Voorzitter! Wanneer Luther 's morgens opstond, zette hij het raam wijd open. Hij verwonderde zich dan over de wolken. Wolken die vol water waren, maar vaak geen druppel loslieten. Hij zag daarin Gods grote werken. Hij kende ook de andere kant van het water, bedreigend soms. Hij kende de Bijbel en wist van de zondvloed die plaats had gevonden. Als hij de regenboog zag, dan wist hij: zo'n vloed zal er niet meer komen. De regenboog herinnerde hem aan het verbond dat God met Noach sloot en daar werd

Van den Berg

ook het ambt van de overheid bevestigd. Luther sprak dan: "Hier is de fontein, waaruit elk burgerlijk en volkenrecht welt".

Wij zeggen het hem na. Voorzitter! De natuur biedt geen confectie. Dit maakt de zorg voor een goede waterhuishouding boeiend en noodzakelijk. Een overheidstaak bij uitstek, zo vinden onze fracties. Wij wachten de beantwoording af.

□

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter! De minister heeft op 1 februari jl. in de Nieuwe Kerk te Den Haag een rede gehouden. De titel van die rede was: Wat mensen beweegt; over de grenzen van mobiliteit. Zij ging over het verleden, de natuur van de mens en culturele ontwikkelingen, allemaal prachtige poëtische onderwerpen. Mobiliteit is ook iets heel poëtisch. Wie van ons heeft in zijn kinderjaren of daarna niet de boeken van Jules Verne met genoeg gelezen.

De rede ging niet zoveel over beleid, maar ik vond er toch een paar citaten in. "Uiteindelijk", zei de minister, "leidde die groei – zij bedoelt de groei van mobiliteit – tot schaarste aan rust, ruimte en veiligheid. Het is de taak van de overheid om die schaarste te reguleren en rechtvaardig te verdelen. Dit is een interessante uitdaging en niet eenvoudig. De eerste stap lijkt mij om te erkennen dat mobiliteit een nog steeds groeiende maatschappelijke behoefte is." Aan het eind deed de minister de volgende beleidsmatige uitspraak: "Maar ik weet wel dat iedere gebruiker bewust of onbewust kiest voor het moment waarop hij reist en het middel waarmee. Juist de overheid heeft in mijn ogen de taak om duidelijk te maken dat die gebruiker een reële keus heeft. Uiteindelijk moet iedereen een eigen weloverwogen antwoord kunnen geven op die ene simpele vraag: why?"

Ik had dit soort zinnen natuurlijk ook kunnen vinden in de begroting, maar ik vond het aardiger ze uit deze boeiende rede te halen.

Hoe vatten wij dit samen? Wie wil reizen, moet dat kunnen, zegt de minister, en moet zelfs kunnen kiezen voor de manier waarop, maar hij moet er een prijs voor betalen. De overheid moet die keus mogelijk maken. In het probleemveld van verkeer en vervoer doemen dan

tallose vragen op. Kan het? Is het niet strijdig met de vaststelling, dat schaarste in verband met de genoemde rust, ruimte en veiligheid moet worden gereguleerd en rechtvaardig verdeeld, zoals de minister zegt? Daardoor moet de keuze worden beperkt, ja zelfs zeer aanzienlijk.

Nog een andere vraag: is het niet in ons aller belang dat goederenvervoer voorrang krijgt? Immers, de industrie genereert het vervoer van goederen en dat genereert welvaart. Wij moeten onze verplaatsingsdrift door middel van de welvaart betalen. Hoe moeten wij die voorrang dan geven? Wij weten toch dat de welvaart voor een groot deel wordt gegenereerd door arbeidsverdeling? Arbeidsverdeling genereert weer transport.

Ook doet zich de vraag voor of wij nog wel de ruimte hebben voor al die mobiliteit die zo nodig is, om de mensen de keuze te geven. Moeten wij niet veel meer ondergronds doen? Stellen wij de juiste prioriteiten door zeer veel geld uit te geven aan enkele zeer grote projecten?

Wat moeten wij aan met het openbaar vervoer? De spoorwegen kunnen de snel groeiende vraag niet aan, technisch niet en mentaal niet, zou je zeggen. Ik heb eigenlijk zin om eens wat aardigs over de spoorwegen te zeggen, want er wordt zoveel op gevit. Laten wij niet vergeten dat wij nog altijd een van de beste spoorwegnetten van de wereld hebben. Laten wij ook niet vergeten dat er een enorme stijging van de vraag waarop de spoorwegen een antwoord moesten geven is geweest. Het Nederlandse net is heel dicht. De verbindingen grijpen kritisch in elkaar. Als één trein een beetje laat is, heeft dat meteen effect op het hele net.

De minister is uit China teruggekomen en is onmiddellijk heel "vrouwmoedig" opgetreden. Zij heeft bewerkstelligd dat er maandag geen stakingen waren, wat ik buitengewoon prettig vond. Ik gebruik de spoorwegen veel. Toch moeten wij vaststellen, dat als de spoorwegen staken de wereld gewoon doorgaat. Ik heb het in Frankrijk vaak meegemaakt. Je wist nauwelijks dat de spoorwegen staakten. Als vrachtauto's de wegen blokkeren, dus als het autoverkeer stil komt te liggen, dan gaat meteen alles plat. Je moet dus de invloed

van de spoorwegen ook weer niet overdrijven.

Een verdubbeling van het openbaar vervoer zou het openbaar vervoer nog niet in de buurt brengen van het verplaatsingsvolume met auto's. Toch zou verdubbeling gigantische investeringen vergen. Als morgen 10% van de mensen die dat anders niet doen besluit om met het openbaar vervoer te gaan, is de chaos compleet. Het openbaar vervoer organiseert eigenlijk maar een heel klein gedeelte van onze verplaatsingen, maar het moet veel meer worden.

De minister weet beter dan wie ook, dat het de vraag is of het politieke draagvlak voor bepaalde maatregelen is te genereren. Als wij het hebben over rekeningrijden en kilometerheffingen weet de minister natuurlijk precies wat ik bedoel? Wanneer zou een kilometerheffing in te voeren zijn? Het is echt een buitengewoon complexe materie. Heel velen worstelen met dit soort vragen, de minister ook. Dat hebben wij gezien in het NVVP. Benutten, prijzen, bebouwen en een beter bereikbare Randstad; het plan is nog volop onderwerp van discussie. Ik ga het nu niet bespreken, behalve dan het vervoer over water, want dat is het thema vandaag.

Nog even iets over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, het BOR. Daarin staat dat de maatstaf voor Nederland een rijsnelheid in de spits van gemiddeld ten minste 60 kilometer per uur op trajectniveau wordt. Dat er tot 2010 tien miljard extra wordt geïnvesteerd in de Randstad kan ik mij voorstellen. Bijna de helft van de auto's en de vrachtauto's rijdt iedere dag in de Randstad. Op het platteland hoor ik echter vaak de vraag of die maatstaf ook van gelding is voor de regio. Pas hoorde ik een wethouder in Vlissingen zeggen, dat mensen als zij daar een stoplicht vier keer op groen zien springen voordat zij door kunnen, boos zijn. Als je dan zegt, dat je het in de Randstad fantastisch vindt als je er na vier keer groen al door bent, zegt die wethouder: dat is bij ons anders. De Randstad is nu eenmaal anders. Er wordt bijvoorbeeld 3,5 maal zoveel per persoon aan cultuur uitgegeven. Dat is allemaal best maar – aldus die wethouder – wij hebben de rust en de ruimte en daar hoort niet bij, dat je in de file moet staan. Zo'n maatregel is dan ook best voor de

Terlouw

Randstad maar niet voor ons! Hoe denkt de minister daarover? Ik hoor het namelijk heel vaak in de regio. Is dezelfde maatstaf daar geldig?

Voorzitter! Het thema van vandaag is in de eerste plaats water. Ik wil allereerst een paar woorden wijden aan het waterbeheer, geadresseerd aan de staatssecretaris. De slagzin is "anders omgaan met water", het kabinetsstandpunt van december vorig jaar over het waterbeleid in de 21ste eeuw. Dat is heel noodzakelijk vanwege de veranderingen in het klimaat, door de andere wijzen van omgaan met landbouwgronden en door de overstromingen op vele plaatsen in de wereld. Dat kan haast geen toeval meer zijn, zo menen de deskundigen trouwens ook.

Voorzitter: Boorsma

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter! Sinds de laatste keer dat wij elkaar in dit verband spraken, heeft de staatssecretaris de calamiteitenpolders aangekondigd. Zij kreeg daarvoor zeer veel kritiek en ik heb haar in het openbaar verdedigd. Hoe had zij het anders moet doen? Als zij het eerst had besproken, was het uitgelekt en zou de staatssecretaris geheim overleg hebben gevoerd. Als zij het ineens had gezegd en had voorgesteld om het in discussie te nemen, was het ook niet goed geweest omdat zij dat eerst wel eens had mogen overleggen. Je kunt dat nooit goed doen en daarom heb ik begrip voor de wijze waarop de staatssecretaris dit heeft gedaan. De follow-up is echter heel belangrijk en ik sluit mij aan bij de vraag hoe de schadevergoeding wordt geregeld. Korthedshalve sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de heer Eversdijk hierover.

Voorzitter! Waarover ik mijn collega's nog niet heb horen spreken, is de brief van 14 maart van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer met het kabinetsstandpunt over het advies van enkele wetenschappelijke raden over kennis- en innovatiethema's voor integraal waterbeheer en over noodzakelijke veranderingen in de kennisinfrastructuur op het gebied van water en alles wat daarmee samenhangt. Ik ben het eens met de strekking van de brief van de staatssecretaris. Wij bevinden ons in een overgangsfase van waterkeren naar wateraccommoderen en het is noodzakelijk dat er niet alleen andere

technieken komen maar vooral ook dat er een andere manier van denken komt. Het deed mij denken aan het advies van de commissie-Boertien in de jaren negentig: het gaat niet alleen om hogere dijken maar ook om het anders bekijken van het dijkenlandschap, het natuurcultuurlandschap. Ik was toen in Gelderland en daar heeft de Directie Water dat inderdaad zo opgepakt. Zij heeft haar medewerkers met camera's, met potlood en papier het gebied in gestuurd. Zij hebben met de bewoners gesproken, een essay geschreven over het cultuurlandschap, een video gemaakt en erover gediscussieerd. Dat heeft geweldig gewerkt! Deze manier heeft de aanpak van de medewerkers in het provinciehuis volledig veranderd, omdat zij er anders tegenaan zijn gaan kijken. Als de strekking van de brief van de minister is, dat het ook in wetenschappelijk opzicht anders moet worden bekeken en dat andere wetenschappen – de gammawetenschappen – erbij moeten worden betrokken, dan ben ik het er mee eens.

Ik vind de brief wel erg kwalitatief. Zij gaat over samenwerking tussen instituten, over het aangaan van allianties, kennisuitwisseling in internationaal verband en herprioritering binnen de huidige programma's en budgetten enz., maar is er niet iets concreets over te zeggen? Wat zal er concreet gaan gebeuren met die kennisinstituten?

Voorzitter! Ik kom op het water als vaarweg. Ik moet hier uitspreken dat ik voorzitter ben van de Koninklijke Schuttevaer, een schippersvereniging, maar dat ik geen aandelen in de sector heb en dat ik ook voordat ik deze functie ging bekleden al pleitte voor water als de juiste weg. 54% van het internationale containertransport van en naar Rotterdam – net even iets anders dan de heer Eversdijk die sprak over geheel Nederland – gaat via de binnenvaart. Er zijn 23 binnenvaartcontainerterminals in Nederland en er komen er binnenkort nog vijf bij. Tussen 2000 en 2002 komen er ca. 200 nieuwe binnenschepen van diverse afmetingen bij in de vaart. Dat betekent zo'n 1,5 mld. gulden aan investeringen. Iedereen die een beetje in de sector thuis is, kent zo langzamerhand de Jowi, het nieuwe containerschip dat 470 TEU – een 20 ft. equivalent unit – bevat. Dat zijn heel wat treinen op één schip! Er is

ook innovatie in nieuwe kleine snelle containerschepen: de Neo Kemp met 32 TEU. Kortom, wij staan aan het begin van de Europese renaissance in de binnenvaart.

In 1999 voeren op de Europese binnenwateren 4577 binnenschepen onder Nederlandse vlag, bij elkaar 5,2 miljoen ton. Vergelijk dat eens met de zeeschepen: 750 in plaats van 4577. Die vervoeren niet 5,2 miljoen maar 4 miljoen ton. Het is een geweldige bedrijfstak. Het aandeel van Nederlandse schepen op de Rijn is op het ogenblik 67%. Ik zeg dit om vast te stellen dat de groei van het laadvermogen enorm toeneemt en het ladingsaanbod daarmee geen gelijke tred houdt. Dat is jammer. Als dat laadvermogen er komt, moet het aanbod er ook komen. Naar mijn mening zal een meer stimulerend beleid hierbij helpen. Ik dring daar dan ook op aan.

In 1980 was er nog geen container op een binnenschip te zien. Vanaf 1990 is het aandeel gestegen met 10% à 15% per jaar. In 1998 bijvoorbeeld werden 200.000 TEU meer vervoerd per binnenschip dan in 1997. In 1999 waren er 16 binnenvaartcontainerterminals buiten Rotterdam en Amsterdam, namelijk in Veendam, Gorinchem, Venlo, Wansum, Waalwijk, Hillegom, Beverwijk, Alphen aan de Rijn en Hengelo. Het gaat hier om gecombineerd transport en daarvan moeten wij het hebben in de toekomst. In dit geval gaat het om samenwerking tussen vrachtovervoerders en vervoerders over het water, met logistieke functies als toegevoegde water.

Voor andere segmenten geldt iets soortgelijks. Er zijn bulk- en stukgoedterminals. In Helmond, Kampen en Oss zijn reeds regionale overslagcentra en er zijn er zeven in ontwikkeling.

In Europa concentreren de droge bulk en de containers zich op Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre. De natte bulk concentreert zich op Marseille en Le Havre.

Het is ook aardig om te kijken hoe de aan- en afvoer naar de zeehavens plaatsvindt. In Duitsland gaat dat vooral per spoor, in Frankrijk vooral over de weg en in Nederland vooral over de Rijn, die de grootste transportas van de wereld vormt.

Wij weten natuurlijk allemaal dat het wegvervoer bijna onverslaanbaar is. De goederen gaan van deur tot deur en met het prachtige wegennet

Terlouw

dat na de Tweede Wereldoorlog in Nederland is aangelegd is het wegvervoer nagenoeg ideaal. Dat heeft geleid tot kleinere voorraden en "just in time". Dat is echter ook kwetsbaar. Ook binnenschepen kunnen met de moderne technieken "just in time" varen in bijna alle weersgesteldheden.

Het vervoer over de weg is tussen 1975 en 1990 verdubbeld en volgens de prognoses zal er in de EU in 15 jaar opnieuw een verdubbeling plaatsvinden vanwege de euro, de bevolkingsgroei, et cetera. Het spoor kan dat bij lange na niet opvangen. De groei van spoorwegnetten is maximaal enkele tientallen miljoenen ton per jaar en de verwachte groei in Noordwest-Europa is 1000 miljoen ton per jaar tot 2010. Gedeeltelijk zal het vervoer per pijpleiding plaatsvinden, maar voor het overgrote deel gaat het over de weg als er niets gedaan wordt. Als de bewindslieden het ook maar bij benadering eens zijn met deze analyse, moet er dan niet veel meer gedaan worden om de bestaande laadcapaciteit van de binnenvaart zo goed mogelijk te benutten?

Met deze potentie van de binnenvaart en de groeiprognoses voor weg en rail is het toch vreemd dat niet veel meer ondernemers hun vervoersketen onder de loep nemen en zich gaan oriënteren op het vervoer over water? En is het ook niet vreemd dat niet veel meer gemeenten natte bedrijfsterreinen aanleggen en dat het rijk betrekkelijk weinig aandacht heeft voor de binnenvaart? Dat laatste moet ik echter met een zekere voorzichtigheid zeggen, want het NVVP onderschrijft feitelijk wel wat ik heb gezegd. Sommige dingen die ik heb opgemerkt, staan er gewoon in. Er staat bijvoorbeeld dat de groei van de binnenvaart tot 2020 40% zal zijn. Ik ben begonnen met te zeggen welke filosofie aan het NVVP ten grondslag ligt. Die is: de samenleving gaat dat zelf sturen. Schaarste of milieuvervuiling kost extra en dus gaat men vanzelf voor de minst vervuilende transportmogelijkheden kiezen en voor de mode die nog de meeste ruimte biedt. Maar zo gaat het niet, althans niet op een redelijke termijn. Wellicht gebeurt dit wel op de lange termijn. Nu al kan het vervoer over water gemakkelijk verdubbeld, zelfs verdubbeld worden, maar er is ook nog zoiets als een gewoonte bij verladers: we

hebben het altijd zo gedaan en met veel succes in de hoogconjunctuur en dus blijven wij maar op deze manier doorgaan. Nieuwe regionale overslagcentra verschijnen niet zomaar. Met andere woorden: wij menen dat een sturend beleid in de richting van meer vervoer over water nog niet gemist kan worden. Het NVVP wil hoe langer hoe minder sturen en juist de markt laten sturen, maar voor vervoer over water lijkt ons dat een sturend beleid nog heel veel voordelen kan hebben.

Enkele maanden geleden heeft de staatssecretaris haar voornemen omtrent het verruimen van de Maasroute kenbaar gemaakt. Het uitgangspunt is hierbij de gehele route geschikt te maken voor klasse 5B-schepen met een diepgang van 3,5 meter. Dat is prachtig, maar de bewindsvrouw stelt voor in 2005 met de werkzaamheden te beginnen. Mijn pleidooi is: begin daar eerder mee. Dan kun je eerder van de extra mogelijkheden gebruik maken en het vervoer over de weg verminderen.

Mijnheer de voorzitter! De innovaties in de binnenvaart van de laatste tijd zijn indrukwekkend: schepen op maat, telematica enz. De filosofie van het NVVP is: als de binnenvaart heel goed wordt, zal zij de markt vanzelf veroveren. Daar ben ik het nog mee eens ook als het de lange termijn betreft. Dit zal gebeuren. Misschien zijn wij in 2020 een eind in die richting. Maar alles zou sneller kunnen als er een meer krachtig stimulerend beleid zou zijn. Ik hoop daarom dat die 80 mln. gulden die door de Tweede Kamer is vrijgemaakt, structureel wordt. Daarvoor is hier al eerder gepleit. Verder hoop ik dat met nieuwe projecten eerder kan worden gestart.

Voorzitter! Ik hoor graag de opvatting, hopelijk in instemmende zin, van de bewindslieden hierover.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! De minister heeft plezier in haar werk. Zo heb ik de opmerking mobiliteit is fun geïnterpreteerd. Zij zal echter haar lol de afgelopen dagen wel op gekund hebben. Ik wens haar daarom sterkte. Wel wil ik een kanttekening plaatsen. De heer Terlouw was overigens ook al positiever over de NS dan menig andere collega. Het is mij opgevallen dat enkele weken geleden, toen ook de actiebereidheid zeer hoog was en

de spanning hoog opliep, een stiptheidspercentage van 85 gold. Dat is niet niks. Als ik de kranten lees, lijkt het af en toe dat er bijna geen trein meer rijdt en wij nog blij mogen zijn dat we af en toe heelhuids thuis komen. Ik wil dit even gezegd hebben, want zo beroerd staan we er ook weer niet voor. Met de heer Terlouw wijs ik erop, dat wij een van de beste spoorwegbedrijven ter wereld hebben. Dat is ook niet niks. Het enige waar we ze van af moeten houden is, dat ze hun winst alleen nog maar uit het onroerend goed halen. Ik hoor iedereen namelijk hier wel over de NS praten, maar we hebben het eigenlijk over NS Reizigen! Hopelijk wordt de situatie weer anders, maar ik wijs erop, dat Lovers niet een station cadeau kreeg toen die een gooi naar de marktwerking deed. Deze relativering wil ik dus even aanbrengen: er wordt helemaal geen winst op onze spoorwegen gemaakt. We zijn allemaal aan het verliezen.

Voorzitter! Een van de kernpunten van de benadering van het verkeersprobleem is, dat we met een natuurverschijnsel te maken hebben. De burger doet maar wat en dat heeft mobiliteit tot gevolg. Die mobiliteit krijgt voornamelijk gestalte in het autoverkeer. Ik wil die gedachtegang echter doorbreken en er dan op wijzen dat pleidooien worden gehouden om met Vinex-locaties het aantal bewoners per hectare te verlagen. Door een dergelijke ontwikkeling vallen de desbetreffende overheden buiten de subsidiemogelijkheden van het ministerie. Zij kunnen niet een zodanige kostendekkingsgraad halen, dat zij een rendabel openbaar vervoer kunnen exploiteren. Met andere woorden, door staatssecretaris Remkes de vrijheid te geven om met een meer ijle dichtheid per hectare te werken, wordt een Vinex-locatie vanzelf een autolocatie. Daardoor stijgt de automobilititeit. Vervolgens zeggen we: de automobilititeit stijgt, waardoor zou dat nu weer komen? Ik wil hiermee zeggen, dat die stijging door de mensen zelf wordt veroorzaakt en in dit geval is die het gevolg van de verkoking die bij departementen er kennelijk nog steeds is. Telkens is weer sprake van het bijten in eigen staart vanwege de beleidsmaatregelen die de overheid zelf neemt.

Bierman

Voorzitter! Ik wil voorts enkele conceptuele opmerkingen maken. Ik begin dan zoals gewoonlijk met opmerkingen over het land. Daarna zal ik iets over het water zeggen en vervolgens over de lucht. De vijfde nota is er. Die nota zou het integratiekader zijn voor het NVVP, maar ik mis dat er enigszins in. In het NVVP verschijnt de netwerkstad, de deltametropool, als concept, maar er staat niets over de uitwerking daarvan. Er zal toch vervoer afgewikkeld moeten worden tussen alle relaties in die netwerkstad, maar het is niet duidelijk of dat er nog komt. Verder is het de vraag hoe zich dat dan zal verhouden met het traject dat in het NVVP is uitgezet. In dit verband wil ik het ook nog even hebben over de zweeftrein. Ik dacht dat het de bedoeling was dat er een snellere verbinding met het noorden zou komen, maar ik zie nu dat ten aanzien van de zweeftrein dezelfde fouten worden gemaakt als bij de Betuweroute. Het traject komt via Almere te lopen. Het is dan ook de vraag waarom het niet volgens het oude plan over de Afsluitdijk komt te lopen. Bovendien behoeft die trein niet per se overal te zweven. De kosten daarvan zijn namelijk zo hoog dat de plannen wel eens zweverig zouden kunnen blijven.

De minister is overgestapt van de tolpoorten op de kilometerheffing. Het principe van beter benutten via beprijzing wordt weliswaar nog gehanteerd, maar het is mij een raadsel hoe dit verder uitgewerkt moet worden. Er wordt eigenlijk gewerkt aan een kastje in de auto waarmee gegevens worden verzameld – je kunt je trouwens afvragen of dit niet privacygevoelig is – die uiteindelijk tot betaling moeten leiden. Wij kennen de Nederlander en zeker de Nederlandse automobilist echter genoeg om te weten dat hij ervoor zal zorgen dat dit kastje onklaar wordt. Daarmee wordt het systeem heel kwetsbaar. Wij zijn hiermee overigens ook heel ver af van het experiment dat hier oorspronkelijk aan ten grondslag lag. Wij zouden experimenteren en bekijken of er een betere benutting van de bestaande wegen kon worden georganiseerd. De plannen waarmee de gemeenten over de streep zijn getrokken om mee te doen, zijn vergelijkbaar met het geven van een fles jenever aan een alcoholist voor elke dag dat hij niet drinkt. De minister kan niet meer meten wat

voor benuttingsvoordeel zij heeft weten te realiseren met haar beprijzing, maar zij heeft de laboratoriumsituatie inmiddels al wel verstoord. Sommige wethouders vragen zich inmiddels af of de minister zal vasthouden aan het realiseren van betaling per plaats en per tijd. Als dat niet gebeurt, is het hek natuurlijk van de dam. Ik denk trouwens dat het hek van de dam zal blijven. Daarom geef ik de minister in overweging om de kilometerheffing gewoon per kilometer te heffen los van plaats en tijd. Elke automobilist is namelijk een potentiële fileveroorzaker. Waarom zouden wij dus niet onder het motto van gelijke monniken, gelijke motorkappen een hoog tarief invoeren? Dan hebben wij meteen een systeem ontwikkeld voor degenen die op andere plaatsen rijden waar wij nu geen files zien, maar waar die wel zullen komen. Voor het geval in reactie hierop gezegd wordt dat er dan geen keuzevrijheid meer is, wil ik erop wijzen dat 70% van de ritten korter is dan 7,5 km. Je zou die afstand bijna kunnen lopen en dan heb je dus een keuze. Er zijn in ieder geval nog vele andere mogelijkheden dan de auto om de samenleving draaiende te houden.

In het kader van het openbaar vervoer wil ik ook nog even aandacht vragen voor de komst van de euro. De komst van de euro zal enorme problemen opleveren bij het innen van de paar centen die nodig zijn om een kaartje te kopen. Is het daarom geen goed idee om van de nood een deugd te maken en dus te proberen om zo snel met een OV-chipkaart te komen dat in ieder geval dat probleem wordt voorkomen? Hier worden al experimenten mee gedaan, maar misschien kan die slag nu geslagen worden omdat er een heel duidelijke reden is om zo'n chipkaart versneld in te voeren. Ik denk dat de burger hier ook voor is, omdat hij dan niet meteen met die eurocenten die misschien nog vals zijn ook, hoeft af te rekenen. Ik geef de minister dit in overweging. Wij hebben hier nog net de tijd voor en de technische mogelijkheden zijn al onderzocht. Nu de minister haar vertrouwen heeft uitgesproken in het elektronische kenteken, weet ik niet waarom zij dat ook niet kan doen voor het rekeningrijden in het openbaar vervoer waar altijd al aan

de poort betaald moest worden, namelijk het loket.

Ik kom op het water. Meer water vasthouden betekent meer vaarwater. Ik sluit mij op dit punt aan bij de beschouwing van de heer Terlouw die erop neerkwam dat wij dus capaciteit aan vaarinfrastructuur genoeg hebben. Er is sprake van een duidelijke omslag in het denken over water. Die was er eigenlijk al in de literatuur, want voorheen was het altijd goud onder de golven. Die golven moest je weg hebben en dan kon je graan verbouwen. Men spreekt nu al van het blauwe goud. Er is al sprake van een intrinsieke waarde. Ik juich die omslag toe. De vijfde nota is op dit punt ook duidelijk: er komt een natte as en er komen nieuwe randmeren bij de Noordoostpolder en de Wieringermeer. Dat is prima. Toch zijn er ook enige bestuurlijke onhelderheden. Er komt een aparte PKB voor het rivierengebied. Er is een structuurvisie voor de Noordzee, maar voor het IJsselmeergebied, hét grote openruimtegebied in Nederland, ontbreekt alles nog. Er is weliswaar een concept integrale beleidsvisie, maar dat is nog niet verder uitgewerkt. Hoe krijgt dit vorm? De definitieve versie is bij deel III in het vooruitzicht gesteld, maar tendeert die naar een aparte PKB voor het IJsselmeergebied, of slaat een en ander neer in teksten binnen de PKB-vijfde nota? Als dat zo is, zitten daar beleidsbindende formuleringen in? Kan daar nog op worden ingesproken? Ik vind een en ander nog niet zo integraal.

In de vijfde nota wordt ook gesproken over de watertoets, maar deze wordt ook niet uitgewerkt. Ik sluit mij aan bij de vragen over de operationalisering daarvan. Hoe gaat het met gebieden waar reeds andere activiteiten in uitvoering zijn, zoals bijvoorbeeld IJburg? Dat is het meest sprekende voorbeeld wat mij betreft. Hoe wordt de watertoets daar toegepast? Ik heb de Europese richtlijnen gelukkig nog achter de hand. Als er in het water dus een bedreigd beestje zit, waarvan ik het bestaan niet eens weet, dan kan er worden teruggevallen op een Europese richtlijn om te bewaken dat het water er blijft.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! De heer Castricum citeerde zojuist de zinsnede dat het roer om moet. Er staat in het desbetreffende stuk niet

Bierman

dat het roer totaal om moet. Het roer moet om bij het waterbeleid. De staatssecretaris zegt daarover: "Op alle nieuwe ruimtelijke plannen wordt voortaan een watertoets toegepast, zodat wij in dit land meer waterbewust gaan bouwen." Ik ben het daarmee eens. Begrijp ik goed dat collega Bierman stelt dat dit niet alleen moet gelden voor nieuwe ruimtelijke plannen, maar ook voor alle bestaande ruimtelijke plannen?

De heer **Bierman** (OSF): Dat klopt. Ik ontleen dat aan het feit dat de voorzitter van de commissie die zich heeft beziggehouden met het waterbeleid in de 21ste eeuw heeft gezegd dat IJburg eigenlijk niet gebouwd had mogen worden. Ik begrijp dus dat hij en zijn commissie daar een beetje een probleem mee hebben. Ik vraag mij af of je iets dat onderhanden is, misschien toch nog onder de toets kunt brengen. Dan houd je het probleem zo klein mogelijk.

Voorzitter! Ik was toe aan de laatste zin van dit thema. Die luidt: Waar water staat, is Waterstaat en daar blijft dat water nu staan. Ik ben daar buitengewoon tevreden over.

Dan nog iets over verkeer door de lucht. De laatste tijd gaat het gerucht dat er niet alleen sprake is van een vijfde baan, maar ook van een zesde en een zevende. Dat blijkt ook uit rapportages van de luchthaven Schiphol. De minister heeft zich daar al over uitgelaten, maar zo langzamerhand ben ik toch de tel kwijt. De minister weet heel precies wat ik dan bedoel. Is in die telling de Schiphol-Oostbaan met een aanlegroute over de binnenstad van Amsterdam nu wel of niet opgenomen? Er was eerder sprake van dat een aantal banen zou verdwijnen als de vijfde baan er zou komen. Er zou dan worden overgegaan op een parallel banenstelsel, noord-zuid. Ik krijg nu echter de indruk dat de neiging bestaat terug te keren naar het tangentieel stelsel van kruisende banen met veel geluidsoverlast en een veel lager baanrendement. Wij praten over de vijfde baan, maar eigenlijk is dat de zesde baan. Heathrow weet haar gehele capaciteit, aanzienlijk hoger dan die van Schiphol, af te wikkelen op twee banen, van twee kanten aanvloegend. Kan de minister daar antwoord op geven? Ik wil graag weten of de Schiphol-Oostbaan dicht gaat als de vijfde baan open gaat. Hoe gaat het

verder met de Buitenvelderbaan en de Aalsmeerbaan? Blijven die nu in het plaatje zitten? Er wordt ook al gesproken over een tweede Kaagbaan, parallel aan de vijfde baan.

Als ik de ontwikkeling van Schiphol bekijk, met al deze perspectieven, dan constateer ik dat tegelijkertijd de mainportfunctie aan het afbrokkelen is. Recentelijk zijn de lijnvluchten naar Sydney en Buenos Aires gestaakt. Daarom vraag ik mij ook af of als wij nu doorgaan op deze lijn, wij niet ingehaald worden door de ontwikkelingen die al aan de gang zijn. Moeten wij niet eens in Noordwest-Europees verband kijken of wij niet beter kunnen gaan voor een internationale luchthaven, waar Schiphol deel van uit kan maken, die dan de mainportfunctie uitoefent. Ik krijg graag antwoord op deze vragen.

De vergadering wordt van 16.16 uur tot 16.31 uur geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Mijnheer de voorzitter! Om te beginnen wil ik mijn dank uitspreken aan de verschillende leden voor hun goede inbreng naar aanleiding van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dit is het eerste parlementaire debat dat ik voer over het NVVP. Dat doet mij deugd. Al gedurende enige tijd voer ik met de provincies en de kaderwetgebieden overleg over de vraag welke problemen er zijn op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze drie onderwerpen komen voortdurend terug in dit landsdelige overleg. Deze week worden de afrondende besprekingen gevoerd, waarbij de vraag aan de orde is welke onderwerpen voor de ICES-discussie in aanmerking komen en welke onderwerpen moeten wachten tot na 2010. Het kabinet heeft mij de mogelijkheid gegeven om te plannen in een extrapolatie van het huidige MIT. De investeringsvolumes in het MIT hebben betrekking op de periode 2000 tot 2010 en daarbij wordt uitgegaan van ongeveer 82 mld. gulden voor nieuwbouw en een havenant bedrag voor beheer en onderhoud. In onze planning gaan wij van dezelfde bedragen uit. Wij onderzoeken met elkaar wat er nodig is om een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland te bewerkstelligen. Daar zijn alle milieuvraagstukken bij aan

de orde, zeg ik tegen de heer Van der Lans. Daarnaast is een belangrijk thema dat Nederland veilig is en veiliger wordt.

Dat is een complexe discussie. Vervolgens spreken wij ook over de decentralisatie. Het is de bedoeling dat nogal wat beleidsbeslissingen worden gedecentraliseerd, omdat naar mijn mening andere overheden beter kunnen zien wat de behoeftes zijn. In dat kader zullen politieke discussies gevoerd moeten worden die leiden tot een uitkomst. Dat is een betere manier om tot resultaten te komen dan met het – zoals ik het wat oneerbiedig noem – claimgedrag dat overheden nogal eens kunnen vertonen. Het komt nogal eens voor dat men extra middelen wil voor het aanleggen van een weg of bijvoorbeeld voor een noord-zuidlijn. Dat kan niet zo maar, want dat heeft invloed op andere afspraken die zijn gemaakt. Met het decentraliseren van beleidsbeslissingen zal men zelf prioriteiten moeten stellen en dat lijkt mij alleen maar gunstig voor een sterk bestuur. De gedachte is dat men scherp moet aangeven hoe groot de behoeftes zijn als het geen rijkszaken betreft, dus: geen rijkswegen, geen rijkswaterwegen en geen spoorwegen. In dit verband stelde de heer Bierman een vraag over netwerksteden. Hij kon daarover niets terugvinden in het NVVP. Die discussie wordt ook gevoerd in het kader dat ik aangaf. Men moet dan aangeven welke plannen er zijn met betrekking tot openbaar vervoer, lightrailontwikkelingen, etc. Aan de hand daarvan zullen wij bekijken wat de capaciteit is en welke capaciteitsvergroting gerealiseerd kan worden door bijvoorbeeld innovaties. Het is natuurlijk niet altijd nodig om nieuw te bouwen. Je kunt ook heel innovatief de ruimte van de huidige infrastructuur vergroten, met name op het spoor. Het is hierbij wel van belang dat het integrale karakter wordt bewaakt. Rijkszaken en decentrale zaken moeten op elkaar afgestemd zijn. Er wordt ook een monitoring afgesproken en over en weer wordt goed in de gaten gehouden hoe het beleid zich ontwikkelt.

Het is de bedoeling om iedere twee jaar de agenda van deel 3 van het NVVP opnieuw te herijken. Mijn grote zorg is dat zaken te veel in beton worden gegoten. Dat is namelijk het geval met het tienjarenprogramma op basis van het huidige

Netelenbos

SVV 2, een tamelijk inflexibel plan. De heer Castricum kan nu wel zeggen dat hij het niet zo visionair vindt om de periode vanaf het kabinet-Den Uyl tot nu bij de beschouwingen mee te nemen. Ik vind dat tamelijk visionair. In de jaren zeventig was er nog geen fax. Partijblaadjes moesten met de auto of per fiets worden rondgebracht! Internet of computers waren er nog niet. In de meeste huishoudens is dat nu wel het geval. Er is een GSM-reclame opgenomen op de Chinese muur. Ik heb vorige week in de praktijk kunnen zien dat dit ook de werkelijkheid is, want ook de Chinees loopt daar met een GSM en niet alleen de toerist. De wereld is enorm veranderd.

De dynamische agenda van het NVVP houdt niet in dat de bij het mobiliteitsbeleid betrokken overheden kunnen zeggen: als een minister of het parlement eenmaal iets heeft geaccordeerd in een agenda, is dat beloofd en dan geldt "beloofd is beloofd", waarna vervolgens vraagtekens worden geplaatst bij de betrouwbaarheid van de overheid, als iets niet gebeurt. Er moet een dynamiek georganiseerd worden waarin iedere twee jaar wordt nagegaan of wij het nog wel bij het rechte eind hebben. Als ons dat lukt – het NVVP is overigens nieuwer dan wel eens wordt gesuggereerd – zijn wij met elkaar in staat om geen overcapaciteit op te bouwen, om de innovaties te benutten en om permanent de bestuurlijke vinger aan de pols te houden, met als resultaat een slagvaardige opstelling.

Mobiliteit mag. In Amerika zou men zeggen: mobiliteit is fun. De heer Van der Lans vindt het allemaal veel te lichtig, maar erkend moet worden dat de mens vanaf de prehistorie altijd mobiel is geweest en op zoek naar mobiliteit en snelheid. Innovatie is een kenmerk van de culturele ontwikkeling. Ik spreek dan bewust over mobiliteit en niet over automobilititeit. Maar iedere keer als ik uitspreek dat mobiliteit fun is, wordt mij verweten dat ik over de automobilititeit heb gesproken. Dat is echter niet het geval. Ook kleine kinderen die leren lopen, zijn met fun en met mobiliteit bezig. De autostep, het driewielertje, de fiets, de scooter, de auto, de trein, de bus en het vliegtuig vallen daar allemaal onder. Ik ben een vooruitgang-denker. Technologische vernieuwing spreekt mij bijzonder aan. Ik vind het

een prestatie van formaat dat er gevlogen kan worden.

Dat neemt echter niet weg dat de schaduwzijde ervan goed in ogenschouw genomen moet worden. Het NVVP gaat uit van de mobiliteit van de mens en zijn streven naar sneller, verder en inventiever. De dubbele boodschap is echter dat elke keuze een prijs heeft, gegeven de zwaarte ervan, zoals de belasting van het milieu. De heer Van der Lans vindt het – in mijn eigen woorden – maar niets. Het is echter ingewikkeld. Het prijsbeleid is wereldwijd nog niet goed vormgegeven. Het gehele document gaat uit van het slagen van het prijsbeleid waarin kosten worden toegerekend, schaarse wordt verrekend in de prijs, congestie-uren zwaarder worden belast dan daluren, zoals dat allang in het openbaar vervoer gebeurt, prijzen vanwege de drukte in het stedelijk gebied hoger liggen dan op het platteland en het openbaar vervoer in het stedelijk gebied beter is dan op het platteland. De prijs kan variëren. Met dit lastige politieke verhaal win je zeker niet de populariteitsprijs. Toch zal het moeten gebeuren. Ik zou heel blij zijn als wij erin slagen om de politieke aspecten bij dit soort complexe thema's te betrekken. Als dat lukt, hoeft mobiliteit geen probleem te zijn. Lukt dat niet, dan is mobiliteit in een deltaland als Nederland een groot probleem. Alle deltalanden in de wereld zijn overvol. Er wonen veel mensen en er is altijd veel transport. Er zijn havens, grote luchthavens en veel vrachtverkeer. Er wacht ons dus een krachttoer. Dat betekent dat het belangrijk is om iedere twee jaar te kijken of het allemaal lukt wat wij hebben afgesproken en of wij op de goede weg zijn.

Tegen de bestuurders die er nog wel enige moeite mee hebben, heb ik gezegd dat het pas een verplichting is wanneer het kabinet gaat verplichten in financiële zin. Er zullen voorstudies, verkenningen en planstudies plaatsvinden ter voorbereiding van beleidsbeslissingen, maar pas op het moment dat een keuze financieel wordt opgenomen in het Infrastructuurfonds – straks misschien in een systeem van een baten- en lastenstelsel – gaat het echt gebeuren. Dat betekent dat men niet tegen mijn opvolger kan zeggen – wat mij dus wel overkwam – dat

iets wat in 1987 is beloofd ook moet gebeuren. Die dynamiek past niet in een moderne samenleving. Het is pas een feit als er wordt begonnen met uitkeren en daarvoor niet. Dat is het voorstel dat hier ligt en dat is een andere manier van werken dan tot nu toe. Ik hoop oprecht dat wij in staat zullen zijn om dat op die manier te organiseren.

Mevrouw Bierman en anderen hebben gevraagd hoe het zit met het benutten. Benutten kan niet altijd als gevolg van bijvoorbeeld emissies. Veel autoverkeer op een traject, wat met benutten soms kan, is niet altijd mogelijk, omdat de emissieplafonds voor omwonenden te hoog worden. Daar zul je altijd rekening mee moeten houden. Hetzelfde geldt voor geluid. Alleen kun je aan geluid meer doen door ingrepen aan de bron. Op dat vlak is er steeds meer mogelijk. Wij zijn bezig met experimenten met dubbel-ZOAB. Wij werken al met ZOAB, maar nu experimenteren wij ook met dubbel-ZOAB. Daarnaast wordt nagedacht over nieuwe technologie voor banden, want de band maakt de meeste herrie. Daar verwachten wij ook wel het een en ander van, maar of het echt allemaal zo zal gaan, weten wij niet van tevoren.

De technische oplossingen voor het emissieprobleem worden steeds beter. Op de laatste AutoRAI stonden al auto's met een emissie van nul. Dat waren overigens auto's op aardgas. Je ziet ook hybriden die vooral voor stedelijk gebied interessant zijn. De verwachting is dat er in 2015 op waterstof met brandstofcel wordt gereden. Of dat allemaal uitkomt, weten wij natuurlijk niet zeker, maar het onderschrijft wel de dynamische agendering. Het blijft natuurlijk wel een probleem, maar fossiele brandstof zal veel minder drager van mobiliteit zijn dan op dit moment het geval is. Die voorspellingen worden overal in de auto-branche gedaan en er is geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Zwaar tillen aan de mobiliteit hoort niet bij het vooruitgangdenken. Je moet alleen wel opletten dat het allemaal verantwoord gebeurt.

Dan kom ik bij de vraag of het benutten tijdelijk of definitief is. Wat mij betreft kan het definitief zijn. De vraag hoeveel honderden miljoenen je besteedt aan benuttingmaatregelen weeg je af tegen de vraag hoelang ze kunnen helpen. Soms moet je een afweging maken: 600

Netelenbos

mIn. gulden voor benutten of 1,2 mld. gulden definitief. Dat brengt mij op de vraag over de HSL-Oost. Uit de berekeningen die wij hebben gemaakt en die worden onderschreven door Railinfrabeheer en NS-reizigers, blijkt dat de capaciteit op het traject richting Duitsland in ieder geval tot 2020 voldoende is. Wij verdubbelen het traject Amsterdam-Utrecht en kunnen dan het traject Utrecht-Zevenaar beter benutten, na een aantal aanpassingen. Er ligt op dit moment een ICES-claim van 2 mld. gulden voor die benutting en dat is toch een ander bedrag dan de 10 mld. gulden die uit de regio is gekomen voor het definitieve tracé. Die 10 mld. gulden is wel erg veel geld en in de OEI-procedure voor de onderbouwing van de economische effecten scoort dat definitieve tracé van 10 mld. gulden zeer slecht, veel slechter dan bijvoorbeeld de magneet-spoorlijn. Als dan tot 2020 de capaciteit meer dan voldoende is en als er voldoende kan worden gedaan aan veiligheidsproblemen – want die spelen zeker op dit traject – en aan inpassingsvereisten, zoals niet te vaak spoorbomen dicht e.d., is dat een zeer serieuze afweging waard.

Op die manier gaan wij bij ieder traject te werk. Daarbij helpt de nieuwe technologie, zeker ook bij het spoor, waar er nieuwe veiligheidssystemen zijn, zoals ERTMS (een soort GSM-systeem) en zo nodig andere voltages kunnen worden gekozen. Daardoor kan meer verkeer zonder storingen worden afgewikkeld. Bijna niemand kan zich dat goed voorstellen, omdat wij nu zoveel storingen hebben, maar die hebben te maken met het feit dat wij heel lang niet voldoende in het spoor hebben geïnvesteerd. Als er echter vernieuwd, beter benut en gerenoveerd wordt, geeft dat een heel ander effect op de punctualiteit dan op dit moment. Er kan dus heel veel met benutten, ook op de weg, al kan daar niet altijd mee worden volstaan.

In ieder geval is de volgorde: eerst benutten, dan nagaan wat het prijsbeleid voor effect heeft. Bestuurders vinden dat vaak nogal lastig en vragen zich af hoe er geabstraheerd kan worden van het prijsbeleid en het effect op de mobiliteit. Daar is echter het landelijk modelsysteem voor, waarmee wij de effecten berekenen en waar men het voorlopig mee moet doen. Pas in de derde plaats wordt er gebouwd. Dit

alles is, zoals gezegd, een lastige boodschap voor bestuurders en ik ben dan ook nu zeer ingewikkelde gesprekken met hen aan het voeren. Daarbij wordt bijvoorbeeld gesteld dat men nu nog geen file heeft, maar er straks wel een krijgt. Wij rekenen dat dan uit met ons model, waarbij wordt gelet op woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en een extrapolatie van de economische groei, waarna blijkt of men inderdaad op enig moment een probleem heeft. Ik hoop dat wij hier uiteindelijk goed uitkomen.

Naar aanleiding van de opmerkingen over de kwaliteit van het hoofdwegennet wijs ik erop dat in het NVVP wordt uitgegaan van een basiskwaliteit van 60 km/h in de spits. Buiten de spits kan men gewoon zo hard rijden als de weg toestaat, dus 100 of 120 km/h. Nu wordt vaak gezegd dat die 60 km/h misschien wel terecht is voor de Randstad, maar dat daarbuiten echt sneller gereden moet kunnen worden. Ik vind dat echter niet vanzelfsprekend, want in de spits is juist het aantal korte ritten zeer groot. Overal in Nederland is dat verschijnsel te zien: mensen gaan naar hun werk en rijden 's ochtends 30 of hooguit 40 km/h, waarbij het niet uitmaakt of men in Assen woont of werkt, dan wel in Middelburg of in Amsterdam. Ik houd dan ook tot nu toe vast aan die basiskwaliteit van 60 km/h in de spits. Op zichzelf is dat al hoog. VNO/NCW stelt weliswaar dat dit nog slechter is dan op dit moment, maar dat is zeker niet het geval. Verder wijs ik erop dat men bijvoorbeeld in Hongkong – iedereen in Nederland weet dat ik vorige week in China was! – uitgaat van een basiskwaliteit van 40 km/h, waar wij dus nog ver boven zitten.

Ik heb ook aan alle bestuurders laten zien wat de consequenties zouden zijn als wij zouden insteken op een basiskwaliteit van 100 km/h. Die snelheid wordt vaak als een soort van recht gezien. Als wij een basiskwaliteit van 60 km/h aanhouden, is bij een bepaald aanbod dat vaak voorkomt in dichter bewoonde gebieden in het land, een weg met 2x3 rijstroken nodig. Als dan gekozen zou worden voor een basiskwaliteit van 100 km/h voor datzelfde aanbod, zou ineens een weg met 2x5 rijstroken nodig. Buiten de spits is dat dan wel een enorme asfaltlaag die ongelooflijk leeg is. Het wordt dan ongeveer de weg Drachten-

Heerenveen. Ik weet dat die indertijd in het Langmanakkoord is afgesproken, maar die weg heeft wel bijzonder veel capaciteit. De Friezen weten, dat ik vind dat daar te veel capaciteit ligt. Het is ooit afgesproken, maar het is een tamelijk rustige weg, een enkele keer uitgezonderd, bijvoorbeeld als er zeilkampioenschappen in Sneek zijn.

Ik wens dan ook vast te houden aan die kwaliteit. Daar zijn velen het niet mee eens, maar bij de berekeningen van knelpunten blijkt het vaak wel om dezelfde te gaan. Ik heb dan ook tegen de bestuurders gezegd: laat mij nou werken met die basiskwaliteit, want anders krijgen wij een gigantische overcapaciteit aan asfalt en dat lijkt mij zeer onverantwoord. De knelpunten rond een aantal grote economische centra zijn dezelfde. Ik hoop er op die manier uit te komen. Ik vind een basiskwaliteit voor sneller dan 100 in de spits onverantwoord. Dat zou te veel asfalt betekenen.

De heer Terlouw en anderen hebben opmerkingen gemaakt over het openbaar vervoer. De heer Terlouw heeft een heel sterk punt naar voren gebracht, namelijk dat het aantal kilometers dat per openbaar vervoer wordt gereden betrekkelijk gering is. Het gaat om nog geen 20% van de gemaakte kilometers in ons land. Het budget voor het openbaar vervoer is ongeveer de helft van het budget dat wordt uitgegeven via de begroting en het fonds van Verkeer en Waterstaat. Als de infrastructuur zou worden verdubbeld, zou minimaal 100 mld. gulden worden uitgegeven aan nieuwe infrastructuur, maar dan zou nog niet de helft van het aantal kilometers kunnen worden georganiseerd. Dat heeft te maken met de manier waarop wij onze ruimtelijke ordening plannen. Dat is ook al door een aantal uwer gezegd. Wij hebben geen echte grote steden. Wij zijn een beetje een stadsstaat. Sommige mensen kunnen niet zo goed tegen die kwalificatie, maar het is wel zo dat wij min of meer een stadsstaat zijn, doch nogal landelijk bouwen. Wil men efficiënt openbaar vervoer, dat kwalitatief kan concurreren met de auto – en dat betekent dat het vaak en lang en ook 's avonds moet rijden, dus niet alleen tot zeven uur – dan betekent dat een heel andere opgave voor onze ruimtelijke ordening dan nu geldt. Er is gezegd, dat er dan anders ruimtelijk moet worden geordend en

Netelenbos

dat de heer Remkes daaraan een boodschap zou moeten hebben, maar het is de vraag of de Nederlander daar mentaal wel aan wil. Ik denk dat velen van ons gehecht zijn aan op z'n minst een tuintje. Zolang mensen dat willen, heeft het openbaar vervoer het lastig.

De heer **Bierman** (OSF): Of de mensen dat willen, weten wij gewoon niet. Ze gaan er wel in wonen, want ze krijgen niets anders aangeboden. De heer Remkes zegt dan ook dat er veel meer variatie moet komen. Het eerste wat mensen doen als ze een huis met een tuintje krijgen, is de tuin bestraten. Ze hadden dus eigenlijk een balkon gewild, maar hun woning werd nu eenmaal aangeleverd met zo'n vies tuintje.

Uw redenering dat het openbaar vervoer procentueel maar zo weinig heeft te betekenen, zou ik willen omdraaien. Stel dat degenen die nu in de spits met de trein gaan, met de auto zouden gaan. Dan zou u helemaal nergens meer zijn met de files. Ik zou graag, zoals ik al eens eerder heb gezegd, een beleid wensen waarbij een beloning wordt gegeven aan diegenen die geen problemen maken. Dat zijn die openbaarvervoerreizigers. Daarvan uitgaande zou een versleuteling kunnen worden bepleit, waarbij meer geld wordt gestoken in het openbaar vervoer, omdat het de automobilist toch een lieve cent waard moet zijn om niet nog extra in de file te staan, omdat de treinreiziger er ook nog eens bij komt.

Minister **Netelenbos**: Volgens mij zijn wij daarmee bezig. Met het prijsbeleid moet je ervoor zorgen, dat het loont om met het openbaar vervoer te gaan. Vervolgens wijs ik erop, dat degene die met het openbaar vervoer reist, wordt gesubsidieerd, want buiten het kernnet in de randstad en in Midden-Nederland (Gelderland en Brabant) wordt er fors gesubsidieerd op de decentrale lijnen. Daarnaast wordt de infrastructuur voor het spoor door de overheid gefinancierd en straks ook onderhouden. Het is de bedoeling dat de taakorganisaties vanaf 1 juli a.s. bij de overheid terugkomen. Het vervoer blijft bij het bedrijf en de taakorganisaties gaan terug naar de overheid. Dat betekent dus ook, dat er wel prikkels in het systeem zitten. Ik ben overigens met

de heer Van der Lans van mening, dat het een omissie is dat deel 3 van het NVVP geen hoofdstuk Korte ritten bevat. Toen ik het voorstel van de ENFB en andere organisaties in ontvangst nam, heb ik ook toegezegd, dat ik een apart hoofdstuk Korte ritten zal opnemen, om iedere keer goed te kijken en te herijken hoe het gaat met het korterittenbeleid. Overigens, de fiets is de belangrijkste verzorger van korte ritten. Nog steeds wordt tussen de 30% en 40% van het woon-werkverkeer in Nederland op de fiets afgelegd. Als die mensen vandaag zouden beslissen om dit niet langer te doen, staat alles stil. Dit zal nog veel meer invloed hebben dan het stilstaan van de treinen.

Overigens ben ik van mening dat de treinen dienen te rijden. Ik heb afspraken gemaakt over wat de NS moet leveren. Ik bewaak dit heel goed onder meer op basis van het Overgangscontract 2 waarin de prestatieafspraken zijn neergelegd. Ik ben zeer gemotiveerd om goed te volgen of de NS levert. Ik heb afgelopen week nog gezegd dat ik stakingen niet als overmacht beschouw. Ook tijdens een stakingsperiode wordt dus gewoon gemeten of er wordt geleverd. Zo niet, dan zullen de sancties die het overgangscontract kent direct worden toegepast.

Het openbaar vervoer kan in het stedelijk gebied een goede concurrent zijn indien het wordt gecombineerd met stringent prijsbeleid en een goed parkeerbeleid. Dit betekent dat er weinig parkeerplaatsen moeten worden aangelegd in het stedelijk gebied, anders is de verleiding toch erg groot. Bestuurders vinden dit niet altijd even gemakkelijk. In het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening wordt hierover een aantal opmerkingen gemaakt. Dit alles hoort bij elkaar en daarom is het gebiedsgewijs ontwikkelen zo belangrijk. Dit is vandaag al eerder gezegd. De Vijfde nota ruimtelijke ordening en het Nationale verkeer- en vervoersplan hebben met elkaar te maken. Dit betekent dat de leden van het kabinet en zeker de heer Pronk en ik gelijk optrekken in de visie op de ruimte. Ik zeg wel bij dat infrastructuur op dit moment de ruimte meer ordent dan woningbouw. Woningbouw is nu een minder dominante factor dan hij wel eens is geweest.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik wil de minister vragen verder uit te weiden over het parkeerbeleid. Parkeerbeleid is natuurlijk cruciaal in het mobiliteitsbeleid, maar de regie berust bij vele honderden gemeenten en andere bestuurlijke organen. Wat denkt de minister vanuit haar regierol op dit punt te kunnen bewerken?

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat de decentralisatie met zich meebrengt dat het vinden van een oplossing niet zo maar bij de rijksoverheid kan worden neergelegd. Vroeger kon een wethouder nog wel zeggen dat hij een oplossing zag voor een probleem, maar dat die niet door de minister werd toegestaan. Straks moeten zij het zelf oplossen. Dit zal ertoe leiden dat zij preciezer worden.

Daarnaast wordt het mobiliteitsbeleid gemonitord. Wij houden de vinger aan de pols zodat wij iedere twee jaar kunnen bezien of het beleid moet worden gewijzigd. Het is dus heel belangrijk om die monitor te volgen.

Het ABC-locatiebeleid wordt door de minister van VROM verlaten. Dit betekent dat men weliswaar keuzes moet maken, maar niet dat er vrijblijvendheid ontstaat. Men moet het beleid regionaal vormgeven en niet meer per gemeente. Het was geloof ik de heer Castricum die suggereerde en betreurde dat ik een conflict heb met de Vereniging van Nederlandse gemeenten. Ik ben van mening dat mobiliteitbeleid niet op een te kleine schaal kan worden uitgevoerd. Na het uitbrengen van de vijfde nota en het Verkeer- en vervoerplan zijn de provincies voor hun infrastructuur verantwoordelijk. Het rijk hoeft echt niet dominant aan te geven hoe het stedelijk en regionaal openbaar vervoer moet worden ingericht. Hetzelfde geldt voor wegen. De provincies zijn wegbeheerder.

In samenwerking met de ministers van BZK en van VROM is bepaald dat grensoverschrijdende activiteiten op regionale en provinciale schaal moeten worden geregeld. Uit de vijfde nota vloeien streekplannen voort en uit die streekplannen blijkt wat wel en niet wordt toegestaan. Hiermee moet rekening worden gehouden in bestemmingsplannen. Dit betekent dat dit onderdeel van het beleid in financiële zin niet kan worden door gedecentraliseerd naar de steden. De provincie zal in het

Netelenbos

kader van opdrachtgeverschap en de zorg voor de uitvoering wel door decentraliseren, maar niet dan nadat op provinciaal niveau keuzes zijn gemaakt. Anders krijgen wij een geweldige versnippering. Iedereen bouwt dan veel, maar wij zijn dan niet met mobiliteitsbeleid bezig. De regionale schaal moet worden georganiseerd, ook voor het parkeerbeleid.

De heer **Castricum** (PvdA): De minister gaat er terecht van uit dat vele mobiliteitsproblemen op het regionale niveau moeten worden aangepakt, maar in bestuurlijke zin kunnen wij heel moeilijk tot regionale afspraken komen.

Minister **Netelenbos**: De kaderwetgebieden hebben een bestuurlijke inbedding. Voor het mobiliteitsbeleid is het belangrijk om kaderwetgebieden te houden. De minister van BZK denkt erover na hoe dat moet.

Regionale mobiliteitsfondsen kunnen op twee manieren functioneren. Via een kaderwetgebied kunnen zij bestuurlijk worden ingebed. Via de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het ook, maar daar houdt men niet van bij BZK. Dat is lastig. De provincie kan wel doordecentraliseren, maar voor het mobiliteitsbeleid vind ik de huidige kaderwetgebieden heel slagvaardig. Ik heb daar helemaal geen klachten over. Ik zou het jammer vinden als straks de stad Amsterdam zijn eigen mobiliteitsbeleid vorm ging geven. Ik heb liever dat het ROA, een groter geheel, dat doet. In het kader van het bereikbaarheidsoffensief mogen andere gemeenten ook meedoen. Als Haarlem zich meldt, kan het in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen meedoen. Het is natuurlijk ook interessant dat het meebetaalt. 't Gooi zegt vervolgens dat het ook wil meedoen. Wat mij betreft kan dat, maar Noord-Holland moet natuurlijk in de gaten houden of dat in de provincie niet tot te veel problemen leidt. Ik vind het interessant dat 't Gooi met het ROA wil meedoen aan de BOR-aanpak. Alle bestuurders zijn dan bezig met het oplossen van problemen, in plaats van naar boven te kijken en te zeggen wat wij moeten doen. Ik houd heel erg van krachtig bestuur, met eigen competenties, met monitoring en coördinatie door het rijk, maar zonder medebewind. Een bestuur met medebewind vind ik

geen sterk bestuur op regionaal en lokaal niveau.

Ik hoop dat de VNG weer gaat meedoen. Ik verwacht dat eerlijk gezegd ook. Zij wil met de provincies en het IPO nu verder met decentralisatie, nadat op provinciaal niveau daartoe is besloten. Naar goed Nederlands gebruik moeten wij daar uit kunnen komen.

De heer Van den Berg betreurt de manier waarop de samenleving zich ontwikkelt, met tweeverdieners, mensen die voor hun sociale contacten heel ver gaan reizen en woonwerkafstanden die groter zijn dan vroeger. Ik deel die mening niet helemaal. Juist de emancipatie van alle burgers is belangrijk. Daarom ben ik ook erg voor tweeverdieners, mensen die beiden beroepsmatig actief zijn en ook goed voor hun kinderen zorgen. In zo'n situatie is de auto heel vaak de drager van de organisatie: de kinderen naar de crèche, de kinderen naar de sportclub, de mensen naar hun werk. Uit de korterrittennotitie blijkt, dat het niet altijd gemakkelijk is voor de mensen om naar hun werk te verhuizen. De ene partner werkt op de ene plaats en de andere partner op een andere. In de notitie wordt voorgesteld de overdrachtssubsidies bij de verkoop te laten vervallen, opdat men gemakkelijk kan verhuizen. Dat zou 20 mld. gulden kosten. Ik vond dat een minder goed onderdeel van de plannen, maar gelukkig ga ik niet over fiscale arrangementen. Ik vond het erg veel geld voor iets waarvan ik denk, dat het niet echt zal werken.

Onder anderen de heer Castricum sprak uitvoerig over de veiligheid. Er is veel kritiek geweest op de taakstelling. Nu hebben wij per jaar ongeveer 1200 doden en heel veel gewonden te betreuren in het verkeer. Wij zouden alle energie erop moeten richten om dat terug te dringen tot een maximum van 750. Nul zou natuurlijk nog beter zijn, maar dat is irreal. Het hele beleid is nu gericht op een maximum van 750. Door de groei van de mobiliteit zou dat overigens een verbetering van 40% zijn. Die enorme taakstelling moet worden uitgevoerd tussen nu en 2010. Om die reden hebben de heer Pronk en ik een forse claim ingediend bij het ICES-fonds, omdat de tweede fase Duurzaam Veilig het volgende jaar afloopt en nieuwe plannen moeten worden gemaakt. Het is een enorme opdracht om dat

te realiseren en daarvoor moeten wij alles uit de kast halen. Het gaat natuurlijk om 30km/h- en 60 km/h-gebieden, om technologische innovaties en eisen die aan voertuigen moeten worden gesteld. Het gaat zeker ook om het spoor en de overwegen. De laatste tijd zijn er helaas meer ongevallen op de overwegen gebeurd dan ooit tevoren. Naar mijn idee komt dat niet alleen door de drukte op het spoor maar ook door het ongeduld van mensen. We wachten niet meer wanneer die spoorbomen dicht zijn en we slalommen eromheen. Iedere dag is er wel een incident en ik ben zeer gemotiveerd om samen met de andere overheden te bekijken welke overwegen prioriteit krijgen, welke nog even moeten wachten en welke ondertunneld moeten worden. Dat is heel lastig, want wij hebben 1600 gelijkvloerse overwegen in Nederland en dat is een formidabel aantal. Mijn budget is toereikend voor drie per jaar en dat lijkt dus nergens op. Ik hoop, dat het allemaal lukt. Daarom is benutten zo belangrijk, want dan kun je het tegelijkertijd meenemen. Anders kan dat niet zo gemakkelijk.

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter! De minister spreekt in verband met het verbeteren van de verkeersveiligheid vooral over fysieke infrastructuurele maatregelen. Die hebben echter ook hun grenzen. In de regio merk je, dat de acceptatie van 30 km/h-gebieden minder wordt, tenzij met hoge drempels wordt gewerkt. Die geven echter ook weer problemen in verband met ziekenauto's en dergelijke. Alom denkt men dat je zonder een wezenlijke mentaliteitsverandering niet veel verder komt. Mocht dat zo zijn en als de minister het daarmee eens is, is de vraag of dat gedecentraliseerd kan worden, dan wel of dat via onderwijs en handhaving meer centraal geregeld moet worden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De doelstellingen van Duurzaam veilig zijn altijd gecombineerd met een extra inzet voor handhaving. Dat moet dan ook zeker gebeuren. Daarnaast is mentaliteitsbeïnvloeding het lastigste deel van het gehele beleid. De heer Terlouw sprak zelf over gammawetenschappen maar in toenemende mate lopen er alfawetenschappers op het departement rond om mee te denken over

Netelenbos

de vraag hoe we mentaliteit kunnen beïnvloeden. De heer Castricum wees op de steeds groter wordende agressie in het verkeer. Dat is zeker het geval. Handhaving vormt zeker een van de maatregelen daartegen. Zonder handhaving moeten we het bij de jeugd eigenlijk maar vergeten. Dat vind ik toch wel een heel trieste constatering, maar je hoort dat wel vaak. Daardoor zijn we ook bezig met technisch handhaven, met camera's en met videoscreening. Daar krijgen wij overigens veel commentaar op, waarbij woorden als "melkkoe" worden gebruikt. Ik houd mij daar heel verre van, omdat het toezien op verkeersgedrag echt heel nodig is. Een andere maatregel is een verbodsbepaling. In de Tweede Kamer is thans de vraag aan de orde of het handsfree bellen moet worden verboden en allerlei technieken om de regels te omzeilen willen wij ook gaan verbieden. Zo zijn wij voortdurend bezig om de mentaliteit te beïnvloeden. Jongeren zijn uiterst belangrijk, maar ik weet van mijn vorige portefeuille dat er grenzen zijn aan wat je aan de school kunt vragen. Het begint ook thuis. We hebben een jongerenteam aan het werk – team alert – om vooral de jongeren van zo'n 18 jaar aan te spreken. Ook het "beginnend" rijbewijs mag misschien helpen. Als beginner kun de eerste vijf jaar je rijbewijs kwijtraken als je teveel strafpunten haalt. De heer Castricum wees erop, dat ik nogal streng was bij het uitkomen van het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Men zei echter, dat het zo weinig ambitieus was en zo weinig visionair op het gebied van veiligheid, dat ik dat allemaal te gemakkelijk vond. Ik vind een doelstelling van 40% tussen nu en 2010 enorm. Als men trouwens zo strikt zegt dat het niet goed is, moet men maar zeggen hoe het wel moet. Dat hoor ik dus niet en om die reden vind ik, dat we al buitengewoon ambitieus zijn.

Verschillende leden hebben gevraagd hoe het zit met de tolpoorten en de heer Pieper. U heeft de geschiedenis wel enigszins gevolgd. De heer Pieper studeert op dit moment op de vraag of het mogelijk is op zeer korte termijn een proef te houden met een techniek die te gebruiken is voor kilometerbeprijzing, zodat wij niet eerst een techniek gaan implementeren die daarvoor niet te gebruiken is. Die tolpoorten zijn namelijk niet te

gebruiken voor kilometerbeprijzing, wel voor tolwegen en voor de betaalstrook. De heer Pieper heeft mij nog niet teruggerapporteerd, dus kan ik er op dit moment nog weinig over zeggen. Maar ik ben dat avontuur natuurlijk niet begonnen zonder dat ik het gevoel had dat het wellicht tot iets zou kunnen leiden. Ik ben zeer gemotiveerd om het huidige wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit te gebruiken als carrier voor een proef met de techniek. Mijn voorgangers zijn al vanaf de jaren tachtig bezig met dit thema en niemand is er tot nu toe in geslaagd om ook maar iets te bereiken op dit punt. Het risico dat je natuurlijk altijd loopt met nieuwe technieken is dat er steeds weer uitstel komt en de tegenbeweging die tijd benut om op een gegeven moment weer tegen te zijn. Ik maak mij op dit punt geen enkele illusie. Naar mijn mening moet het mogelijk zijn om in eenzelfde tijdspad wél een proef te doen. Die proef moet slim in elkaar gestoken worden zodat de burgers mee willen doen. Ik doe die proef met de regio's die zich al hebben aangemeld en die zich nu zorgen maken of de proef wel doorgaat. Dat is het leuke van het verhaal! Die proef gaat wat mij betreft door en de techniek wordt nu uitgezocht.

De heer Van der Lans (GroenLinks): Er waren ook hier in de Kamer reeds geluiden te horen van de tegenbeweging waarover de minister sprak. Er werd o.a. gezegd dat het geen verkapte lastenverzwaring mag worden. Dat vind ik een rare opmerking. Als wij namelijk de prijs van mobiliteit op deze manier in rekening gaan brengen, zal dat voor mensen die rijden een behoorlijke lastenverhoging kunnen betekenen. Kan de minister daarop reageren?

Minister Netelenbos: Of het leidt tot lastenverzwaring voor het individu, hangt zeer af van hoeveel iemand rijdt. Er is een bepaalde inkomstenbron uit de motorrijtuigenbelasting en de BPM. Die kunnen worden omgelabeld zodat deze per kilometer betaald worden. Iemand die gemiddeld rijdt, is misschien net zoveel kwijt al nu, iemand die veel rijdt, is meer kwijt en iemand die minder rijdt minder.

Eigenlijk heb ik iedereen, behoudens de heer Bierman, horen zeggen dat ook de schaarse beprijsd moet worden, dus ook congestie, en

dat er verschil gemaakt moet worden tussen stad en platteland. Ik ben het daarmee eens. Ik geef als voorbeeld Japan. Als men ergens zwaar moet betalen voor de kilometers, is dat in Japan. Dat gebeurt daar overigens via tolwegen. Als je daar een afstand van 100 km rijdt, betaal je misschien wel f 75. In Japan betaalt men dus heel erg veel, maar het helpt niet. Men kan namelijk niet kiezen. Het is namelijk 24 uur hetzelfde bedrag. Het maakt dus helemaal niet uit wanneer iemand rijdt. Wij willen echter de capaciteit beter benutten, zodat er minder asfalt hoeft te worden gelegd in dit dichtbevolkte land. Dat maakt dus ook dat het "verleiden" van de automobilist om op een ander tijdstip van huis te gaan in het systeem moet worden ingebouwd. Dat laatste kun je ook beproeven, want modelmatig werkt het maar wij moeten nog bekijken hoe het in de praktijk uitwerkt. Hoe zit het met de prijselasticiteit en wat is de Nederlander bereid te betalen voor het rijden in de spits? Dat gaan wij eerst beproeven.

De heer Van der Lans (GroenLinks): Mobiliteit is nu goedkoop. Als wij de reële prijs met deze mechanismen in rekening gaan brengen, wordt het duurder. Dat is een regulerende maatregel. De mensen voelen het in hun portemonnee en dus gaan zij er zorgvuldiger mee om. Dat wil de minister nu echter niet zeggen. Zij wil wel een kilometerheffing, maar niet zeggen, dat daardoor de reiziger, de automobilist dus, waarschijnlijk duurder uit zal zijn, want we moeten de prijs voor de mobiliteit echt in rekening gaan brengen.

Minister Netelenbos: Met u ben ik van mening, dat het belangrijk is, dat wij de kosten die mobiliteit met zich brengt, in rekening moeten brengen. Er zijn nogal wat studies verschenen waaruit blijkt dat de enige auto die min of meer de kosten, inclusief de onveiligheidskosten, voor zijn rekening neemt de benzinepersoonauto is. Die studies zijn naar de Tweede Kamer gestuurd, maar misschien niet naar de Eerste Kamer. Bij alle andere modaliteiten is dit niet het geval, dus niet bij het vrachtverkeer en bij de binnenvaart al helemaal niet. De binnenvaart betaalt geen belasting. Ook bij het vliegen wordt niet betaald voor alle kosten. De benzinepersoonauto doet dit dus min of meer wel.

Netelenbos

Het witboek waarover enkele leden spraken is overigens in 1998 op de kantoren van de EU in een la verdwenen. Daarmee is dus niets gebeurd. De Palacio, de huidige commissaris, is bezig met het opstellen van een nieuw witboek. Ik hoop dat men de moed heeft dat nu wel te bespreken, maar die moed blijkt er nog niet te zijn. Ik had gehoopt dat de Zweden daarvoor zouden zorgen, omdat die een record op dit te terrein hebben. Zij doen dit echter niet. Voor een deel moet deze discussie wel op Europees niveau gevoerd worden. Ik noem in dit verband het idee van de Strassenbenutzungsgebuehren in Duitsland voor vrachtverkeer. Wij willen zeker ook voor een dergelijke ontwikkeling kiezen. Daarmee werk je dan toch weer in dezelfde richting: je gaat de kosten aan de gebruikers toerekenen. Theoretisch en trouwens ook wel praktisch ben ik het met de leden eens, maar ik wijs erop, dat je geleidelijk tot verandering moet komen. Voor heel veel mensen is mobiliteit namelijk niet goedkoop. Als de mensen die een auto bezitten zouden uitrekenen hoeveel ze echt per maand kwijt zijn, dan zou blijken dat dat meer is dan zij denken.

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik wil graag opmerken, dat ik er buitengewoon blij mee ben dat de minister vaststelt, dat zij onderscheid wil blijven maken tussen stad en platteland. Ik kan haar als echte plattelander verzekeren, dat er voor een deel van de plattelanders geen alternatief is. Ik heb jarenlang door de week in Den Haag gewoond. Welnu, als je in de stad woont, is er altijd een alternatief: de tram, de metro of de bus. Dat alternatief heb je echter niet op het platteland. Houdt dat alsjeblijft in gedachten, anders krijgen wij problemen.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit ook, maar je moet variabiliseren naar tijd een plaats. Daarmee krijgen wij een lastig onderdeel in het debat, maar flat fee helpt niet. Daarvan ben ik overtuigd. De heer Bierman heeft een andere overtuiging, maar om mij tot andere gedachten te brengen, zou hij toch wat meer uit de kast moeten halen.

De heer **Bierman** (OSF): Ik heb dat niet zomaar bedacht. Het idee heeft natuurlijk ook te maken met de toename van de automobiliteit en de

constatering van de minister zelf, dat steeds grotere afstanden worden afgelegd. Voor mij is nu juist het punt, dat degenen die problemen in de stad geven, van het platteland komen. De stadsbewoner heeft de auto allang niet meer voor het dagelijks maken van korte ritjes. Hij kijkt wel uit. Op die manier zou hij zijn parkeerplaats kwijt zijn en zijn burens en zichzelf hinderen. Dus hij gaat allang op een andere manier ergens heen. Het beeld is dus anders. Daarom zeg ik: maak eerst maar de variabilisering van de vaste lasten naar de benzine. Vervolgens kunnen we nagaan wat er nog meer kan gebeuren. Elke automobilist die van het ene deel van het platteland naar het andere gaat, staat overigens ook in de file.

De heer **Eversdijk** (CDA): Welnee!

De heer **Bierman** (OSF): Ik weet dat dat zich in het noorden voordoet, maar daar komt u wat minder. U zit namelijk in het zuiden. Ik ken echter plaatsen in het noorden waar dit wel degelijk het geval is. Die files zou je dus ook moeten belasten. Waarom zouden wij alleen de inwoners van de Randstad belasten voor het terugdringen van de files?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Gelet op het aantal interrumpanten, constateer ik dat we hier ook in de file staan. Ik wil nog het volgende opmerken.

Ik ben blij met de uitleg van de minister van de verkapte lastenverzwaring. We hebben het hier over een fenomeen dat macro in aanmerking moet worden genomen. Dat betekent, dat een automobilist die in de Randstad veel in de spits rijdt voor hogere kosten geplaatst zal worden, maar dat met de maatregel niet wordt beoogd om de rijksinkomsten te vergroten. Dat is niet het doel. We zijn echter wel bezig met vraagregulering. In dat kader heb ik nog geen antwoord op mijn vraag. Als je zou beginnen met een proef van variabilisatie, hoe schaf je dan in die proef het vaste deel af?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat is nu nog onderwerp van gesprek. De techniek is in dit verband ook bepalend voor de manier waarop je het beste kunt handelen. Thans denken wij na over een systeem dat in ieder geval op enig draagvlak kan bogen. Het dilemma waar wij

namelijk mee zitten, is het gebrek aan draagvlak en de moeilijkheden die daardoor ontstaan bij het beproeven van dit soort systemen. Waar ik op dit dossier creativiteit kon mobiliseren, heb ik dat inmiddels wel gedaan. Ik hoop hier eind april dan ook iets over te kunnen zeggen. Aangezien ik hier niets over kan zeggen zonder dat daar grote koppen over verschijnen in bepaalde kranten, wil ik nu niet vrijblijvend over dit dossier spreken. Het moet nu eerst uitgewerkt worden en het moet ook snel beproefd worden. Verder moet het ongevoelig zijn voor fraude en schending van de privacy. Het laatste is overigens niet het meest ingewikkelde thema. Het wordt wel steeds enorm opgeklopt, misschien in de hoop dat dit ook weer leidt tot complicaties. Het punt van de privacy valt evenwel technisch te regelen, net zoals dat bij de GSM-telefoons te regelen valt. Dit is dus geen luchtige opmerking, zoals ik ergens in een krant las. De mensen moeten die kastjes natuurlijk niet kapot maken. Ook daar valt echter iets voor te regelen in het systeem.

Voorzitter! Ik kom op de opmerkingen die over het openbaar vervoer zijn gemaakt. Ik dank degenen die mijn worsteling om de enorme problemen bij de Nederlandse spoorwegen op te lossen, steunen. Ik wil de heer Van der Lans trouwens zeggen dat die problemen niets te maken hebben met de liberalisering als zodanig. Ook landen met staatsbedrijven, zoals België en Duitsland, hebben op dit moment vergelijkbare problemen. De heer Terlouw wees in dit verband op Frankrijk. Wel, als er een klassiek staatsbedrijf is, dan is het wel de SNCF in Frankrijk. Het is dan ook een heel complex vraagstuk en het is inderdaad een drama. Ik hoop dat de problemen binnenkort opgelost kunnen worden en dat de arbeidsverhoudingen binnen het bedrijf dan ook weer genormaliseerd kunnen worden. De minister van Verkeer en Waterstaat is echter niet degene die een arbeidsconflict beslecht. Daar wordt wel steeds om gevraagd, maar dat kan ik niet doen. Ik kan de NS alleen houden aan het prestatiecontract dat ik met het bedrijf heb gesloten. Ik zie daar scherp op toe. Dat is trouwens een hele verbetering in vergelijking met het verleden, want daarin is heel precies vastgelegd wat men moet leveren. Op

Netelenbos

zichzelf is het prima om zo'n verhouding te hebben met dat bedrijf.

De spoorweginfrastructuur is, anders dan in Engeland, van de overheid en de stations zijn deels van de overheid en deels van de NS. In 1995 is geregeld dat de publiek-spaden van de overheid zijn en dat alle commerciële zaken van NS-reizigers zijn. De consument heeft via WP2000 overigens meer rechten dan ooit, maar het is nog niet genoeg. Ik ben dan ook al in discussie met de Tweede Kamer over een aanscherping daarvan. Hier werd gesuggereerd om te komen tot een adviesrecht waarna alleen gemotiveerd van dat advies kan worden afgeweken. In de Tweede Kamer wordt, afhankelijk van het onderwerp, zelfs gedacht over een bindend advies. Onafhankelijk toezicht is geregeld in WP2000 en wordt via de NMA ook geregeld in de Spoorwegwet. De NMA gaat een aparte vervoerskamer oprichten voor al het vervoer, dus bus, spoor en luchtvaart. Die onafhankelijke toezichthouder zal, afhankelijk van de wet, zowel ex post als ex post uitspraken kunnen doen. Dat is ook nieuw en dat is beter. Ik ben dan ook niet zo somber als de heer Van der Lans over de nieuwe wetten. Ik begrijp dat men daaraan zal moeten wennen na een andere traditie van een eeuw. Het is echter echt winst dat gisteren de taxipalen zijn verwijderd uit Amsterdam. Wat heb je namelijk aan een monopolist die taxi's rijdt in een stad?

Het openbaar vervoer is dus ook een groot vraagstuk. Het moet in ieder geval beter geregeld worden. Wat de Zuiderzeelijn betreft, kan ik melden dat er een procesafpraak wordt gemaakt. Eind dit jaar zullen wij daar beslissingen over nemen. Wat snel is, laat zich straks beoordelen. Wat snel is, moet echter ook kunnen stoppen. Op dit traject is dat evenwel heel lastig. Daar zal de komende tijd dus nog op gestudeerd moeten worden. De Afsluitdijk is geen optie. De afspraak met Noord-Nederland houdt in dat er via Almere, Lelystad en Emmeloord naar het noorden wordt gegaan. Voor Lelystad is dat ook uiterst belangrijk, want die stad is nog niet af qua locaties. Dat komt, omdat de Markerwaard niet is doorgedaan. Daar heeft de heer Bierman in het verleden een belangrijke rol bij gespeeld.

Ik ben het niet eens met het gestelde dat er te weinig aandacht is voor de binnenvaart. Dat is wat mij betreft niet de werkelijkheid. In het NVVP wordt de binnenvaart net zo behandeld als de andere modaliteiten. Men heeft nog geen geld gezien, maar dat geldt ook voor de andere modaliteiten. Het geld is nog niet verdeeld, want wij kijken eerst naar de knelpunten. In het NVVP wordt van klasse vier naar klasse vijf gegaan. Dat is een enorme verbetering met het oog op de bevaarbaarheid van het hoofdvaarwegennet. De onderliggende vaarwegen worden door de regio's aangestuurd. Zij moeten zorgen dat het daar goed gaat. De klacht op dit punt vind ik dus eenzijdig en niet terecht.

De subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegenaansluitingen heeft te maken met de overslagfuncties. Deze worden gesubsidieerd. Er is voorts een subsidieregeling openbare inlandterminals. De heer Terlouw heeft al aangegeven hoeveel overslagterminals er zijn. In geen land ter wereld is dat zo goed georganiseerd als bij ons. Ik wijs op de afspraken over uitwijkhavens, ook al wordt men niet onmiddellijk bediend. Een heleboel havens zijn inmiddels al wel bediend. Ik wijs op de sluizen. Ik heb onlangs met Wallonië een akkoord gesloten over de beruchte sluis Ternaaien. Daarmee is ook die kwestie in procedure gebracht. Ik heb vorige week een besluit genomen over de subsidieregeling Schipperszorg binnenvaart, een lastig thema. Er is vaak gesuggereerd daarop te bezuinigen, maar ik doe dat niet. Er moet nu met voorstellen worden gekomen om deze regeling op een moderne manier in te vullen. Het budget blijft beschikbaar, ook omdat ik de binnenvaart een belangrijke sector vind. In september wordt er een door mij georganiseerde pan-Europese binnenvaartconferentie gehouden. In dat kader wordt er gesproken over de toekomst van de binnenvaart. Alle Europese ministers zijn uitgenodigd. Dat geldt ook voor China, Rusland, Thailand en de VS. Bij die gelegenheid gaan wij de binnenvaart opstomen in de vaart der volkeren, ook in landen die dat nog niet automatisch doen. De klacht dat ik te weinig oog heb voor de binnenvaart, is dus niet terecht.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Een voorbeeld uit het verleden:

Congressen kopen geen vliegtuigen en congressen maken ook geen nieuwe vaarwegen. Het klopt toch dat de Tweede Kamer een amendement heeft aanvaard, waarbij 80 mln. gulden extra voor de vaarwegen is opgehoest? Dat doet de Tweede Kamer niet zomaar. Men was kennelijk ontevreden met het eerdere bedrag. Mag ik uit de woorden van de minister opmaken dat die 80 mln. gulden in ieder geval structureel is?

Minister **Netelenbos**: Neen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Dan klopt toch wat de heer Terlouw en ik hebben gezegd, namelijk dat er weliswaar verbale aandacht voor de binnenvaart is – dat is prima – maar dat het tijd wordt dat die resulteert in het beschikbaar stellen van geld om knelpunten op te lossen en dat er niet moet worden gewacht tot 2005?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Iedere modaliteit heeft knelpunten. Die 80 mln. gulden kan momenteel niet structureel worden gemaakt. Dat heeft te maken met de beschikbare ruimte. Anders gaat dit ten koste van andere knelpunten. Daar voel ik niets voor, gelet op de bestuurlijke afspraken met de provincies. Ik kom mijn afspraken na. Het grote probleem bij de natte waterbouw heeft betrekking op de kosten. Die gieren momenteel de pan uit. De natte waterbouw geeft wat dat betreft problemen. Op een gegeven moment krijg je te veel bouwcapaciteit. Dat leidt alleen maar tot hogere prijzen. Je bent alleen maar meer geld kwijt. Wij gaan hier verstandig mee om. Wij hebben er aan de overkant een lastig debat over gevoerd. Ik vind dat wij goed naar de knelpunten moeten kijken. Alle knelpunten vragen een beoordeling. Er wordt er niet een onder het tapijt geschoffeld. Dat neemt niet weg dat wij altijd scherp moeten prioriteren. Die congressen maken dat alle ministers uit Europa iets gaan doen aan binnenvaart, want hoe verder je kunt varen met die binnenvaartschepen, hoe beter het is.

De heer **Terlouw** (D66): Ik geloof dat niemand heeft gezegd dat de minister geen aandacht heeft voor de binnenvaart. Ik heb met nadruk gezegd dat het NVVP wel degelijk de trend voortzet en daar een zekere aandacht voor heeft. Het gaat erom

Netelenbos

dat de binnenvaart als enige modaliteit met betrekkelijk weinig geld veel ruimte kan scheppen. Spoorwegen en wegen kosten veel meer en het kost veel meer tijd om ruimte te scheppen. De binnenvaart kan op een termijn van een jaar veel meer bereiken. Daar gaat het om. Extra aandacht en sturing zouden dan ook goed zijn.

Minister **Netelenbos**: Het Nationaal verkeers- en vervoersplan gaat uit van minimaal een verdubbeling van het aantal TU's of tonnages via de binnenvaart. Wij gaan dus uit van een enorme uitbreiding. Wij maken ons overigens grote zorgen over de personeelsvoorziening. Ik ben nu bezig met de rondetafelgesprekken onder leiding van de voorzitter van de Nationale havenraad met maritieme sectoren, met het onderwijs en een aantal departementen, waaronder OCW en mijn departement, om te kijken wat daaraan te doen is. Er is nog veel capaciteit, maar er is ook een toenemend vraagstuk als het gaat om de bemanning en de wijze waarop dat kan worden geregeld. De mensen die uit die traditie komen, leven zo, maar voor de mensen die niet uit die traditie komen, is het heel wat moeilijker. Wij hebben dus veel aandacht voor de binnenvaart, maar dat betekent niet dat ieder knelpunt onmiddellijk weg kan worden genomen. Wij hebben namelijk scherp geprioriteerd. Ik vind de binnenvaart een uiterst innovatieve en interessante sector. In de tweede Maasvlakte moet die binnenvaart dan ook aan zijn trekken kunnen blijven komen. De nieuwe plannen die worden gemaakt in de opmaat naar 2002 moeten natuurlijk ook van een antwoord worden voorzien, maar ik kan niet zomaar iets toezeggen, want ik heb een aantal andere prioriteiten, waaronder de veiligheid, emplacements en sociale veiligheid, geagendeerd. Ik zal dus een afweging moeten maken.

De opmerkingen over de Schelde waren voornamelijk aan de staatssecretaris gericht, maar ik wil toch een punt naar voren brengen. Als het gaat om de samenwerking tussen havens is het zeer opmerkelijk en positief dat minister Steevaert uit Vlaanderen heeft gesuggereerd om te kijken of de verschillende havens in toenemende mate kunnen gaan samenwerken. Dat is interessant. Diepzeecontainerhavens zijn

uitermate schaars, zeker in Europa. Rotterdam is zo'n haven, maar er zijn er niet zoveel die straks die heel grote containerschepen kunnen ontvangen. Die samenwerking vraagt dan ook heel veel wijsheid. Dat geldt voor Rotterdam, maar ook voor Amsterdam, Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen. Die wijsheid kom ik niet altijd tegen. Ik ben erg bang voor een internationaal conflict op dit dossier. Ik vind dat men veel te vaak al weet en oordeelt zonder dat de feiten bekend zijn. Dat kan niet in de internationale verhoudingen. Nederland heeft namelijk wel twee eeuwen de Schelde afgesloten en Antwerpen het leven zeer onmogelijk gemaakt. Die geschiedenis zijn wij al lang vergeten, maar de Belgen leren dat op school. Die kennen die geschiedenis dus wel. Dat vraagt wijsheid, ook in Zeeland. Er moeten nog discussies worden gevoerd over grote sluisen, containerterminals in Amsterdam en de vraag wat er in Rotterdam wordt gedaan. Dat zijn lastige debatten, maar die dienen wij wel te voeren.

De heer Bierman heeft nog een opmerking gemaakt over de mainportfunctie en de banen op Schiphol. In de Tweede Kamer ligt nu een nieuwe luchtvaartwet voor. Schiphol wordt daarin als een bedrijf behandeld en er is een vergunning in verband met de exploitatie en in verband met alle zaken die met milieu en externe veiligheid hebben te maken. Dat bepaalt de ruimte voor de luchthaven. Daarbuiten mag men geen moeilijkheden veroorzaken. De luchthaven mag binnen een vastgestelde cirkel een bepaalde hoeveelheid geluid en emissies veroorzaken gelijkwaardig aan die van de huidige PKB. De luchthaven kan vervolgens de banenconfiguratie daarbinnen zelf kiezen. Leidt zo'n banenconfiguratie echter tot overschrijding van de zonering, dan kan dat niet. De vraag of de huidige oostbaan nu wel of niet geschrapt moet worden, is aan Schiphol zelf. Maar één ding is zeker: het vliegen over de oostbaan en over de stad Amsterdam genereert zoveel "strafpunten" dat je al snel bent uitgevlogen. In die vergunning is namelijk ook afgesproken dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd gebied wordt gevlogen. Dat scoort ook bij de bewaking van de bewegingen die een luchthaven uitvoert.

In dit kader kom ik bij de discussie over een zesde baan of een zevende baan. De zesde baan is altijd in discussie geweest en is ook doorgerekend door de luchtvaartdienst van mijn departement. Een zevende baan vind ik echter wat te veel van het goede. Dus heb ik gezegd dat ik mij niet kan voorstellen dat het mogelijk is om zo'n zevende baan aan te leggen. Daarop kwam het bericht terug dat ik het helemaal verkeerd had begrepen. Het gaat blijkbaar om een baan 6a en een baan 6b en de vraag voor welke optie men zal kiezen is nog in studie in verband met de kwestie van de zonering. De uitkomst van die studie wacht ik af. In ieder geval was er een verkeerd beeld geschetst, want zeven banen is erg veel.

Gevraagd is waarom twee banen geen optie is. Dat heeft met het Nederlandse klimaat te maken. Het is hier niet mogelijk om, zoals bij de meeste andere luchthavens wel, met twee banen een luchthaven te exploiteren.

Tot slot kom ik bij de mainportfunctie van Schiphol. In de wet wordt vastgelegd wat wij verstaan onder de mainportfunctie. Er is een wereldwijd netwerk waardoor het vestigingsklimaat in dit deel van Nederland interessant is voor het internationale bedrijfsleven. Daar kunnen geen risico's mee worden genomen, niet bij de privatisering en ook niet waar het gaat om het in stand houden van de netwerken. Ook ik ben geschrokken van het feit dat KLM een aantal lijnen schrapt, temeer omdat ik soms op verzoek van KLM niet onderhandel met interessante landen. Er lag bijvoorbeeld een verzoek om een "open skiesverdrag" met Singapore. Daar zijn wij niet op ingegaan om KLM te helpen. Maar als KLM zo maar lijnen schrapt, willen wij dat alsnog in overweging nemen. Het is namelijk wel een interessant "open skiesverdrag" tussen Amsterdam, Singapore en Australië. KLM zal daar niet blij van worden, maar het gaat hier tenslotte om de mainportfunctie van Schiphol. Ook in het kader van de privatisering wordt dat goed vastgelegd. Schiphol mag geen risico's nemen als het gaat om de mainportfunctie. Dat is namelijk ons algemeen economisch belang. Daar doen wij het allemaal voor, juist omdat wij vinden dat het goed is voor de Nederlandse economie. Wel moet een en ander plaatsvinden binnen randvoorwaarden. Er moet

Netelenbos

dus sprake zijn van een verantwoorde economische groei in die regio. Maar dat is iets anders dan internationale samenwerking. Dat komt vanzelf. Schiphol wil bijvoorbeeld in het kader van de privatisering samenwerken met Frankfurt. Dergelijke vormen van samenwerking zie je door privatisering ontstaan en daarom ben ik er zo'n voorstander van. Dan gaat men samenwerken en is er minder sprake van harde concurrentie op één plek. De overheid hoeft dat dus niet te organiseren, zij het dat zij de luchthaven wel in de positie moet brengen om dergelijke onderhandelingen te voeren. Daarover is de discussie gaande en ik ga ervan uit dat het goed afloopt.

Voorzitter! Hiermee ben ik aan het einde van mijn beantwoording in eerste termijn gekomen.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! In de eerste plaats wil ik de leden danken voor hun inbreng. Bijna alle leden hebben uitvoerig aandacht besteed aan het beleidsterrein water. Dat geeft mij de mogelijkheid om daar wat dieper bij deze begrotingsbehandeling op in te gaan.

De centrale vraag is: wat wordt het waterbeleid voor Nederland voor deze eeuw? Terecht hebben enkele leden gesteld dat die vraag in de begroting niet is beantwoord. Nee, het zou te vroeg geweest zijn om daarop in de begroting in te gaan. Dat zou een uitermate onbeleefde manier zijn om de commissie-Tielrooij, die op dat moment nog maar net haar rapport had uitgebracht, al op voorhand terzijde te schuiven. Die commissie is nu juist ingesteld om de basis te formuleren voor een kabinetsstandpunt over het waterbeleid in deze eeuw. Gelukkig hebben de leden kunnen constateren dat er inmiddels een duidelijk kabinetsstandpunt ligt dat de basis moet vormen voor dat beleid.

Hoe is dat beleid tot stand gekomen? Daarvoor ga ik een paar jaar terug, namelijk naar 1993 en 1995 toen er sprake was van hoge waterstanden in de grote rivieren. Wij dachten dat dit niet meer zou voorkomen, maar in een tijdsbestek van drie jaar hadden wij daar twee keer mee te maken. Een en ander leidde tot grote schade, maar gelukkig niet tot persoonlijke

ongelukken. Het heeft het Deltaplan grote rivieren, een versnelde verhoging van de dijken aan het groteriviereengebied, in gang gezet en heeft mensen ook wel aan het denken gezet over de vraag of wij het nog wel goed deden.

In september 1998 werden wij verrast door intensieve regelval. In één weekeind viel er evenveel als normaal in ongeveer een geheel najaar. Dat gebeurde in september in het westen van Nederland, in West-Brabant en in delen van Zeeland en herhaalde zich in november in delen van de kop van Overijssel, de zuidpunt ten zuiden van de stad Groningen, in Drenthe. Ook daar leidde dat tot enorme schadeposten en een enorme wateroverlast. Het kabinet heeft zich toen – dat was nog in de vorige eeuw – de vraag gesteld of Nederland waterhuishoudkundig nog wel in voldoende mate is toegerust voor de komende eeuw. Er is toen de notitie Wateroverlast uitgebracht, als bijlage bij de Vierde nota waterhuishouding, waarin een aantal zaken werd aangekondigd. Er zou een onderzoek komen naar de spui-capaciteit van de Afsluitdijk naar aanleiding van de overmatige regenval in 1998 in het noorden van Nederland, de gemaalcapaciteit in het westen van Nederland zou worden uitgebreid en er zou een onderzoek komen naar de wijze waarop Nederland zijn waterhuishoudkundig huishoudboekje op orde zou moeten krijgen voor de komende eeuw. Dat heeft geresulteerd in de instelling van de commissie-Tielrooij.

Het rapport dat deze commissie eind augustus vorig jaar heeft uitgebracht, kon op veel bijval rekenen van vele instanties, overheden, milieu- en natuurorganisaties en particulieren. In december is het kabinetsstandpunt verschenen onder de titel "Anders omgaan met water". In belangrijke mate zijn daarin de aanbevelingen van het rapport-Tielrooij overgenomen. Een aantal essenties uit dat standpunt loop ik langs.

Het belangrijkste is dat wij van een reactief naar een anticiperend beleid gaan. Tot nu toe hebben wij in de waterhuishouding altijd gerepareerd, dus als het te laat was. Wij verhoogden een dijk als er een overstroming was geweest. Als het te nat werd, maakten wij een nieuwe stuw of brachten extra gemaalcapaciteit aan. Wij deden dat dus altijd achteraf en

nooit vooraf. Wij moeten nu anticiperen op de toekomst en niet wachten tot er schade is aangebracht of misschien zelfs erger. Wij moeten ervoor zorgen dat wij vooraf onze waterhuishouding op orde hebben. Waarom is het voorzorgsprincipe nu nog meer noodzakelijk dan in het verleden? Wij weten dat wij te maken hebben met klimaatveranderingen. Ook al is niet alles zeker, dat is nog geen reden om het niet te doen. Uit de werkzaamheden van het International panel for climate change blijkt dat de gedachten over de opwarming van de temperatuur van de aarde en de zeespiegelstijging niet zonder enig wetenschappelijk fundament zijn. Men verwacht in de eerste helft van deze eeuw een gemiddelde opwarming van 2 graden. Dat is veel. In de tweede helft van de eeuw kan dat wel eens oplopen tot 6 graden. De zeespiegelrijzing kan variëren tussen de 10 en 80 centimeter, terwijl dat de afgelopen eeuwen slechts een aantal centimeters per eeuw was.

Welk scenario het zal worden, weten wij niet, maar het is buitengewoon belangrijk dat wij die veranderingen in ons achterhoofd houden en dat de maatregelen die wij nemen nieuwe maatregelen in de toekomst niet onmogelijk of onnodig kostbaar maken. In Nederland hebben wij te maken met bodemdaling, inklinking van het veen, veroorzaakt door mensenhand. Wij malen en moeten blijven malen en zullen daardoor steeds verder zakken. De laatste factor speelt niet alleen in Nederland, maar over de gehele wereld vanwege de toemerkende verstedelijking en verharding van het oppervlak. De heer Terlouw refereerde er al aan dat niet alleen Nederland te maken heeft gehad met overstromingen en wateroverlast. Ik verwijs naar wat er dit najaar is gebeurd in Zwitserland, Spanje, Frankrijk en een aantal keren in Engeland. Dat heeft allemaal te maken met menselijk handelen, te weten het bouwen op plaatsten waar dat uit waterhuishoudkundig oogpunt hoogst onverstandig is en de gedachte: als je het water niet ziet, is het er niet.

Een ander belangrijk punt uit het rapport-Tielrooij is meer ruimte voor water. In het verleden is buitengewoon veel ruimte aan het water onttrokken. Om dat te illustreren, heb ik een aantal voorbeelden bij elkaar gezocht. Sinds 1850 is 35.000 hectare

J.M. de Vries

langs de Rijntakken verdwenen. Die hectaren dienden als overlap; daar kon de Rijn stijgen. Alleen al sinds 1900 is in het benedenriviereengebied 16.000 hectare verdwenen. Daar is nu gebouwd en verhard. De Friese boezem – de meren, de vaarten en soms kleine stukjes buitendijks gebied – is nu 13.000 hectare. Dat was veertig jaar geleden een kleine 40.000 hectare en honderd jaar geleden was dat nog 100.000 hectare. Het kan niet verbazen dat het nu natter wordt dan vroeger. In 1950 was 30% tot 50% van het Nederlandse grondgebied nog beschikbaar voor de opvang van water. Dat is nu nog maar 3% tot 5%. Op de lagere school leerden wij dat het meanderen van rivieren niet verstandig was voor de scheepvaart en dat de bochten er beter uit konden. Daarmee hebben wij tientallen kilometers aan de rivieren onttrokken. Die konden eruit voor de efficiency van de scheepvaart, maar die hebben de waterberging van de rivieren aanmerkelijk verkleind.

Dankzij ons technisch vernuft hebben wij lang gedacht dat wij water naar onze hand konden zetten. Wij hebben het min of meer in een korset geperst, maar wij zijn er inmiddels achter gekomen dat wij daar niet ongestraft mee kunnen doorgaan. Anders omgaan met water betekent in de eerste plaats ruimte. Die ruimte hebben wij het water in het verleden afgenomen, die kunnen wij misschien voor een klein stukje weer teruggeven, maar die zullen wij het water in ieder geval niet verder moeten ontnemen. Ik denk dat het regeringsstandpunt daar duidelijk over is. Ook dan zullen technische maatregelen nodig zijn en blijven. In het verleden namen wij zeer dogmatisch alleen de techniek ter hand, maar het zou onverstandig zijn om nu hetzelfde te doen met ruimte. Ik denk dat een combinatie van maatregelen het verstandigst is, waarbij ruimte voorop staat. Het zal een evenwichtig pakket moeten worden. Daarop zal ook een kosten- en batenanalyse worden losgelaten. Wij hebben gekeken naar een aantal voorbeelden en het pakt niet ongunstig uit als je alle aspecten meeneemt, ook de duurzaamheid en maatschappelijke aspecten. Het bergend vermogen van het IJsselmeer is alleen al door de aanleg van de polders meer dan gehalveerd. Dat zou men theoretisch met ruimte kunnen oplossen, maar ik

denk dat het praktischer is om te kijken naar de vergroting van de spuicapaciteit van de Afsluitdijk. Het zoeken naar meer ruimte is alleen maar kapitaalvernietiging.

Een ander punt dat het kabinet heeft overgenomen uit het rapport-Tielrooij is de introductie van een watertoets voor nieuwe grootschalige ingrepen. Dan denk ik aan bouwprojecten voor woningbouw, glastuinbouw en bedrijventerreinen, dus grote infrastructurele werken. De commissie-Tielrooij heeft daar een voorbeeld van gegeven. Zij heeft expres de watertoets niet al te zwaar willen maken. De heer Tielrooij heeft verschillende malen geïllustreerd dat wij ons dat moeten voorstellen als een bezoek aan de notaris die na afloop van het passeren van de akte op de mantel nog een aantal handelingen afvinkt om te kijken of hij alles wat hij had moeten doen ook inderdaad gedaan heeft. Hij zegt dat de watertoets ook zo moet zijn. Bij het gereedmaken van het plan moet je kijken of je naar alle aspecten, dus ook naar de waterhuishouding in het gebied, hebt gekeken. Wij hebben geconstateerd dat er thans in de wetgeving voldoende instrumenten zijn om een watertoets toe te passen. Wij hebben het in het verleden nagelaten, maar niet omdat wij het niet konden. Wij hebben als overheden geoordeeld dat wij een lang traject van een wettelijk instrument beter kunnen voorkomen. Dan praten wij nog minimaal twee jaar over de vraag wat wij moeten doen, maar ondertussen gebeurt er niets. Met het startakkoord is duidelijk dat wij van nu af aan een watertoets gaan invullen. Laten wij dan over anderhalf à twee jaar nagaan of wij in ons wettelijk instrumentarium iets missen dat voor een goede uitvoering onontbeerlijk is. Als dat zo is, voegen wij dat toe, maar laten wij nu eerst eens iets doen in plaats van er steeds over te praten. In deze kabinetsperiode is ook nog artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening aangescherpt, waarmee het waterschap een sterkere positie is gegeven en wordt voorkomen dat het waterschap er pas op een te laat moment achterkomt dat een plan eigenlijk al gereed is en dus het nakijken heeft. Het waterschap zit nu op tijd aan tafel en ik verwacht dan dat het waterschap aangeeft op welke wijze plannen gerealiseerd moeten worden. De watertoets is ook niet bedoeld om

dingen niet te doen, maar om aan te geven hoe dingen goed gedaan kunnen worden. Het is dus niet bedoeld als repressief instrument, maar als een instrument om met elkaar te kijken hoe wij het zo verantwoord mogelijk kunnen doen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Begrijp ik het goed dat de staatssecretaris zegt dat de watertoets niet wettelijk geregeld hoeft te worden, omdat de Wet op de ruimtelijke ordening voldoende waarborgen biedt voor toepassing van de watertoets? Ik heb daar wel enige twijfel over, vooral op het punt van de hardheid, maar wij moeten dat afwachten. Kan dan over anderhalf of twee jaar worden bekeken of het inderdaad lukt met toepassing van de watertoets? Als dan blijkt dat het niet lukt en het dus nodig is om gemeenten eventueel te dwingen, is de regering dan bereid om te bezien of de watertoets alsnog wettelijk geregeld kan worden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Vooralsnog zien wij geen reden om er een wettelijk instrument van te maken, maar als na een bepaalde periode waarin alle overheden ermee gewerkt hebben, deze overheden tot de conclusie komen dat het op deze manier toch niet werkt met de watertoets, zullen wij tot een aanscherping komen door er een instrument van te maken dat zwaarder gehanteerd kan worden.

De heer **Eversdijk** (CDA): De staatssecretaris heeft gezegd dat de watertoets zal worden toegepast op alle nieuwe plannen, vooral dan bestemmingsplannen. Het is dus niet haar bedoeling om de watertoets ook toe te passen op plannen die al zijn aanvaard, maar die nog in uitvoering moeten komen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij laten dit aan de overheden zelf over. Het is niet verboden om de watertoets toe te passen op plannen die klaar liggen en waar de eerste spa de grond nog in moet gaan. Wij laten dat aan het eigen inzicht en de eigen wijsheid van de betrokken overheden over. Wel spreken wij af dat er nu een nieuwe tijd is.

Ik kom op het vierde punt uit het kabinetsstandpunt: niet langer waterproblemen afwentelen. Dat hebben wij natuurlijk jarenlang gedaan; water moest zo snel mogelijk in een pijp en dan

afgevoerd worden naar de eerste de beste boezem, een kanaal en ten slotte naar zee, waardoor wij er "mooi van af waren". In plaats van de trits belang-betaling-zeggenschap die wij uit de waterschapswereld kennen, is bij het waterbeheer nu de trits vasthouden-bergen-afvoeren. In die trits kunnen wij ook andere problemen meenemen die er wel degelijk zijn op waterhuishoudkundig terrein. Door water vast te houden op de plaats waar het valt, zal voor een deel ook voorzien kunnen worden in een verbetering van die gebieden waar een grote verdrogingsproblematiek heerst. Als men daar beken terugbrengt, beken weer laat meanderen, andere aanplant aanbrengt en tot nieuwe bebossing komt, zal dat al helpen. Als het water niet langer vastgehouden kan worden, komt tijdelijk bergen van het water aan de orde, maar dan wel zo dicht mogelijk bij het gebied waar het is gevallen. Pas als ook dat niet meer lukt, kan het water worden afgevoerd. Die trits zal niet alleen in Nederland gelden – want het moet niet over de schutting heen naar het andere waterschap of de andere provincie – maar ook in de diverse landen van de EU. Het kan niet zo zijn dat bijvoorbeeld Duitsland het water allemaal bij ons laat vallen.

Het kabinetsstandpunt Anders omgaan met water vormt als werkwijze de paraplu voor rijksoverheid, provincies en waterschappen. Het geeft aan hoe wij in de toekomst ons beleid zullen voeren. In dat opzicht draagt het het rapport waartoe wij gezamenlijk opdracht hebben gegeven. Een aantal uwer heeft gezegd begrepen te hebben dat het een sterk rijksaccent draagt. Het kan niet zo zijn, dat daar waar waterschappen zelfstandige overheden zijn, het kabinet gaat zeggen hoe zij het moeten doen. Wij dragen de werkwijze. Het hoofdwatersysteem is de verantwoordelijkheid van het rijk. Daarvoor geven wij aan wat wij daar gaan doen en hoeveel wij daarvoor zullen betalen.

Daarom liggen er aan het kabinetsstandpunt nog twee andere nota's ten grondslag: de nota Ruimte voor de rivier, waarin wij uitwerking geven aan de groeiende maatgevende afvoer van de Rijn van 15.000 naar 16.000 m³, en de Kustnota, waarin wij aangeven hoe wij zullen omgaan met de verdediging van de

kust. Er ontbreekt nog een nota in deze trits, namelijk een integrale visie op het IJsselmeer. Ik dacht dat de heer Bierman daarnaar heeft verwezen. Die nota was nog niet klaar, maar zal dit jaar uitkomen en valt dus eigenlijk onder dezelfde paraplu.

Met name wat Ruimte voor de rivier betreft, zoeken wij nog naar het juiste wettelijke instrument. Wij dachten aanvankelijk dat de rijksprojectenprocedure ons een goed handvat zou geven, maar deze ligt nog in ontwerp bij de Tweede Kamer. In de tweede plaats is die procedure waarschijnlijk niet voldoende. Wij denken daarom na over een PKB voor het hele rivierengebied. Wij zijn ons daarover nog aan het oriënteren.

Het vijfde en laatste belangrijke punt in het kabinetsstandpunt betreft de samenwerking tussen de verschillende overheden. Water is geen geïsoleerd beleidsterrein, niet meer. Het is nu een van de orderende principes in de ruimtelijke ordening en dat zal zich moeten gaan vertalen in waterhuishoudingsplannen. En die waterhuishoudingsplannen vormen dan weer de basis voor streek- en bestemmingsplannen en kunnen worden verkleind van hoofdstroomgebiedenplannen naar provinciale stroomgebiedplannen. Daarom zijn zij als element buitengewoon belangrijk.

Waar moet dit toe leiden? Niet tot het ontruimen van half Nederland ten behoeve van water. Er is in verhouding maar heel weinig grond nodig, die alléén voor waterberging geschikt is. Vrijwel alle hectaren die wij nodig hebben, kunnen wij op een meervoudige wijze gebruiken: water samen met recreatie, water gecombineerd met natuur en natuurontwikkeling, water en wonen aan het water. Als wij het maar verantwoord opzetten, is die combinatie mogelijk.

Ten behoeve van de samenwerking tussen de vier overheidslagen hebben wij met elkaar op 14 februari een startakkoord gesloten. Dat moet de opmaat en de agenda vormen voor een bestuursovereenkomst in de loop van volgend jaar. Daarin zal meer tot in detail uitgewerkt worden wat er op de agenda staat in het kader van Waterhuishouding in de 21ste eeuw, in ieder geval voor de komende tien of twintig jaar.

Belangrijk voor Verkeer en Waterstaat is het aspect veiligheid en

wateroverlast, maar daarmee stopt het niet, want het is wel degelijk mogelijk om uitgaande van veiligheid en het voorkomen van wateroverlast meerdere beleidsdoelen te combineren. Waar die mogelijkheden er zijn, zullen wij die in overeenstemming met andere overheden en maatschappelijke organisaties zo goed mogelijk realiseren.

Ik kom nu aan een aantal vragen die gerelateerd zijn aan het kabinetsstandpunt, maar meer op een specifiek onderdeel ingaan. De heer Eversdijk vroeg hoe de regering de belangstelling die voor het thema bestaat, denkt vast te houden. Onderzoek heeft laten zien, dat de belangstelling van de Nederlander voor dit thema reuze tegenvalt. Misschien kunnen wij dat zelfs als een compliment opvatten. Als mensen het woord water wordt voorgelegd, denken zij aan schoon water, aan drinkwater en desnoeds aan zeilen, maar zelden aan overstromingen en andere gevaren van water. Zij denken dus niet aan de thema's, waarmee wij zo bezig zijn. Dat betekent misschien, dat wij het zo goed hebben gedaan, dat de Nederlander zich niet meer realiseert dat hij woont in de delta van vier grote internationale rivieren, aan een zee en in een gebied dat toch zeer kunstmatig veilig wordt gehouden. En dat is een compliment. Hoe kunnen wij die aandacht krijgen? Allereerst door voortvarend met alle overheden, de provincies, de gemeenten en de waterschappen, uitvoering te geven aan het beleid dat is gericht op het anders omgaan met water. Wij moeten de verschillende maatschappelijke, milieu- en natuurorganisaties zeker daarbij betrekken.

Ik heb ruimte voor de rivier al genoemd. Wij zijn al bezig met de voorbereiding van de Rijntakken en zijn, naar aanleiding van de gebeurtenissen in 1993 en 1995, al begonnen met de maaswerken. Daarnaast zijn wij bezig met de voorbereiding van de aanbesteding van de gemaalcapaciteit in IJmuiden, die zal worden verdubbeld. Verder wordt gewerkt aan de spuicapaciteit van de Afsluitdijk. Op vele plaatsen in het land zal men de komende tijd zien dat er iets gebeurt.

Natuurlijk is communicatie een belangrijk onderdeel van het waterbeheer in de 21ste eeuw. Niet in alleen in de betrokken regio's,

J.M. de Vries

maar ook in het algemeen. Wij werken met de andere overheden in goed samenspel aan een communicatiestrategie waarin wij het belang van veiligheid voor water, het belang van schoon water en het belang van een integraal beheer van water nog eens onder de aandacht willen brengen. Wij zoeken naar de beste structuur voor een nationaal platform voor water overeenkomstig de wensen van de commissie-Tielrooij. Wij willen dit zo verankeren dat dit een goede, hechte en blijvende plaats krijgt in het geheel.

Er gebeurt echter al heel veel. Op 15 maart jl. heeft de commissie Integraal waterbeheer waarin de overheden zijn vertegenwoordigd, samen met het Overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden waarin de maatschappelijke organisaties zijn vertegenwoordigd, een platform-overleg gevoerd over water en de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Heel veel organisaties zijn hiermee bezig en dit zal zeker heel veel aandacht krijgen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of het mogelijk is een overzicht op te stellen van alle partijen, overheden, instellingen en NGO's die zich al met het water bezighouden. Wat doen zij, hoe groot zijn zij, wat zijn hun prioriteiten, enz.? Ik wil die gedachte graag meenemen. Ik denk dat dit onderdeel moet zijn van de uitwerking van het waterbeheer in de 21ste eeuw. Ik kan nu nog niet zeggen welke vorm dit moet krijgen, maar ik meen dat het goed is aan te geven hoeveel organisaties aan dit thema belang hechten.

Voorzitter! Ik kom nu op een ander thema waaraan veel woordvoerders hebben gerefereerd, namelijk de financiering van anders omgaan met water. Bij het opstellen van de notitie Wateroverlast in 1998 is de afspraak gemaakt dat de rijksoverheid en de waterschappen elk zoals dat heet, de eigen broek zouden ophouden. Wij zouden elk financieel verantwoordelijk zijn voor dat deel van het waterbeheer waar wij voor staan. Vanuit die gedachte is gezamenlijk opdracht gegeven aan de commissie Tielrooij om hierover een rapport uit te brengen. Wij zijn natuurlijk sterk aan elkaar gerelateerd, want het hoofd en het regionaal systeem kunnen niet zonder elkaar.

In het kabinetsstandpunt is vanzelfsprekend de rijkskant meer tot uitdrukking gebracht dan de

regionale kant. Dit kan ook niet anders, want die is mijn verantwoordelijkheid en de waterschappen, gezamenlijk of elk afzonderlijk kijken in samenwerking met de provincie naar hun deel. Ik heb aangegeven welke werkzaamheden de komende 20 jaar in het hoofdwatersysteem zullen worden verricht ten behoeve van al die ontwikkelingen en ook welk budget daarvoor beschikbaar is. Er is 2,8 mld. gulden beschikbaar tot 2020. Dit gevoegd bij het geld dat al op de begroting is opgenomen, betekent dit dat ik een bedrag van 10 mld. gulden ter beschikking heb voor werkzaamheden in het hoofdwatersysteem. Het is een heleboel geld, maar sommige waterwerken gaan met honderden miljoenen tegelijk de deur uit, dus als je niet oppast ben je misschien nog te snel door het geld heen. Wij kunnen daarvan echt niet alles betalen en moeten dus voorzichtig opereren.

Wij hebben met de provincies en de waterschappen ook gesproken over de financiële problematiek die kan ontstaan als gevolg van het nieuwe beleid, het beleid dat wij nu in kaart gaan brengen als opmaat naar de bestuursovereenkomst volgend jaar. In dat traject zullen wij vanzelfsprekend nagaan op welke wijze en of er inderdaad bovenmaatschappelijke problemen zijn die moeten worden opgelost. Ik ga ervan uit dat wij dit eerst in kaart zullen brengen. Wij hebben wel afgesproken dat het rijk erin voorziet indien een waterschap door ingrepen in het hoofdwatersysteem bovenmatige kosten moet maken. Wij brengen nu eerst maar eens in kaart waar wij voor staan. Wij hebben een duidelijke afspraak. Ik ben ervan overtuigd dat als de waterschappen hun zaken goed op orde hebben de lokale lasten voor de burgers niet worden verhoogd.

Mevrouw De Blécourt sprak over het internationale aspect. Al onze rivieren komen uit het buitenland. Er zijn mensen die denken dat er bovenstrooms grotere inspanningen nodig zijn of dat men daar niets doet. Weet de burger eigenlijk wel van de afspraken in Arles en Straatsburg over hoogwater? Ik denk het niet, maar het belangrijkste is dat de burger geen hoogwater kent.

Vooral de afspraken met Duitsland over de Rijn hebben een heel duidelijke doelstelling. In twee trajecten moet een verlaging van de waterstand worden bereikt, door

ruimte in het hele Rijnbekken te creëren. Het is misschien belangrijk hier meer bekendheid aan te geven. Ik trek mij dat aan.

Het belangrijkste onderwerp van de EU-kaderrichtlijn is het kwaliteitsaspect in het stroomgebied. Nederland heeft nog een tijd getracht ook het kwantiteitsaspect erin te brengen, maar op een gegeven moment kwamen wij erachter dat dit tot een zodanige vertraging van de totstandkoming van de kaderrichtlijn zou leiden, dat wij ervoor hebben gekozen de kaderrichtlijn met het hoofdaccent op kwaliteit te laten doorgaan. Voorlopig maken wij in bilateraal verband afspraken over het hoogwater.

In België is het wat ingewikkelder. Er zijn diepe dalen in de Ardennen, met vrij weinig mogelijkheden om ruimte te creëren. Overigens gaat het daar wel over zijrivieren die zijn gekanaliseerd, ontbossing en bebouwing, waardoor water sneller afstroomt. In Noord-Frankrijk kunnen wel wat meer maatregelen worden genomen. Doordat ik veel contacten heb met mijn collega Höhn in Nordrheinland-Westfalen weet ik, dat in Duitsland veel inspanningen worden verricht om ruimte terug te brengen in het Rijnbekken. Er wonen daar 1,4 miljoen mensen in de uiterwaarden. Op dit moment is daar natuurlijk niets aan te doen, maar in zo'n dichtbevolkt, economisch belangrijk gebied is dat een hele klus. Wij hebben zelfs geld aan Duitsland gegeven voor een gebied net over de grens bij Emmerich, de Bislicher Inseln, dat voor ons van grote waarde kan zijn bij zeer hoog water. Gelderland wordt dan deels gevrijwaard.

De heer Eversdijk sprak over de overstap naar een integrale waterwet. Hoe staat het met de implementatie van de kaderrichtlijn water? Wij hebben de integrale waterwet even naar het tweede plan gebracht, omdat wij op dit moment met onze wetgevingscapaciteit voorrang willen geven aan de implementatie van de EU-kaderrichtlijn. Het is ook niet erg leuk om weer een infractieprocedure te krijgen. Het is nog heel ingewikkeld om die uit te voeren.

Het ligt voor de hand dat het rijk een speciale verantwoordelijkheid heeft voor de hoofdstroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems. Provincies en waterschappen hebben een verantwoordelijkheid voor de

J.M. de Vries

deelstroomgebieden. De uitwerking daarvan moet nog plaatsvinden.

Destijds hebben wij de gedachten over een integrale waterwet voorgelegd aan de toenmalige staatscommissie voor de waterstaatswetgeving. Wij zijn nu bezig met de samenstelling van een nieuwe adviescommissie voor de waterstaatswetgeving. Het lijkt mij goed die vraag nog eens aan die commissie voor te leggen. Een integrale waterwet is een zeer grootscheeps project. Ik denk dat wij moeten oppassen dat wij niet jaren met wetgeving bezig zijn in plaats van de schop in de grond te zetten. Dat laat onverlet dat onze waterwetgeving hier en daar best up to date kan worden gemaakt.

De heer Eversdijk stelde vragen over de baggerproblematiek in de Westerschelde. Over de Westerschelde wil ik op dit moment niet te veel zeggen. Het gezamenlijk rapport met de langetermijnvisie van de ambtelijke diensten van Vlaanderen, Zeeland en Rijkswaterstaat ligt nu voor. De informatiefase is afgelopen. De vorige week heeft een seminar plaatsgevonden waar partijen geïnformeerd zijn over de verschillende onderdelen van het rapport. De consultatiefase gaat nu in en mondt wellicht nog voor de zomer uit in een verzoek van Vlaanderen. In Zeeland heeft men grote openheid om in ieder geval met elkaar maar ook met ons te overleggen. Ik ben blij met de woorden van de heer Eversdijk over de persoon en kundigheid van mevrouw Leemhuis die in dezen als trait d'union tussen het rijksniveau en het regionale niveau opereert. Nu moeten wij gewoon de consultatiefase ingaan en het lijkt mij verstandiger om daar nu geen woorden aan te wijden.

In de Coegorspolder krijgen wij een nieuw depot voor baggerspecie. Dat depot wordt overigens kleiner dan wij ooit hadden gepland, omdat wij daar ook in een PPS-constructie een verwerkingsfabriek bij willen zetten. Het baggerbeleid is erop gericht om zoveel mogelijk te verwerken. Ik voeg daaraan toe, dat depots toch altijd nog voor een deel nodig zijn al is het maar voor de tijdelijke opslag totdat het naar de verwerking kan. Het gaat om grote hoeveelheden. Ten eerste moeten wij heel sterk inzetten op preventie, gericht op zo min mogelijk vervuiling van bagger in de toekomst. Dat zal onze problemen namelijk zeer

verlichten. Ten tweede moet verwerkt worden wat er al is. Er is al een zeer brede praktijk met de zandscheiding. Ik ben het er niet mee eens, dat de Slufter heel duur is want juist de zandscheiding daar geschiedt tegen een heel reële prijs waardoor er inderdaad ook gebruik van wordt gemaakt. Wij werken eraan om op een dusdanige schaal te verwerken, dat het ook een reële optie wordt en leidt tot producten, die weer door de markt worden afgenomen. Ik heb extra geld ter stimulering beschikbaar gesteld: 70 mln. gulden om juist die verwerkingsfabriek bij Terneuzen een kans te geven en 90 mln. gulden voor interessante ideeën vanuit de markt om tot meer verwerking te komen.

Voorzitter! Een aantal vragen is gesteld over de gang van zaken met betrekking tot het rapport-Togtema en Van der Vliet. Ik hoop oprecht, dat de Unie nog deze maand een standpunt uitbrengt. Ik hoop, dat dit een breed gedragen standpunt zal zijn, omdat ik dan op niet al te lange termijn een kabinetsstandpunt kan geven. De heer Eversdijk vroeg of ik in dat geval spoedig tot wetgeving zou overgaan. Als dat al zo zou zijn, betekent dat in ieder geval een zeer uitgebreide en ingewikkelde wetgeving, een traject waarvoor zeker 2 à 2,5 jaar moet worden uitgetrokken. Het is mijn voornemen om na het kabinetsstandpunt eerst een debat op hoofdlijnen met de Kamer te voeren om te weten of dit de weg is die wij opgaan, alvorens aan zo'n uitgebreid wetgevingstraject te beginnen.

Voorzitter! Over het afschaffen van de districten binnen de waterschappen heb ik van het IPO niets vernomen. Ik denk niet, dat het een groot probleem zal opleveren.

Mevrouw De Blécourt heeft een aantal vragen gesteld over de riolering. In de eerste plaats wijs ik erop, dat de riolering behoort tot het beleidsterrein van de minister van VROM. Voor een belangrijk deel ligt dit beleid ook in handen van de gemeenten. Dat wil niet zeggen, dat in de samenwerking in de waterketen waterschappen en gemeenten over het gehele rioleringsplan geen gesprekken voeren of samenwerkingsverbanden aangaan. Het gaat uiteindelijk om een belasting van het oppervlaktewater, die zoveel mogelijk moet worden verminderd. Om die reden zijn de waterschappen ook zo betrokken bij het overstorten.

Anderzijds is samenwerking van belang tussen de gemeenten die de riolering hebben en de zuiveringsinrichting die vaak weer door het waterschap of het zuiveringsschap wordt geëxploiteerd. Ik weet, dat ook in provincies veel aandacht wordt besteed aan juist de rioleringsproblemen. Daar waar men uitbesteedt, wil dat niet zeggen dat men geen verantwoordelijkheid meer heeft. De verantwoordelijkheden blijven liggen waar ze liggen. Ik heb geen aanleiding om op dit moment vragen te stellen in verband met de taakverdeling.

Voorzitter! Aan het slot van zijn bijdrage stelde de heer Castricum een indringende vraag: bergen de complexe structuur en de veelomvattende bestuurlijke organisatie waarmee het waterbeleid tot uitvoering moet worden gebracht niet het ernstige gevaar in zich, dat dit beleid verzandt? Ik vind het overigens een mooie woordspeling. Het is waar, dat in het verleden de wereld van het water in ieder geval ver stond van het overige bestuur. We konden ons dat ook permitteren. Het was mogelijk om met technische middelen het water weg of op zijn minst uit de weg te werken. Inschikken voor water schuurde te veel met andere maatschappelijke belangen. Dat kon middels techniek wel worden voorkomen. Juist het startakkoord met de vier overheden dat moet leiden tot een bestuurs-overeenkomst moet iedereen binnen zijn verantwoordelijkheid waterbewust maken. Alle partijen hebben zich ook geëngaat met dat startakkoord. Niet de bestuurlijke organisatie is misschien debet aan het verzanden van het beleid maar juist de wil om de uitvoering tot stand te brengen. Die wil is nu expliciet aanwezig. De wil tot samenwerking is er door middel van het startakkoord. Ik reken erop dat wij volgend jaar tot een goede bestuursovereenkomst kunnen komen.

De heer Castricum vroeg mij een vergaande belofte. Ik wil echter niet verder gaan dan de toezegging dat ik mij tot het uiterste zal inspannen om het beleid dusdanig te verankeren dat waar mogelijk calamiteiten worden voorkomen. Ik zeg u echter dat absolute veiligheid niet bestaat.

In het verleden hebben wij in ieder geval in de ogen van velen in het buitenland het schier onmogelijke gedaan: land op water gewonnen en

J.M. de Vries

veiligheid voor miljoenen mensen gecreëerd vele meters beneden NAP. Wij moeten dat blijven doen echter niet door onze inventiviteit uitsluitend op techniek te concentreren al zal die techniek ook nodig blijven, maar ook door ons in te zetten voor ruimte voor water, voor meervoudige combinaties voor een hele goede en veilige toekomst.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat de planning zodanig is dat wij hopen dit debat voor 19.30 uur af te ronden. Lukt dat niet, dan ben ik genoodzaakt om een dinerpauze in te lassen. Indien iedereen zich houdt aan de afgesproken spreektijden, is dat echter niet nodig.

Indien u dat wenst, zal ik u erop wijzen als u die spreektijd overschrijdt.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik dank de beide bewindspersonen hartelijk voor de uitvoerige en diepgaande beantwoording. Ik heb mij vooral gericht tot de staatssecretaris. Ik durf nu wel te zeggen dat toen zij aantrad in het natte wereldje de wenkbrauwen omhoog gingen. Gezien de voorgeschiedenis, vroeg men zich af: Hoe moet dat nu gaan? Zoals sommige buitenlanders in een recordsnelheid Nederlands leren zoals wij hebben gezien, heeft mevrouw De Vries zich in een recordsnelheid het natte wereldje eigen gemaakt en dat is een compliment waard!

Mevrouw De Blécourt die ik vanaf deze plaats complimenteer met haar maiden speech bracht de spreuk luctor et emergo ter tafel. Dat vind ik natuurlijk altijd prachtig. Zij relateerde dat aan het water. Zij zal echter ook weten dat die niet aan het water gerelateerd is maar aan de strijd tegen de Spanjaarden. In Zeeland is er echter nog een andere vertaling. Sommige dingen duren wat langer, zoals ook de staatssecretaris opmerkte. Wij vertalen in Zeeland die spreuk dan ook altijd als volgt: Lukt het vandaag niet, dan lukt het morgen).

Ik mag constateren dat in deze Kamer een groot aantal vrienden van de binnenvaart aanwezig is. Als erevoorzitter van de Christelijke bond van ondernemers van de binnenvaart doet mij dat veel genoegen, maar wij moeten eerlijk constateren dat wij

geen centen hebben kunnen lospeuteren.

Ik dank de staatssecretaris met name voor het overnemen van een aantal suggesties. Ik denk dat het waterplatform een buitengewoon belangrijke rol kan gaan spelen.

Een aantal kleinigheden sla ik over, want ik ben tevreden met de beantwoording.

Ik begrijp best dat de staatssecretaris geen concrete antwoorden wil geven met betrekking tot de Westerschelde omdat een en ander zich nu in de inspraak bevindt. Ik wil echter nadrukkelijk erop wijzen dat de effecten van de huidige verdieping van de Westerschelde – meer een drempelverwijdering dan een echte totale verdieping – pas over zes jaar bekend zijn.

Ik ben ook gelukkig met de opmerking van de staatssecretaris over de rol van mevrouw Leemhuis. Ik citeer uit de Provinciale Zeeuwse Courant: "Als doekje voor het bloeden wil De Vries toch ook een eigen visie vanuit Zeeland horen." Ik constateer nu dat dit een foute constatering is. De staatssecretaris knikt bevestigend en daar ben ik blij mee.

Ten slotte: ik meen dat bij de verdieping de Vijfde nota ruimtelijke ordening een belangrijke rol zal spelen en dat mevrouw Leemhuis die nota zeker bij de beschouwingen zal betrekken. Misschien zou de staatssecretaris nog een zin kunnen wijden aan de uitspraak van de beroemde Antwerpse professor. Hij zei dat "1839" altijd boven de nieuwe regels van Europa gaat. Dat moet ik toch blijven betwijfelen. Stel dat echt zo was, dat er nieuwe regels in Europa worden gesteld, wij daar netjes aan voldoen en dat dan toch gezegd kan worden: nee, dat van 1839 gaat altijd voor. Dat wil er bij mij niet in.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden zeer voor hun uitvoerige beantwoording. De minister is niet op alle onderwerpen ingegaan. Ik heb bijvoorbeeld niets gehoord over de prijzen voor vliegtickets.

Waar ik erg benieuwd naar ben is of reeds een aanvang is gemaakt met het reserveren van ruimten langs rijkswegen. De heer Terlouw vroeg zich gepijnigd af of wij daar

nog wel ruimte voor hebben. Als je echter 400 km snelweg aan beide zijde voorziet van een extra rijbaan, kost dat minder dan 3 km².

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter! Ook ik dank de staatssecretaris voor de uitvoerige beantwoording. Zij heeft de historie geschetst en aangegeven dat in de laatste jaren een omslag in het denken is ontstaan: van een reactief is men naar anticiperend beleid gegaan.

Ook dank ik de bewindsvrouw voor de uitleg van het gekozen scenario. In de afgelopen eeuw is de wateroverlast met slechts enkele centimeters toegenomen, maar verwacht wordt dat dit in de toekomst meer zal zijn en dat eveneens de zeespiegel beduidend meer zal stijgen.

De staatssecretaris heeft verder duidelijk en aan de hand van voorbeelden toegelicht wat met betrekking tot het water de ruimtelijke ordening inhoudt. Zij zei dat de overheid in het verleden in een korset is gedwongen, maar dat er nu meer ruimte moet komen. Tegelijk meent zij, dat we niet dogmatisch moeten zijn bij het stellen van prioriteiten. Toch vraag ik mij af of we bij het overgaan van een reactief naar een anticiperend beleid niet een bepaalde prioriteitsvolgorde moeten aanhouden en daarbij niet moeten uitsluiten dat we eerst naar de ruimte voor het water kijken en ten slotte naar de technische maatregelen. Dat noem ik niet dogmatisch denken. Met name de voorbeelden van de staatssecretaris, zoals de vergroting van de spuicapaciteit van het IJsselmeer, waren allemaal voorbeelden van technische maatregelen. De omslag in het denken houdt in, dat je meer in de richting gaat van het ruimte geven aan water.

Voorzitter! De watertoets zou niet als een te zwaar juridisch instrument moeten worden ingezet. In eerste instantie was ik het daarmee eens, maar ik vraag mij af of wij niet te lang wachten als wij eerst gaan toetsen of er effecten zijn van het gezamenlijk overleg en vervolgens nagaan of er alsnog juridische instrumenten moeten komen. Zijn wij dan niet twee jaar verder? Worden op die manier niet nu maatregelen genomen waar je later spijt van

De Blécourt-Maas

hebt? Het terugdraaien van de maatregelen zou dan extra kosten met zich brengen en veel moeilijker zijn. Ik hoor overigens nog wel op welke termijn er getoetst zal worden.

Belangrijk bij de voorlichting is de rol van het waterplatform. Met belangstelling wacht ik af wanneer de voorlichting vorm gaat krijgen. De staatssecretaris heeft al een tipje van de sluiiter opgelicht. Graag wil ik weten wanneer er echt met het werk wordt begonnen, want een voorlichtings- en communicatieplan, dat in het kabinetsbesluit is genoemd, dient naar mijn mening samenhang te kennen.

Voorzitter! Op de meeste vragen heb ik een duidelijk antwoord gekregen. Ik heb nu nog even aangestipt wat voor de VVD belangrijk was.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik moet constateren dat ik in debatten met deze minister na de eerste termijn altijd milder over haar denk dan vooraf. Dat is een ervaring waar ik inmiddels aan gewend ben. Ondanks dat wil ik toch nog een paar opmerkingen maken. Deze hebben eigenlijk te maken met de Zeeuwse vertaling van luctor et emergo. Het adagium "lukt het vandaag niet, dan lukt het morgen zeker wel" is op een aantal punten namelijk op het beleid van de minister van toepassing. Zij heeft gezegd dat de principes bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor haar even zwaar wegen. Ik zal haar daar in de toekomst zeker aan houden.

In mijn eerste termijn heb ik geprobeerd, duidelijk te maken dat uitstoot als gevolg van de mobiliteit in Nederland volgens de gegevens die ons nu ter beschikking staan, een hardnekkig milieuprobleem is. De minister heeft hier niets anders over gezegd dan dat zij naar de AutoRAI is geweest en dat zij daar auto's heeft gezien die helemaal schoon zijn. Nu heb ik in de gelukkige omstandigheid verkeerd dat ik zo'n zes jaar geleden iets met scenario's heb mogen doen voor Rijkswaterstaat. Toen heb ik ook al auto's zien passeren die geheel schoon waren. De gedachte dat een schone technologie ons in de toekomst zal redden van de vervuilde uitstoot van auto's, is dus eigenlijk al heel oud. Het is een soort worst die ons

voorgehouden wordt om nu maar geen passende maatregelen te nemen. Immers, zelfs als er echt schone auto's op de markt komen, dan nog zijn er voorlopig miljoenen auto's die nog niet schoon zijn. Ik hoor dus graag iets meer van de minister dan dat, als het vandaag niet lukt, het morgen wel zal lukken. Bovendien is morgen dan zeker vijftien tot twintig jaar verder. In de tussentijd zal er nog heel wat uitstoot zijn die ons klimaat mede doet veranderen, waardoor de staatssecretaris weer handen vol werk heeft om het water in Nederland binnen de dijken te houden.

Het motto van mijn bijdrage was de vraag wat de reiziger nu merkt van al die veranderingen. Vooralsnog merkt die er weinig van. In dit verband moet ik constateren dat mijn sombere voorspelling dat de minister niets zou zeggen over de Taxiwet, bewaarheid is. Misschien kan zij hier alsnog iets over zeggen en antwoord geven op mijn vraag of zij haar goedkeuring wil geven aan het Amsterdamse taxiakkoord. Uit haar jubelende opmerkingen over het feit dat de telefoonpalen nu weg zijn, althans zes daarvan, meen ik te mogen opmaken dat zij daarmee kan instemmen. Als dat juist is, hoor ik nog graag wanneer zij dat officieel gaat doen. Ik ben trouwens heel blij dat het korterrittenbeleid nu deel gaat uitmaken van het NVVP.

In het kader van de vraag wat de reiziger nu van een en ander merkt, wil ik nog iets meer weten over de prestatieafspraken die de minister met de spoorwegen gaat maken. Zij kan natuurlijk niet de precieze inhoud vermelden, maar ik zou het wel leuk vinden om van haar te vernemen wat de reiziger in Nederland gaat merken van de afspraken die zij met de spoorwegen maakt. Er is immers al een overgangscontract en dat moet tot een definitief contract leiden.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun reactie op mijn opmerkingen in eerste termijn. Ik kom heel kort op een paar zaken terug. Mijn eerste opmerking is gericht op beide bewindslieden. Deze heeft betrekking op zowel de organisatie van het verkeer- en vervoerbeleid, waarmee de minister zich bezighoudt, als op de organisatie van het waterbeleid,

een zaak die de staatssecretaris regardeert. Op beide zaken ben ik niet gerust. Dat zal aan mij liggen. Het zal wel goed komen, maar ik heb daar toch zorgen over, gelet op de complexiteit van beide projecten. Alle overheden zijn direct en indirect betrokken bij het verkeer- en vervoerbeleid en bij het waterbeleid. Er moet bij voorbaat van uit worden gegaan dat deze overheden het met elkaar eens worden, dat ze bereid zijn om samen te werken en dat ze het gemeenschappelijke doel steeds voor ogen houden, binnen de gestelde grenzen van de bestuurlijke organisatie. Ik ben benieuwd hoe dit de komende tijd gaat uitpakken in de richting van beide beleidssectoren, zowel wat betreft het NVVP als wat betreft het waterbeleid.

Aan het slot van mijn betoog in eerste termijn verwoordde ik het ook enigszins. De staatssecretaris is daar serieus op ingegaan. Uiteraard kan er geen garantie worden gegeven dat de plannen, zoals ze nu op papier staan en zoals ze momenteel met andere overheden worden uitgewerkt, ook worden uitgevoerd. Ik maak mij echter zorgen over het organisatievermogen en de voortdurend benodigde alertheid als het erom gaat water mee te nemen, niet alleen bij de uitvoering van bestemmingsplannen, maar ook daarvoor al, bij de opzet van nieuwe plannen. Ik ben er niet gerust op dat deze machinerie op een goede manier gaat werken en zal leiden tot de uitkomsten die beide bewindslieden voor ogen hebben. Ik stel dit heel algemeen, maar ik heb er geen goed gevoel bij.

Dan een opmerking over de verkeersveiligheid. De minister sprak over het aantal van 750 doden per jaar waar zij in de loop van de komende tien jaar naar toe wil. Zij zei dat dit een enorme inspanning met zich zal brengen, omdat het verkeer in die tien jaar met ongeveer 40% zal toenemen. Dat is in de achter ons liggende jaren ook het geval geweest. Het verkeer en de verkeersbewegingen zijn in die tijd spectaculair gestegen. Toch zijn wij erin geslaagd het aantal van 3200 doden in 1975 te verlagen naar 1100, 1200 nu, ondanks de gigantische verkeersgroei. Met het technisch vernuft dat de komende jaren beschikbaar gaat komen, door de aanpassing van auto's en door een andere inrichting van het weg-systeem, in het kader van duurzaam

Castricum

veilig, moet het mogelijk zijn een verdere slag te maken dan dat aantal van 750. Ik vind dat de minister die kwestie bij de uitvoering van het beleid en bij de discussies over het NVVP moet betrekken. De ambitie op dit punt moet verder worden bijgesteld in de richting van minder slachtoffers in de komende tien jaar, dus in de planperiode van het NVVP. Ik vind dat een zeer aangelegen punt. Ik wil daar graag nog wat over horen. Wij komen er later nog op terug.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoorden. Ik loop nog even wat dingen na. Ik heb geprobeerd principieel te discussiëren door te vragen wat het standpunt van de minister en het kabinet is als het gaat om de infrastructuur. Is dat een taak van de overheid of zijn er opties waardoor het geen taak van de overheid hoeft te zijn? Ik heb het standpunt van mijn fractie en die van de Christen-Unie helder gemaakt, maar de minister is daar niet op ingegaan. Een optie zou nog geweest zijn, kijkend naar de capaciteit en de problemen die wij hebben, om het economisch een tandje minder te gaan doen. Ik heb gevraagd hoe het kabinet daar tegenaan kijkt. Ik begrijp wel dat dat een moeilijke opgave zou zijn, maar het zou een principiële keuze kunnen zijn.

Ik heb verder wat vragen gesteld over de regio. Je zou de mobiliteit daar sterk kunnen verbeteren door een aantal dingen te doen. Ik heb Randstadrail, regionet en Randstadspoor genoemd en geconstateerd dat het veel te lang duurt voordat de spa in de grond gaat. Kan de minister daar iets concreets over zeggen? Wanneer gaan wij daar echt wat doen? Dat zou voor die belangrijke regio's een oplossing zijn.

Op het volgende punt ben ik het spoor een beetje kwijt, maar dat zal wel aan mij liggen. In 2001 zal het NVVP worden vastgesteld. Er is gevraagd om bereikbaarheidsprofielen te maken. Zijn die gericht op de periode na 2010 of gelden die al voor die periode? Er lopen namelijk nog een aantal dingen, zoals de BOR-discussie en de ICES. Het NVVP en de provinciale verkeers- en vervoersplannen moeten toch een beetje sporen met elkaar. Is het nu

niet een brij waar straks niemand meer uit komt? Ik ben het overigens met de minister eens als zij zegt dat zij niets voelt voor medebewind en dat de verantwoordelijkheden daar moeten liggen waar ze thuishoren. Dan moet er echter wel helderheid zijn.

Ik ben het eens met de nadere vraag van mevrouw De Blécourt rondom de watertoets. Ik ben er ook niet gerust op. Ik ben bang dat wij weer gaan naijlen en dat dat allerlei problemen geeft. Het is namelijk zeer belangrijk dat wij nu snel aan het werk kunnen. Ik sluit mij daarbij aan.

Ik vind dat de staatssecretaris wat te gemakkelijk spreekt over de kosten. Ik heb die vraag gesteld en artikel 98 van de Waterschapswet genoemd. Zij is daar niet op ingegaan. Dat kan tactiek zijn, maar dat kan ik niet inschatten. In artikel 98 is het uitgangspunt dat de waterschappen de kosten van de taakuitoefening zelf dienen te dragen, voorzover het hun gebied aangaat. Wij kennen de trits: belang, betaling, zeggenschap. Als het echter gaat om bovenwaterschappelijke zaken, komt volgens mij artikel 98 van de Waterschapswet naar voren. Ik vraag dit, omdat er naar mijn idee ruis zit tussen wat berekend is door de commissie-Tielrooij en wat beschikbaar is voor de komende jaren. Het zou toch heel erg zijn als wij nu insteken op dat waterbeheer nieuwe stijl en dan halverwege de rit tot de ontdekking moeten komen – dat zal niet de eerste keer zijn in dit land – dat wij volstrekt ontoereikende middelen hebben. Vandaar dat ik de vraag indringend bij de staatssecretaris neerleg.

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Het was een groot genoegen om het antwoord van de bewindsvrouwen te beluisteren. De minister is begonnen met een fundamenteel betoog over het NVVP. Zij sprak namelijk over de filosofie ervan: het benutten, beprijzen en bebouwen. Toen zij sprak over het beprijzen, moest ik denken aan de discussie die na de oorlog in de politiek levendig werd gevoerd over een geleide en een vrije economie. Uiteindelijk zijn wij gestopt met die discussie, want het was duidelijk dat een mengvorm de beste vorm is.

De filosofie in het NVVP over het beprijzen deed mij sterk denken aan

de vrije economie: laat de mensen maar gebruiken wat zij willen en dan zal de markt – de prijs – de arbiter zijn. Dat is een hele omslag in het denken. Ik vind het interessant dat de minister met zo'n nieuwe gedachte is gekomen, maar men kan daarin doorslaan. Wij zijn nu nog in een vroeg stadium van de discussie. De minister zei dat dit de eerste discussie over het NVVP is die zij in parlementair verband voert. Er is dus nog een hele weg te gaan. De Tweede Kamer zal erover discussiëren en deze Kamer zal erop terugkomen. Ik denk dat de discussie vooral zal gaan over de vraag welke grenzen er zijn aan het functioneren van het marktmechanisme.

Graag wil ik nog een enkele opmerking maken over verkeersveiligheid, al heb ik dat in eerste termijn niet gedaan. De heer Castricum heeft dit onderwerp aangesneden en ik ben er bij interruptie op ingegaan. Verbeteringen van infrastructuur en van techniek zijn harde middelen die wel helpen, maar niet de volledige oplossing bieden. Dat wordt steeds duidelijker, omdat het menselijk gedrag – ook de acceptatie van dit soort maatregelen – zijn grenzen kent. Dus zullen wij toch toe moeten naar het beïnvloeden van menselijk gedrag. Nu kennen wij allen mensen die zeer vredelievend zijn, maar die, wanneer zij achter het stuur van een auto zitten, plotseling een gedrag vertonen dat tot doodslag kan leiden. Het zijn absoluut geen criminelen, maar in een auto begint het erop te lijken dat zij het zijn. Misschien zijn wij het zelf wel. Wat moeten wij daarmee? Ik denk dat wij moeten constateren dat die mensen wanneer zij ernstige verkeersfouten maken – te hard rijden, door rood racen of de voorrangregels niet respecteren – geen criminelen zijn, maar dat het mensen zijn die niet kunnen autorijden. Het zijn mensen die wel een gaspedaal kunnen indrukken, maar niet kunnen opbrengen wat wezenlijk is voor autorijden, namelijk beheersing. Wat is dan de conclusie? Terug naar school. Niet naar de gevangenis, geen boetes, maar terug naar school. Dat betekent: rijbewijs afpakken. Mijn vraag is of het zo langzamerhand niet tijd wordt om het oude plan van het puntensysteem weer eens op te pakken, waarbij mensen die ernstige verkeersfouten maken een aantekening krijgen. Zijn het er te veel, dan wordt het rijbewijs afgenomen en

Terlouw

moeten zij terug naar school. Wat vindt de minister van dit voorstel?

Over de binnenvaart zullen de minister en ik het niet zo maar eens worden. De heer Eversdijk zei: wij krijgen geen centen los. Ja, dat heb ik ook geconstateerd. Het is jammer, maar het is niet anders. De minister heeft gezegd dat zij er wel aandacht aan geeft en dat zij een verdubbeling van het aantal vervoerde tonnages via de binnenvaart voorziet. Dat is waar, tot 2020. Het staat in het NVVP. Dat is de trend en dat zal gebeuren. Die geweldige groei is al waar te nemen. Tegen deze achtergrond stelde de minister dat zij nu andere prioriteiten heeft en dat er getemporeerd wordt in verbetering en herstel van vaarwegen en nieuwe projecten. Ik neem kennis van dit standpunt van de minister. Ik ben blij dat zij heeft gezegd dat zij binnenvaart heel belangrijk vindt, maar ik zou graag van haar horen dat zij de binnenvaart extra aandacht geeft, omdat zij vindt dat deze vervoersmode zoveel mogelijkheden heeft. In hoeverre dat vertaald wordt in extra geld, moeten wij te zijner tijd nog zien.

De staatssecretaris heeft een heldere uiteenzetting gegeven over het beleid als het gaat over het accommoderen van water en andere aspecten van het waterbeheer. Ik heb ademloos geluisterd, maar misschien is mij toch iets ontgaan. Ik heb haar niet horen spreken over calamiteitenpolders; ik vraag mij af hoe het daarmee is. Er is enorme deining over geweest, ruzie met bestuurders. Nu ligt er een bestuursakkoord van 14 februari. Is dit punt daarin geregeld? Is bespreekbaar geworden of er polders kunnen worden aangewezen of worden voorbereid die in geval van een calamiteit onder water kunnen worden gezet? Is dat in een goed bestuurlijk harmonisch concept terechtgekomen? Het zou mij verheugen als dat zo was.

Ook had ik nog een vraag gesteld over de brief van 14 maart over de kennis- en innovatiethema's voor integraal waterbeheer. Ik heb gezegd dat ik het erg kwalitatief en weinig kwantitatief vond en dat ik er graag meer in concreto iets over hoor.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! De zorgvuldige beantwoording van de bewindsvrouwen geeft mij de gelegenheid nog enige opmerkingen

te maken. Er wordt een langetermijnbeleid gevoerd en het profiel van de bevolkingsontwikkeling zal in hoge mate de soort mobiliteit bepalen. In de vijfde nota wordt 2020-2025 aangegeven als het moment waarop er een bevolkingsdaling zal inzetten. Daarna zal op enig moment het aantal inwoners net zo hoog zijn als nu en kunnen wij met dezelfde accommodatie volstaan. Dat biedt gelegenheid voor een woord van troost, want wellicht komt dan de ruimte voor water er vanzelf. De bevolking zal op dat moment nogal vergrijsd zijn en op voorzieningen zijn aangewezen. Men zal zich wellicht naar de gebieden begeven waar die voorzieningen aanwezig zijn. Misschien komen de calamiteitenpolders dan zonder calamiteiten tot stand!

Tevens is er sprake van ontgroening, want als gevolg van de emancipatie en het gebruik van de pil worden er te weinig mensen geboren om ons te reproduceren, waardoor nu al het voorspel op de arbeidsmarkt zichtbaar is in de vorm van een enorm oplopende spanning. Aangezien veel plannen gebaseerd zijn op het verzetten van veel grond en het maken en in beton gieten van dingen, vraag ik mij af of dat wel zal lukken. Nu al worden looneisen van 8% gewoon ingewilligd. Benutten en beprijzen van het bestaande zal wel moeten, want van nieuw bouwen komt zo bijna niets meer terecht. Dat is dus een extra druk om het juist daarin te zoeken. Dat kan nog beter worden geoperationaliseerd.

Daarnaast moet het beleid infra-arm zijn. Ik begrijp, evenals de heer Terlouw, dan ook niet waarom niet meer prioriteit bij de binnenvaart wordt gelegd, terwijl de infrastructuur aanwezig is. De verladers moeten gestimuleerd worden. Het moet tussen hun oren komen dat er een gigantisch rendement gehaald kan worden. Het beleidsrendement ligt dan ook voor het oprapen. Ik kan het niet laten, daaraan de opmerking te koppelen dat ook luchtschepen weinig infrastructuur nodig hebben. Ik bepleit dan ook de bevordering daarvan.

Op basis van de watertoets wordt gecheckt of allerlei zaken nog wel gebeuren. Er zal een evenwichtig pakket ontstaan, o.a. voor wonen aan het water. Gemeenten die willen functioneren aan het water, zoals Lelystad en Almere, dienen het water

in het nieuwe land binnen te halen en niet buitendijks te gaan dempen.

Blijft de integrale beleidsvisie voor het IJsselmeer onderdeel uitmaken van de PKB-vijfde nota, zodat wij ons vooral moeten richten op beleidsgevoelige passages in de tekst van de PKB-vijfde nota, deel 3? Hoe is er dan nog in te spreken? Of komt er, zoals voor het rivierengebied, een aparte PKB voor het IJsselmeer?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Mevrouw Bierman heeft gesproken over het lastige vraagstuk van de prijzen van de vliegtickets. Dat er geen BTW wordt geheven op tickets en kerosine is ons een doorn in het oog. De besprekingen in Europees verband leiden niet tot resultaten. Afspraken moeten vanwege de concurrentievervalsingen op internationaal niveau worden gemaakt. De situatie in de luchtvaart is nogal complex. Nogal wat luchtvaartmaatschappijen hebben grote moeite, het hoofd boven water te houden. Dat laat zich nationaal niet zomaar regelen, maar het is op zichzelf wel vreemd dat het nog steeds niet lukt om dat te doen. Je ziet hoe moeilijk zo'n witboekdiscussie is. Over dit soort overzichtelijke kwesties wordt ook al tien jaar over gesproken.

Dan kom ik bij de strategische ruimtereservering langs de rijkswegen. Ik heb met staatssecretaris Remkes afgesproken dat wij nog eens gaan kijken hoe het zit met de huidige woningbouwlocaties. Vroeger mat men vanuit het midden van de weg. Nu doen wij dat vanaf de buitenkant van de weg. Wij willen minimaal 75 meter als vrijwaringszone. Dat staat in het NVVP en ook in de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Er wordt nu ongelooflijk veel gebouwd en heel dicht op de snelweg. Als je al iets doet, moet je zoveel mogelijk het bestaande verbeteren of eventueel verbreden als dat nodig is. Je moet zo min mogelijk nieuw doorsnijden. Dat kan echter niet, omdat men zo dicht op de wegen bouwt. Het is alleen lastig dat indertijd tegen de gemeentes is gezegd dat zij dat zo moesten doen. Nu slaat de schrik ze natuurlijk om het hart. Vroeger moesten zij benutten en nu kom ik langs met de mededeling dat zij ervoor moeten zorgen dat die wegen niet verstenen. Dat lijdt tot nieuwe doorsnijdingen

Netelenbos

en tot veel meer hinder. Mensen moeten niet zo dicht op die snelwegen wonen en overigens ook niet op het spoor. Die spoorlijnen liggen er al meer dan honderd jaar. Het bouwen van woningen dichtbij spoorwegen en snelwegen levert alleen maar vraagstukken op die moeilijk te beantwoorden zijn. Schermen wil men niet en het omleggen van spoorwegen is uiterst kostbaar. Dat doorsnijdt overigens ook weer nieuw landschap. Dat moeten wij wat verstandiger aanpakken en dat wordt dus ook voorgestaan.

Dan kom ik bij de opmerking van de heer Van der Lans. Hij zei: "Lukt het vandaag niet, dan lukt het morgen wel." Zo zit ik toch niet in het debat. Door de dynamische agendering houden wij voortdurend de vinger aan de pols, maar het is verstandig om goed rond te kijken en te bezien wat de auto-industrie doet. Dat geldt ook voor de spoorweg-technologie. Ook daar is het mogelijk om geluidsarmer te bouwen en materieel te ontwikkelen. Wat betreft de emissies is er in het verleden van alles voorspeld, maar er is ook al het een en ander bereikt. Je hebt nu veel minder benzine nodig om honderd kilometer te rijden dan tien jaar geleden. Dat is al spectaculair verbeterd. Die vooruitgang is er dus wel. Soms kunnen wij dat zelf beïnvloeden via technologie op en om de snelweg of op het spoor. Soms moeten wij afwachten wat de auto-industrie doet of de carrosseriebouw, want die industrie hebben wij niet. Wij zijn vaak afhankelijk van wat anderen doen en van discussies in Brussel over bijvoorbeeld voertuigeisen. Die discussies gaan in het tempo van een slak, maar ik vind Brussel nooit het toonbeeld van dynamiek. In plaats van grote megalomane plannen zou men dit soort simpele dingen op tijd moeten afronden, maar dat schijnt allemaal reuze ingewikkeld te zijn. Wij houden dus de vinger aan de pols. Hebben wij het mis, dan moeten wij het beleid bijstellen.

Voor CO₂-emissies en andere emissies volg ik uiteraard het NMP3 en straks het NMP4. De minister van Verkeer en Waterstaat onttrekt zich niet aan het algemene beleid. Ik ben wel van mening dat de verhandelbaarheid van emissies uiterst belangrijk is. Dat is ook voor deze sector van belang. Je spreekt een plafond af en daarbinnen kun je

beleid voeren. Je moet dus geen sectorale afspraken maken, maar een totaal afspreken. Daar is de minister van VROM ook mee bezig en dat geldt ook voor de minister van EZ en voor mij. Niet alles kan, maar er valt te kiezen. Dan moeten de burgers het maar zeggen. Ik vind dat een heel volwassen relatie met de burgers. Anders wil men niets en dat leidt ook niet tot uitkomsten.

Dan kom ik bij de vraag wat de reiziger van het beleid merkt. Volgens mij merkt hij tamelijk veel. Er is in formele zin een afspraak gemaakt over de evaluatie van de Taxiwet. Die is van de zomer aan de orde. Wij zouden anderhalf jaar uittrekken voor een tussenevaluatie en over drie jaar zou er een eindevaluatie komen. Ik ga dus niet vooruitlopen op die evaluatie. De veranderingen gaan langzaam. Je kunt niet verwachten dat er meteen enorme veranderingen optreden, maar ik ben al met al niet ontevreden. Het is over het algemeen rustig gegaan, behalve in Amsterdam. Als je niet in een taxi wilt zitten waarin gerookt wordt, kun je nu kiezen omdat je niet de eerste uit de rij hoeft te accepteren. Dat kan straks ook in Amsterdam.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het kan de minister toch niet ontgaan zijn wat elke taxireiziger in Nederland weet, namelijk dat alle opstaptarieven en ook vrijwel alle andere tarieven verhoogd zijn? Zij kan over een halfjaar wel de resultaten van de monitor bekend maken, maar nu al is duidelijk dat eruit zal blijken dat de tarieven verhoogd zijn.

Minister **Netelenbos**: Alle tarieven zijn verhoogd, van al het openbaar vervoer. Verder zit men niet altijd op het maximumtarief; dat volgen wij heel goed.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het idee van de wet was juist een scherpere prijsstelling door een grotere concurrentie. De dure Nederlandse tarieven zouden dus vanzelf dalen, volgens het marktmechanisme. Dat is echter niet gebeurd.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn nog niet eens anderhalf jaar bezig met de uitvoering van de nieuwe wet. De maakbaarheid van de samenleving is niet van dien aard, dat onmiddellijk de gewenste uitkomst wordt bereikt.

Verder is de gebiedsvrijheid nog niet aan de orde, want wij hebben in wijsheid met elkaar afgesproken om de eerste anderhalf jaar nog op gebied te sturen. Het is dus nu nog helemaal niet mogelijk dat bijvoorbeeld alle taxi's uit Nederland naar de plaats rijden waar een groot popfestival is. Op dit moment is het dus nog veel te vroeg voor het trekken van conclusies. In heel veel gevallen is inderdaad de prijs omhoog gegaan, maar dat was toegestaan. Verder merkt de reiziger nu dat hij kan kiezen en dat hij niet gedwongen wordt om in de eerste taxi van de rij te stappen. Op zichzelf vind ik dat al een hele verbetering.

In Amsterdam is er bemiddeld en heeft ook de rechter helpen bemiddelen. Het was natuurlijk buitengewoon tragisch dat het zo moest gaan, maar alles afwegend lijkt het mij verstandig om die bemiddeling nu te volgen. Dat betekent dat men in Amsterdam in een periode van anderhalf jaar tot de situatie geraakt die overal in Nederland aan de orde is. Als men wacht op uitsluitel van mij via AT5, zal ik zo snel mogelijk laten weten hoe het zit. De rechter heeft natuurlijk ook gekeken naar de mogelijkheden binnen het kader van de wet en dat zullen wij volgen.

Er ligt al een enorme prestatieafspraken met de NS. Dat is "overgangscontract" genoemd, maar het was eigenlijk het prestatiecontract voor een periode van tien jaar. De Tweede Kamer wil echter eerst de wet behandelen op basis waarvan een wettelijk ingebodde algemene maatregel van bestuur kan worden genomen over een prestatiecontract. Omdat het oude overgangscontract nr. één inmiddels afliep, is de tekst die bedoeld was voor het prestatiecontract, nu overgangscontract nummer twee geworden. Het is een zeer precies contract. In dat kader is o.a. door de minister van Verkeer en Waterstaat een terugbetalingsplicht bij vertraging opgelegd, ook al moet men misschien even wachten op het formuliertje. Er zijn maar heel weinig spoorwegbedrijven waar zoiets geldt, dus op zichzelf is dit buitengewoon innovatief. Verder is versterking van de positie van de consumenten nu geregeld en is een precies geformuleerd sanctie-instrumentarium opgenomen voor het geval men niet levert. Daarnaast moet men een groeipad volgen naar een punctuali-

Netelenbos

teit van 92% of wellicht zelfs 95% (het precieze percentage weet ik op dit moment niet), terwijl in de eerste termijn werd gezegd dat 85% al een hele prestatie op het overvolle net zou zijn. Overigens moet de minister van Verkeer en Waterstaat zorgen voor goede infrastructuur en die is niet altijd even goed. Vertragingen hebben dus soms ook te maken met de niet zo goede infrastructuur en in het contract is geregeld wie er op de blaren moet zitten bij vertragingen. Als de staat zorgt voor de vertraging, moet de staat ook een vergoeding betalen.

Al met al is er op die manier een heel samenspel afgesproken, dat in internationaal verband zijn weerga niet kent. Er wordt wel gesteld dat het allemaal nog preciezer kan, maar dat lijkt mij niet verstandig. Wij hebben een groot pakket aan afspraken gemaakt en het zal al de grootste mogelijke krachttoer worden om dat allemaal uit te voeren in de tien jaar die ervoor is bedoeld. Het contract loopt nu tot 1 juli van dit jaar, maar is automatisch te verlengen tot het eind van dit jaar, waarna het vervalt. Ik hoop dan ook dat wij in staat zijn om de wet op tijd af te handelen in het parlement. Het vervallen van dit contract zou bij de wederpartij namelijk wellicht tot verder nadenken aanleiding kunnen geven. Ik merk dat er nu vanwege die acties grote schrik ontstaat over het leveren. Ik vind die spelregels prima, omdat die mij enige rust geven met betrekking tot het belang van de reiziger, want daar sta ik voor, net als natuurlijk het bedrijf NS Reizigers.

De heer Castricum sprak over de organisatie. Ik meen al het een en ander te hebben geschetst over de hele decentralisatie en over de flexibiliteit van beleid maken met dynamische agendering. Dat is overigens een beetje afgekeken van het Hoger onderwijs- en onderzoeksplan. Daar had ik veel ervaring mee. Je spreekt dan intensief minstens twee, drie keer per jaar met de betrokkenen over de voortgang, want je gaat niet achterover zitten met de gedachte: ze doen het allemaal wel. Via het NVVB, het overleg dat zich richt op het NVVP, praten wij permanent met elkaar over de vraag of het allemaal wel loopt zoals wij dachten. Daarnaast moet er monitoring komen om de vinger aan de pols te houden en aan het parlement te kunnen voorleggen hoe

het gaat. Blijkt er hier en daar een lacune te zijn of een kink in de kabel te komen, dan zullen wij alsdan moeten bezien wat dat betekent, of dat regulering vraagt of nieuwe afspraken enz. Natuurlijk is het ingewikkeld, maar dat kan bijna niet anders met zoveel partijen. Het beleid in een gemeente en de vraagstukken van mobiliteit hebben met elkaar te maken. Als een bedrijf zich ergens gaat vestigen en multimediale ontsluiting wordt vergeten, hebben we er weer een probleem op de weg bij. Je móét wel met alle partijen iets doen. Ik probeer nu meer de vinger aan de pols te houden en het ouderwetse claimgedrag uit het systeem te verwijderen. Ik kan nergens mijn neus laten zien of men vraagt nog om een kwartetje wegen. Dat is bestuurlijk buitengewoon onvolwassen. Ik wil wat de mobiliteit betreft heel graag toe naar een heel andere verhouding (meer op niveau) binnen het openbaar bestuur. Dat bereiken, zal nog lastig genoeg zijn. Ik heb net van VNO/NCW weer een extra claim van 20 mld. gulden gekregen. Maar het komt allemaal wel weer goed.

Met betrekking tot de veiligheid zeg ik ja tegen technisch vernuft. Soms kunnen wij dat zelf realiseren, soms moet de auto-industrie of de spoorwegtechnologie dat doen. Soms zijn er combinaties mogelijk. Vroeger groeide de omvang van het verkeer natuurlijk ook, maar naarmate je het al beter doet, is het lastiger verbeteringen aan te brengen. Nederland scoort in de range van landen best goed, staat niet aan de top, maar ongeveer op plaats drie. Het is best lastig als je dan bij groei toch nog beter wilt presteren. Het wordt wel steeds ingewikkelder om betere cijfers te halen. Dat maakt dat ik een taakstelling wil die ambitieus genoeg is, maar niet nietszeggend wordt doordat er zomaar een getal wordt geprikt. Als het straks heel erg goed gaat, is er natuurlijk niks op tegen om het weer bij te stellen. Eigenlijk zou je willen dat het verkeer absoluut veilig was, maar wij weten tegelijkertijd allemaal dat dit nooit zal gebeuren.

Ik ben het geheel eens met het gedragspunt dat de heer Terlouw noemde. Wij gaan daarom een puntenrijbewijs invoeren voor starters voor de eerste vijf jaar. Wij zouden dat bij nieuwe wet doen, maar waarschijnlijk is er geen

wetswijziging nodig en kan het in de Wegenverkeerswet worden geregeld. Ik zou de Tweede Kamer het voorstel dan voor de zomer kunnen toesturen. De jongemannen tussen de 18 en de 24 jaar zijn de grootste brokkenpiloten en veroorzaken de meeste ongevallen. Daarop wordt dan een stringent systeem losgelaten. Bij teveel punten is men het rijbewijs kwijt en moet men opnieuw rijexamen doen. De jeugd om mij heen, zoals het team Alert, zegt: een rijbewijs is zo kostbaar, daar gaan we wel heel erg zuinig op zijn. Dat lijkt mij een heel erg goed begin van goed gedrag, want de jeugd vindt dat sancties best kunnen.

Of het systeem ook wordt toegepast voor volwassen nieuwe rijders en al langer rijdende mensen hangt af van een onderzoek dat de minister van Justitie laat uitvoeren. Wij hebben namelijk een systeem waarbij op kenteken wordt bekeurd. Dat houdt zich niet tot een puntensysteem. Als je van dat bekeuringssysteem af wilt, hebben we een heel complexe situatie, want dan is (video)camerabewaking niet meer mogelijk en die helpt toch ook. Of het allemaal lukt, weet ik dus nog niet. Er is geen land dat zoveel camerabewaking kent als Nederland. En het werkt ook. Dat is dus een lastig vraagstuk, maar we komen er opnieuw over te spreken.

De heer **Terlouw** (D66): Boetes kunnen mensen hoe langer hoe minder schelen.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het altijd reuze zonde van het geld.

Ik ben inderdaad vergeten antwoord te geven op de vraag van wie de infrastructuur is. Wat mij betreft: ten principale van de staat of van de andere wegbeheerders. Dit neemt echter niet weg dat de aansturing van de infrastructuur in het kader van publiekprivate samenwerking langjarig kan worden overgelaten aan private partijen. Voor de HSL-Zuid bijvoorbeeld zoeken wij naar een infraprovider die misschien wel voor een periode van 25 of 30 jaar alles regelt wat nodig is voor de infrastructuur. Aan het einde van die periode of indien men failliet gaat, valt de infrastructuur terug aan de staat. Zo kan ik mij voorstellen dat de private partij bij tweede Coentunnel alles gaat regelen zodat wij er voorlopig geen omkijken naar hebben, maar nadat de afgesproken

Netelenbos

termijn is verlopen, valt de infrastructuur terug aan de staat. Ik ben niet voor een lappendeken van publiekprivate wegen en terug naar de middeleeuwen. Dit geldt ook voor betaalstroken. Die kunnen wel langjarig van private partijen zijn, maar zij vallen uiteindelijk terug aan de staat.

Het lijkt mij niet verstandig om het economisch een tandje minder te gaan doen. In een land als Nederland moet de economische groei altijd selectief zijn, maar wij hebben die groei ook nodig voor allerlei andere belangrijke zaken als goed onderwijs, gezondheidszorg en de ouderenzorg die in de komende jaren steeds dominantier zal worden. Dit betekent dat economisch een tandje minder een heel lastig vraagstuk met zich meebrengt. Ik vind dat wij selectief moeten zijn en onze organisatie op orde moeten hebben, ook met betrekking tot mobiliteit. Als het lukt om benutten, bebouwen en beprijsen in die combinatie in te voeren met behoud van betere bereikbaarheid, betere veiligheid en betere leefbaarheid, hebben wij wel een krachttoer met elkaar gerealiseerd. Wij zijn als deltaland echter goed in commerciële dienstverlening en ik denk dat wij dat moeten volhouden.

De regio-infrastructuur voor openbaar vervoer duurt soms echt te lang. Zo is er over Randstadspoor al heel lang gesproken. Er werden steeds weer nieuwe claims ingediend. Er werd weer om 600 mln. gulden gevraagd, maar het houdt een keer op. Dat geld is eerlijk verkaveld over Nederland. In de regio Rotterdam/Den Haag heeft men nu bovendien uitstel gevraagd tot de zomer. Dan moet er toch echt een begin worden gemaakt met de bouw. Men praat te lang in Nederland. Het is heel vaak niet eens een kwestie van geld of van ruimtelijke ordening, want met de Tracéwet is al een aantal opschoningen in tijd gerealiseerd, maar men kan het zo ontzettend lang niet met elkaar eens zijn. Dit geld ook voor de noord-zuidlijn. Men heeft geld tekort, maar ik vind 2,1 mld. gulden voor een lijn van 12 kilometer heel veel geld. Daarom moet men innovatief aanbesteden, maar dat wil men niet. Ik heb gezegd dat er geen andere keus is als er te weinig geld is, tenzij men het zelf kan betalen. Men hoopt echter op extra geld, eventueel via het parlement. Dit kan op een gegeven ogenblik echter niet meer.

De heer **Castricum** (PvdA): Dit is nu precies wat ik bedoel als ik vraag hoe je dit moet organiseren. De minister geeft nu een voorbeeld, maar er zijn talloze van die voorbeelden en er is mijns inziens geen enkele garantie dat het tempo ook maar enigszins omhoog gaat binnen de structuren die nu zijn ontworpen voor de uitvoering.

Minister **Netelenbos**: De vraag is echter of het sneller zal gaan als het rijk het doet, want dat heeft ook de samenwerking van de gemeenten nodig. Het overhevelen van het opdrachtgeverschap naar de grote steden is nieuw. Men moet daar even aan wennen. Dat men niet meer bij de minister terecht kan voor extra geld is ook heel erg nieuw. Toch zal men moeten leveren op de afgesproken datum. De afspraak is dat de infrastructuur er in 2004 ligt. Het kost alleen maar meer geld als men sneller moet bouwen. Wij hebben een aantal afspraken over de levering. Het spreekt voor zichzelf dat ik die regel in de contracten.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik weet eigenlijk niet wat innovatief aanbesteden is.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een heel boekwerk daarover gepresenteerd.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat ga ik onmiddellijk na afloop van het debat lezen. Er zijn echter geen 500 bedrijven in Nederland die de 12,1 kilometer lange metrolijn in Amsterdam kunnen bouwen. Het zijn er maar een paar. Die spelen in de marktverhouding een rol. Niet de bestuurders drijven de prijs omhoog, maar de bedrijven, die zo'n grote orderportefeuille hebben, dat zij gemakkelijk kunnen zeggen dat zij er niet aan beginnen of er alleen aan beginnen tegen hun prijs. Dat is een reëel probleem, waarmee de minister te maken krijgt. Heel Nederland wordt volgeplempt met infrastructuur, waardoor de prijs vanzelf omhoog gaat. De minister krijgt dat uiteraard terug van de bestuurders.

Minister **Netelenbos**: Het beeld is wisselend. Wij hebben op dit moment heel veel projecten in aanbouw. Soms leidt dat tot prijsverhogingen en soms niet. Er moet heel hard worden onderhandeld en soms ook lang. Ik onderhan-

del soms meer dan een jaar over prijzen die mij niet aanstaan en die omlaag moeten. Bijvoorbeeld bij de HSL-Zuid komt dat voor. Daarvoor moet je tijd uittrekken, maar die verdient zich terug.

Er zijn twee dingen. Men wil altijd à fonds perdu financieren, dus alles in één keer afbetalen. De vraag is of gemeenten dat nu niet eens anders kunnen doen, bijvoorbeeld door de kapitaaldienst te gebruiken of door infraproviderachtige projecten af te spreken, waarmee wij nu zelf enige ervaring beginnen te krijgen. Men kan dat overigens van ons leren. Men hoeft dan niet in één klap 2,1 mld. gulden neer te tellen, maar kan zijn geld in de tijd besteden, in een soort baten-lastenstelsel of door benutting van de kapitaaldienst. Een stad kan dat echt doen. Men gaat echter altijd onmiddellijk bij de eerste de beste tegenslag in de onderhandelingen roepen, dat de minister zoveel honderd miljoen moet geven. De aannemers zakken dan natuurlijk lekker achterover. Dat zou ik ook doen als ik aannemer was. Het spel wordt niet altijd goed gespeeld. Dat betekent natuurlijk niet dat wij niet kunnen leren. Alle dingen kosten tijd, ook in Nederland en misschien juist wel in Nederland. Maar het duurt soms te lang en wij zitten te springen om openbaar vervoer.

Randstadrail wordt op dit moment gebouwd tussen Amsterdam en Utrecht. Over de uitbreidingen wordt nog gediscussieerd, ook met mij.

Een andere keer wil ik met de heer Terlouw wel verder discussiëren over het doorslaan van de vrije economie.

De binnenvaart is een prioriteit, maar ik heb meer prioriteiten. Dat is altijd het lot van de minister.

De heer Bierman zeg ik, dat het programma naar mijn mening kan worden gebouwd. In het grote Europa zullen de arbeidskrachten niet het grootste probleem zijn.

De heer **Bierman** (OSF): Bij de noord-zuidlijn is al gebleken, dat er geen consortium te vinden is dat het voor de gecalculerde prijs doet. Men kan dan innovatief gaan aanbesteden en proberen, de zwarte piet van de loonsverhogingen die er nog aan komen bij de aannemers te leggen, maar die zijn natuurlijk ook niet gek. Ik verwacht dat niet meer op te brengen kostenverhogingen een belangrijk element worden. De minister denkt dat in de rest van

Netelenbos

Europa nog arbeidskrachten te vinden zijn, maar die landen zijn al vergrijsd. Daar krijgen wij ook de arbeidskrachten niet vandaan.

Minister **Netelenbos**: De tijd zal het leren, maar ik ben niet zo somber.

□

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

Voorzitter! Ik dank de leden voor hun opmerkingen in tweede termijn. Mijn excuses dat ik in eerste termijn heb nagelaten een paar vragen te beantwoorden. Ik hoop dat alsnog goed te maken.

Ik dank de heer Eversdijk voor zijn vriendelijke woorden. Hij heeft goed begrepen dat ik op dit moment niet te veel wil zeggen over de Westerschelde. Het Europees Hof zal zich misschien uiteindelijk over het verdrag buigen.

Dan is het misschien mogelijk, dat een verdrag boven een richtlijn gaat maar laten we daar op dit moment maar geen discussie over voeren. Er komt nog een tijd dat wij dat uitgebreid zullen doen. Laten wij nu de partijen die nu aan het woord zijn daartoe ook de kans geven.

Mevrouw De Blécourt is teruggekomen op het thema dat ruimte een eerste optie moet zijn daar waar men veiligheid wil creëren en schade door wateroverlast wil voorkomen. Misschien heb ik mij in eerste termijn niet goed uitgedrukt, maar dat is nu de eerste optie. Daar waar de eerste en enige optie de techniek was, kijken wij nu in de eerste plaats naar ruimte. Ruimte zal echter niet de enige panacee zijn voor alles; ruimte moet soms misschien ook gecombineerd worden met techniek en soms zal het beter zijn om juist weer een technische oplossing te kiezen in plaats van ruimte. Als bijvoorbeeld bij het IJsselmeer de spuicapaciteit niet op deze wijze mag worden vergroot, zal het water aan een van de polders moeten worden teruggegeven. Dat nu lijkt mij geen reële optie omdat daarmee de bergingscapaciteit weer enorm wordt vergroot. Wij zijn het er echter over eens, dat ruimte de optie is die nu voorligt.

Mevrouw De Blécourt en de heren Van den Berg en Bierman zijn nogmaals ingegaan op de watertoets. Zij hebben vooral gevraagd of wij niet te lang wachten. Juist om die reden ben ik zo blij dat in het startakkoord het instrumentarium

voor de watertoets wordt toegepast. Als eerst moet worden nagedacht over het wettelijk instrumentarium en er daarna over gaan praten, praten wij de komende 2 à 3 jaar over wat er wel en niet in mag terwijl iedereen rustig en op de oude manier verder bouwt. Nu gaan wij het ijzer smeden wanneer het heet is, namelijk dat alle vier de overheden in het startakkoord hebben gezegd een watertoets te willen toepassen, ondanks alle gebreken, en over anderhalf à twee jaar te willen kijken of er onderdelen zijn in het bestaande instrumentarium die niet toereikend zijn. Dat kan dan alsnog gebeuren maar dan staan de geesten in ieder geval goed gesteld. Ik vind dat veel belangrijker dan nu een prachtig instrument op te tuigen, terwijl iedereen ondertussen op de oude voet verdergaat. Het is meer mentaliteit dan regelgeving.

Daarmee kom ik vanzelf bij de inbreng van de heer Castricum, die er nog geen goed gevoel over heeft. Hij doelde daarbij zowel op de grootscheepse plannen van de minister als op de plannen met betrekking tot het waterbeleid. Ik denk er ook zeker niet lichtvaardig over; ik heb het misschien heel opgewekt gebracht maar ik weet, dat er een enorme mentaliteitsomslag gemaakt moet worden niet alleen door de samenwerking of door de andere overheden, maar ook door het rijk zelf. Daar waar waterbeleid een min of meer geïsoleerd beleidsterrein was – iedereen was er zeer tevreden over want het werd naar behoren uitgevoerd – is dat nu een onderdeel van een groot aantal maatschappelijke afwegingen. Dat betekent, dat het een geven en nemen is, dat het overtuigen is, een zoeken naar oplossingen. Dat zal de vier overheden niet altijd gemakkelijk vallen. Ik heb ook niet de indruk, dat het met het afsluiten van het startakkoord van vandaag op morgen altijd 100% zal lukken, maar ik ben wel overtuigd van de inzet van alle vier de overheden dat het niet meer kan zoals het in het verleden is gegaan. Er zullen nog wel fouten gemaakt worden maar ik ben ervan overtuigd, dat iedereen van zeer goede wil is en een zeer goede inzet heeft. Dan zullen we die weg toch moeten gaan, misschien met de nodige hindernissen. We zullen hier en daar nog wel in een kuil vallen of van de weg raken. Ook daar leren wij weer van.

De heer Van den Berg heeft artikel 98 van de Waterschapswet opgevoerd. Dat gaat over het bovenwaterschappelijk belang. Ik ben dat niet vergeten. Ik heb dat in de totale beantwoording meegenomen. Wij hebben afgesproken de financiële problematiek die mogelijk kan ontstaan als gevolg van het nieuwe beleid, in de aanloop van de bestuursovereenkomst in kaart te brengen. Nu wij dat nader gaan uitwerken zien wij hoe de zaken regionaal en in het hoofdsysteem liggen. In dat traject zal vanzelfsprekend ook nagegaan worden of en zo ja op welke wijze het begrip bovenwaterschappelijk belang als bedoeld in artikel 98 een rol zal moeten spelen. Laten wij nu maar ons werk gaan doen in plaats van eerst artikel 98 uit te discussiëren. Wij hebben een principeafpraak dat elk zijn eigen werk doet volgens zijn eigen financiën. Stuiten wij echter op onoverkomelijke problemen, dan zullen wij die in de aanloop naar de bestuursovereenkomst daadwerkelijk onder ogen moeten zien.

De heer Terlouw heeft gelijk dat ik de noodoverlooptgebieden vergeten ben. Wij hebben de naam nog eens nader onder de loep genomen. Het is namelijk niet de polder die de calamiteiten veroorzaakt, de polder voorkomt de calamiteiten. Misschien dat woord noodoverloop toch beter de functie aangeeft dan het oorspronkelijke woord. Ik ben het niet vergeten. Bij het uitbrengen van het kabinetsstandpunt in december heb ik aangegeven dat ik, gezien de weerstanden die ontstaan en de problemen die bestuurders en mensen in de gebieden hadden met het begrip, een commissie zou instellen die in alle rust zou bekijken hoe dit in kaart gebracht moet worden, onder welke voorwaarden en wat de beste bestuurlijke inbedding is. Daarbij zal ook een vorm van schadevergoeding aan de orde komen plus de wijze waarop wij met bewoners in de gebieden omgaan. De commissie staat onder voorzitterschap van uw oud-collega Luteijn zoals ik reeds in december heb gemeld. De commissie in inmiddels met haar werkzaamheden begonnen en hoopt over een jaar met een uitslag te komen die een hanteerbare werkwijze geeft om te komen tot aanwijzing van gebieden die een airbagfunctie hebben. Met de voltooiing van het deltaplan grote rivieren, met de ruimte voor de

rivierwerkzaamheden die vooruitloopt op 16.000 m³/sec bij Lobith en met het uitvoeren van de retentiegebieden Ooipolder en Rijnstrangen-gebied hebben wij reeds heel veel ruimte gecreëerd voor heel veel omstandigheden. Niettemin kunnen wij wanneer alles tegenzit komen te staan voor de vraag: Kiest het water of kiezen wij? U kent dat nog uit 1993 en 1995. Dan kiezen wij en dan is het goed als daarover tevoren nagedacht is en men weet waar, hoe en onder welke omstandigheden het moet gebeuren. Het is echt een airbagfunctie. Er zit een hele ruimte tussen. De mensen in die gebieden hebben recht op exact dezelfde veiligheid als alle andere bewoners in Nederland.

De heer Terlouw stelt terecht dat ik niet geantwoord heb op de vraag over de brief naar de Kamer over het rapport "Overstromen". Het gaat hier inderdaad om accentverschuivingen in het onderzoek. Die accentverschuivingen moeten door de daarbij betrokkenen zelf worden aangegeven. Zij zullen ook het onderzoek dat wij van plan waren te doen, nog eens onder de loep moeten nemen. Moet dat allemaal nog technisch en exclusief waterstaatkundig gericht zijn? Zou men niet, gelet op de wijze waarop wij nu met elkaar omgaan, meer aan de gammakant moeten denken en zouden niet meer de trekken van de bestuurskunde te herkennen moeten zijn? Zouden wij niet op die manier moeten nagaan hoe het waterbeleid in deze eeuw gestalte moet krijgen? Ik meen dat ik deze herprioritering heel goed aan de instituten kan overlaten. Hierbij is dan sprake van een kwaliteits- en mentaliteitslag en niet zozeer van een financiële slag. Het is namelijk altijd erg gemakkelijk te zeggen dat je omdat je iets een tandje anders wilt, er wat geld bij doet. Men moet zich realiseren, dat op de lange termijn technisch onderzoek nodig blijft, maar dat verbreding en andere accenten, gelet op de manier waarop wij in de toekomst moeten gaan werken, meer dan noodzakelijk zijn en er in dezen misschien een inhaalslag nodig is.

Tot slot wil ik nog ingaan op een vraag van de heer Bierman over de status van de integrale visie IJsselmeergebied. Het is niet de bedoeling daar een aparte PKB van te maken. Het is wel de bedoeling dat de visie wordt opgesteld als een uitwerking van de Vierde nota

waterhuishouding en de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Het gaat hierbij wel om een aantal ruimtelijke reserveringen die met name in deel 3 van de vijfde nota genoemd zouden moeten worden. Daarom is het belangrijk dat de visie dit jaar gereed komt.

Voorzitter! Hiermee heb ik ook de laatste vragen van de leden beantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 19.28 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:

3 april 2001

Wijziging van bepalingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (26410);

9 april 2001

Regeling van het conflictenrecht met betrekking tot verbintenissen uit onrechtmatige daad (Wet conflictenrecht onrechtmatige daad) (26608);

Aanpassing van een aantal wetten op het beleidsterrein van onderwijs, cultuur en wetenschappen aan de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht en enkele andere aanpassingen aan de Algemene wet bestuursrecht (Aanpassing onderwijswetgeving aan derde tranche AWB (27265);

Wijziging van de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet educatie en beroepsonderwijs in verband met personeel van 65 jaar en ouder (27493);

Wijziging van de Wet rampen en zware ongevallen in verband met het verstrekken van een bijdrage in de kosten van bijstand verleend in België of Duitsland bij de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval (27596);

Wijziging van enkele artikelen van de Comptabiliteitswet houdende o.a. de verdere invoering van het baten-lastenstelsel als begrotingsstelsel bij het rijk en de invoering van een interne begrotingsreserve

(zevende wijziging van de Comptabiliteitswet) (26974).

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

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Herziening van het procesrecht voor burgerlijke zaken, in het bijzonder de wijze van procederen in eerste aanleg (26855);

Wijziging van de Algemene wet bestuursrecht met betrekking tot de kosten van bezwaar en administratief beroep (kosten bestuurlijke voorprocedures) (27024);

Wijziging van Boek 1 van het Burgerlijk Wetboek in verband met het gezamenlijk gezag van rechtswege bij geboorte tijdens een geregistreerd partnerschap (27047);

Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en enkele andere wetten in verband met de strafbaarstelling van het witwassen van opbrengsten van misdrijven (27159);

Wijziging van het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Strafvordering en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften teneinde een wettelijke grondslag te scheppen voor het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur stellen van nadere regels omtrent enkele werkzaamheden in het kader van de tenuitvoerlegging (27573).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:
een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het op 9 september 1998 te Farnborough tot stand gekomen verdrag tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de regering van de Italiaanse Republiek tot oprichting van een Gezamenlijke Organisatie voor Samenwerking op Defensiematerieelgebied (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) (OCCAR) (Trb. 1999, 174), alsmede een toelichtende nota bij dit verdrag (griffioen. 126873);
een, van alsvoren, ten geleide van het op 11 september 1998 te