

## Voorzitter

tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Evenals de fractie van de PvdA betreuren wij de gang van zaken deze zomer, waarbij minister Korthals de Kamer onjuist heeft geïnformeerd. De uitleg die wij aan de motie geven, is dat de gang van zaken betreurd wordt, maar dat niet het vertrouwen in de minister wordt opgezegd. Derhalve zullen wij instemmen met de motie.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter. Dit debatje heeft niet de benodigde duidelijkheid gebracht, gegeven de moeizame interpretatie van de woorden van de heer Wolfsen. Wij steunen geen halfhartige motie, een motie die ook met "laf" betiteld kan worden. Je dient een motie van wantrouwen in, of je dient geen motie in.

De heer **Stuger** (LPF): Voorzitter. De LPF-fractie heeft moeite met het gedraai om deze motie heen. Als wij weten waar wij voor stemmen, is het eenvoudig. Wij weten nu niet waar wij voor stemmen, dus stemmen wij tegen. Wij hadden daar liever duidelijkheid over gehad. De heer Wolfsen geeft, hoewel het geen motie van afkeuring is, toch een zware lading aan de motie, omdat hij gezegd heeft dat hij zou aftreden als hij zo'n motie aan zijn broek zou krijgen. Het is voor ons dusdanig onduidelijk, dat wij tegen de motie zullen stemmen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Wolfson (28192, nr. 20).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en Leefbaar Nederland voor deze gewijzigde motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Rietkerk (28192, nr. 19).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de

aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, D66, Leefbaar Nederland, de VVD, het CDA, de Christen-Unie, de SGP, de Groep De Jong en de LPF voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003 (28600-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003 (28600-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. We bespreken vandaag de eerste begroting van minister De Boer. Ik sluit niet uit dat dit meteen ook zijn laatste begroting is. Hoewel mij dat voor hem persoonlijk zeer zou spijten, want ik heb hem in korte tijd leren kennen als een aardig mens, heb ik politiek gezien geen enkele moeite met dit vooruitzicht. Het zal geen verrassing zijn dat de begroting die deze minister en staatssecretaris hier vandaag en morgen verdedigen, niet op steun van de Partij van de Arbeid kan rekenen. Ik zal uitleggen waarom niet.

Bij het aantreden van dit kabinet is een aantal duidelijke beloften gedaan, beloften die moeten worden waargemaakt. In de begroting staat het kort en krachtig omschreven. Nederland staat te vaak stil op de weg en wacht te lang op het perron. Er zijn forse inspanningen nodig om Nederland meer in beweging te krijgen. De Nederlandse gebruikers van weg en spoor moeten over vier jaar zichtbaar beter af zijn. Ik ben van mening dat de nu gepresenteerde begroting geen bijdrage levert aan die doelstelling. In hun ijver om snel asfalt te realiseren hebben de onderhandelaars bij het sluiten van het Strategisch akkoord de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat opzadeld met een mobiliteits-envelop die te weinig geld bevat,

veel te weinig geld om de ambities die dit land nodig heeft op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit te realiseren.

De begroting laat zien dat de minister in het komende jaar geen cent extra krijgt. Het zuur van dit kabinet wordt door de recente crisis niet meer gevolgd door het zoet op termijn. Dat is wrang. Daarbovenop zijn ook verkeerde keuzes gemaakt door ongericht geld weg te geven aan mensen die dat niet nodig hebben en geld weg te halen bij hen die dat niet kunnen missen. Dat is onacceptabel.

De Partij van de Arbeid wil mobiliteitsproblemen aanpakken. Wij kiezen voor beleid waarbij de groeiende behoefte aan mobiliteit wordt gericht op de vervoersmethoden die de minste overlasten voor derden, bewoners en milieu veroorzaken. Wij pleiten voor een onafhankelijk en betaalbaar vervoer voor alle burgers. Het kabinet bevoorrecht nu vooral het autoverkeer.

De **voorzitter**: Mijnheer Oplaat, ik zie dat u de eerste interruptie wilt plegen. Bij de begroting van Justitie hebben wij gewerkt met een systeem: iemand die een interruptie pleegt, mag in die ene interruptie niet meer dan twee vragen stellen. Dat systeem is uw collega's, zonder uitzondering, goed bevallen. Dat gaan wij dus voortzetten.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik zal me beperken tot één vraag.

Mevrouw Dijksma suggereert dat bij mensen die het geld nodig hadden, geld is weggehaald en dat dit aan de verkeerde mensen is gegeven. Kan zij aangeven waarop zij doelt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het kwartje van Kok. Daar kom ik zo over te spreken.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik heb begrepen dat ik een tweede vraag mag stellen.

Volgens mij is het kwartje van Kok nog niet teruggegeven, maar vindt dat pas plaats in 2004.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij bent u het wel van plan, maar als u daar vandaag van terugkomt, vindt u mij aan uw zijde.

Voorzitter. Het kabinet bevoorrecht nu vooral het autoverkeer. Terwijl



De heer Van Haersma Buma (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

Nederland al genoeg moeite heeft om de autonome groei van het wegverkeer op te vangen, wordt de benzineprijs straks verlaagd door het kwartje van Kok terug te geven aan de pomp. Ieder jaar opnieuw wordt in tijden van economische krapte maar liefst 500 mln euro over de heg gesmeten. Tegelijkertijd worden door bezuinigingen op tram, trein en bus mensen gedwongen op de auto over te stappen, schieten de tarieven in het openbaar vervoer omhoog, worden tal van belangrijke projecten zoals de Hanzelijn en het Rondje Randstad op ijs gezet en komt de ondertunneling van de A2 bij Maastricht toch niet tot stand. Waarom stort de minister het kwartje van Kok niet in een fonds voor leefbaarheid en mobiliteit, waarmee bijvoorbeeld de ondertunneling van de A2 in Maastricht en de aanleg van de Hanzelijn kan worden betaald? Daarmee kan hij ook die onzalige bezuinigingsplannen op het stads- en streekvervoer terugdraaien. Met deze verkeerde keuzes zet het kabinet vooral de zwakke verkeersdeelnemers genadeloos in de kou. Ik denk daarbij vooral aan die scholieren en ouderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, en aan degenen die geen auto kunnen betalen. Ik kom daarmee nu als vanzelfsprekend bij het openbaar vervoer.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA):

Weet mevrouw Dijkema dat er voor haar allang een mogelijkheid is om de aanleg van de A2 en de Hanzelijn binnen het eerder uitgezette tijdspad mogelijk te maken, namelijk de amenderende motie van het CDA bij de financiële beschouwingen?

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Daarover geef ik dadelijk een oordeel. De kortingen op het stads- en streekvervoer zijn enorm. Het is een van de redenen waarom ik blij ben dat wij op 22 januari een herkansing krijgen. Aangezien regionale vervoerders de tarieven terecht slechts beperkt kunnen verhogen, is het duidelijk dat elders moet worden gesneden. Het voorzieningenniveau zal worden aangetast. Eenieder denkt dan natuurlijk aan die bus op het platteland die verdwijnt. Even belangrijk zijn echter al die mensen die voor hun vervoer zijn aangewezen op tram, bus en metro. Ook zij zullen de harde consequenties van dit beleid ondervinden. De PvdA-fractie wil de kortingen op het stads- en streekvervoer terugdraaien en de tariefverhoging beperken tot de inflatiecorrectie.

Nu heeft de CDA-fractie bij de algemene financiële beschouwingen een motie ingediend – daar is zij – waarin 25 mln wordt teruggesluisd. De dekking is afkomstig uit een aantal bronnen waaronder Rijkswaterstaat en ICES-KIS-gelden. Dat lijkt

een onschuldige en verleidelijke dekking, maar de minister heeft haar reeds afgekeurd. Is dat gebeurd omdat door het snoeien bij Rijkswaterstaat talloze projecten in de regio niet meer van de grond komen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het gaat om de vraag of wij het mogelijk willen maken om binnen de aanwezige kaders de A2 en de Hanzelijn aan te leggen. Als mevrouw Dijkema ja zegt, doet zij mee. Waarom zegt zij het niet eerlijk als zij nee bedoelt?

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Ja, dat wil ik mogelijk maken, maar de heer Van Haersma Buma is niet degene die de voorwaarden bepaalt waarop wij dat gaan doen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het gaat erom of wij het mogelijk willen maken.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Wij gaan dat mogelijk maken, maar het CDA is niet de enige fractie die hier de financiële spelregels bepaalt. Wij hebben ook zo onze dekking. Misschien kunnen wij vandaag het debat daarover voeren.

Ik heb trouwens nog wel wat vragen over dit voorstel. Heeft de minister dit voorstel inderdaad naar de prullenbak verwezen, omdat het voorgestelde snoeien bij Rijkswaterstaat veroorzaakt dat talloze projecten in de regio niet meer van de grond komen, of omdat ICES-KIS-gelden die bijvoorbeeld worden ingezet om hoogwaardige technologievoorzieningen in de regio's van de grond te krijgen, hiermee in gevaar komen? Of zal ik het maar gewoon in mijn eigen woorden zeggen: heeft de minister geen trek in het organiseren van een sigaar uit eigen doos waarmee de CDA-fractie haar gezicht kan redden in de wingewesten Limburg en Overijssel?

De PvdA-fractie heeft amendementen ondertekend die zowel de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer als de verhoging van de strippenkaartprijzen ongedaan maken. Wij krijgen graag een reactie van de minister op deze voorstellen.

Om lokale overheden tegemoet te komen, stelt de minister voor om diverse doeluitkeringen te gaan ontschotten. De PvdA-fractie is een voorstander van een ruimere

## Dijksma

regiemogelijkheid voor het lokaal bestuur, ook als het gaat om keuzes in het mobiliteitsbeleid. Is de minister echter met zijn GDU-beleid niet gewoon bezig om onder het mom van beleidsvrijheid de lokale bestuurders de rekening te presenteren van zijn bezuinigingsdrift?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Mevrouw Dijksma gaat nu over tot een ander onderwerp, maar ik wil nog even stilstaan bij de intensiveringen en extensiveringen. Heeft zij inmiddels een dekking gevonden voor de invoering van de kilometerheffing?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij zijn niet helemaal van gisteren. Wij zien dat voor een kilometerheffing op dit moment niet het maatschappelijk draagvlak bestaat dat deze maatregel verdient. Wij zullen samen met u van harte zoeken naar een dekking als wij dit hier in het parlement voor elkaar kunnen krijgen. U moet mij echter niet uitlokken met een vraag waarop u zelf al bij voorbaat van plan bent "nee" te antwoorden, tenzij u vandaag zegt dat de CDA-fractie terugkomt op eerdere afspraken en dat zij net als de Partij van de Arbeid van plan is beprijzing tot onderdeel van het filebeleid te maken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voor het CDA geldt: eerst rijden en dan beprijzen. Wij rijden nog niet eens dus beprijzen is helemaal niet aan de orde. Wat mij opvalt, is dat mevrouw Dijksma nu zegt dat er geen draagvlak is voor de kilometerheffing en dat zij daarom geen antwoord geeft op de vraag naar de dekking. Dit is wel gemakkelijk. Was dit draagvlak er wel halverwege vorig jaar toen u zo voor die kilometerheffing was en daarvoor geld wilde vrijmaken?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij heeft de CDA-fractie haar best gedaan om dit draagvlak aan te tasten. Ik zou op dit punt dan ook maar niet zo'n grote broek aantrekken.

Verder ben ik van mening dat beprijzen best wel eens een relatie zou kunnen hebben met het kunnen rijden. Wanneer je beprijzen onderdeel maakt van het filebeleid en mensen laat zien dat het geld kost om te kunnen rijden, zal dit volgens veel deskundigen in Nederland mede een belangrijk instrument zijn voor

de oplossing van de fileproblematiek. Ik constateer nu dat deze regering met uw steun daarvan geen werk maakt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Kan mevrouw Dijksma niet gewoon eerlijk zijn? Waarom zegt zij niet dat haar fractie eigenlijk voorstander is van een kilometerheffing, maar dat het haar een beetje te ingewikkeld is om daarvoor een dekking te zoeken? Kiest zij er daarom voor om van twee walletjes te eten door te roepen dat er geen geld bij mag voor de kilometerheffing en tegen de regering en de coalitie te zeggen dat er meer wegen moeten komen, terwijl zij de financiering overlaat aan de coalitie, omdat de oppositie daarbij geen belang heeft?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben nog niet eens toegekomen aan mijn inbreng over het mobiliteitsbeleid. Ik vraag u geduld te betrachten en af te wachten wat ik daarover zal zeggen, bijvoorbeeld over de spoedwet wegverbreding. Terwijl ik over het openbaar vervoer praat, begint u al over de kilometerheffing. Dit geeft ook wel een beetje aan waar uw prioriteiten liggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn geduld is ook wat beperkt en mevrouw Dijksma lokt het zelf ook wel een beetje uit dat ik nu een aanvullende vraag stel over de kilometerheffing. Zij zegt dat daarvoor op dit moment onvoldoende draagvlak is. Ik vraag mij dit af, maar dit terzijde. Welke positie kiest de PvdA-fractie? Is zij nog voorstander van de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, maar zo'n gedifferentieerde kilometerheffing moet dan wel op steun in het parlement kunnen rekenen. U hoeft toch niet aan mij te vragen of mijn fractie die dit jarenlang heeft verdedigd, nu opeens van mening zou zijn veranderd. U hoeft niet bang te zijn dat wij onze "roots" verloochenen.

Ik wil nog een opmerking maken over het openbaar vervoer. Mijn fractie zal experimenten met gratis openbaar vervoer in de steden graag een handje helpen. Wellicht dat ik hierop in tweede termijn terugkom.

Het huilen staat ons nader dan het lachen als wij spreken over de NS.

Dit is jammer, want eigenlijk zouden de spoorwegen onze nationale trots moeten zijn. Hierover is in de Kamer al veel gesproken en ik wil er nu ook nog een paar woorden aan wijden. De tweede tariefverhoging die gepland staat voor juli 2003 mag er niet komen. Ik vraag de minister om die toezegging te doen. Volgens onze juridische informatie heeft hij echt alle recht van spreken. Sterker nog, de eerste verhoging van 4,9% die op oudejaarsavond zal ingaan, zit eigenlijk al boven de maximale grens van 4,75%. De minister heeft dus alle ruimte om amok te maken. Ik dring erop aan dat hij die ruimte gebruikt. Het zou zo jammer zijn als hij het zover laat komen dat de Kamer hem moet dwingen om weer aan de onderhandelingsstafel plaats te nemen.

Het is ondenkbaar dat we met het opnieuw afgesloten tweede overgangscontract met de NS een periode ingaan van stuurloosheid ten opzichte van punctualiteit en prestaties. Waarom is de minister toch zo terughoudend in zijn optreden jegens de directie? Of durft hij geen grote broek aan te trekken omdat hij de NS de komende jaren weinig geld heeft te bieden? Het komende jaar is het, met nul euro op zak, vast niet lekker onderhandelen. De PvdA wil een deel van het bedrag dat is gereserveerd voor achterstallig onderhoud het liefst al het komende jaar inzetten. Ik neem aan dat de minister dit als een ondersteuning van zijn beleid ervaart.

Nu de bladeren op het spoor. Als het niet zo triest was, dan zou je denken: bij de NS is het altijd zomer. Maar de werkelijkheid is anders. Ik begrijp dat een Groningse werknemer van de NS patent heeft op een uitvinding die dit probleem in no time de wereld uit helpt. Kan de minister eens bij de NS informeren waarom hier niets mee gedaan wordt? Ik heb hem ook gevraagd naar de situatie in het buitenland: in België en Duitsland regent het namelijk ook, vallen ook bladeren en hebben ze ook nog spoorwegen. Die vragen heeft hij per brief onvoldoende beantwoord, dus ik vraag hem om het alsnog te doen.

Op het thema "veiligheid" heeft de LPF zo ongeveer de verkiezingen gewonnen. De regering heeft dat dan ook tot speerpunt van haar beleid gemaakt; althans, dat wordt ons voorgespiegeld. Maar nadere lezing van de begroting geeft, eerlijk

## Dijksma

gezegd, aanleiding tot bittere teleurstelling. Want men spreekt wel mooie woorden, maar daar blijft het bij. Is dat nu niet iets om je voor te schamen? Ik zal twee voorbeelden geven.

Ten eerste de verkeersveiligheid. Deze regering stelt de doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid naar beneden bij: de streefwaarden in het NVVP zullen namelijk worden afgezwakt. De cijfers staan vermeld in onze vraag 21 bij de vragen over het Infrastructuurfonds. Het opmerkelijke is echter dat de kosten van het niet uitvoeren van de oorspronkelijke plannen hoger zullen liggen dan wanneer de oude NVVP-doelstelling wordt uitgevoerd. De regering geeft dit eigenlijk ook toe. In de beantwoording van vraag 103 van de V en W-begroting zegt de minister namelijk dat de kosten van de NVVP-maatregelen tot 2010 2,3 mld bedragen, en die van ziekenhuis-kosten, WAO-uitkeringen en dergelijke 3,2 mld; een verschil van 0,9 mld! Ik vraag de minister om bij het schrijven van het nieuwe NVVP de oude doelstelling in ere te herstellen.

Ten tweede de sociale veiligheid. Enkele weken geleden is het Aanvalsplan sociale veiligheid in het openbaar vervoer gepresenteerd. Hierover zal de Kamer te zijner tijd uitgebreid debatteren. Dit interessante plan is zeer belangrijk, onze fractie heeft er vorig jaar bij de begrotingsbehandeling ook om gevraagd. Helaas is het een plan van goede ideeën, maar geen geld. Waarom?

We willen toegangspoortjes plaatsen bij metro- en treinstations. Dit voorkomt zwartrijden en houdt hufters buiten de deur. De plaatsing van de poortjes moet gepaard gaan met de introductie van de chipcard. Dat vindt de minister ook, maar hij heeft er geen euro extra voor over. Dat is echt niet te geloven. Minister Netelenbos had nog 100 mln op zak, maar die lijkt als sneeuw voor de zon gesmolten. Mijn fractie heeft om die reden een amendement ingediend. Graag een reactie op dit voorstel.

Er moet verder extra personeel komen en een uitbreiding van het cameratoezicht. De trend van onbemande stations moet worden omgebogen. Ik had eigenlijk verwacht om in deze begroting een flink bedrag aan te treffen voor het omzetten van Melkertbanen in reguliere banen voor toezichthouders

en conducteurs. Dat zou de bezuinigingsdrift op de Melkertiers namelijk hebben gerechtvaardigd. Ik zie de plannen niet, of vergis ik mij? De spoorwepolitie moet met 200 man worden uitgebreid. Gaat dat ook echt gebeuren? Er moeten meer bewaakte fietsstallingen komen en parkeerplaatsen bij stations. Dit bevordert het overstappen vanuit fiets of auto op de trein.

Verder vraag ik de minister om een reactie op hetgeen de heer Van Vollenhoven vandaag in diverse media heeft gezegd over de beleidsbeïnvloeding van zijn onafhankelijke Raad voor de transportveiligheid. Is dat de weg die wij moeten opgaan?

Ik ben aangekomen bij de mobiliteit. De plannen rond de aanleg van spits- en bufferstroken hebben veel aandacht gehad in de media. De PvdA is helemaal geen tegenstander van de spits- of bufferstroken. Ook wij hebben filerijders onder onze aanhang. In tegenstelling tot het beeld dat in de hersenspinsels van mijnheer Zalm naar voren komt, gruwen wij echt niet bij iedere strook asfalt. Toch zullen wij het wetsvoorstel ook op de milieueffecten toetsen. Het inkorten van procedures mag niet leiden tot een slechtere wettelijke bescherming van milieu en veiligheid. Is de minister eigenlijk bereid, een deel van de stroken ook als doelgroepstroken voor het vrachtverkeer te hanteren?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw Dijksma zegt de spitsstroken te willen toetsen op de milieueffecten. Is zij ook bereid, ze te laten toetsen op hun effecten op de doorstroming? Zo wordt duidelijk of zij überhaupt wel helpen bij de filebestrijding.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat lijkt mij relevant.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De spoedwet is bedoeld om de files zo snel mogelijk op te lossen. Is mevrouw Dijksma voorstander van dit principe of kiest zij voor de langzame procedures, zodat wij een paar jaar langer in de file staan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als het snel kan, moet het snel. Dat betekent echter niet dat wij alle principes die wij in dit land ooit gerechtvaardigd vonden, meteen loslaten. Ik neem

aan dat er ook voor de heer Van Haersma Buma een bodem zit aan hetgeen hij nog wil controleren.

Voorzitter. Hoe zit het nu met de spoortunnel in Delft? Komt dat beloofde geld er? Dezelfde vragen gelden voor het project Hart voor dieren. Waarom gaat de minister niet door met participeren in het Platform stedelijke distributie? Water is een onderwerp dat politiek slecht lijkt te scoren. Vooral na overstromingen is er aandacht; dan vindt iedereen het belangrijk. De ketenbenadering van het water moet meer ingang krijgen in het overheidsbeleid. Hoe zit het met de introductie van de water-toets?

In de begroting voor volgend jaar staat de curieuze post "afdekking risico spoorprogramma", die oploopt tot 985 mln euro. Het gaat om overschrijdingen die worden verwacht op de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Het probleem van die post is dat een en ander voor de Kamer heel moeilijk is te controleren. Het gevaar van deze pot is dat hij niet zichtbaar is en een spaarpot zou kunnen worden voor het departement. Een ander gevaar is dat projecten erdoor worden verdrongen.

De minister is bang dat als hij het openlijke debat aangaat over de invulling van deze aannames, er een "self-fulfilling prophecy" ontstaat. Is enkel het opnemen van deze begrotingspost niet een open uitnodiging voor aannemers en projectleiders om budgetten te overschrijden? Is het gereserveerde bedrag een uitwerking of een invulling van eerdere "posten onvoorzien" bij bijvoorbeeld de Betuwelijn, of komt het daar bovenop? Waren de overschrijdingen niet eerder te voorzien? Zo nee, waarom niet? Waarom worden overschrijdingen die kennelijk zo reëel zijn, niet in de ramingen opgenomen?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het valt mij op dat mevrouw Dijksma geweldig veel holle retoriek gebruikt. Zij vraagt alle aandacht voor water en straalt uit dat zij het schandelijk vindt dat het kabinet daarvoor nauwelijks aandacht heeft. Mevrouw Dijksma heeft er in haar gehele verhaal welgeteld twee zinnen aan gewijd. Leve de belangstelling voor dit onderwerp van de PvdA!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wanneer

## Dijksma

ik zeg dat water politiek slecht scoort, heb ik het niet noodzakelijkerwijs over deze regering. Het gaat er ook om hoe het in onze samenleving een plek krijgt. Daarnaast ben ik natuurlijk met de heer Klein Molekamp van mening dat het waterbeleid ongelooflijk veel aandacht verdient. Ik weet hoeveel minuten hij er in zijn termijn aan zal besteden. Ik reken er natuurlijk op dat hij heel veel werk zal maken van dit belangrijke onderwerp!

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik begrijp dat mevrouw Dijksma daarmee wil zeggen dat de PvdA zich volledig afhankelijk maakt van de VVD. Ik moet zeggen dat ik dat een van de meest waardevolle conclusies vond in haar betoog!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, dan kent de heer Klein Molekamp mij echt slecht. Dat zullen wij natuurlijk nooit doen. Wel nodig ik de staatssecretaris uit om haar visie op het waterbeleid te geven. Na de overstromingen is de commissie-Luteijn ingesteld. In Gelderland is veel onrust ontstaan over de vraag of het beleid dat deze commissie voorstaat, wel de juiste oplossing biedt. Misschien kan de staatssecretaris vandaag een tipje van de sluier oplichten over hetgeen het kabinet van plan is te doen met al deze voorstellen en over hoe zij daarin staat. Eerlijk is eerlijk – de staatssecretaris zal dat met mij eens zijn – daarover hebben wij nog wat weinig gehoord.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw Dijksma zei net dat er wel erg veel geld is gereserveerd voor de afdekking van het risico van het spoorprogramma. Dit is niet allemaal bestemd voor overschrijdingen bij de Betuwelijn. In de toelichting bij het amendement dat zij mede heeft ingediend, staat dat als het echt zo'n grote overschrijding betreft, heroverweging van het project aan de orde is. Wat bedoelt zij daarmee?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil mij in die zin vandaag wel helder uitspreken: ik ben nog niet toe aan heroverweging. Ik wil echter het bedrag dat nu is gereserveerd voor die overschrijdingen, niet zonder pardon laten staan voor de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Voor mijn fractie – wij hebben het amendement medeondertekend – betekent dat

geen heroverweging van het gehele project.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat betekent het dan wel? "Als er echt zo'n grote overschrijding is, is een heroverweging aan de orde." Dit staat heel duidelijk in de toelichting.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het betreft in mijn ogen een heroverweging van de overschrijding.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Er staat: "heroverweging van het betreffende project". In die toelichting op het amendement zegt mevrouw Dijksma eigenlijk: als die Betuwelijn zoveel extra geld moet gaan kosten als wordt verwacht, moet deze maar worden heroverwogen. Ik begrijp echter dat zij daar nu afstand van neemt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar neem ik afstand van, want ik ben het daarmee niet eens. Het amendement is echter net ingediend en wij hebben nog een heel debat voor ons. Het gaat mij erom dat het bedrag van 43 mln euro, dat op de begroting voor komend jaar is gereserveerd, wordt ingezet voor een ander doel, namelijk het wegwerken van bezuinigingen op het openbaar vervoer. Politieke partijen in deze Kamer hebben verschillende oordelen over de Betuwelijn. Mijn fractie is echter niet toe aan een heroverweging van het project Betuwelijn. Ik ben het op dit punt eens met de minister, hoewel ik niet in die helikopter heb gezeten. Het project is te ver gevorderd om nu nog te kunnen zeggen dat je ermee ophoudt.

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie zal vandaag spreken met twee woordvoerders; na mij komt de heer Van Lith, die de onderdelen water en lucht voor zijn rekening neemt. Ik ga het hebben over alles wat te maken heeft met de aarde. Er blijft dan nog één element over en dat is het vuur. Ik hoop dat dit in het debat vanzelf een rol zal spelen.

Economische groei is niet mogelijk zonder mobiliteit. Mobiliteit mogelijk maken is dan ook een kerntaak van de overheid. Tegen die achtergrond is het op zijn minst ernstig dat alleen al in 2001 de files in dit land met

15% zijn toegenomen. De totale kosten van al dat stilstaan belopen miljarden euro's. Mobiliteit is natuurlijk meer dan alleen files. Het gaat om auto's, treinen, bussen en ook de fiets. Het is van belang dat al die sectoren voldoende aan bod komen.

Dit kabinet heeft gekozen voor het wegnemen van een aantal acute knelpunten. Dat verdient in onze ogen lof. Wij zijn eindelijk af van de verlamdende discussie over beprijzen. De goede volgorde is: eerst bewegen, dan beprijzen. Wij zijn nog niet aan het bewegen en daarover wil de CDA-fractie het eerst hebben. De minister doet het voorstel om spitsstroken aan te leggen. Ik zie een aantal mensen naar de microfoon...

De **voorzitter**: Gaat u door.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De spitsstroken kunnen een belangrijk probleem oplossen. Op de punten waar de auto's stilstaan, gaan deze weer rijden. In de regio's waar de eerste spitsstroken zijn gekomen – denk aan de A2 rondom Den Bosch – zijn de oplossingen er al: het verkeer rijdt weer door. Is het mogelijk spitsstroken aan te wijzen als doelgroepstroken of een deel van de dag als doelgroepstrook? Wordt ook gedacht aan langere uitvoegstroken? Bij die stroken ontstaan namelijk vaak knelpunten.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Als ik het goed heb begrepen, is uw stelling: eerst rijden en dan beprijzen. Vindt u beprijzen dan geen middel dat zou kunnen worden ingezet om rijden mogelijk te maken?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vind beprijzen pas een middel als de auto's en de treinen kunnen rijden. Dan kun je tegen de automobilist zeggen: u kunt kiezen tussen de auto en de trein. Dan kun je dus dat middel gaan inzetten. Echter, nu staat de auto stil en de trein rijdt te laat. Er is geen keus.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Maar waarom geeft u dan zo'n grote voorkeur aan de aanleg van spitsstroken? De treinen rijden namelijk nog niet goed.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De aanleg van spitsstroken is ontzettend hard nodig. Ik zal zeggen

## Van Haersma Buma

waarom. Het grootste deel van de automobiliteit, 80% of 90%, komt door het gebruik van de auto. Wij moeten investeren in het spoor, maar een verdubbeling van de investeringen in het spoor is nog niet voldoende om de automobiliteit met 15% terug te dringen. Willen wij dus de economie verbeteren met meer bewegen, dan ontkomen wij er niet aan de wegen meer capaciteit te geven. De minister zegt: veel geld heb ik niet, wel een beetje, en dat ga ik alleen maar inzetten voor verbeteringen op de plekken waar het verkeer alleen in de spits stilstaat. Daar heeft hij gelijk in en ik wil hem dus op dit punt steunen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dus, investeren in de automobiliteit, letterlijk in: de auto, en het investeren in het spoor achterwege laten. Daardoor komt het openbaar vervoer nog verder achterop en krijgt het een nog slechtere positie bij de keuzemogelijkheden van degene die vervoer wenst. Is dat de optie waar het CDA zo graag achteraan jaagt?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In de begroting hebt u kunnen lezen dat er enorme investering in verbetering van het spoor wordt gepleegd. Er staan al een heleboel infrastructuurprojecten op de rol. Ik denk aan de HSL, maar ook aan de 300 mln extra voor het wegwerken van achterstallig onderhoud. Dat is heel belangrijk. Dat achterstallig onderhoud is ontstaan in de vorige periode en dat moeten wij wegwerken. Daarnaast doet de CDA-fractie het voorstel om de Hanzelijn versneld aan te leggen. Als je alles optelt en de verschillende investeringen met elkaar vergelijkt, blijkt dat investeringen in het spoor vele malen groter zijn dan de investeringen in de wegen. Het is van belang dat te laten zien. Tegelijkertijd vind ik dat je niet tegen de automobilist en de vrachtwagenchauffeur, die zijn goederen nu eenmaal naar bepaalde plekken moet brengen, kunt zetten: blijft u maar wachten, want we gaan alleen maar investeren in het spoor. Dat is ons punt.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Het beeld dat nu van de situatie wordt geschetst, is werkelijk een karikatuur. De verhouding van de investeringen voor het spoor en de auto die de heer Van Haersma schetst, klopt niet. Als sprake is van

achterstand in de investering in het openbaar vervoer, zou het echt voor de hand liggen aan andere bedragen voor het spoor te denken dan aan de bedragen waarin nu is voorzien, tenminste als je het openbaar vervoer een voorsprong wilt geven.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan ben ik benieuwd met welke bedragen u straks komt en waar u die vandaan haalt. Dat is punt één. Dan punt twee. Aan de minister kunnen wij vragen wat de precieze bedragen van de investeringen in spoor en wegen zijn. Ik kan u echter nu al zeggen dat landelijk veel en veel meer naar de infrastructuur van het spoor gaat dan naar de infrastructuur van de wegen. De aanleg van de Betuwelijn en HSL kent al een miljard aan overschrijding.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt: eerst bewegen en dan bekijzen. De discussie over het openbaar vervoer hoop ik later nog met u te voeren. Daarop komt vast nog uitgebreider terug.

U zegt dus: eerst bewegen en dan bekijzen. Het is echter een gotspe te veronderstellen dat er beweging komt zonder bekijzen. Eigenlijk weet u dat best. U wilt helemaal niet bekijzen. Bovendien, als er eenmaal wordt bewogen, is het argument om te bekijzen weg. Waarom zou je dan nog bekijzen? Waarom zou de automobilist daarmee dan nog akkoord gaan? Stel echter dat er wordt bewogen. Dan geldt de vraag: hoeveel moet er bewogen worden, hoeveel moeten de files afnemen voordat u akkoord gaat met bekijzing?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik meen dat wij op zijn minst toe moeten naar de ambities die in het NVVP staan. Er moet op een normale manier kunnen worden gereden, ook in de spits. Daar is een heel traject mee gemoeid. Ik wil dat dit soort doelstellingen wordt bereikt. Als wij daarmee bezig zijn...

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In het NVVP staat: 60 km/uur overal in Nederland bevordert de doorstroming. Dan heb je dus geen files meer. Dan pas bekijzen? Het is volstrekt een illusie dat wij ooit dit punt bereiken. In feite zegt u: dat bekijzen ligt ver achter de horizon.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik weet niet hoever de horizon weg ligt. Dat verschilt al naar gelang waar je staat. Bekijzing is niet aan de orde. Laten wij daarover helder zijn. U zei: eigenlijk wilt u helemaal niet bekijzen. Inderdaad, ik vind het niet een leuk middel. Ik vind het alleen maar een middel als je tegen de automobilist en de reiziger kunt zeggen: de overheid heeft de wegen op orde gebracht, maar wij vinden op grond van allerlei overwegingen dat er nu niet meer automobiliteit moet komen en dat er meer met het openbaar vervoer moet worden gereisd. Dan kun je een keus voorleggen. Je gaat ook niet twee producten in de winkel bekijzen als je ze niet hebt. Pas als het product in de etalage ligt, zet je er een prijs op. Het moet er eerst zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik neem aan dat u zich een beetje in de materie hebt verdiept. Ik heb veel moeite gehad om ook maar één deskundige te vinden die zegt dat je het verkeer in Nederland weer goed in beweging kunt krijgen zonder te bekijzen. Unaniem is de mening dat zonder bekijzing van de schaarste de boel niet in beweging te krijgen is. In Duitsland wordt er beprijsd, rond Londen, in Zwitserland, etc. De heer Van Haersma Buma is voor een ouderwets en kortzichtig beleid.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Laat ik beginnen met de bekijzing in Duitsland. Wat wordt daar beprijsd? Het vrachtverkeer. Het gevolg is dat in Nederland het hele internationale vervoer van de transportsector op de schroothoop kan worden gegooid. Dat kan ook een gevolg van bekijzing zijn en dat willen wij niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Van Haersma Buma heeft gezegd dat het CDA de Hanzelijn versneld wil aanleggen. Voor de goede orde merk ik op dat het kabinet de aanleg heel erg wilde vertragen. De heer Van Haersma Buma doet een poging om dat terug te draaien door een belangrijk deel van de kennisinfrastructuur op te offeren. Is dat het soort besteding van gelden dat uiteindelijk het systeem in Nederland ten goede komt?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij maken in ieder geval een keuze. Het is het enige grote amendement waarmee een keuze wordt gemaakt.

## Van Haersma Buma

Wij maken een keuze voor vervoer per spoor. Iedereen die zegt dat wij alleen aan wegen denken, heeft ongelijk. Wij vinden de Hanzelijn belangrijk voor de regio, opdat de regio beter met het westen en het westen beter met de regio verbonden wordt. De sporen naar Amersfoort en het Gooi en het Veluwe-spoor worden ermee ontlast. Bovendien kan er goederenverkeer over de Hanzelijn. Voor ons is de lijn heel belangrijk. Er zijn concrete toezeggingen gedaan die wij willen nakomen. Dat dat ten koste van ander geld gaat, is een keuze. Wie geld uit de lucht kan plukken, mag dat van mij doen en het ook inzetten, maar wij kunnen dat niet. Wij maken een keuze. Dat is een kwetsbaarheid, maar ik sta ervoor.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het CDA hoeft ons natuurlijk niet uit te leggen wat het nut van de Hanzelijn is.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan is het voor u een optie om ook die keuze te maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als u echt een vent bent, had u binnen het V en W-dossier gezocht naar geld. Daarmee had u daadwerkelijk eer aan het openbaar vervoer kunnen bewijzen. Dat belijdt u slechts met de mond. U tast nu de kennisinfrastructuur aan, iets waar Nederland toch al een groot probleem heeft. De economie wordt daarmee nog ernstiger bedreigd. CDA, dank je wel.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij tasten helemaal niets aan, want het gaat om geld dat in de toekomst eventueel uitgegeven kan worden, waar keuzes mee gemaakt kunnen worden. Die keuzes maken wij. Wij halen geld bij verschillende posten weg. Dat is altijd moeilijk. Wij kiezen ook voor de ondertunneling van de A2, waar een probleem is voor de leefbaarheid en het milieu in Maastricht.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er zijn wel meer problemen in Nederland. Overigens is dit al weer geen OV-kwestie. Het is allemaal vrij willekeurig. Het heeft meer met achterbannen te maken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat vind ik echt een aanval die ik moet pareren. Wij hebben gekozen voor een aantal punten waar wij op

deze korte termijn echt in willen investeren. De A2 staat nota bene in het regeerakkoord. Ik heb al gezegd waarom. Voor de Hanzelijn lag er een concreet plan om al in 2003 te beginnen. Er werd een verschuiving met vijf jaar voorgesteld. Dat vinden wij onacceptabel. Er zijn een heleboel projecten, ook wegenprojecten, die in het MIT met een jaar worden vertraagd. Voor een aantal projecten kunnen wij dat begrijpen, voor andere projecten stellen wij een herschikking voor. Wij hebben het lef gehad om buiten de begroting V en W te zoeken naar financiën voor deze prioriteiten. Voor ons heeft mobiliteit topprioriteit. Dan moet je bereid zijn om keuzes te maken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Van Haersma Buma zei zo-even dat hij blij was dat wij eindelijk af zijn van die verlamdende discussie over beprijzen. Volgens de krant heeft staatssecretaris Van Geel gisteren voor de KUB gezegd dat er een vorm van kilometerheffing moet komen. Deelt de heer Van Haersma Buma dat perspectief?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb al gezegd dat ik niet sta te juichen bij een kilometerheffing. Ik heb er altijd bij gezegd dat ik mij, als wij eenmaal rijden, kan voorstellen dat wij uit milieuoogpunt een keuze maken, bijvoorbeeld van de weg naar de trein of om te voorkomen dat het maken van wegen in de toekomst nog meer mobiliteit genereert. Dan kan ik mij beprijzen voorstellen. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Van Geel ervoor pleit om nu een kilometerheffing in te voeren, alvorens wij de plannen van de regering hebben uitgevoerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Van Geel heeft gezegd dat het CDA tijdens de kabinetsformatie na de verkiezingen weer opnieuw aandacht zal moeten vragen voor die heffing, omdat de milieukosten wel geïnternaliseerd moeten worden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat de regering doet, is des regerings, voor mij staat voor op wat de fractie doet en dat zijn de woorden die ik net al gebruikte: eerst bewegen – daaraan werken wij nu – en dan beprijzen, en niet andersom. Als de heer Van Geel dat wil omdraaien, is dat anders dan het

regeerakkoord, zodat ik mij dat niet kan voorstellen. Als hij het in deze volgorde laat, doet hij volgens mij niets anders dan het voorlezen van het verkiezingsprogramma, want daarin staan ook zulke woorden. Maar ook daarin staat: eerst bewegen, dan beprijzen.

Mevrouw **Gerken** (SP): U spreekt vol lof over 300 mln euro extra voor het aanpakken van het achterstallig onderhoud aan het spoor. Maar u moet toch ook op de hoogte zijn van het feit dat 1,8 mld euro nodig is. Vindt u 300 mln euro dan geen druppel op een gloeiende plaat?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik denk dat 300 mln euro een eerste begin is. Over die 1,8 mld euro valt natuurlijk te praten, in de zin van: is het meer, of is het minder. Immers, degenen die over het spoor willen gaan, zullen uiteindelijk maximaal inzetten. Maar 300 mln euro is zoals gezegd een begin. De 420 mln euro voor wegen is natuurlijk ook maar een begin. Wij hebben op dit moment niet meer geld, iets wat ik erken, en dan vind ik het te prijzen dat desalniettemin is begonnen met een aantal speerpunten, namelijk spitsstroken, het achterstallig onderhoud op het spoor...

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt dat die 300 mln euro een goed begin is. Maar zou het niet goed zijn, eerst te inventariseren hoeveel geld er wanneer nodig is, in plaats van met de natte vinger te bepalen dat 300 mln euro genoeg moet zijn?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In de begroting is te zien, hoe die 300 mln euro tot stand is gekomen. Dat is geen nattevingerwerk, er is gekeken naar de grootste knelpunten. De pot was groter, er was meer nodig, maar er is nu minder ter beschikking. Met die 300 mln euro worden de knelpunten, zoals wissels en bladeren op de rails opgelost, een prima keuze. Met u zie ik graag meer geld tegemoet, als dat er is. Ik zou heel graag willen pleiten voor 1,8 mld euro en voor het aanleggen van alle wegen, liefst morgen, en voor alle spoorlijnen en fietspaden, liefst morgen, maar we zitten in een economische toestand waarin dat geld er niet is, zodat we keuzen moeten maken. Ik sta daarover niet te juichen, maar ik verdedig wel dat

## Van Haersma Buma

wij dat niet ten laste mogen laten gaan van de generaties die na ons komen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Maar een plan van aanpak zou u steunen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Een plan van aanpak steun ik in principe altijd, maar het hangt er wel vanaf waarvoor dat is bedoeld!

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan het spoor.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ja, maar ik neem aan dat, als er 300 mln euro apart wordt gezet voor onderhoud aan het spoor, er een plan van aanpak komt voor de besteding daarvan.

Ik kom toe aan de bergingssector, de sector die moet optreden wanneer er een ongeluk is gebeurd en de auto's moeten worden weggetakeld. Binnenkort wordt er in die sector opnieuw aanbesteed, wat leidt tot onrust. Kan met de voorliggende plannen en de aanbestedingen die eraan komen gegarandeerd worden dat de "aanrijtijden" niet zullen oplopen en dat dus de files door ongevallen niet langer zullen worden, doordat auto's langer op de rijbaan staan?

Vorige week is in de media het nodige gewisseld over de snelheden. Omdat wat ons betreft maximumsnelheden alles te maken hebben met doorstroming van het verkeer, willen wij daar toch iets over zeggen. Een van de redenen, waarom verkeer op dit moment onvoldoende doorstroomt, is dat niet flexibel genoeg wordt omgegaan met maximumsnelheden. Op de wegen waar 100 km/uur mag worden gereden, zijn er momenten waarop er nog net geen files zijn. Zou je dan niet beter op zo'n moment die matrixborden in werking kunnen stellen en adviseren om 80 of 90 km/uur te rijden, en tegelijkertijd 's avonds, wanneer er geen kip op de weg is, 110 of 120 km/uur te adviseren? Ik zeg wel dat we moeten blijven binnen de wettelijke grenzen van maximaal 120 km/uur. Wat ons betreft, is 120 km/uur prima. Om de snelheidsverschillen te verkleinen en om voor de sector meer rendement te kunnen genereren, kan ik mij voorstellen dat vrachtauto's, zoals dat al het geval is in de meeste Europese landen, 90 km/uur mogen

rijden en bussen 100 km/uur. Ook dat is voor het openbaar vervoer en voor de doorstroming van groot belang. Er rijden hier overigens veel buitenlandse vrachtauto's die veel harder kunnen dan de 89 km/uur van onze vrachtauto's.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U spreekt over maximumsnelheden. Is het element verkeersveiligheid dan ook nog een afweging, of gaat het alleen maar over doorstroming?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Een van mijn doelen is het verkleinen van de snelheidsverschillen op de snelwegen. Op de rechterrajstrook wordt nu 80 km/uur gereden, als men zich tenminste houdt aan de regels, terwijl er op de linkerrajstrook 120 km/uur wordt gereden. Wanneer wij de snelheidsverschillen terugbrengen op een manier die de automobilist acceptabel vindt – er moet ook draagvlak voor een regeling zijn – dan vergroot je de verkeersveiligheid. Dat doe je door het verhogen van de maximumsnelheid voor vrachtwagens naar 90 km/uur en die voor bussen, met name interliners en reisbussen, naar 100 km/uur.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zei zojuist ook dat er veel over te doen is geweest in de media en dat u in principe vindt dat de maximumsnelheid op 120 km/uur moet blijven. Is dat een principiële stellingname, of maakt het u niet zoveel uit als de maximumsnelheid naar 130 km/uur gaat?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik begin altijd te trillen bij de term "princiële". Ik denk meer aan de term "vrije kwestie". Het is inderdaad niet principiële. Het gaat mij om de verkeersveiligheid, om alle aspecten die te maken hebben met de maximumsnelheid. Ik stel niet voor om met zijn allen harder te gaan rijden. Ik vind dat er sprake moet zijn van meer flexibiliteit als het gaat om de maximumsnelheden. De snelheid moet worden aangepast aan het moment van de dag en de structuur. Voorts wil ik de snelheidsverschillen op de snelwegen terugbrengen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vroeg, als de maximumsnelheid omhoog gaat naar 130 km/uur, of u daar principiële bezwaren tegen hebt. De

verkeersdeskundigen in Nederland zeggen dat, als de maximumsnelheid van 120 km/uur omhoog gaat, daarmee een onveiligere situatie op de snelwegen wordt gecreëerd en dat dit meer verkeersslachtoffers kan bewerkstelligen. Bent u het daarmee eens?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U suggereert dat ik niet duidelijk heb gezegd dat 120 km/uur het maximum is en dat het wat ons betreft 130 km/uur mag worden. Neen, voor ons is 120 km/uur de grens om de redenen die ik heb genoemd. Op de kilometerteller van een auto kun je altijd een stuk harder, maar wij pleiten niet voor 200 of 250 km/uur en ook niet voor 130 of 121 km/uur.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij de snelheid op snelwegen spelen de elementen doorstroming, verkeersveiligheid en milieu een rol. U zegt dat het vanwege doorstroming soms goed kan zijn de snelheid te verlagen. Allerlei onderzoeken wijzen uit dat 80 of 90 km/uur soms beter is voor de filebestrijding dan 100 km/uur. Fijn dat u dat erkent. U zegt echter ook dat het soms goed is om sneller te rijden. Dan spelen de verkeersveiligheid en de milieu- en leefbaarheid gevolgen een rol. Uit recente studies van het RIVM en TNO blijkt dat er sprake is van ernstige gezondheidsproblemen en de mogelijkheid van sterfte voor mensen die dicht bij snelwegen wonen. Staatssecretaris Van Geel heeft mede daarom gevraagd of het niet goed is naar 80 km/uur te gaan in drukke steden. U zegt dat daar 120 km/uur kan worden gereden op het moment dat er geen files staan. Dat is een zeer zorgwekkend signaal.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het element van de overlast in met name stedelijke gebieden ligt ten grondslag aan bijvoorbeeld het project in Overschie. Er zijn echter ook veel 100 km-wegen waar niemand in de buurt woont. Daar loopt wel 20 of 30 kilometer lang een 100 km-weg, terwijl iedereen allang 120 rijdt, omdat men daar hetzelfde beeld heeft als op veel 120 km-wegen. Ik vind dat op die stroken flexibeler met de maximumsnelheid moet worden omgegaan. Kijk waar mensen wonen en waar het druk is. Vaak komt dat samen. Ook moet er naar rustiger gebieden worden gekeken. Vervolgens moet men reëel



## Van Haersma Buma

zijn en zeggen dat daar 120 km/uur mag worden gereden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De snelheid in stedelijke gebieden zou dus naar 80 km/uur moeten. Daar steunt u de staatssecretaris in, maar de snelheid in het landelijke gebied zou omhoog kunnen. Dat levert via de achtergrondstraling echter ook gezondheidsproblemen op. Het draagt ook fors bij aan de klimaatverandering. Ik wijs op de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het wegverkeer.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U gaat te snel. Mijn stelling is de volgende. Terug naar 80 km in stedelijke gebieden, dat is het niet. Het kan zijn dat het in de spits, bijvoorbeeld in stedelijk gebied, beter is om 80 km/uur te rijden. Echter, in datzelfde stedelijk gebied rijdt er op zondag misschien één auto en die mag wat mij betreft best 100 km/uur rijden. De uitstoot daarvan is namelijk aanzienlijk minder dan de uitstoot van al die auto's die 80 km/uur in de spits rijden. Ik wil het dus flexibel maken, ook naar de tijd. In de spits kan het én voor de doorstroming én voor het milieu beter zijn, maar buiten de spits zie ik dat voordeel niet. Ook om het rijden buiten de spits te bevorderen, vind ik dat de automobilist de mogelijkheid moet krijgen om gewoon door te rijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is het u bekend dat er al in de vorige periode een motie van de hand van D66 is aangenomen om de maximumsnelheid van bussen te verhogen naar 100 km/uur? Het toenmalige kabinet wilde die motie niet uitvoeren met name onder druk van de kant van VROM. Zou u er voor zijn en er ook op willen helpen aandringen dat dit kabinet deze motie gaat uitvoeren?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Zelfs als die motie niet zou zijn aangenomen, blijf ik het een heel belangrijk punt vinden. Ik ben er dan ook voorstander van dat bussen 100 km/uur mogen rijden. Mijns inziens moet het kabinet die motie dan ook uitvoeren, liefst zo snel mogelijk.

De heer **Oplaat** (VVD): Minister De Boer heeft in de Volkskrant van 14 september jl. aangegeven dat een marge van 10 km best zou mogen worden toegestaan, daar waar dit

veilig is en niet leidt tot geluidsoverlast. Betekent dit dat de heer Van Haersma Buma erin mee kan gaan dat met inachtneming van de voorwaarden van veiligheid en geluidsoverlast, een maximumsnelheid van 130 km/uur wordt ingevoerd?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat zijn voor mij twee verschillende dingen. De minister had het volgens mij over het handhaven van de 120 km/uur, waarbij er niet beboet wordt als men 10 km harder rijdt. Een ander voorstel is om de 130 km/uur als snelheidslimiet te hanteren. Als jurist vind ik dat een regel een regel is en dat je je daaraan gewoon te houden hebt. Als de limiet 120 is mag men dus niet harder dan 120 km/uur rijden. Ik ben er ook geen voorstander van om de maximumsnelheid van 120 km te verhogen tot 130 km/uur, aangezien de doorstroming er niet door wordt verbeterd.

Voorzitter. Het openbaar vervoer moet beter. Mijn fractie vindt het een blamage dat in de tijd waarin het economisch zo goed ging met Nederland en er zo gigantisch is geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, een achterstand in onderhoud is ontstaan aan het spoor. Dit kabinet maakt een begin met het wegwerken ervan. Het is een begin maar gelet op het geld dat beschikbaar is, juichen wij dat toe.

Mijn volgende punt betreft benutten en bouwen. Wij hopen dat het kabinet snel met voorstellen komt om daadwerkelijk daartoe over te gaan. Wij komen nog te spreken over een spoedwet wegverbreding. Is het mogelijk om met eenzelfde soort wet te komen voor spoor, met name inhaalsporen bij stations?

Het CDA vond het een klap te moeten constateren hoe enorm er bezuinigd wordt op het openbaar vervoer in de steden en de regio's. Wij zijn van oordeel dat dit een veel te grote aanslag zal betekenen op de mobiliteit in de regio's en de steden. Bussen zijn niet minder dan treinen en auto's, trams en metro's evenmin. Wij willen een verbetering van het openbaar vervoer en geen verschroming. Nu is het zo dat er aanbesteed wordt. Aanbesteding maakt dat er efficiënter wordt gewerkt – dat erkennen wij – maar het kan niet zo zijn dat wij dus maar even een pot geld minder geven en ervan uitgaan dat er via efficiency geld teruggevoerd kan worden. Wij vinden een

verbetering noodzakelijk. Er zijn regio's die al aanbesteed hebben. Ik denk aan Friesland en Brabant. Daar valt niet veel meer te veranderen anders dan door lijnen op te heffen. En dat dreigt nu ook. Acht de minister het acceptabel dat lijnen die net zijn geopend, door deze plannen worden opgeheven? Het CDA vindt dat in ieder geval niet acceptabel.

Essentieel voor een efficiënter werkend openbaar vervoer is invoering van de chipkaart. Die kaart is voor ons niet los te zien van een beter openbaar vervoer. Naast het mogelijk maken van een goed lijnenplan met frequent rijdende treinen en bussen, willen wij geld vrijmaken voor de chipkaart. Wij hebben 25 mln euro per jaar gevonden, zoals is voorgesteld bij de financiële beschouwingen. Mijn fractie wil binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat schuiven om ervoor te zorgen dat in 2006 de kortingen op het openbaar vervoer niet meer zijn dan in het Strategisch akkoord waren afgesproken. Dat is dan maar zo'n 5%. Ermee rekening houdend dat een efficiencywinst van 10% gevonden kan worden, menen wij dat hierdoor meer lijnen zullen rijden in 2006. Dat kan bereikt worden door vanaf 2004 10 mln per jaar minder uit te geven aan de regionale luchthavens en door vanaf 2006 de dan nog niet belegde gelden voor infrastructuur openbaar vervoer – busbanen en dergelijke – in exploitatie te steken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat het een schok was toen u zag hoe groot de kortingen waren op het bus-, tram- en metrovervoer. Maar zo'n schok kan dat niet geweest zijn, want u zegt nu net dat de helft daarvan al afgesproken was in het Strategisch akkoord. Daar heeft uw fractie dus bij vol bewustzijn mee ingestemd. Ik heb u er toen ook helemaal niet over gehoord. Ik heb niet gehoord dat de CDA-fractie toen bezwaar heeft gemaakt. U heeft dus volledig ingestemd met de helft van de korting. U zegt vervolgens ook dat u maar de helft wilt compenseren. U wilt dus niet meer compenseren? Het Strategisch akkoord is natuurlijk wel een beetje in de prullenmand verdwenen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Met dat laatste ben ik het niet eens, want ik slaap nog iedere nacht met het Strategisch akkoord onder mijn

## Van Haersma Buma

kussen en dat lees ik dan 's avonds aan mijn kinderen voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat een ellende voor uw kinderen!

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Die zeggen dan: pappa, hoeveel werd er ook weer bezuinigd op het openbaar vervoer?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan moet u weer uitleggen dat u ervoor zorgt dat die bussen en die trams straks niet meer rijden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Nee, het volgende is aan de hand. Er wordt, zoals u ook weet, aanbesteed. Daarmee wordt het mogelijk om uiteindelijk efficiënter te gaan werken. Ik ben ervan overtuigd dat veel bus- en trammaatschappijen op dit moment nog te veel overheidsbedrijf zijn en dat zij veel efficiënter zouden kunnen worden als openbaarvervoersonderneming. Dat kan ook en dat blijkt uit de plaatsen waar al aanbesteed is. Daar wordt een efficiency gegeneerd van zo'n 10%. Met hetzelfde geld kun je 10% meer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Weet u dat de afgelopen vier jaar efficiencykortingen geïnd zijn, juist met het oog op die aanbestedingen van 2% per jaar. Dat geld kan niet twee keer uitgegeven worden. Het kan dus niet nog een keer geïnd worden. De laatste jaren zijn die bedrijven uitgeknepen om die efficiencywinst alvast in te boeken en nu wilt u dat voor een tweede keer doen. Dat werkt natuurlijk niet. Uit cijfers van het RET blijkt bijvoorbeeld dat dit volgend jaar miljoenen reizigers op jaarbasis scheelt voor dat bedrijf.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In de begrotingsvoorstellen gaat het om kortingen van 60 mln oplopend naar 134 mln. Dat is te veel. Dat is een korting van bij elkaar 12% totaal in 2006. Ik realiseer mij ook dat wij in een tijd leven waarin geld schaars is. Ik wijs er wel op – en dat vind ik een probleem voor de toekomst voor de sector – dat er ieder jaar een exploitatiesubsidie wordt verstrekt van 1,2 mld euro voor de bussen en de trams, terwijl er bij het spoor allang geen sprake meer is van exploitatiesubsidies. Dan zeg ik wel tegen die sector: op termijn moet het

met minder kunnen. Wij willen het mogelijk maken dat er een chipcard komt, omdat wij denken dat het daarmee veel beter wordt. Wij willen het mogelijk maken dat de openbaarvervoersbedrijven door aanbestedingen efficiënter gaan werken. Daar staat echter onvermijdelijk tegenover dat de overheidsbijdragen op termijn naar beneden gaan. Wat ons betreft was 10% te veel, maar 5% vinden wij heel reëel. Ik vind dat niet moeilijk te verdedigen. Ik ben er zelfs een groot voorstander van, omdat ik vind dat een organisatie die als bedrijf wil werken, ook met minder overheids-geld toe moet kunnen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De heer Van Haersma Buma zegt dat wij leven in een tijd van schaarste aan geld. Het is inderdaad zo dat de economische groei niet meezit, maar het blijven toch ook keuzes. Hij kiest er bijvoorbeeld voor om vanaf 2004 de 500 mln euro van het kwartje van Kok niet in te willen zetten voor dit soort goede zaken, zoals het invoeren van de chipcard, de Hanzelijn, etc. Welke keuzes maakt hij nu eigenlijk?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Die keuzes staan al op papier. Die kent u. Maar zoals al eerder in een interruptiedebat met u bleek, maak ik tenminste de keuze om bij wat ik wil ook geld te zetten. U maakt die keuze niet. Wij hadden het net over de kilometerheffing, die u wel wilt maar waarvoor u niet wilt betalen. Dat is een gebrek aan keuzes.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nu moet u niet steeds met een jijbak aan komen. Die truc kennen wij wel. Ik vraag u nu heel duidelijk of u het met mij eens bent dat het veel beter zou zijn om dat kwartje van Kok gewoon op zak te houden, te storten in een fonds voor leefbaarheid en mobiliteit, waardoor het niet nodig zal zijn om het geld dat nodig is voor het openbaar vervoer daar weg te halen. Ook met het voorstel dat u vandaag presenteert, blijft het voor de OV-bedrijven sappelen de komende jaren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In het Strategisch akkoord staat dat wij vanaf 2004 het kwartje van Kok aan de burger teruggeven aan de pomp. Dat doen wij dus ook. Wij hebben daarvoor getekend en wij komen onze afspraken na.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dat nu wel zo mooi, maar dat Strategisch akkoord staat allang niet meer. De LPF-fractie heeft al aangekondigd dat zij zich op een aantal onderwerpen niet meer aan het Strategisch akkoord wil houden. Waarom zou u het dan nog wel doen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voor mij is een gemaakte afspraak in juli, nog niet zo lang geleden, nog steeds een afspraak. Ik heb de keuze gemaakt met twee andere partijen en wij vinden dat gedrieën gezamenlijk nog steeds. Wij zijn niet met zijn drieën tot andere oordelen gekomen. Ik ga als CDA'er niet pleiten voor het eenzijdig openbreken van het Strategisch akkoord, omdat ik dat niet juist vind.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij behandelen deze begroting, hoewel het kabinet gevallen is, onder andere op grond van het argument van uw fractie dat er, nu het kabinet gevallen is, ook ruimte is in de Kamer om andere afwegingen te maken. Eigenlijk vertelt u mij nu achteraf dat u dit soort begrotingen misschien controversieel had willen verklaren. U had dat beter wel kunnen doen, want er zit geen millimeter ruimte bij het CDA om af te wijken van een Strategisch akkoord dat is gesloten door partijen waarvan het kabinet allang gevallen is.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij wilden deze begrotingsbehandelingen juist door laten gaan omdat zij nodig waren. Daar sta ik dus voor.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Denkt u werkelijk dat met minder geld nog kwalitatief goed, veilig openbaar vervoer is te leveren, met bussen op de juiste plekken, op tijd en toegankelijk voor gehandicapten en ouderen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik ben daar zelfs van overtuigd. Het gebeurt ook in de plaatsen en de landen waarin het is aanbesteed.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mag ik dat naïef noemen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Misschien is het goed om te gaan kijken in het buitenland, maar ook in Nederland in de plaatsen waar men

## Van Haersma Buma

al is overgegaan tot aanbesteed openbaar vervoer. Met hetzelfde geld kun je een beter, fijnmaziger, meer op de vraag afgestemd openbaar vervoer laten rijden. Misschien bent u niet voor aanbesteding, maar als wij dat doen, dan moet een bedrijf ook kunnen werken als een bedrijf. Wij kunnen ook een log overheidsapparaat houden, waar wij veel geld in blijven stoppen. Mijn doel is echter niet de hoeveelheid geld die er naartoe gaat, maar een goed, efficiënt, modern openbaar vervoer. Daar hoort vandaag de dag de prikkel bij van aanbesteding. Op termijn moet men het zelf beter kunnen. Mijn opmerking aan het adres van de regering is echter dat het te snel gaat en dat er te veel wordt gesneden. Daardoor ben ik bang dat lijnen uiteindelijk opgeheven moeten worden, terwijl wij juist extra lijnen willen.

Mevrouw **Gerken** (SP): U bent voor aanbesteding. Het klopt dat de SP dat niet is. U noemt voorbeelden van aanbesteding waaruit opgemaakt kan worden dat het voordelen heeft. Ik kan echter legio voorbeelden noemen waar het een puinzooi is en waar aanbesteding leidt tot tragische en schrijnende gevallen bij het personeel en tot het wegvallen van buslijnen en efficiency. De kortingen gaan ten koste van de reiziger. Er liggen dus twee verhalen. Het lijkt mij goed om de aanbestedingen stop te zetten en snel te evalueren, zodat nagegaan kan worden naar welke kant de weegschaal doorslaat.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als wij nu stoppen met aanbestedingen en alle bussen en stedelijke vervoermaatschappijen voor de volle 100% overheidsondernemingen laten zijn, ben ik bang dat wij nog lang zullen werken met grote hoofdkantoren en veel ambtenaren en politici die zich met de dienstregeling bemoeien, maar geen keuzes maken die uiteindelijk het beste zijn voor het afstemmen van het aanbod op de vraag.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik ben bang dat als wij hiermee doorgaan, wij een puinzooi achtergelaten. Nu staan op de ene plek kantoren leeg, terwijl zij op de andere plek gebouwd worden. Nu staan enerzijds bussen leeg, terwijl anderzijds nieuwe bussen worden besteld. Ik noem dat kapitaalvernietiging. Ik vraag mij af

hoeveel efficiënter die aanbestedingen nu zijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik blijf bij mijn eerdere opmerking dat waar eerder is aanbesteed en inmiddels het nieuwe vervoer rijdt, het vervoer beter op de structuur van de regio is afgestemd dan ervoor. U kunt dat een verslechtering noemen, omdat het geen gele grote bus meer is, maar een klein busje. Ik noem dat echter een verbetering.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er is niets mis met het streven naar efficiëntere vormen van openbaar vervoer. U weet ook wel dat het grootste probleem is gelegen in allerlei stringente arbeidsvoorwaarden en wat dies meer zij, waardoor van die mooie aanbestedingen per saldo weinig terecht komt en je inderdaad vaak hoort van de problemen waarover mevrouw Gerken het heeft. Vindt u een bijdrage aan de exploitatie van het openbaar vervoer een subsidie? Vindt u een bijdrage aan de politie een subsidie? Vindt u een bijdrage aan het onderwijspersoneel een subsidie? Dat zijn toch geen normale subsidies die passen in een lijstje wat de minister opstelt, omdat er maar eens gekapt moet worden in de subsidies die zoal verstrekt worden? U kunt een subsidie voor onderzoek naar betere stoplichten toch niet vergelijken met de exploitatie van het openbaar vervoer?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Zo werd het indertijd bij de NS wel gezien. Zo hebben wij het met z'n allen bij de NS gezien. Daarom zijn zij ook gestopt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daarom gaat het nu zo goed.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In die zin werd het als een subsidie gezien. Het wordt ook een subsidie genoemd. We kunnen wel moties indienen en daarin aangeven dat het geen subsidie mag heten, maar een politieagent is een ambtenaar die door de overheid wordt betaald met het oog op het geweldsmonopolie, noem maar op. Dat een bedrijf dat voor een deel een sociale functie heeft, door de overheid wordt bijgeplust om rond te komen, is een heel ander verhaal.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat er

uiteindelijk om dat iedereen zich goed kan bewegen door het land. Het kan wel eens zo zijn dat het geven van een bijdrage aan het openbaar vervoer uiteindelijk meer rendement oplevert dan ervoor zorgen dat de bedrijven efficiënter werken. Dan gaat het dus mis met het openbaar vervoer.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik denk dat een pot van 1,2 mld euro sec geen garantie is voor goed draaiend openbaar vervoer. Ik meen dat de combinatie van aanbesteding en invoeren van een chipkaart, waarvoor ik ook geld wil geven, het wel mogelijk maakt het openbaar vervoer efficiënt te maken. Wij draaien de bezuinigingen terug. De heer Duyvendak zei eerder dat er gekort was op het openbaar vervoer, maar er komt de komende jaren juist 2% per jaar bij. Dat verhaal van korten op weg naar de aanbesteding, klopt dus niet helemaal. Ik ben ervan overtuigd dat de Kamer zich niet blind moet staren op de hoeveelheid geld. Dat moet niet het doel zijn. Efficiency moet het doel zijn. Ik heb daar heel veel geld voor over, namelijk 1,2 mld euro per jaar. Dat vind ik ook nodig. In heel Nederland moet vervoer met de bus of anderszins mogelijk zijn, maar ik leg mij er niet bij neer dat het op een ouderwetse manier moet.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): De fractie van de ChristenUnie vindt openbaar vervoer een belangrijke verantwoordelijkheid van de overheid. Dat dit geld kost, weten we. De heer Van Haersma Buma heeft gezegd dat hij 10% te veel vindt. Hij wil het halveren en maakt er 5% van. Op het openbaar vervoer wordt echter al een hele tijd bezuinigd. Ik kom uit Zeeland en ik weet wat de efficiëntie maatregelen waar de heer Van Haersma Buma zo enthousiast over is, daar teweeg hebben gebracht. Waarom is 5% gerechtvaardigd en 10% niet? Wat is voor hem de legitimatie van die 5%?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat heb ik in het begin gezegd. Ik vind dat gerechtvaardigd omdat men op dit moment in veel plaatsen voor de keuze staat om te gaan aanbesteden. In de situatie van nu wordt bij een aanbesteding ongeveer een efficiencywinst van 10% gerealiseerd. Dat zie ik nu als nulpunt. Dat betekent dat je met hetzelfde geld

## Van Haersma Buma

10% meer lijnen kunt realiseren of het aantal lijnen kunt handhaven met 10% minder kosten. Maak ik van die 10% 5%, dan kan ik kiezen. Ik kan dan 5% meer lijnen aanleggen en dat vind ik heel goed.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): U bent toch geen vreemdeling in Jeruzalem? Op de plaatsen waar die efficiëncyslag, die u zo toejuicht, is gemaakt, is het openbaar vervoer verslechterd. Ik begrijp niet hoe u die 5%, die als zodanig ambitieus moet heten, overeind kunt houden zonder bang te zijn voor enige verslechtering van het product openbaar vervoer, waarvoor de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid heeft.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Toch klopt het treurige verhaal van de verslechtering en verschraling van het openbaar vervoer niet. Ik heb ook met de vervoersorganisaties en de regio's gepraat. Op de plekken waar net is aanbesteed, is het openbaar vervoer verbeterd. Daar zijn lijnen gekomen die er eerder niet waren. Er zijn alleen geen lege bussen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Bij ons waren er wel lijnen, maar die zijn er nu niet meer.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Is er bij u wel aanbesteed?

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ja.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In heel veel regio's waar is aanbesteed – Friesland, Brabant – zijn openbaarvervoerlijnen mogelijk geworden. Daar rijden geen grote lege bussen, maar wel kleine bussen op efficiënte tijden. Dat heeft een meer op de vraag gericht aanbod mogelijk gemaakt. Er rijden dan minder lege bussen rond. Misschien is dat uw beeld van een overheid die het openbaar vervoer steunt, maar dat is mijn beeld niet.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): De vertegenwoordiger van het CDA steekt nu de loftrumpet over aanbestedingen. Vindt hij dat het bij de NS beter gaat sinds de NS op afstand zijn gezet? Vindt hij dat een goed voorbeeld?

De aanbesteding van het deur-tot-deurvervoer in de Haagse regio werd aanvankelijk door het

orgaan Haaglanden georganiseerd. De aanbesteding zou zeer voordelig werken voor de consument. Bent u vergeten dat de prijs die aanvankelijk werd geprognosticeerd voor een reis tweemaal zo hoog is geworden? Ik denk dat u nog eens goed moet nadenken over de voor- en nadelen van een aanbesteding.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik kom terug op hetgeen ik al aan het begin van mijn betoog heb gezegd: de uit aanbestedingen gehaalde efficiëncywinst bedraagt ongeveer 10%. Wij kunnen dan zeggen dat een bepaalde lijn is opgeheven, maar er zijn ook vele, eerder niet bestaande, lijnen bijgekomen. Dat zijn dan misschien niet de lijnen waaraan wij gewend waren. De nummers en de routes van de lijnen zijn veranderd, maar zij zijn er wel. Het kan efficiënter en ik vind dat wij als Kamer moeten nadenken over de toekomst van het openbaar vervoer en of de exploitatievergoeding van 1,2 mld euro inderdaad heilig moet zijn. Ik vind dat die niet heilig moet zijn. Het spoor is niet aanbesteed, maar op afstand gezet en staat nu ter discussie. Ik zeg er wel bij dat als het nog steeds een staatsbedrijf was, het nooit het aantal reizigers had kunnen vervoeren dat het nu doet.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Er is overheidsgeïnvesteed in dure infrastructuur, zoals tramlijnen, maar juist vanwege nieuwe aanbestedingen streven de vervoersbedrijven ook hier naar efficiency en verminderen daarom de frequentie van de diensten. Het product is er dan wel, maar het functioneert niet meer zoals bedoeld. Wat vindt de heer Van Haersma Buma hiervan?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Efficiënter werken betekent dat op plaatsen waar veel vraag is, veel aanbod is en dat gekeken moet worden naar de mogelijkheid van vraagafhankelijk vervoer waar lege bussen rijden. Over oplossingen als deze, die het openbaar vervoer veel efficiënter maken, moeten wij durven denken. Als wij dat niet durven, blijven wij eigenlijk alleen maar geld rondpompen. Dat is onverstandig en daarvoor mogen wij de verantwoordelijkheid niet nemen.

Aan de vragenstellers vraag ik om een financiële dekking voor hun aangedragen oplossingen. Enkele sprekers hebben gezegd dat er de

afgelopen tijd is gekort, dat het minder is geworden. Als zij dat vinden, wil ik dat zij, net als ik, met boter bij de vis komen. Zij moeten dan niet komen met een dekking uit een potje, waarvan wij allen weten dat het alleen op papier bestaat of uit een pot als de overschrijdingen op de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Ik vind dat wij eerst moeten weten of uit deze laatste pot geld te halen is en dat wij pas dan over de besteding ervan moeten praten. Ik denk dus met iedereen mee, maar ik wil wel van iedereen weten die zegt dat het anders moet, hoe hij of zij het anders en verantwoord doet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van Haersma Buma zegt steeds dat, waar de korting 10% is – volgens mij is de korting 15% – 5% moet worden gekort vanwege het Strategisch akkoord en de rest wordt gecompenseerd. Dat klopt helemaal niet, want in zijn amendement dekt hij steeds de 25 mln euro, terwijl de korting jaarlijks oploopt tot maximaal 140 mln euro. Dit jaar is het dus de helft, maar de komende jaren zal de reiziger bij u veel slechter af zijn en uiteindelijk dekt u nog maar ongeveer 20% van de korting. De rest blijft bij de CDA-fractie gewoon overeind.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb aan het begin van mijn betoog aangegeven hoe ik dat bij deze begroting nog wil oplossen: niet door middel van een amendement omdat het voor mij niet om 2003 gaat, maar om de daaropvolgende jaren. Voor 2004 en verder kan 10 mln van de kleine luchthavens naar het openbaar vervoer en vanaf 2006 kan 35 mln van infrastructuur openbaar vervoer naar exploitatievergoeding. U kijkt nu fronsend, maar ik weet het zeker.

Voorzitter. Er is een voorstel van het vorige kabinet om de bekostigingssystematiek voor het openbaar vervoer te veranderen: niet meer betalen per vervoerde reiziger, maar naar de structuur van het gebied. Mijn fractie vindt dat niet overeenkomstig wat wij willen, namelijk meer efficiënt vervoer. Wij willen dan ook dat deze wijziging van de bekostigingssystematiek nu niet doorgaat en dat wij eerst bij het NVVP praten over de vraag hoe wij precies verder willen.

Ik kom bij het volgende vervoermiddel: de door mij veelgebruikte

## Van Haersma Buma

fiets. Eén van de redenen waarom er weinig wordt gefietst, is de kans dat je fiets gestolen wordt. Er is wel een begin gemaakt met een chip in de fiets, maar wij doen daar nog niets mee en het openbaar ministerie heeft ook weinig mogelijkheden om op te sporen. Is het mogelijk dat parkeerbeheer – dat wij toch al in de gemeenten hebben – met een apparaatje langs de fietsen gaat, om te kijken of de chip aangeeft dat de fiets is gestolen? De fiets kan dan worden meegenomen als die inderdaad gestolen is, en als je kunt bewijzen dat het jouw fiets is, kun je hem weer ophalen. Dat valt te bewijzen, want het is immers geregistreerd. Naar mijn idee zullen ook de verzekeringmaatschappijen bereid moeten zijn om daaraan mee te betalen.

Ruimtelijke ordening, milieu en verkeer en waterstaat hebben alles met elkaar te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor Vinex-locaties. Naar onze mening is het voor-vorige kabinet er onvoldoende in geslaagd om de ontsluiting van Vinex-locaties met openbaar vervoer van de grond te krijgen. De start van dit kabinet stelt mij echter ook niet gerust. Ik zou graag horen hoe de minister dit ziet. Vindt hij dat er op dit moment voldoende wordt gedaan om ervoor te zorgen dat er openbaar vervoer is als een Vinex-locatie wordt geopend? Ik wijs erop dat er bijvoorbeeld nog steeds geen station is bij Leidsche Veer. Het station bij Leidsche Rijn wordt nu pas gebouwd.

De regeling Schoon en zuinig is afgeschafte. Wij vinden dit jammer. Wij begrijpen dat er weinig geld is, maar is het niet mogelijk om in ieder geval het A-label te bewaren of binnen de BPM te differentiëren? Dit laatste kan budgettair neutraal doordat de schone auto's minder BPM-plichtig zijn dan de meer vervuilende auto's.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Ik vrees dat de heer Van Haersma Buma een denkfout maakt. Het oogt natuurlijk sympathiek en het lijkt ook logisch om een subsidie te geven voor schonere auto's, maar wij weten ook dat mensen dan meer zullen rijden, omdat zij denken: het is toch een schone auto.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Is de heer Jense van mening dat die "Schoon en zuinig"-regeling er nooit had moeten komen?

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Nee, ik denk dat je naar een andere subsidiemogelijkheid moet zoeken om te bereiken dat alle auto's schoon worden. Je moet af van bepaalde typen motoren. De overheid moet hier op een andere manier naar kijken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In 2005 wordt alles "schoon" door de afspraken in Europees verband. Ik heb het nu vooral over het onderdeel zuinig en ik vind het niet gek als daarvoor een stimuleringsregeling wordt getroffen. Ik realiseer mij wel dat dit een hele dure maatregel was. Bovendien heeft de sector er alles aan gedaan om speciale auto's op de markt te brengen die aan dit label voldoen. Ik vind dit heel goed van de sector en dit verdient steun. Daarom vraag ik of niet in ieder geval het A-label bewaard kan blijven en als dat niet kan, of er kan worden gedifferentieerd in de BPM.

De heer **Oplaat** (VVD): Mag ik uit de woorden van de heer Van Haersma Buma afleiden dat die gedifferentieerde BMP ertoe zal leiden dat mensen met een auto die geen A-label heeft, meer zullen moeten betalen? Zij betalen dan de kosten van de mensen die in een schone auto rijden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ja, uiteindelijk wordt dan de schone auto goedkoper en de vervuilende duurder.

Het vorige kabinet heeft op grote schaal contracten en convenanten met regio's afgesloten. Wij kunnen nu wel zeggen dat het dit op de pof heeft gedaan, want het heeft dit gedaan met de gedachte dat de economie wel zou groeien, maar dit is niet gebeurd. Kan de minister aangeven tot welk bedrag er contracten zijn gesloten en hoeveel? Kan hij aangeven in hoeverre dit harde contracten zijn?

Voor mijn fractie is de A4 door Midden-Delfland heel belangrijk. Daarvoor is nog geen contract afgesloten, maar daarover wordt wel gesproken. Die weg moet er nu eindelijk eens een keer komen. Is het mogelijk om de regio te vragen de eigen potjes aan te spreken om de A4 aan te leggen, wellicht soberder dan nu voorzien, en daaraan toe te voegen dat de regio zelf mag bekijken of het geld voor de spitsstrook langs de A13 tussen Delft

en Overschie daarvoor of voor Randstadrail wordt ingezet? Wij vinden de A4 en Randstadrail van groot belang.

Ik kom tot slot op een aantal onderwerpen met betrekking tot de transportsector. De sector heeft het moeilijk, niet alleen door het rendement, maar ook door de regelgeving. Zo mag een vrachtauto 's morgens voor 7.00 uur de meeste grote steden niet inrijden. Bovendien zijn die tijden in de steden verschillend. Wij vragen de regering om deze zogenoemde venstertijden centraal vast te stellen en af te stappen van het systeem dat iedere stad dit zelf regelt. Zo kan worden bereikt dat iedere ochtend in ieder geval ten minste vanaf 6.00 uur de stad mag worden ingereden en dat er 's avonds mag worden geladen en gelost.

Iets anders is de asbelasting. Wij realiseren ons dat aan de Europese richtlijn moet worden voldaan en dat het goed is om die te handhaven. Maar moet nu ook de boete worden verdubbeld? Is het niet mogelijk om de verdubbeling van de boetes achterwege te laten, of in ieder geval ruim uit te stellen?

Mijn allerlaatste punt betreft de gebundelde doeluitkeringen. Het voorstel van de regering is om die op te hogen van 11,5 naar 225 mln euro, los overigens van deze begroting. Er staat echter geen extra geld bij. Dat was wel het plan van het vorige kabinet: één op één. Is het niet beter om te wachten met dat voorstel tot de bespreking van het NVVP en pas daarna te bezien of er geld genoeg is voor decentralisatie?

Voorzitter. Vanwege de tijd heb ik niet alles kunnen zeggen. Tot slot wil ik wel gezegd hebben dat wij vinden dat deze minister, in de korte tijd dat hij hier zit, veel keuzes heeft durven maken. Dat verdient lof. Het is jammer dat dit niet vier jaar kan worden doorgezet; dat was heel goed geweest. De minister is voor ons geen luchtfietser, hij doet gewoon concrete dingen. Hij is er zelfs in geslaagd om het schip van Staat terug te leiden naar de vaargeul.

Kortom: lucht en water. Daarvoor neemt de heer Van Lith het nu van mij over.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Lith, die zijn maidenspeech zal houden.



De heer **Van Lith** (CDA): Voorzitter. Water en lucht zijn basismaterie voor onze aarde. Ik wil daar niet al te filosofisch over zijn, maar als boerenzoon uit de polder van het Brabantse Geffen heb ik van jongsaf aan met deze elementen moeten werken. Ik ben er als het ware mee opgegroeid. Het is mij een eer en een genoegen om vandaag bij de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de onderdelen waterstaat en luchtvaart te doen.

Ik begin bij het onderdeel waterstaat. Sinds de Middeleeuwen malen molens en gemalen om de helft van ons land droog te houden. Daarmee zeg ik op zich niets nieuws. Het is pompen of verzuipen in de Nederlandse delta. Met hogere en sterkere dijken ontstaat meer en meer het beeld dat Nederland mogelijke overstromingen kan voorkomen. Maar helaas is dat niet zo. Op de lange termijn dient de politiek extra maatregelen te nemen om de veiligheid te kunnen waarborgen. Deze extra maatregelen zijn nodig om een oplossing te vinden voor een stijgende zeespiegel, een dalende bodem en extreme neerslag. De wateroverlast in Europa en Nederland van de afgelopen maanden drukt ons met de neus op de feiten. Als er geen maatregelen worden genomen, dan bestaat de kans dat ons land alsnog voor de helft overstroomt. Dan is "Amersfoort aan Zee" een feit. Het is dus niet zozeer de vraag hoe Nederland water kan tegenhouden, het is veel meer de vraag hoe met water om te gaan om de veiligheid in de komende decennia te waarborgen.

Bij deze ambitie maakt het CDA een belangrijke kanttekening. De overheid moet de komende jaren met het nodige realisme naar de oplossing van de waterproblemen kijken. Het CDA vindt het van belang om nieuwe maatregelen te toetsen aan een drietal praktische randvoorwaarden. We moeten ten eerste in die maatregelen investeren waarvan duidelijk is dat de veiligheid in de regio toeneemt. Met andere woorden: de nieuwe maatregelen moeten effect hebben. Ten tweede dienen door de verschillende overheden duidelijke afspraken te worden gemaakt over een gezamenlijke aanpak. Die aanpak moet effectief en efficiënt zijn. Daarnaast dient duidelijkheid te bestaan over

de beschikbare financiën. Wil de staatssecretaris toezeggen, afspraken over gewenste maatregelen alleen te maken als deze financieel zijn gedekt? Ik doel met name op het Nationaal bestuursakkoord water. Afspraken zonder financiële dekking zetten geen zoden aan de dijk! Wij overwegen dan ook op het Nationaal bestuursakkoord een motie in te dienen.

Wat vindt de CDA-fractie van de begroting? Allereerst constateren wij continuïteit in beleid. Aan de hand van het begrotingsonderdeel waterstaat blijkt dat het kabinet prioriteit geeft aan de afronding van het Deltaplan grote rivieren. De leden van de CDA-fractie onderschrijven deze prioriteit en staan positief tegenover de wens het deltaplan in 2005 af te ronden. In dat jaar moeten de dijken en duinen op het eerder vastgestelde veiligheidsniveau zijn gebracht. Het jaar 2005 vormt daardoor een belangrijk ijkpunt. De uitvoering van het deltaplan roept echter ook vragen op. Uit een brief die de CDA-fractie onlangs ontving van de technische adviescommissie voor de waterkeringen blijkt dat er veiligheidsproblemen langs de kust zijn. Is op basis van deze brief versnelde inspanning voor de kust wenselijk? Wat zijn de indicaties? Bij welke schakels aan de kust kunnen problemen ontstaan? Geeft een en ander aanleiding om maatregelen eerder door te voeren?

In de begroting wordt in het kader van de programma's Ruimte voor de rivier en Maaswerken tevens aandacht besteed aan de waterberging. De CDA-fractie staat op zich positief tegenover het vasthouden en bergen van water in uiterwaarden, maar een grootschalig investeringsprogramma is voor ons op dit moment een brug te ver. De mogelijke effecten van waterberging zijn nog onduidelijk. Er moet wel ruimte zijn voor experimenten om de noodzakelijke ervaring op te kunnen doen. Daarnaast merken wij op dat op verschillende niveaus discussies plaatsvinden over waterberging zonder enige vorm van coördinatie. Een vraag die beslist moet worden beantwoord is hoe de overlap tussen retenties en andere waterbergingsgebieden wordt voorkomen. Daarom stelt mijn fractie dat bij de verdere voorbereiding van de nieuwe plannen meer duidelijkheid moet komen over de coördinatie van

waterberging en de risico's bij overstromingen.

Een laatste aandachtspunt betreft de lastendruk van individuele burgers, boeren en bedrijven. De CDA-fractie krijgt steeds vaker signalen dat de lasten van het waterbeheer de pan uitrijzen. Het gaat daarbij vooral om de opeenstapeling van verschillende belastingen en heffingen die samenhangen met waterbeheer. Het Rijk dient daarom met waterschappen, gemeenten en provincies afspraken te maken over de beperking van de lasten voor het beheer van het regionale watersysteem. Het is van groot belang, de beschikbare middelen zo goed mogelijk in te zetten en dubbel werk van verschillende overheden te voorkomen. Is de staatssecretaris met onze fractie van mening dat eerdergenoemd bestuursakkoord een ideale gelegenheid is, deze lasten te bespreken en eventueel in te dammen?

Samengevat gaat de CDA-fractie in hoofdlijnen akkoord met het begrotingsonderdeel waterstaat. Er zal voor de lange termijn een bredere benadering van het veiligheidsbeleid voor waterproblemen moeten worden gekozen. Het Deltaplan grote rivieren dient in 2005 te worden afgerond om het eerder vastgesteld veiligheidsniveau te bewerkstelligen. Wij moeten ons met elkaar goed realiseren dat na 2005 andere maatregelen nodig zijn. Waterberging kan een van die maatregelen zijn. Op korte termijn moet meer inzicht worden gegeven in de effecten van de nieuwe maatregelen en de afstemming tussen de maatregelen op verschillende niveaus. In de ogen van de leden van de CDA-fractie kan nu worden volstaan met experimenten met waterberging. Als dan vervolgens structureel kan worden gekozen voor de meest effectieve maatregelen, kan belastingsgeld zinvol worden ingezet. Het CDA wil voorkomen dat het geld in een bodemloze put verdwijnt.

Mijn bijdrage vervolg ik met het begrotingsonderdeel luchtvaart. De CDA-fractie vindt dat afspraken uit de afgelopen periode moeten worden nagekomen. Dat betekent dat de positie van Schiphol niet ter discussie staat. Het is en blijft voor Nederland de nationale luchthaven. Privatisering kan onder strikte voorwaarden. De overheid moet echter, met een meerderheid van de

## Van Lith

aandelen op zak, zeggenschap over de nationale luchthaven houden. Bij gedeeltelijke privatisering voorkomen wij dat geld naar aandeelhouders wegvloeit. Door grip te houden op onze nationale luchthaven worden onwenselijke prijsstijgingen voorkomen. In het Strategisch akkoord zijn voor privatisering heldere voorwaarden gesteld, namelijk verkoop van aandelen op een opportuun moment, wettelijke waarborging van publieke belangen, de garantie van continuïteit van de luchthaven en het voorkomen van misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven.

Ook de afspraken over de regionale luchtvaart moeten worden nagekomen. Het Rijk moet zich concentreren op zijn core business, namelijk het zorgen voor veiligheid en beperking van milieuemissies. De regionale luchthavens bepalen vervolgens binnen deze randvoorwaarden en in overleg met regionaal bedrijfsleven, provincie en gemeenten de levensvatbaarheid van de regionale luchtvaart. Op deze manier ontstaat ruimte voor creativiteit in de regio. Regionale luchthavens kunnen binnen de vastgestelde emissies bijvoorbeeld zelf bepalen of enkele zware vliegtuigen met veel lawaai vervangen worden door meerdere vliegtuigen met een lager geluidsniveau. Door deze maatregelen kunnen dan meer vliegtuigen vliegen en dat biedt mogelijkheden voor de groeiende vraag naar vluchten in de regio. Dat moet de inzet zijn, ook van het nieuwe kabinet, voor de komende jaren.

De **voorzitter**: Ik feliciteer u van harte met uw maidenspeech. Het door uw collega Buma aangekondigde vuur zat er inderdaad in.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Minister Roelf de Boer was tot nu toe een tamelijk onzichtbare LPF-minister: geen wild geschreeuw en geen eindeloze proefballonnen. Hij is dan ook nog steeds minister. Maar misschien heeft hij tegelijkertijd van alle LPF'ers in het kabinet wel de meeste "nieuwe politiek" gerealiseerd. Uit mijn mond is dat geen compliment, maar een verwijt.

Minister De Boer maakt een drastische keus voor meer asfalt en een dramatische keus ten nadele van de openbaarvervoerreiziger. Minister De Boer ontpopt zich als een asfalt-Boer en als een vijand van de reiziger per trein, tram of bus. GroenLinks wil perspectief bieden, perspectief voor de automobilist en perspectief voor de openbaarvervoerreiziger. Dat is mijn inzet bij deze begrotingsbehandeling.

Ik wil dan eerst iets zeggen over de treinen. Er is een grote uitval aan treinen, een eindeloze reeks vertragingen en er zijn geen staanplaatsen. Wat er op het spoor gebeurt, is een blamage. Ons land is rijker dan ooit, maar onze spoorwegen presteren op een waardeloze manier. Daardoor komen een miljoen mensen bijna dagelijks te laat op hun werk en te laat op hun afspraak. Het Nederlandse spoorstelsel is veel te kwetsbaar. Het kan geen enkele tegenslag opvangen. Het is bijna permanent van slag. Dit is een blamage voor het bedrijf NS, maar ook een regelrechte blamage voor de politiek verantwoordelijken. Het is immers de overheid die verantwoordelijkheid draagt voor het spoor, die eigenaar is van de NV Nederlandse Spoorwegen en die de regelgeving voor het spoor maakt. Niemand neemt echter de verantwoordelijkheid. De overheid wijst naar de NS en de NS wijzen naar de overheid, en anders hebben de weergoden het wel gedaan. Echter, de reiziger is steeds de dupe. Jarenlang heeft de politiek te weinig geïnvesteerd in het onderhoud van het spoor en nu zijn draadbreuken aan de orde van de dag, zitten wissels vast en functioneren de seinen slecht. De NS, Railinfrabeheer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat becijferden samen begin dit jaar 1,8 mld nodig is om het spoor up-to-date te maken. Het kabinet-Balkenende trok slechts 300 mln uit. Hiermee blijven de investeringen voor achterstallig onderhoud op een veel te laag niveau en in 2003 zelfs lager dan zij onder Paars waren.

Op het punt van het onderhoud toont de minister zich ook geen betrouwbare partner. Immers, met de NS is contractueel afgesproken dat het aantal verstoringen van de infra in 2005 met 35% à 40% zou dalen. Dat wordt niet waargemaakt. De minister constateert zelf dat hij niet in 2005, maar op z'n best pas in 2008 aan deze contractuele belofte kan

voldoen. Daarmee trekt hij een enorme wissel op het reizigersvertrouwen, want de reiziger moet nog drie jaar langer met veel te veel storingen rekening houden.

Maar dit is nog niet het hele verhaal, want, zo blijkt uit de koele cijfers van de begroting: dat deel van het sporennet dat conform de normen is onderhouden, zal als gevolg van de structureel te lage onderhoudsinvesteringen de komende jaren alleen maar afnemen. Zitten we in 2002 nog op 100%, in 2005 is dit 86% en de daling gaat zelfs door naar een structurele 80% van de onderhoudsnorm. Kortom, we "Boeren" alleen maar achteruit. Hoe kun je dan nog verwachten dat het aantal vertragingen afneemt? Graag krijg ik een reactie van de minister op mijn opmerking over de dalende percentages van de onderhoudsnorm. Om te voorkomen dat het achterstallig onderhoud van het spoor verder toeneemt, heeft de GroenLinks-fractie een amendement ingediend waarmee wordt beoogd in 2003 125 mln euro extra te besteden aan het onderhoud van het spoor.

Voor een waardeloze kwaliteit van het spoor moet de reiziger volgende jaar, in twee stappen, bijna 10% meer gaan betalen. Dat is natuurlijk volstrekt onaanvaardbaar. Het jaagt de mensen ook uit de trein. Volgens prognoses van de NS zelf zal volgend jaar 3% minder mensen de trein nemen, terwijl de afgelopen jaren de groei nog circa 2% per jaar was. GroenLinks wil dat de prijsverhoging beperkt blijft tot de verhoging van omstreeks de jaarwisseling, dus tot 4,8%. Uit juridisch advies dat de Kamer zelf heeft ingewonnen, blijkt dat de minister – in tegenstelling tot wat hij zelf heeft beweerd – de tweede prijsverhoging kan blokkeren. Hij moet dat nu ook doen. Is hij daartoe bereid? Anders overweegt GroenLinks, samen met de PvdA een motie op dit punt in te dienen. Het verbaast mij dat het CDA hierover niets gezegd heeft. Ik daag die fractie uit om in tweede termijn aan te geven of zij een motie op dit punt zal steunen waardoor de reiziger in de tweede helft van het jaar niet geconfronteerd wordt met een prijsverhoging van nog eens 4,5%.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij wachten de motie rustig af!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik reken op uw steun! Een deel van

## Duyvendak

deze prijsstijging wordt veroorzaakt doordat de Staat ook volgend jaar weer meer geld gaat vragen voor het gebruik van de rails. Dit is niet te verdedigen zolang de kwaliteit van het spoor niet zo slecht is. Deze moet eerst weer op peil gebracht worden. GroenLinks heeft een amendement ingediend dat ertoe strekt dat de overheid afziet van deze prijsverhoging. Aanvaarding van dit amendement betekent dat zowel de Staat als de NS een veer moeten laten voor minder dure kaartjes. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het spoor tussen het Rijk en het bedrijf NS – en daarmee dus ook voor de vertragingen, het gebrek aan zitplaatsen en de vuile treinen – is volstrekt ondoorzichtig. De regelgeving lijkt meer ontwikkeld om Verkeer en Waterstaat buiten schot te houden bij problemen dan om het ministerie in staat te stellen die problemen aan te pakken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vind investeringen in het onderhoud van het spoor ook erg belangrijk, maar waar denkt u het geld vandaan te halen? Boter bij de vis alsjeblieft.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat om 125 mln euro in 2003, een jaar waarin het kabinet niets extra's uittrekt voor het spooronderhoud. Wij halen het geld weg bij de rijkswegen. Onder Paars is een enorme impuls gegeven aan investeringen in de rijkswegen, maar wij vinden dat het spoor in ieder geval weer op een minimaal aanvaardbaar niveau moet worden gebracht. De treinreiziger moet veel minder met vertragingen worden geconfronteerd en moet ook een zitplaats hebben.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Maar de extra investeringen in wegen vinden pas in 2004 plaats.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Onder Paars is er erg veel geld extra uitgetrokken voor wegen. Ik denk in dit verband aan de BOR-gelden. Daarvan ligt 50% contractueel vast, maar de rest is nog flexibel te besteden. Wij willen daar 125 mln uit halen. Wij maken de politieke keuze voor een vertraging in de aanleg van enkele wegen ten gunste van de treinreiziger.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA):

U vindt dat de zandlichamen maar wat langer moeten blijven liggen en dat de rentelasten dus voorlopig op de begroting blijven drukken? Of vindt u dat ze permanent in het land moeten blijven liggen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De aanleg van de wegen wordt vertraagd ten gunste van de treinreizigers. Het gaat om meer dan een miljoen mensen per dag!

Voorzitter. We leven nu onder de derde verlenging van het tweede overgangscontract. Dat zegt al genoeg over de verdeling van verantwoordelijkheden. Gestrand halverwege een ondoordachte en onverstandige verzelfstandigingsoperatie bungelt het spoor ergens in tussen Rijk en bedrijf. In dit derde verlengde overgangscontract heeft oud-minister Netelenbos zelfs alle eisen wat betreft op tijd rijden en groei van het aantal reizigers geschraapt. Minister De Boer beloofde de Kamer dit te herstellen, maar maandag ontvingen we een brief dat hij dit toch niet wil. Dat kan toch niet? De minister wil voor de komende twee jaren geen eisen stellen wat betreft het op tijd rijden van de treinen? Of de reizigersgroei? GroenLinks vraagt de minister alsnog kwaliteitseisen op te nemen in het contract. Zo niet, dan overweegt GroenLinks op dit punt een motie.

Het Nibra (Nederlands instituut voor brandweer en rampenbestrijding) bericht vandaag dat, nu er zo weinig treinen rijden, de treinen zo vol zijn dat gesproken moet worden van een levensgevaarlijke situatie voor passagiers in geval van calamiteiten. Veel reizigers houden zich immers noodgedwongen op bij de in- en uitgangen. Graag hoor ik een reactie van de minister op dit alarmerende bericht.

Ik ga over naar het stads- en streekvervoer, bus, tram en metro. Het kabinet onthulde op Prinsjesdag dat het het stads- en streekvervoer de komende vier jaar een korting oplegt van 400 mln euro. Dit komt in 2006 neer op een korting van bijna 15%. Dit is een onaanvaardbare korting voor een sector die ook onder Paars al zuchtte onder "efficiencykortingen" en er slechts mondjesmaat geld bij kreeg om het groeiend aantal passagiers op te vangen. Bij de bussen, de trams en de metro's is inmiddels iedere rek eruit. Minder budget betekent onherroepelijk een verschraving van

de dienstregeling. In grotere steden zullen lijnen moeten worden opgeheven, in en rond kleinere steden zullen de frequenties lager worden, grote delen van het landelijk gebied zullen verstoken raken van regulier openbaar vervoer. Als minister De Boer van Verkeer en Waterstaat zegt dat het niet zo'n probleem is als de "lege bus van zondagmorgen verdwijnt", weet hij niet waarover hij praat. Die bus is namelijk allang wegbezuinigd. De VNG gaat uit van landelijk ruim 100.000 minder reizigers per dag, ongeveer 7%.

Met deze onverantwoorde bezuinigingen wordt een neerwaartse spiraal in gang gezet. Want met geringere frequenties, met uitval van lijnen, zullen ook de kwaliteit én de voorspelbaarheid afnemen, mensen zullen minder instappen, et cetera. GroenLinks heeft een amendement ingediend om deze bezuinigingen op tram, bus en metro voor 2003 ongedaan te maken.

In ruil voor de slechtere service mag de reiziger van het kabinet-Balkenende per 1 januari méér gaan betalen voor de strippenkaart: gemiddeld zo'n 5,5%. Deze prijsverhoging is onaanvaardbaar en GroenLinks heeft samen met de PvdA een amendement ingediend om haar te beperken tot het inflatieniveau van 3,5%.

Het kabinet kiest voor verbreding van de snelwegen. Het kiest voor meer asfalt en wil de indruk wekken dat de automobilist daar wat mee opschiet. Maar méér asfalt is niet effectief, het helpt niet. De ene na de andere vervoersdeskundige wordt niet moe dit te verklaren. Zo goed als alle deskundigen zijn het erover eens dat spitsstroken op langere termijn de files niet oplossen. Ze lokken méér autoverkeer uit en op korte termijn betekenen ze op zijn best een verplaatsing van files, en dan vaak nog naar flessenhalzen dicht bij de steden, waar de gezondheidsrisico's en de overlast van de autowegen al heel erg groot is. Het is dus niet effectief, maar kortzichtig beleid. Het is ook een heel dure oplossing. Het CPB berekende dat om eenzelfde effect op de doorstroming te bereiken met extra asfalt, dit tien keer zo duur is als de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing.

De heer **Alblas** (LPF): De heer Duyvendak wijst verbeteringen van



## Duyvendak

het wegensysteem in Nederland af, terwijl hij zo-even heeft bepleit het openbaar vervoer te verbeteren. Het laatste vindt mijn fractie erg sympathiek. Maar het is de heer Duyvendak toch ook wel bekend dat het openbaar vervoer zorgt voor 10 à 15% van de totale mobiliteit? Feitelijk kiest hij hierbij per saldo dus voor een achteruitgang van de bereikbaarheid in Nederland, want die bereikbaarheid wordt voornamelijk door het autoverkeer bewerkstelligd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het cijfer dat u noemt, is een overall cijfer voor Nederland. In de drukke Randstad, tussen Amsterdam en Den Haag, neemt het openbaar vervoer zo'n 30% voor zijn rekening. Een verbetering van het openbaar vervoer heeft daar dus enorme effecten op de capaciteit. Uw voormalige voorman Pim Fortuyn zei precies hetzelfde: extra asfalt helpt niet, want het leidt er alleen maar toe dat de wegen verstopt raken. Ik bevind mij bij uw partij dus in goed gezelschap!

De heer **Alblas** (LPF): Pim Fortuyn heeft zoiets gezegd, zij het geconditioneerd. Daar kom ik nog op terug.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hij zei dat dan wel fors moet worden geïnvesteerd in ICT, in thuiswerken enzovoorts. Maar waarop bezuinigt deze LPF-minister? Op het Platform thuiswerken. Daar ben je mooi klaar mee!

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): U zult zich moeten realiseren dat, als je een ruimte droog wilt dweilen, de kraan dicht moet worden gedraaid. Ik vind het allemaal geweldig dat u inzet op het openbaar vervoer, maar uw fractie moet zich toch realiseren dat het meer een kwestie van "en-en" is: het is niet alleen asfalt, maar het is ook niet alleen maar openbaar vervoer. Het is een optelsom van beide.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zet heel fors in op het openbaar vervoer. Dat klopt. Wij mogen overigens blij zijn als wij dat weer een beetje op niveau krijgen. Daarnaast zetten wij al jarenlang in op wat heet de gedifferentieerde kilometerheffing. Je betaalt op sommige plaatsen meer als je daar rijdt, bijvoorbeeld als het er druk is of als je een smerige auto hebt. Het

CPB heeft het doorgerekend. Als wij van de files af willen, als wij af willen van de milieuoverlast van auto's, dan blijkt dat dit tien keer goedkoper en effectiever is dan het aanleggen van meer asfalt. Dat heb ik niet berekend. Dat heeft het CPB gedaan.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Weet u welk deel van Nederland is belegd met harde bestrating? Daar wordt wel eens pathetisch over gedaan, maar het is 7%.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik moet daar altijd ontzettend om lachen. Daar is die lobby van de asfaltboeren een keer mee begonnen. Toen hadden ze het overigens over 3%. De heer Jense maakt er 7% van, maar daar schrik ik van. Zo leven mensen niet. Je leeft niet met de gedachte dat een bepaald percentage van Nederland belegd is met asfalt. Je voelt op een gegeven ogenblik dat er te veel lawaai en herrie is, dat het nergens meer stil is. Meer asfalt helpt ook niet. Als het hielp, dan was het wat anders, maar het helpt niet. Het verplaatst het probleem.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): U heeft namens GroenLinks gezegd dat je de flessenhals helemaal niet moet weghalen. Laat de automobilisten maar in de file staan, heeft u gezegd. U heeft daar ook de gezondheid bij genoemd. Bent u zich ervan bewust dat hoe meer je in de file staat bij een plek als Overschie, hoe ongezonder dat is voor de omgeving? Als je dat probleem wilt oplossen, dan moet je wel kijken naar de A13, de A16 en de A4. Oftewel, je hebt een aantal nieuwe wegen nodig om de bestaande knelpunten, ook wat betreft de gezondheid, weg te nemen. Bent u daartegen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als mensen alleen heen en weer rijden op snelwegen, nergens vandaan komen en nergens heen gaan, dan heeft u gelijk. Iedereen komt uit een stad of woont in een dorp. Als je de snelwegen breder maakt, terwijl iedereen zich de stad in moet proppen – dat moet toch ergens gebeuren – dan ontstaat er in de stad altijd een flessenhals. Op die plekken, vaak de snelwegen in de steden of de afslagen daarvan, treden grote gezondheidsrisico's op. Wij zijn allemaal geschrokken van de

jongste uitkomsten van de onderzoeken op dat punt. Daar kun je de wegen echter niet breder maken, want daar staan huizen en bedrijven. Uiteindelijk moet er iets in wat er niet in past. Dan is openbaar vervoer, waar je mensen veel efficiënter mee vervoert door veel minder ruimtebeslag, altijd beter dan een auto. Ik wijs in dat kader op lightrailssystemen, trams en bussen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik stelde een heel concrete vraag over een aantal heel concrete punten, maar ik krijg een heel algemeen antwoord. Ik heb het idee dat u voor het concrete vraagstuk wegloopt, want dan moet je echt kiezen voor mensen, en dat u in generalistische uitspraken blijft steken. Dat betreurt ik. Ik vraag u nogmaals of u ter ontlasting van Overschie de A13, de A16 en de A4 wilt hebben. Of moeten de mensen gewoon in de luchtverontreiniging blijven zitten?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voor de ontlasting van Overschie helpt die 80 km/uur. Het zou ook enorm helpen als er wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer in de regio.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Daar wordt in geïnvesteerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het kabinet heeft het lightrailstelsel in die regio zes jaar vooruitgeschoven. Als de A4 erbij zou komen, die dwars door Schiedam gaat, dan krijg je in Schiedam een enorme plek waar mensen pal naast de snelweg wonen en waar dus weer grote gezondheidsproblemen komen. Vervolgens moeten die auto's vanaf de A4 Rotterdam of Schiedam weer in. Dat betekent in de stad Rotterdam veel meer auto's en files, want men kan daar de auto niet kwijt. Dat is een kortzichtige, doodlopende weg, mijnheer Klein Molekamp. U verlaat de Kamer, maar ik hoop dat wij in de volgende periode andere keuzes kunnen maken.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Dus u wilt het knelpunt Overschie niet oplossen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil het oplossen, maar ik wil de automobilist geen rad voor ogen draaien.

## Duyvendak

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer Duyvendak heeft heel warme woorden gewijd aan het OV, met name aan het stads- en streekvervoer. Ik vraag mij af waar dit toe leidt. Hij heeft een amendement voorgesteld, waarin volgend jaar geld wordt uitgetrokken op dit punt. Het CDA heeft het openbaar vervoer opgeroepen om efficiënt te werken, maar wij maken daar ook geld voor de komende jaren voor vrij. De heer Duyvendak heeft veel woorden nodig, maar hij doet daar vervolgens niets mee. Wat gaat hij concreet doen voor het stads- en streekvervoer tot 2006?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hebben een dekking voor volgend jaar. Daar kom ik nog op terug. Dan kunt u mij daarop bevragen als u die dekking niet deugdelijk vindt. Er komen ook verkiezingen aan. Ik hoop van harte dat de kiezers wakker geschrokken zijn door de plannen van dit kabinet op het gebied van openbaar vervoer en wegen. In februari moeten wij dan maar eens kijken waar wij volgend jaar de dekking vinden. Ik noem als voorbeeld het kwartje van Kok; 500 mln euro per jaar, dat is veel meer geld dan de uiteindelijke 140 mln euro per jaar die u weghaalt bij stads- en streekvervoer. Als je minder van het kwartje van Kok teruggeeft, behoeft je die korting helemaal niet toe te passen. Dit is slechts één suggestie, maar er zijn er veel meer te geven. Dit zijn in ieder geval typisch zaken waarover de kiezer zich dient uit te kunnen spreken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat vind ik echt veel te gemakkelijk. Ik probeer hier geld bij elkaar te krijgen om het openbaar vervoer meer mogelijkheden te geven, terwijl u nu zegt: ik doe even niet mee, kom na de verkiezingen maar terug. Die houding van u vind ik dan ook zwak. Mijns inziens moet er sprake zijn van een structurele aanpak, ook voor de jaren 2006 en daarna.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zeg twee dingen. Voor volgend jaar is het wat ons betreft gedekt. Gelukkig hebben wij straks verkiezingen en dan kunnen wij de zaak nog breder bezien. Overigens, ook zonder die verkiezingen, was de dekking gekomen uit het kwartje van Kok. Dat geeft u nu namelijk terug zonder dat

u er iets voor terugkrijgt, terwijl u al die reizigers van het openbaar vervoer de komende jaren in de kou laat staan. En daar doet mijn partij niet aan mee.

De heer **Alblas** (LPF): De heer Duyvendak hecht mijns inziens veel te veel waarde aan de afschaffing van het kwartje van Kok. Wij hebben het over 2004 en dus niet over volgend jaar. Verder meen ik dat het iets te maken heeft met de betrouwbaarheid van het bestuur. Als je zegt dat het tijdelijk is dan moet het ook tijdelijk zijn. Ik meen dat wij de automobilist dankbaar moeten zijn voor hetgeen hij in het kader van dat kwartje de afgelopen jaren heeft opgehoest. Daarnaast ben ik van oordeel dat de heer Duyvendak omtrent eerdergenoemde 500 mln euro bezig is met een staaltje van jezelf rijk rekenen. Hij weet heel goed dat in de grensstreken een enorme negatieve economische impact ontstaat doordat Nederland de op een na duurste benzine heeft in Europa. Het is zelfs zo, dat de ANWB adviseert...

De **voorzitter**: U houdt nu eigenlijk een deel van uw eigen betoog. U moet zich beperken tot een vraag aan de heer Duyvendak.

De heer **Alblas** (LPF): Ik zou graag zien dat de heer Duyvendak op dat economische aspect nader inging.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het moge duidelijk zijn dat mijn partij een andere keuze maakt. Mijns inziens zijn die 500 mln euro per jaar efficiënter te besteden, bijvoorbeeld aan het openbaar vervoer, in plaats van die terug te geven aan de automobilist. U wijst op een groot gevaar, namelijk dat die 500 mln euro voor een groot deel gaan naar onder andere Shell, Esso en de pompstations. Uit de eerdere beantwoording van de minister blijkt ook dat daar niets tegen te doen zal zijn.

De heer **Alblas** (LPF): Ik constateer dat u niet ingaat op mijn opmerking over het economische belang voor de grensstreken en de derving van belastinginkomsten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is een keuze van u om de prioriteit daar te leggen en daarmee de benzinemaatschappijen te

sponsoren. Zoals u weet, worden de benzinepomphouders reeds gecompenseerd in hun tarief door de oliemaatschappijen

Voorzitter. De maatregelen voor meer wegen zijn niet effectief gebleken. Ze waren dom, kortzichtig en heel duur. Meer asfalt betekent ook meer geluidsoverlast, meer lokale luchtverontreiniging en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is niet gezond om langs de snelweg te wonen. En met steeds meer verkeer op de snelweg wordt het alleen maar ongezonder. Een recente studie van RIVM en TNO wijst op die heel ernstige gezondheidsgevolgen. Overschie is dan een bekende zwarte plek, waarvoor inmiddels gewerkt wordt aan een oplossing en waarvoor besloten is de maximumsnelheid te verlagen naar 80 km/uur en die te handhaven via trajectcontrole. Dat is een goede zaak. De eerste resultaten zijn ook hoopgevend. Minder geluidshinder, minder luchtverontreiniging, voor GroenLinks smaakt dit naar meer. Het kabinet wil daadkracht en dat willen wij ook. Wij stellen voor om het experiment Overschie uit te breiden naar een aantal andere schrijnende trajecten. Wat ons betreft zijn dit de A10-west, de A16 tussen Dordrecht en het Terbregseplein, de A2 bij Maarssen, de A28 bij Zeist en de A20 door het centrum van Rotterdam. Wij hebben begrepen dat ook staatssecretaris Van Geel in deze richting denkt. Wij juichen dat zeer toe en horen ook graag de mening van de minister op dit punt.

Dan de blunders met de grote projecten. Gisteren meldde de minister extra kostenoverschrijdingen voor Betuwelijn en HSL van 1 mld euro. GroenLinks vindt deze overschrijdingen volstrekt onacceptabel. De Betuwelijn verwordt tot een bodemloze put waarin keer op keer extra miljoenen verdwijnen. GroenLinks gaat hiermee niet akkoord. Dit mld gaat ten koste van het gewone openbaar vervoer. Treinreizigers en tram- en buspassagiers worden de dupe. Wij zien allemaal waar in de begroting extra geld naartoe gaat en waarop wordt bezuinigd. De bijna één mld euro die de minister wil reserveren voor nieuwe kostenoverschrijdingen bij beide prestigeobjecten lijkt nog maar het begin te zijn. Een nog groter bedrag wordt niet uitgesloten. De fractie van GroenLinks vindt het niet verantwoord om nu extra geld naar

## Duyvendak

de Betuwelijn en HSL-Zuid te schuiven. Wie is er eigenlijk verantwoordelijk voor? Kan er niet alsnog bezuinigd worden? Is er een relatie met de bouwfraude? Wat zijn eigenlijk de consequenties van een vertraging van de aanleg van de Betuwelijn? Hoe zit het in deze verschillende varianten en in misschien nog andere mogelijke varianten met de verschillende kosten en baten? Als de fractie van GroenLinks nu moet kiezen tussen meer geld voor Betuwelijn en HSL of extra geld uitgeven voor bus, tram en metro, dan weten wij het wel. Dan gaat bij ons die 43 mln euro naar de 1,2 miljoen reizigers in het stads- en streekvervoer.

Voorzitter. Een volgend punt betreft de verkeersveiligheid. De minister heeft besloten dat hij niet voldoende geld heeft voor de ambities uit het NVVP in het kader van de veiligheid in het verkeer. Ik zeg nadrukkelijk dat hij besloten heeft dat hij niet voldoende geld heeft, omdat dit een politieke keuze van hem is. Tegelijkertijd geeft hij toe – mevrouw Dijkma wees er ook op – dat investeren in verkeersveiligheid netto geld oplevert. Ik vind het een onbegrijpelijke keuze om op deze post te bezuinigen als je ook nog eens beseft dat deze kortzichtige boekhoudersmentaliteit leidt tot 750 extra dodelijke slachtoffers de komende acht jaar. Je zal dat maar op je conto willen schrijven. Kan de minister een toelichting geven op deze plannen? Het liefst willen wij dat de minister toezegt dat hij de plannen in heroverweging zal nemen.

Een ander punt dat te maken heeft met de verkeersveiligheid betreft de discussie over de dodehoekspiegel. Gelukkig wordt die verplicht gesteld. Hopelijk zal daardoor het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers – vooral fietsers, bromfietzers en voetgangers – snel afnemen. Maar er kunnen nog steeds ongelukken gebeuren, en met grote gevolgen, als een vrachtwagen niet voorzien is van zijafscherming. De discussie over de zijafscherming is niet nieuw. In januari 2002 gaf de gehele Kamer te kennen dat zij voor een verplichte zijafscherming voor bestaande vrachtwagens is. De fractie van GroenLinks vindt dat deze minister zich sterk moet maken voor deze gesloten zijafscherming. Het kan nu vrijwillig met subsidie, maar de regelingen die dit mogelijk maken

– in het jargon EIA en Vamil – staan ter discussie of zijn overtekend. De fractie van GroenLinks wil daadkracht op dit terrein en pleit voor een verplichting binnen enkele jaren van zijafscherming, met een fatsoenlijke en toereikende subsidieregeling in de tussentijd totdat deze verplichting een feit is. Graag een reactie van de minister.

Dan de externe veiligheid. Binnenkort komen wij hierover te spreken in een commissievergadering, maar ik wil het nu hebben over het gevaarlijke rangeerterrein in Venlo. Ik krijg net het bericht onder ogen dat de gemeente Venlo heeft gezegd dat zij de milieuvergunning gaat weigeren. Zij was bereid de milieuvergunning af te geven als duidelijk was dat het rangeerterrein op termijn, bijvoorbeeld binnen acht jaar, verplaatst zou worden. Daar is geld voor nodig, bijvoorbeeld zeven maal 12 mln euro, van het Rijk. Het schijnt nu duidelijk te zijn dat het Rijk dat geld niet wil geven. De gemeente Venlo wil nu geen milieuvergunning afgeven. Zonder milieuvergunning kan het rangeerterrein niet draaien. Graag een reactie op dit grote knelpunt. Ik vraag de minister met klem om die 12 mln euro wel gedurende zeven jaar uit te trekken voor dat rangeerterrein, omdat het een gevaarlijke situatie is. Recent hebben wij in Amersfoort kunnen zien waar dat toe zou kunnen leiden.

Vervolgens noem ik het water in Nederland. Dat is een andere vorm van veiligheid, waarbij het erom gaat droge voeten te houden. Droog waren de voeten niet overal deze zomer in Europa. Het water stond weer heel even op de politieke agenda. In Duitsland leidde dat overigens tot een verrassende en verheugende stembusuitslag. Winst voor partijen met een traditie van goede voorstellen op het terrein van klimaat en water. Dat zou toch ook een uitdaging moeten zijn voor deze staatssecretaris. Wij zijn er dan ook positief over hoe zij in woord het waterbeleid vormgeeft. Haar reactie op het VROM-advies "Minder blauw op straat" geeft blijkt van een gevoel voor urgentie, dat mijn fractie ook zeer sterk voelt.

### Voorzitter: Verburg

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het is echter heel teleurstellend dat het voor de

staatssecretaris alleen bij een gevoel voor urgentie blijft, want zij heeft geen cent uitgetrokken om het waterbeleid in de 21ste eeuw verder uit te voeren. Blijft dat zo? Doet zij daar niet iets aan? Klinken haar woorden dan niet hol? Voor het project Maascorridor bijvoorbeeld is de komende jaren een investering van 15 mln euro nodig. Ook dat geld is er niet. Als wij dat geld wel uitgeven, staat dat in geen verhouding tot de ellende die wij ermee kunnen voorkomen. In Duitsland hebben wij gezien hoe enorm hoog de kosten zijn, als je je niet voldoende voorbereidt op hoog water.

Tot slot kom ik bij het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen bij Stellendam. Mijn collega Arie van den Brand heeft gisteren bij de regeling om een brief gevraagd, want er is een groot probleem. De sluisen zouden op een kier worden gezet, wat de natuur in het gebied enorm ten goede zou komen. Dat dreigt nu echter vast te lopen wegens geldgebrek. Dat meldde het Rotterdams Dagblad gisteren. Allerlei belangenorganisaties hebben aan de bel getrokken. Het zou heel slecht zijn als het niet doorging. Wij hebben de minister gisteren om opheldering gevraagd, maar nu krijgen wij als reactie alleen dat er geen reactie kan komen. Dat snap ik niet. Kan de minister in eerste termijn aangeven of er een probleem is en zo ja, wat het probleem is en waarom eerdere toezeggingen mogelijk niet worden nagekomen? Mijn partij hecht zeer aan dit project.

□

De heer **Alblas** (LPF): Voorzitter. Goede bereikbaarheid is een levensvoorwaarde voor het goed functioneren van de economie; een economie die momenteel ernstig wordt bedreigd door stagnatie. Goede bereikbaarheid is afhankelijk van een goede infrastructuur. De fractie van de Lijst Pim Fortuyn is aangenaam verrast, te constateren met welke voortvarendheid de regering een actieprogramma heeft opgesteld om de belangrijke knelpunten in ons wegennet versneld weg te nemen. Wij stellen het dan ook zeer op prijs dat de regering de gebruiker van deze infrastructuur niets meer in de weg wil leggen dan wenselijk is om daadwerkelijk in zijn mobiliteitsbehoefte te voorzien. Wij juichen het ook toe dat de regering

## Alblas

laat merken dat zij een einde wil maken aan het zogenoemde "autootje pesten" en dat zij een van de uitingen daarvan, het heffen van het zogenoemde "kwartje van Kok", wil afschaffen in 2004. Ook het uitgangspunt van het eerst bouwen en benutten en dan pas in het kader van het anders fiscaal belasten van de automobilist beprijzen heeft onze grote instemming. Tevens zijn wij van mening dat ook de BPM in dit kader zo snel mogelijk tegen het licht moet worden gehouden.

Het openbaar vervoer per spoor in Nederland maakt een moeilijke periode door. In het algemeen kan worden gesteld dat de kwaliteit van het geboden product zwaar onder druk staat. Treinen rijden niet op tijd of zoals deze herfst soms helemaal niet. Er is een tekort aan materieel en reizigers ervaren deze vorm van openbaar vervoer ook als onveilig. Wij vragen ons hierbij overigens af of niet de val van bladeren, maar gebrek aan onderhoud na de privatisering de echte reden vormt van deze problematiek sinds 27 oktober jl. Kortom, de problemen zijn groot en de financiële middelen van dit kabinet beperkt. Wij waarderen het dat, ondanks deze krapte aan middelen, dit kabinet toch extra gelden heeft vrijgemaakt voor diverse essentiële onderdelen van het openbaar vervoer, zoals het spoor. Het openbaar vervoer dient een hoogwaardig, betrouwbaar en veilig alternatief te zijn voor het vervoer per auto, wil het kunnen concurreren met deze auto. Eerst zal volgens mijn fractie daartoe het huidige openbaarvervoersysteem op orde moeten worden gebracht voordat er wordt geïnvesteerd in nieuwe vervoerssystemen. Uitgangspunten hiervoor zijn herstel van rust en kwaliteit in de sector, goed en tijdig onderhoud, ontsluiting van de Vinex-locaties, wat heel belangrijk is en betere benutting van bestaand spoor.

Een bijzonder punt van aandacht moet de sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn. Het Aanvalsplan sociale veiligheid in het openbaar vervoer bevat hiertoe een goede aanzet. In de voorliggende begroting is een bezuiniging op het stads- en regionaal openbaar vervoer opgenomen. De Lijst Pim Fortuyn is van mening dat, mede gezien de sociale functie van dit vervoer, deze bezuiniging zeer problematisch is. De minister stelt dat bezuinigingen zich

beperken tot efficiencywinsten en geen invloed hoeven te hebben op de kwaliteit van het te leveren product. De LPF is natuurlijk een groot voorstander van het behalen van efficiencywinsten. Deze winsten moeten echter meteen worden geïnvesteerd in het regionaal openbaar vervoer zelf om met deze gelden een verbetering van de kwaliteit te bewerkstelligen. Wij vragen de minister dan ook dringend of het mogelijk is deze bezuiniging in mindere mate op te leggen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U heeft net in twee zinnen uw instemming met het plan van aanpak voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer betuigd. Vond u het ook zo'n teleurstelling om te ontdekken dat deze minister daarvoor geen geld aanlevert?

De heer **Alblas** (LPF): Dat is uw interpretatie. Ik heb begrepen dat er wel degelijk meer toezicht zal worden gepleegd. Op de financiering daarvan kom ik zo meteen in mijn betoog nog terug, althans als u mij dat toestaat.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijksma, voor de laatste keer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Alblas heeft begrepen dat er wel degelijk meer toezicht komt. Kan hij mij vertellen waar dat in de begroting van Verkeer en Waterstaat precies uit blijkt?

De heer **Alblas** (LPF): Ik kan helaas niet op dit detail of voor u misschien erg belangrijke punt ingaan. Ik ben van mening dat met het indienen van dit aanvalsplan een goede aanzet is gedaan om de situatie te verbeteren. Het is een vraag die ook bij vorige kabinetten al is gesteld. Ik vind het erg goed dat dit kabinet het serieus heeft genomen en erop is ingegaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Nee, ik zei: voor de laatste keer. Wij doen interrupties in twee termijnen. In één termijn is nog beter of scherper.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb twee vragen aan de heer Alblas. Hij uit terecht bezorgdheid over de sociale veiligheid in het openbaar

vervoer. Er is nog een discussie gaande over de Melkertbanen. Ik was in Rotterdam op werkbezoek bij de RET, het OV-bedrijf aldaar. Daar wordt enorm pijn geleden nu de Melkertiers, die bijvoorbeeld op de perrons toezicht houden, dreigen te verdwijnen. Het is nog open hoe de LPF-fractie hierover gaat stemmen, maar hoe kijkt de heer Alblas daar tegenaan?

Ik begrijp, en daar ben ik blij mee, dat de heer Alblas ook zeer bezorgd is over de kortingen die de minister wil opleggen aan bus, tram en metro. Hij vroeg of er toch niet wat meer geld bij kan. Collega Dijksma en ik hebben een amendement ingediend om 43 mln euro vrij te maken uit de overschrijdingen Betuwelijn en HSL om de exploitatiekorting te dichten. Wat vindt de heer Alblas van dat amendement?

De heer **Alblas** (LPF): Ik kom verder in mijn betoog nog terug op de verbetering van de veiligheid in het openbaar vervoer. Ik heb de neiging om nu reeds te zeggen dat ik het amendement welwillend zal bezien. Ik zeg nog niet toe dat wij ervoor zullen stemmen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik dank u voor die toezegging. Hoe kijkt u aan tegen het verdwijnen van de Melkertbanen in relatie tot die sociale veiligheid?

De **voorzitter**: Als u een vraag stelt, is het wel de bedoeling dat u naar het antwoord luistert. De heer Alblas kondigde net aan dat hij er later in zijn betoog op terugkomt. Ik stel voor dat wij daar heel even op wachten. U krijgt dan, zo nodig, opnieuw een kans om een interruptie te plegen. De heer Alblas kan zijn betoog vervolgen.

De heer **Alblas** (LPF): Voorzitter. Reeds in het concept-NVVP van de ambtsvoorganger van de minister stond vermeld dat het beleid van de overheid zich niet meer moest richten op het terugdringen van de mobiliteit per auto. Welvaart en mobiliteit zijn nu eenmaal onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dit besef is echter rijkelijk laat tot de overheid doorgedrongen. Als gevolg daarvan heeft Nederland te maken met een rijkswegennet dat niet meer van deze tijd is. De gevolgen hiervan zien wij dagelijks op de Nederlandse wegen. Het MKB heeft als grootste

## Alblas

werkgelegenheidsverschaffer van het Nederlandse bestel niet voor niets de slechte bereikbaarheid hoog op het lijstje van de grootste probleem-punten voor de sector staan. Wij zijn dan ook verheugd over de investering van dit kabinet in de versnelde capaciteitsuitbreiding van het rijkswegennet. De spoedwet die hiervoor naar de Kamer komt, heeft dan ook onze bijzondere belangstelling. De genoemde uitbreidingen zullen op de voornaamste knelpunten de capaciteit danig verbeteren. Feit blijft echter dat het rijkswegennet na deze investeringen nog steeds niet voldoet aan de mobiliteitsbehoefte. Zo zou je moeten constateren dat, behoudens enkele laagbelaste wegen in de periferie, alle huidige autosnelwegen moeten worden voorzien van minimaal twee keer drie rijstroken. Terecht wordt dan ook in de begroting gewezen op de verdere mogelijkheden die er zijn voor het verbeteren van de doorstroming.

Verkeersmanagement kan hiertoe ook grote winsten opleveren. Hierbij moet vooral worden gekeken naar de verkeersafwikkeling rond de grote steden, aangezien de congestie vooral hier optreedt. Wij denken hierbij vooral aan het beter afwikkelen van het verkeer de stad in, bijvoorbeeld via groene golven. Ook experimenten met privaat gefinancierde dubbeldeks-autosnelwegen op de randwegen van de grote steden hebben onze belangstelling. De reikwijdte van het bevorderen van de doorstroming moet zich ook zeker uitstrekken tot het onderliggende wegennet. Wij constateren dan ook met grote teleurstelling dat de capaciteit van het onderliggende wegennet door het nemen van allerlei verkeersafremmende maatregelen eerder afdan toeneemt. Ook de berichten van slecht incidentmanagement op het hoofdwegennet in relatie tot de doorstroming vervullen ons met zorg. Wij hebben de indruk dat niet te ontkomen valt aan een onafhankelijk onderzoek hiernaar. Graag vernemen wij de visie van de minister.

Om een goede bereikbaarheid te waarborgen voor de toekomst, is het van groot belang dat de groei van de mobiliteitsbehoefte wordt beïnvloed. Voor degenen die het misschien niet helemaal hebben begrepen, zeg ik nog even dat ik niet doel op het terugdringen van de mobiliteit, maar

op het terugdringen van de groei van de mobiliteitsbehoefte, niet door bestraffen, maar juist door belonen van gewenst gedrag. Indien dit niet gebeurt, wordt de extra capaciteit die gecreëerd wordt door aanleg, tenietgedaan door de met een groeiende economie toenemende mobiliteitsbehoefte. Dat is het bekende dweilen met de kraan open. Aanleg en optimaal benutten van de infrastructuur zijn dan ook niet voldoende. Indien wij met z'n allen niet maximaal onze bijdrage leveren, kunnen wij optimale oplossingen wel vergeten.

Het is een illusie dat de minister van Verkeer en Waterstaat dit mobiliteitsprobleem zelfstandig kan oplossen. Wij willen het land teruggeven aan de burgers, maar dat schept ook voor hen verplichtingen en verantwoordelijkheden. Er valt namelijk niet aan vervanging van mobiliteit door andere opties te ontkomen. Ik denk hierbij aan de opties die worden geboden door ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, ICT-gerelateerde oplossingen, plaats- en tijdonafhankelijk werken en wonen dicht bij je werk. Vervoersmanagement in al zijn verschijningen moet hierbij een belangrijke rol gaan spelen. De bevordering van stads- en regionale distributiecentra is voor mijn fractie ook hoogst actueel. Voorzover dit alles het budget van Verkeer en Waterstaat betreft, dient de financiering hiervan te worden gehaald uit het budget voor grote projecten. Aangezien daarin met miljarden wordt gerekend, is het de vraag waarom er bij een ander beleidsterrein soms wordt beknipt op kleine bedragen. Onzes inziens zijn bijvoorbeeld het afwijzen van de financiering van een halve fte ten behoeve van het aantrekken van een adviseur vervoersmanagement bij het MKB en de korting op het SWOV en het platform telewerken hiermee niet te verenigen. Ik nodig de minister uit om ook hierop zijn visie te geven.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Collega Alblas gaat heel snel. Moet ik nu uit zijn verhaal opmaken dat hij geld wil weghalen bij grote projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL, en dat hij dat wil inzetten voor onder andere distributiecentra?

De heer **Alblas** (LPF): Onder andere, ja.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft berekend dat 50% van de mobiliteit voor woon-werkverkeer zich per auto afspeelt over een afstand van minder dan 6 kilometer. Dat zijn fiets-, brommer- of zelfs wandelafstanden. Wij vragen de minister dan ook om te bezien of dit percentage mede ter ontlasting van het secundaire en gemeentelijke wegennet niet sterk omlaag gebracht kan worden. Uit het oogmerk van bevordering van het gebruik van tweewielers zou met betrekking tot de relatieve onveiligheid daarvan overwogen kunnen worden om deze alle onder hetzelfde beschermende juridische regime te brengen. Met andere woorden: er is op het ogenblik een afwijking van de aansprakelijkheid voor de fiets en die willen wij ook voor gemotoriseerde tweewielers laten gelden om deze manier van verplaatsen te bevorderen.

De afstemming van het Vinex-beleid op het aanlegtempo van openbaarvervoervoorzieningen ter plekke van bouwlocaties baart ons zorgen. Het Economisch instituut voor de bouwnijverheid wijst hier in een recent rapport ook op. De praktijk van het realiseren van woningbouw en pas later de ontsluiting daarvan dient volgens mijn fractie radicaal te worden beëindigd.

Verder maakt mijn fractie zich grote zorgen over de ontwikkeling rond het dure en daardoor vaak niet concurrerende goederenvervoer per spoor. Zij houdt dan ook haar hart vast in afwachting van de uitkomsten van het rentabiliteitsonderzoek naar de Betuwelijn. Een minder normatieve, maar meer kwalitatieve benadering lijkt ten aanzien van het goederenvervoer op haar plaats. Mijn fractie is van mening dat investeringen in het goederenvervoer zich meer moeten richten op de binnenvaart. Met relatief weinig investeringen door de overheid heeft deze sector een grote groei laten zien. Een doorgaande verandering van de modal split ten gunste van de binnenvaart zou actief door de overheid moeten worden nagestreefd. Bovendien wordt er dan ook geïnvesteerd in kansrijke gebieden en wat minder in minder kansrijke.

Luchtvaart moet. Luchtvaart is een zeer belangrijke pijler van onze economie en biedt essentiële mogelijkheden tot internationale uitwisseling en ontplooiing voor de

## Alblas

burger. Wij zullen dan ook een aantal nadelen van deze mobiliteit, zoals geluidshinder, moeten accepteren, maar niet meer dan strikt noodzakelijk. Ook hier geldt het benuttingsaspect. Waar mogelijk, moeten vluchten als vakantiecharters zoveel mogelijk naar de regionale vliegvelden worden verplaatst.

Er wonen met name in de grote steden te veel mensen te dicht op drukbelaste wegen. Dit leidt vooral bij kinderen, maar ook bij volwassenen tot luchtwegaandoeningen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het is moeilijk de heer Alblas zo snel te volgen. Hij wil de vakantiecharters naar de regionale vliegvelden verplaatsen. Hoe denkt hij dat te doen? Hoe ziet hij dat in het licht van de regionale akkoorden die zijn afgesloten? Moeten die allemaal worden opengebroken of niet?

De heer **Alblas** (LPF): Zonder uitvoerige kennis te hebben van deze akkoorden vind ik het onzinnig dat mensen vanuit Zuid-Limburg helemaal naar Schiphol moeten reizen voor hun vakantiecharter. Als je gebruik maakt van regionale vliegvelden en je vermeldt dat in de advertenties, dan kan de mobiliteit enigszins beperkt worden. In onze ogen is dat onnodige mobiliteit. De luchtvaarthinder moet niet alleen rond Schiphol worden gesitueerd, maar op geëigende tijden kan dat ook best rond regionale vliegvelden. Je kunt dat overwegen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het is op zichzelf een interessante gedachte om de vakantiecharters dichterbij de reiziger te brengen, maar ik zie een aantal praktische bezwaren waarop de staatssecretaris in haar antwoord misschien kan ingaan. Een van die bezwaren zou kunnen zijn dat het in strijd is met de regionale akkoorden. Ik hoor dat graag van haar.

De heer **Alblas** (LPF): De heer Klein Molekamp heeft goed begrepen dat het een voorstel is. Wij horen graag de reactie van de regering daarop.

Ik sprak over mensen in grote steden die te dicht bij de autosnelwegen wonen. De maatregelen die genomen zijn voor de A13 hebben onze instemming. Wij zien het wel als een interim-maatregel. Sanering heeft onze voorkeur. Wij vinden het absoluut noodzakelijk dat een en

ander ter plekke, bijvoorbeeld door billboards beter aan de weggebruiker wordt uitgelegd. Ook in dit geval dienen de maatregelen niet als boetemachine en inkomstenbron voor de overheid te fungeren, maar als loyaal door de automobilist op te volgen begrijpelijk verzoek.

Het voorstel van de VVD-fractie om de maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen tot 130 km/uur steunen wij niet. Het suggereert immers dat wij beschikken over een deels laagbelast netwerk van kwalitatief hoogwaardige wegen door dunbevolkte gebieden, zoals in onze buurlanden. Dat is volgens ons ook na acht jaar Paars niet het geval. Laten wij eerst maar eens proberen 120 km/uur mogelijk te maken.

De heer **Oplaat** (VVD): Nu ben ik benieuwd naar de mening van de heer Alblas over de uitspraken van minister De Boer die zegt dat als het veilig is en geen geluidsoverlast veroorzaakt, gemakkelijk een marge van 10 km kan worden ingebouwd tot 130 km/uur.

De heer **Alblas** (LPF): Ook voor onze fractie geldt dat regels regels zijn en niet overtreden mogen worden. Voor de rest is de stelling van de minister volstrekt correct. Er wordt uitgegaan van de suggestie dat die weggedeelten er in grote mate zijn in Nederland, maar daarvan zijn wij absoluut niet overtuigd. Wij vinden het weggennet kwalitatief nog steeds niet toereikend.

De heer **Oplaat** (VVD): Dus deze LPF-minister heeft maar een proefballon opgelaten?

De heer **Alblas** (LPF): Nee, want wij zijn het op zichzelf eens met het uitgangspunt dat de snelheden binnen Europa gelijk getrokken moeten worden. Eerst moet echter het weggennet die kwaliteit hebben om deze maatregel om de snelheid op te voeren tot 130 km/uur te kunnen uitvoeren. In principe hebben wij geen probleem met het opvoeren van de snelheid, maar wel in de huidige situatie.

Het voor het goed functioneren van de economie, met name voor een belangrijk deel daarvan te weten de bouwsector, uitermate belangrijke regeringsbeleid inzake bouwgrondstoffen wordt door de LPF-fractie als ontoereikend beschouwd. Vanwege

de onzekerheid inzake de regie en daarmee het realiseren van de beleidsdoelstellingen blijven noodzakelijke investeringen in de sector uit om de beschikbaarheid van deze bouwgrondstoffen veilig te stellen in de verdere toekomst. Gaarne verneemt mijn fractie de visie van de staatssecretaris.

Mijn fractie is van mening dat ten behoeve van de verkeersveiligheid gekeken moet worden naar invoering van het puntenrijbewijs. De verkeersveiligheid is gebaat bij het bestraffen van de notoire overtreders. Een puntenrijbewijs zou hierin kunnen voorzien. In combinatie hiermee zou een progressief stelsel van straffen moeten worden ingevoerd. Burgers die slechts een keer in de zoveel jaar tegen een boete voor een geringe overschrijding van de maximumsnelheid aanlopen – liever gezegd: rijden – zouden hiermee kunnen worden ontzien. Het doel moet zijn, de gevaren op de weg aan te pakken en niet om geld te vangen.

Al eerder is de importantie van de chipkaart in het openbaar vervoer genoemd en de vraag gesteld of de minister de mogelijkheid ziet de invoer hiervan te bespoedigen. De situatie op het gebied van de veiligheid in het openbaar vervoer geeft reden tot grote zorg. Recente bezoeken van ons aan Amsterdam en Rotterdam hebben aangetoond dat een gesloten systeem een must is. De invoering van de chipcard is op dit moment gepland voor 2006. Mijn fractie vraagt zich af of voorfinanciering door de exploitanten geen goede optie is, mede gezien de mogelijkheid van grote inverdien-effecten van de invoering van de chipcard. Het openbaar vervoer wordt immers een stuk aantrekkelijker en er zal meer gebruik van worden gemaakt.

Ook de praktijk leert dat het inzetten van conducteurs op trams een positief effect heeft op het zwartrijden en daarmee op de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Niet alle trams zijn echter voorzien van conducteurs. Wij hebben begrepen dat in het Aanvalsplan sociale veiligheid in het openbaar vervoer sprake is van 51 fte's extra. Door de ambtsvoorganger van de minister waren voor dit doel 200 fte's toegezegd. Wij vragen de minister dan ook om te bezien of hij extra middelen kan vrijmaken. Bovendien zou, gelet op het eerder genoemde

## Alblas

inverdieneffect, ook de sector gevraagd kunnen worden of men zelf niet een deel van de voorfinanciering voor zijn rekening kan nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit onderwerp is niet alleen voor mij belangrijk, maar ook voor u. De LPF is immers zo ongeveer op basis van het ticket "veiligheid" met 26 zetels in de Kamer gekozen. Als u het plan inzake de sociale veiligheid in het openbaar ziet en bekijkt welke vragen mensen die daarbij betrokken zijn, daarover hebben – bijvoorbeeld over de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur en de conducteurs die op de trein gemist worden – wat is dan uw oordeel over de haalbaarheid van het plan zoals dat nu is gepresenteerd?

De heer **Alblas** (LPF): Daar heb ik geen sluitend oordeel over. Ik wil in eerste instantie aan de minister vragen hoe hij een en ander nader denkt te realiseren en of in het kader van dit beleid geen intensivering mogelijk is. Dan zullen wij ons standpunt nader bepalen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Bent u dan bereid om bijvoorbeeld een amendement in te dienen om de uitbreiding van het personeel ten behoeve van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te realiseren?

De heer **Alblas** (LPF): Ik denk dat wij wel geïnteresseerd zijn in het meedoen aan een amendement. Dat hangt uiteraard van de dekking daarvan af.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zijn weer terug bij de sociale veiligheid. Daarom ga ik nog even in op de Melkertbanen. Die komen aan de orde in een ander debat in de Kamer. Ik ben erg benieuwd naar de positie van uw fractie op dat punt. In de sociale veiligheid spelen de Melkertbanen echter een belangrijke rol, bijvoorbeeld als conducteurs op de tram in Amsterdam of als surveillanten op de stations in Rotterdam. Vindt u niet gewoon dat deze mensen moeten kunnen blijven werken in die Melkertbanen? Wilt u er niet voor pleiten dat die banen blijven bestaan?

De heer **Alblas** (LPF): Mijn fractie is ten principale niet voor het continueren van die Melkertbanen. Men wil liever zien dat wij daarvoor gewone

banen verschaffen. Wellicht is uit de financiering van die Melkertbanen het een en ander te halen voor het opnieuw inzetten van mensen, met name in deze veiligheidssector.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar ben ik het helemaal mee eens. Als wij het uit regulier geld kunnen betalen, zodat die mensen een echt salaris en bovendien pensioenrechten krijgen, is dat alleen maar beter. U weet echter net zo goed als ik dat dat er voorlopig niet in zit. U moet dus kiezen tussen voortzetting van de Melkertregeling of het op straat zetten van die mensen, waardoor de veiligheid afneemt.

De heer **Alblas** (LPF): De discussie dreigt te gaan over een ander beleidsterrein dan Verkeer en Waterstaat, namelijk het beleid ten aanzien van de Melkertbanen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, het gaat om sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Nee, u hebt twee keer de kans gekregen. Uw vraag is scherp genoeg; de heer Alblas gaat over zijn eigen antwoorden.

De heer **Alblas** (LPF): Ik wil toch graag een antwoord geven. Het kan inderdaad zijn dat Melkertbanen in andere sectoren verdwijnen. Wij vinden dat de aanwezigheid in deze sector van Melkertbanen absoluut moet worden vervangen door mensen met een gewoon salaris. Dat kan op andere plekken inderdaad een afname van de inzet betekenen.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Ik weet dat de heer Alblas het vervelend vindt dat dit het vakgebied overstijgt, maar wij praten in totaliteit over één begroting. Het zou toch verstandig zijn als de LPF-fractie wil nadenken over het fenomeen van de Melkertbanen, ook in deze sector. Anders kiest zij ervoor om straks 100.000 mensen extra thuis te laten zitten en WW te laten ontvangen in plaats van die mensen op een nuttige wijze in te zetten.

De heer **Alblas** (LPF): Ik heb de minister gevraagd om de bemensing in het openbaar vervoer ten behoeve van de vergroting van de sociale veiligheid nog eens te bezien. Ik wil eerst afwachten wat de minister daarop antwoordt.

De Lijst Pim Fortuyn maakt zich grote zorgen over de Betuwelijn. De werkelijke kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de lijn zullen op een bedrag rond de 5 mld uitkomen. De besluitvorming vond plaats op basis van de helft van dit bedrag. Deze grote investering lijkt helaas niet de opbrengsten te genereren die zijn voorspeld. Vooruitlopend op het rentabiliteitsonderzoek wil de Lijst Pim Fortuyn aangeven dat een exploitatietekort onaanvaardbaar zal zijn. Het kan niet zo zijn dat de opbrengsten van de lijn de kosten van onderhoud en exploitatie niet kunnen dekken.

In het algemeen merkt de Lijst Pim Fortuyn het volgende op ten aanzien van de grote infrastructurele werken, mede als gevolg van wat ik over de Betuwelijn heb gezegd. De afgelopen decennia is in dit huis een praktijk ontstaan die voor de Lijst Pim Fortuyn moeilijk te verteren is. De afwegingen die worden gemaakt rond de infrastructurele projecten vinden namelijk systematisch plaats op basis van onvolledige gegevens. De kostenplaatjes die worden voorgespiegeld tijdens de besluitvorming blijken nooit in de buurt te liggen van de werkelijke kosten. Die kosten blijken veel hoger.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het valt mij op dat de heer Alblas zegt bezorgd te zijn over de ontwikkeling en een exploitatietekort onaanvaardbaar te vinden. Welke conclusie verbindt hij daar echter aan?

De heer **Alblas** (LPF): De conclusie is dat een exploitatietekort betekent dat middels kapitalisering op de huidige rentestand een groot extra bedrag uitgetrokken moet worden. Dat vinden wij heel problematisch, gezien de huidige situatie met kortingen op allerlei belangrijke beleidsterreinen bij verkeer en vervoer. Wij moeten echter niet vooruitlopen op de conclusies die in het rapport van de minister van Verkeer en Waterstaat zullen staan. Wij hopen uitdrukkelijk dat uiteindelijk zal blijken dat het een rendabel project is. Op dit moment brengen wij naar voren daarover grote zorgen te hebben. Het kan dan ook zijn dat de lijn niet in exploitatie wordt genomen. Ik trek daarbij een parallel met het afschrijven van miljardenbedragen bij telecomorganisaties. Op een gegeven moment moet men zijn verlies kunnen nemen.

## Alblas

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Alblas zegt dat men zijn verlies moet kunnen nemen. De snelle kweekreactor in Kalkar is daar ook een voorbeeld van. Die reactor is nooit in gebruik genomen. In het partijprogramma van de LPF staat: "De aanleg van de volstrekt onrendabele Betuwelijn zal zo snel mogelijk gestopt worden; het vrijkomende geld kan voor de mobiliteitsproblematiek gebruikt worden." Begrijp ik goed dat de heer Alblas ervoor pleit de aanleg van de lijn te stoppen?

De heer **Alblas** (LPF): Ik doe dat in het geval er een negatief exploitatiesaldo bestaat. Wij moeten daarop niet vooruitlopen. Daarop wordt gestudeerd. Wij hebben een uitdrukkelijk verzoek gedaan aan de minister om te bezien hoe het rendement positief kan uitvallen. Daarvoor bestaan verschillende manieren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat betekent dat de heer Alblas een extra voorwaarde aan dit punt heeft verbonden, tegen de achtergrond van het partijprogramma.

De heer **Alblas** (LPF): Dat heeft u goed gehoord.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): De heer Alblas spreekt van rendement. Ik heb echter nog nooit gehoord van lijnen voor het openbaar vervoer of van transportvoorzieningen die rendement opleveren. Waar ligt voor de heer Alblas het breekpunt?

De heer **Alblas** (LPF): Als de exploitatiekosten en de verdere onkosten van de lijn de opbrengsten, die op verschillende manieren kunnen worden berekend, overstijgen. Wij zouden graag zien dat degenen die van de lijn gebruik willen maken daarvoor betalen. Men kan ook uitgaan van een prijs per ton per kilometer, gerelateerd aan de exploitatiekosten. Als dat een veel te laag rendement oplevert, is niet in te zien waarom de overheid daarin nog veel meer geld zou moeten steken.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Ik constateer dat als ik bij de heer Alblas een kaartje koop van Den Haag naar Amsterdam, ik het gevaar loop dat onderweg de route wordt

gewijzigd en ik wellicht in Heerenveen zal aankomen.

De heer **Alblas** (LPF): Ik begrijp deze opmerking niet.

De **voorzitter**: Ik ook niet!

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): U verandert de regels tijdens het feest. Het is van tweeën één: óf je legt die lijn aan, óf je stopt er mee. Het laatste is een misinvestering, maar beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik vind het interessant dat u de spelregels voor de exploitatie verandert. Zijn die afspraken dan in het verleden gemaakt? Een ondernemer die straks van het spoor gebruik wil gaan maken, wil nu al weten wat u wilt wijzigen en hoe u dat wilt bereiken. Denkt u dat partijen daarmee akkoord kunnen gaan?

De heer **Alblas** (LPF): U hebt het over spelregels, maar voor de Betuwelijn zijn die spelregels volstrekt niet duidelijk. Er is altijd gedacht dat er particuliere investeerders zouden zijn die dat voor hun rekening zouden nemen, maar daar is niets van gebleken. Er zijn dus diverse manieren om de financiering en de exploitatie van deze lijn te zien.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Het is inderdaad waar dat er diverse mogelijkheden zijn. Inmiddels is gebleken dat particuliere investeerders geen trek hebben om er ook maar een munt in te investeren. Hoe lang denkt u dan nog vol te houden dat er een kans bestaat dat deze lijn rendabel te exploiteren is? Kortom, binnen welke termijn moet er wat u betreft duidelijkheid over bestaan? Binnen welke termijn denkt u uw conclusies te kunnen trekken?

De heer **Alblas** (LPF): Ik heb de minister uitgenodigd om zo snel mogelijk te komen met een rentabiliteitsonderzoek. Ik denk dat de creativiteit op het departement van Verkeer en Waterstaat groot genoeg is, zeker gezien de alternatieven die aangereikt zijn. Ik verwijs naar het tracé en de aansluitingen die denkbaar zijn. Ik denk dat er wel degelijk kansen zijn dat de Betuwelijn alsnog rendabel wordt gemaakt en ik wil de minister de gelegenheid bieden om dat te bewijzen. Ik denk wel dat het goed is dat wij bij deze

gelegenheid onze grote zorgen daarover uiten. Als er geld moet worden geïnvesteerd, dan hebben wij liever dat dit wordt gedaan in kansgebende modaliteiten.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Geloof u nu werkelijk dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat u gaat helpen om inzichtelijk te krijgen hoe onrendabel die lijn in de toekomst zal zijn? Dat ministerie heeft de Kamer keer op keer trachten te overtuigen van de grote rentabiliteit en de grootse perspectieven van deze lijn. Geloof u nu werkelijk dat er van hetzelfde ministerie cijfers zullen komen die dat weer ontkrachten? Ik geloof daar niet in. U zult er zelf een keer een streep onder moeten zetten en een besluit nemen. Wanneer denkt u dat te doen? Hoe lang geeft u uzelf de tijd?

De **voorzitter**: Uw vraag is nu duidelijk. Dit was de tweede en de laatste keer.

De heer **Alblas** (LPF): Ik weiger te geloven dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in dezen geen betrouwbare partner zal zijn. De problematiek is ontstaan omdat de Kamer heel weinig heeft gekeken naar de rentabiliteit van deze lijn. Ik heb het hele dossier van bijna 2000 pagina's doorgelezen. Mij is gebleken dat de nadruk is gelegd op het feit dat dit een strategisch project is. De rentabiliteit deed er niet toe. Nu zijn wij in economisch zwaar weer terechtgekomen en wij vinden dat die rentabiliteit er wel toe doet. Wij willen het geld liever in betere en rendabelere modaliteiten steken.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Nu nog een keer. Ik wil graag antwoord op de vraag.

De **voorzitter**: Nee. Ik heb u gezegd dat het de tweede en de laatste keer was.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik vind het echt nieuws dat u nu de Betuwelijn wilt stilleggen, terwijl die al voor 80% gereed is. Dat betekent dat je in één klap waarschijnlijk 8 mld euro afschrijft. Ik ben buitengewoon benieuwd of dat ook de lijn van deze LPF-minister is. De minister heeft bij mijn weten altijd een heel andere lijn gekozen. Bent u ook van plan met een duidelijk voorstel naar de Kamer te komen?



## Alblas

De heer **Alblas** (LPF): Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat wij reeds met een debat bezig zijn dat pas gevoerd moet worden na het uitbrengen van de rapportage door de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik vind uw vraag echt voorbarig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zal straks in mijn termijn voorstellen om het project van de Betuwelijn te temporiseren. Ik kan mij voorstellen dat de tijd goed benut kan worden om de problemen op te lossen waar u het over heeft. Stel dat ik dit uiteindelijk in een motie vastleg. Bent u dan genegen om die motie te steunen?

De heer **Alblas** (LPF): Ik denk dat ik daartoe genegen ben.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Wij zijn heel blij met de uitspraken van de heer Alblas over de Betuwelijn. Wij hebben altijd gezegd: laat de Betuwelijn varen! Ook ondersteunen wij van harte zijn opmerkingen over de mogelijkheden van de vaarwegen. Is hij bereid om een amendement te steunen dat ertoe strekt om eventuele overschrijdingen bij Betuwelijn en HSL te benutten ten behoeve van het wegwerken van achterstallig onderhoud van vaarwegen?

De heer **Alblas** (LPF): Ik ben bereid om dat welwillend te bezien.

Voorzitter. De praktijk van ernstige overschrijdingen van de begrotingen voor megaprojecten stuit bij ons op buitengewoon grote bezwaren. Wij willen niet meedraaien in het circus waarin wordt gezegd dat het X kost terwijl iedereen weet dat het uiteindelijk 2X kost. Kan de minister inzicht geven in de kosten van grote infrastructurele projecten van de afgelopen 30 jaar? Op basis van welke kosten zijn besluiten genomen en welke kosten zijn er uiteindelijk gemaakt? Wil de minister de mogelijkheid onderzoeken om te komen tot een reële voorstelling van kosten van grote infrastructurele projecten op basis van deze ervaringen? Zolang er geen goede systematiek is gevonden om besluitvorming te laten plaatsvinden op basis van bedragen die dichtbij de uiteindelijke kosten liggen, zal de LPF bepleiten de voorgestelde bedragen voor grote infrastructurele werken per definitie te verdubbelen

door 100% risico toe te voegen. Wij moeten af van de praktijk waarin door de aanleg van megaprojecten steeds weer op dicht bij de burgers staande voorzieningen moet worden beknipt. Ik noem het vervoersmanagement, openbaar vervoer en ook de gezondheidszorg. Wij staan dan ook uitermate kritisch tegenover de aanleg van de Zuiderzeelijn. In het contract staat dat het risico voor rekening van de initiatiefnemers is, maar gevreesd moeten worden dat die risico's, die door ons als aanzienlijk worden ingeschat, niet door de initiatiefnemers kunnen worden gedragen en dat uiteindelijk toch de rijksbegroting voor een en ander moet opdraaien.

Voorzitter. Ook wij betreuren de voorgenomen tariefstelling voor de Westerscheldetunnel die hoger is dan de huidige veertarieven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mag ik nog even vragen of de heer Alblas met mij van mening is dat de NS-reiziger slechts met één prijsverhoging van 4,5% mag worden geconfronteerd en niet met een dubbele prijsverhoging van bijna 10%?

De heer **Alblas** (LPF): Ik denk dat de minister bereid zal zijn om op basis van het juridische advies in overleg te treden met de NS. Wel wil ik erop wijzen dat verbetering van het openbaar vervoer geld kost. Een NS-bedrijf dat geen geld heeft, kan heel moeilijk uit de voeten.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik wil beginnen met de heer Van Lith te feliciteren met zijn maidenspeech. Vorige sprekers hebben dat nagelaten, dus doe ik het nu alsnog.

De begroting kent een uitzonderlijke tegenstelling, namelijk die van bezuiniging en verkwisting. De minister maakt een aantal keuzen die de SP onlogisch vindt. Als mijn fractie in de schoenen van de minister stond en het geld mocht verdelen, zou de prestigieuze zweeftrein vervangen worden door een intercityverbinding, zou de onveilige Noord-Zuidlijn niet kunnen rekenen op een rijksbijdrage, zou de overbodige A4 Midden-Delfland parallel aan de A13 niet aangelegd worden en zou de automobilist niet worden gepaaid met een spoedwet wegverbreding. De SP-fractie zou de

prioriteit leggen bij het openbaar vervoer, de verkeersveiligheid en de milieuvriendelijke vervoersmiddelen. Ik zal met name op deze drie onderwerpen ingaan, opdat ook de minister in zal zien dat hij deze onderwerpen ten onrechte niet als prioriteit ziet.

Vol trots kondigt de minister aan dat hij 300 mln euro extra uit zal geven aan het onderhoud van het spoor. Dat klinkt goed, maar is het wel zo glorieus als de minister doet voorkomen? 300 mln euro extra is immers niet meer dan een goed begin. Hoe vaak reist de minister eigenlijk met de trein? Kan hij in eerste termijn antwoorden op deze vraag?

Mensen die kunnen kiezen, zien zich steeds vaker gedwongen om de auto te nemen, maar mensen die geen auto bezitten, blijven letterlijk in de kou staan te wachten op een trein. Uit studies van Railinfrabeheer blijkt dat er in de periode tot 2005 1,8 mld euro nodig is om de infrastructuur van de trein op peil te brengen. Een kind kan uitrekenen dat 300 mln euro daarbij vergeleken een druppel op de gloeiende plaat is. Dit alles gebeurt, terwijl gisteren in Netwerk naar voren kwam dat roest op de rails een onderdeel van de problemen is waarmee NS nu te kampen heeft. Graag zouden wij zien dat de minister een plan van aanpak opstelt om het achterstallig spooronderhoud aan te pakken, zodat er weer vooruitgekeken kan worden in plaats van achteruit. Is de minister bereid om een dergelijk plan te ontwikkelen en aan de Kamer voor te leggen?

Ik kan mij zo voorstellen dat de minister, toen hij voor deze taak werd gevraagd, een beeld voor ogen moet hebben gehad van de manier waarop hij de verkeersproblematiek in Nederland zou oplossen. Welke oplossing hij voorstaat voor de fileproblematiek is duidelijk, maar wat vindt hij van de problemen bij de NS? Is hij die bende ook niet meer dan zat? Ergert het hem ook niet dat hij moet toezien hoe deze puinhopen ook onder zijn bewind groeien en dat de NS bladval als excuus gebruiken om haar wanbeleid te camoufleren?

De minister gaat veel te slap om met de eisen die wij aan de NS stellen op het gebied waarop zij presteren en de verhoging van de tarieven. Wij willen dat de minister stappen gaat zetten om de tariefverhoging zoveel mogelijk te

## Gerkens

beperken. Als de minister dit niet toezegt, overweegt ook de SP-fractie om de Kamer om een uitspraak te vragen.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Voor het onderhoud van de infrastructuur moet door de NS geld worden betaald aan de Nederlandse overheid. De overheid verhoogt ook haar prijzen. Vindt u het niet verstandiger dat de overheid dit nalaat of haar prijzen minder snel verhoogt, opdat dat geld rendabel kan worden gemaakt binnen de NS?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Natuurlijk. Hierover hebben wij de minister overigens al eerder vragen gesteld.

Voorzitter. Door de tariefverhoging wentelen de NS het werkelijke probleem af op de reiziger. Dat is onacceptabel. De kern van het probleem is echter natuurlijk wel dat de overheid niet bereid is om te betalen voor goed openbaar vervoer en voor een dubbeltje op de eerste rang wil zitten. Het zou goed zijn als de NS-directie in plaats van te komen met allerlei voorstellen, dit signaal ook eens zou afgeven. Wordt het niet tijd om te erkennen dat dit het schoolvoorbeeld is van een mislukte verzelfstandiging en de trein terug te pakken?

Hoe meer ervaringen wij opdoen met aanbestedingen, hoe overtuigder de SP-fractie raakt van de zinloosheid ervan. Op dit moment is er grote onzekerheid bij het NS-personeel dat rijdt op de lijn Zutphen-Oldenzaal. Hun banen worden bedreigd. Is de minister bereid om uit te spreken dat bij de nieuwe aanbesteding van deze lijn de conducteur niet van de trein verdwijnt? Kan hij verder garanderen dat de dienstregeling niet zal worden uitgekleeft en de service niet zal verminderen?

Slechte aanbestedingen ook bij het streekvervoer. Een deel van het personeel van Connexxion wordt gedwongen om over te stappen naar de BBA en de GVV, hetgeen tot schrijnende gevallen leidt. Hun werkplek verandert totaal, evenals de reistijd tussen werk en thuis, de collega's en de functie-inhoud. Wat vindt de minister hiervan? Ik vraag nadrukkelijk aandacht voor dit probleem, omdat deze buschauffeurs op dit moment meeluisteren.

Het baart mij zorgen dat deze minister wel "himmelhochjauchzend" is over de efficiencylagen die

worden behaald bij aanbestedingen, maar geen oog heeft voor de nadelige kanten hiervan. Helaas kent de SP-fractie deze nadelige kanten wel. Kennelijk is de minister hier blind voor. Nu kunnen wij blind doorgaan met de aanbestedingen, totdat de Wet personenvervoer 2000 eindelijk geëvalueerd wordt, maar wij kunnen ook nu stoppen met de onzorgvuldige aanbestedingen en snel met de evaluatie beginnen. Ik pleit voor het stopzetten van alle aanbestedingen, totdat de WP 2000 is geëvalueerd. Is de minister hiertoe bereid?

Bezuinigen op het openbaar vervoer kan de minister wel. Het knippen in lijnen, het schrappen van lijnen, het verlagen van de frequentie, het verkleinen van de zones en het verhogen van de prijs neemt de minister allemaal voor lief. Hij zegt het belang van het openbaar vervoer te erkennen, maar waar zien wij dat terug? Tegen de bezuiniging op het stads- en streekvervoer is gelukkig nog genoeg te doen. Ik hoop dat er een Kamermeerderheid is te vinden voor het ongedaan maken van deze bezuinigingen.

Veiligheid in het openbaar vervoer is een vereiste voor personeel en reiziger. Ik heb altijd geleerd dat als je iemand ruimte geeft, hij ook ruimte neemt. Wij hebben de laatste jaren echt te veel ruimte gegeven. Keer op keer heeft de SP gewaarschuwd voor het verdwijnen van allerlei functies van mensen die de veiligheid dienen. Er sluiten bijvoorbeeld loketten op treinstations. Hoe is dat te rijmen met sociale veiligheid? Het verdwijnen van de Melkertbanen voor tramcontrole begrijp ik in dit licht totaal niet, evenmin als het verdwijnen van de conducteur van de trein. Moeten wij de ruimte die wij hebben gegeven, niet terugnemen?

De onderhoudsachterstand bij het spoor kan ook leiden tot onveilige situaties. Dat werd woensdag 23 oktober nog duidelijk toen enkele mensen gewond raakten bij een losschietende kabel. Door verminderd onderhoud aan de infrastructuur in combinatie met verminderd onderhoud aan treinstellen is het spoor onveiliger geworden. Los van elkaar zijn deze vormen van verminderd onderhoud verantwoord, maar als ze bij elkaar komen, is het echt wachten op dodelijke ongevalen. Laat de minister dan niet zeggen dat hij niet van het gevaar op de

hoogte was. Ook daarom pleit de SP-fractie voor een plan van aanpak voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand.

Mag ik de minister wijzen op het aantal verkeersdoden van vorig jaar? Dat waren er 993! Zijn streven om dit cijfer te verlagen naar 980 is natuurlijk allesbehalve ambitieus te noemen. Ik vind het gewoonweg schandalig dat de minister berust in een dergelijk hoog aantal verkeersslachtoffers, terwijl er zonder veel kosten veel te verbeteren is. Onder meer het SWOV doet hiertoe goede voorstellen. Ik noem zelf het vervangen van de vangrails door rails die veilig zijn voor motorrijders. Hoe denkt de minister over deze en andere maatregelen?

In plaats van maatregelen te nemen, wil de minister bezuinigen op veiligheidsorganisaties. Waarom vermindert hij de subsidies? Is hij ervan op de hoogte dat investeren in verkeersveiligheid enorm veel winst kan opleveren? Volgens het SWOV is de maatschappelijke schade van de verkeersonveiligheid ruim 8 mld euro. Dat bedrag lijkt makkelijk te besparen.

Voor de binnenvaart, een milieuvriendelijke vervoerswijze, vraagt de SP al langer de aandacht, maar nog steeds is geld verkwisten aan de Betuwelijn voor de minister belangrijker dan gebruik te maken van een veilige binnenvaart. Graag hadden wij gezien dat minister De Boer de baggerachterstand ging wegwerken. Volgens het onafhankelijke bureau DHV is er momenteel een tekort van 100 mln euro per jaar op het onderhoud van vaarwegen. De achterstand groeit dus nog ieder jaar. Eigenlijk had ik van deze minister meer verwacht.

Dat het aantal auto's in Nederland schrikbarend toeneemt, heeft hier geen betoeg. De minister heeft ervoor gekozen om de auto meer ruimte te geven op de snelwegen. Wat het ook oplost, het lijkt in ieder geval een tijdelijke oplossing. Het verminderen van het wagenpark lost het bijvoorbeeld niet op. Iedereen kent inmiddels het beeld van overvolle straten. De vraag blijft of al die auto's nog wel passen in dit landje. In dit kader is het beëindigen van het stimuleringsfonds voor gedeeld autogebruik een buitengewoon slecht doordacht plan. Hierbij liggen volgens mij de kansen om het autobezit te doen verminderen en de mensen die incidenteel wel over een

## Gerkens

wagen willen beschikken, die mogelijkheid te bieden.

Om bewuster met de auto om te gaan bestond het idee van de kilometerheffing. Dat heeft de regering laten vallen. Om mensen er toch attent op te maken dat het vaak ook anders kan, is de invoering van een week van duurzame mobiliteit een goed plan. Dit kan de opvolger worden van de autoloze dag. Is de minister bereid een financiële bijdrage te leveren aan deze week? Hoe denkt de minister trouwens over taxi's? Is hij bereid om de Taxiwet te evalueren en over te gaan tot de invoering van wettelijke regels omtrent stratenkennis, vaardigheden, veiligheid en dienstverlening, zoals de Consumentenbond vraagt?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U loopt allerlei aspecten van het beleid rond de auto langs. Ik wil graag weten wat de mening van de SP-fractie is over het kwartje van Kok. Op de website van de SP las ik dat die partij voor het teruggeven van het kwartje is, maar ik krijg ook wel eens een andere indruk.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Als het kwartje van Kok teruggaat, moet de subsidie voor openbaar vervoer, die ten tijde van de invoering van het kwartje is ingetrokken, ook terugkeren. Ik zeg nadrukkelijk "als", want zoals u al eerder hebt gezegd, kan het geld zeker in deze financiële tijden wellicht voor veel betere doelen gebruikt worden. Wat er nu gebeurt, is totaal onevenredig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is de positie van de SP dan dat zij het kwartje van Kok wil teruggeven aan de automobilist en meer subsidie voor het openbaar vervoer wil? Waarom spreekt u zich niet volmondig uit tegen het teruggeven van het kwartje van Kok?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat doen wij. Als het kwartje van Kok echter wel wordt teruggegeven, is het totaal onacceptabel dat de subsidie voor het openbaar vervoer niet terugkomt. Dat is onevenredig. Dit punt wordt in de discussies veel te weinig genoemd.

De antifietsdiefstalchip gaat er komen, maar hoe staat het met de proef in Amsterdam? Wil de minister hier nu eens haast mee maken? Tot nu toe worden de fietsers in de praktijk alleen maar plannen

voorgehouden. Fietsendiefstal is echter nog steeds gewoon, een fietsenrek erg schaars en fietsen langs de weg vaak gevaarlijk. Meer prioriteit dan in het oude beleid lijkt mij op z'n plaats.

Knelpunten op de weg oplossen is belangrijk, maar domweg meer asfalt aanleggen is geen oplossing. Een tweede Coen? Laten wij dat maar niet doen. Automobilité tast de gezondheid van mens, dier en aarde aan. Leefomgeving en milieu dienen dan ook absoluut geen sluitposten van de begroting te zijn, maar juist zeer serieus genomen te worden. Investeren in het openbaar vervoer is een betere oplossing voor onze mobiliteitsproblemen dan investeren in wegen. De bedoeling van de Wet personenvervoer 2000 was dat er efficiënter gewerkt zou worden en dat de overheid minder subsidie zou behoeven te betalen. Dat de WP 2000 meer nadelige zijden kent dan voordelige, is mij duidelijk. De SP wil daarom eerst een evaluatie van de WP 2000, van Concessiewet tot Taxiwet, voordat er nog meer aanbesteed wordt. Ook dit kabinet wil de illusie in stand houden dat je voor een dubbeltje op de eerste rang kunt zitten. Goed openbaar vervoer kost nu eenmaal geld. Wij moeten niet bang zijn dit onder ogen te zien. Bezuinigen hierop kan niet zonder verdergaande consequenties, zoals het verdwijnen van bussen op zondag en 's avonds, zoals in sommige provincies nu dreigt te gebeuren. De fractie van de SP vraagt de minister om te stoppen met de afbraak van het openbaar vervoer in Nederland en te kiezen voor een langetermijnoplossing, in plaats van geld te verkwisten aan kortetermijnoplossingen.

De heer **Van Lith** (CDA): Welke prioriteiten stelt de SP bij de begroting van Verkeer en Waterstaat? Mevrouw Gerkens begon haar inbreng met te zeggen dat het kabinet verkeerde prioriteiten zou stellen. Ik heb vol spanning afgewacht. Zij is de enige die geen opmerking heeft gemaakt over de oplossing van de waterproblematiek. Ik neem aan dat zij die ook van belang vindt. Haar spreektijd is beperkt, maar misschien kan zij daar in tweede termijn op ingaan, vooral op het belang dat zij aan water hecht en op de maatregelen die zij voor ogen heeft.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mijn beperkte spreektijd is de reden dat ik er niet over heb gesproken. Als u dat wilt, kom ik er in tweede termijn nog kort op terug.

□

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik maak een kleine opmerking aan het adres van mijn collega Duyvendak van GroenLinks. De fractie van de VVD kan de manier waarop mijn collega Klein Molekamp werd bejegend na een gefundeerde, beargumenteerde interruptie niet waarderen. Het ging over de A4. Dat werd afgedaan met de opmerking: de heer Klein Molekamp komt toch niet terug. Misschien komt de heer Duyvendak ook niet terug en wordt GroenLinks zo klein dat hij helemaal nooit meer terugkomt. Wij discussiëren hier op een volwassen manier, op basis van argumenten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb de heer Klein Molekamp daarvoor mijn excuses al aangeboden.

De heer **Oplaat** (VVD): Die zijn aanvaard naar ik aanneem; zo is de heer Klein Molekamp. Dit kan wat mij betreft worden geschrapt, maar daar gaat u over, voorzitter.

Mobiliteit is noodzakelijk. De mate waarin mensen en goederen zich van A naar B kunnen verplaatsen, heeft niet alleen invloed op het individu, maar ook op de hele sociaal-economische situatie van ons land. Hieruit vloeit voort dat adequate infrastructuur een absolute noodzaak is. Helaas zijn het wegennet en het railnet wat achtergebleven bij de economische groei. Wij kennen allemaal de stelregel dat 1% economische groei 1,4% mobiliteitsgroei vraagt. Wij zijn toe aan een inhaalslag om de mobiliteit weer op peil te krijgen.

Wij kunnen het wellicht vage begrip mobiliteit concretiseren door het te vergelijken met de bloedsomloop van de mens. Het bloed stroomt door de aderen naar alle delen van het lichaam. Essentiële stoffen worden aangevoerd en afvalstoffen worden weer weggehaald. Hapert dit, dan komt de betreffende persoon in een levensbedreigende toestand. De Nederlandse economie is gebaat bij een goede infrastructuur zoals een mens bij een goede bloedsomloop. Dagelijks hebben wij te maken

## Oplaat

met haperingen op het wegnen en op het spoor. Dagelijks staan mensen in de kou te wachten op treinen die te laat zijn of die helemaal niet komen. En nog steeds gaan wij van dieptepunt naar dieptepunt bij de lengte en de hardnekkigheid van files. Wij zijn er al aan gewend, wij spreken van "de dagelijkse files". Dat zou toch niet zo moeten zijn, het woord "dagelijks" zou eruit moeten. Maar het aantal files is in het afgelopen jaar met bijna 15% toegenomen en ze zijn gemiddeld 10% langer geworden. Het aantal economische verliesuren, dat wil zeggen stilstand tijdens werktijd, bedraagt inmiddels meer dan 20 miljoen per jaar. De hiermee gepaard gaande maatschappelijke kosten zijn opgelopen tot meer dan een miljard euro per jaar.

Ingrijpende en snelle maatregelen zijn noodzakelijk. Nederland moet weer in beweging komen. Dit betekent dat wij niet moeten schromen om asfalt neer te leggen, als wij hier iets aan willen doen, zowel ter verbreding van bestaande wegen als voor de aanleg van ontbrekende trajecten. De VVD-fractie acht de in de begroting opgenomen middelen ontoereikend om alle reeds lang bestaande problemen op te lossen, maar wij hebben gelet op de huidige economische situatie ook begrip voor het beperkte budget. Wij moeten roeien met de riemen die wij hebben. In het algemeen zijn wij tamelijk positief gestemd over de extra financiële impuls die het kabinet aan de begroting van Verkeer en Waterstaat heeft gegeven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Is het de heer Oplaat bekend dat iedere dag ongeveer 6 miljoen mensen naar hun werk gaan en dat er van hen misschien zo'n 200.000 in de file staan, zodat het wat vertekenend werkt als je dagelijks die fileberichten met extra geluidssterkte door de radio hoort? Het is toch ook enigszins een kwestie van marketing van de files.

De heer **Oplaat** (VVD): Wij moeten de zaak wel in het juiste perspectief zien. Uit de cijfers blijkt dat 74% van de mobiliteit uit autoverkeer bestaat, terwijl 13,5% van de reizigers gebruik maakt van trein, bus, tram en metro, 10% met de fiets of te voet gaat en 2,5% zich op een andere manier verplaatst, bijvoorbeeld per motor.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is heel interessant, maar dat vroeg ik u niet.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik wil hiermee aangeven dat de grootste problemen met het wachten zich in de files afspeelen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vroeg u of u weet hoeveel mensen dagelijks naar hun werk gaan en hoeveel van hen er nu eigenlijk last van de files hebben. De rest heeft er geen last van en het is dus ook een kwestie van het opblazen van een probleem waarvan eigenlijk maar een beperkt aantal mensen last heeft.

De heer **Oplaat** (VVD): Als u het probleem van de files wilt ontkenen, dan is dat uw zaak.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat doe ik niet, ik vraag om eens te kijken naar de verhouding.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik heb aangegeven dat het gaat om meer dan 20 miljoen uren verloren arbeidstijd en dat het verlies aan economische productiviteit meer dan een miljard euro per jaar bedraagt. U kunt dus niet doen alsof 200.000 mensen dat bedrag maar even samen moeten ophoesten. Zo werkt het natuurlijk niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U vraagt om krachtige maatregelen om de doorstroming te bevorderen, maar u noemt daarbij niet de kilometerheffing. Ik zou u een citaat willen voorlezen van de lijsttrekker van de VVD, een uitspraak kort voor de verkiezingen in een radio-uitzending: "De kilometerheffing is natuurlijk erg interessant. Wie veel rijdt, moet meer betalen; dat is een oud liberaal principe. Daar is de kilometerheffing een prima instrument voor." Bent u nog steeds vóór de kilometerheffing?

De heer **Oplaat** (VVD): U geeft nu één citaat uit een hele discussie over variabilisering van de autokosten. Dat was de inzet bij rekeningrijden. Die maatregel is gelukkig van de baan. U weet dat mijn collega Hofstra zich daar krachtig tegen heeft verzet en dat hij er gelukkig uiteindelijk in geslaagd is, rekeningrijden helemaal van de baan te krijgen. Wat ons betreft is dit ook niet meer aan de orde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan heeft de VVD met een dubbele tong gesproken, want de heer Dijkstal heeft zich voor de verkiezingen vóór de kilometerheffing uitgesproken, het staat ook in het verkiezingsprogramma van de VVD, het is niet opgenomen in het Strategisch akkoord en ik begrijp dat het nu bij de VVD net als bij het CDA helemaal geschrapt en achter de horizon verdwenen is. Klopt dit?

De heer **Oplaat** (VVD): U kent onze inzet: variabele kosten. Die maatregel was voor ons bespreekbaar als wij in dit land zouden kunnen doorrijden, maar het is nu niet aan de orde, omdat wij stilstaan. Er is dus geen sprake van een dubbele tong of wat dan ook.

### Voorzitter: Rehwinkel

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Oplaat zegt terecht dat de files een probleem vormen voor de economische ontwikkeling van ons land. Mijn fractie en de CDA-fractie hebben zich uitgesproken voor het aanleggen van doelgroepstroken. Een deel van de uitbreiding van de wegen zou daarvoor beschikbaar moeten komen. Wil de heer Oplaat dat ook steunen?

De heer **Oplaat** (VVD): Het zou beter zijn, de doelgroepstroken openbaar te maken zodat iedereen kan doorstromen en niet alleen bepaalde groepen. Mijn antwoord is dus "nee"!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Maar dan levert u niet helemaal een bijdrage aan het oplossen van het economische probleem, mijnheer Oplaat, want vooral het vrachtverkeer heeft immers bijzonder veel hinder van files. Wanneer iedereen die extra stroken mag gebruiken, staat men allemaal in diezelfde file, die dan weliswaar wat breder en korter is. Het helpt dus niet echt.

De heer **Oplaat** (VVD): De verliesuren die worden gedraaid, zijn arbeidsuren. Daar worden de kosten gemaakt. Natuurlijk kost het geld als een vrachtwagen stilstaat. Wij willen graag dat er asfalt wordt aangelegd, dat de wegen worden verbreed en spitsstroken worden ingevoerd om die doorstroming te realiseren. Dat is onze algemene lijn. Men moet weer kunnen doorrijden in ons land en dat

## Oplaat

geldt zowel voor vrachtwagens als voor personenauto's

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Natuurlijk moet er hier en daar asfalt komen, maar ik mag toch aannemen dat u dat op een intelligente manier wilt realiseren? Ik geloof dat de laatste jaren toch wel is aangetoond dat alleen méér beleid niet helpt. Zou u niet willen overwegen om een deel van die extra stroken voor doelgroepen te bestemmen? Dat moet uw achterban toch aanspreken, want ik neem aan dat daarin ook veel vrachtwagenchauffeurs zitten?

De heer **Oplaat** (VVD): U weet ook, mevrouw Dijksma, dat er van het bedrag van 460 mln euro dat extra beschikbaar is voor het aanleggen van spitsstroken, 80 mln euro bestemd is voor een slimmer gebruik van de bestaande infrastructuur. Natuurlijk ondersteunen wij dat.

De VVD is verheugd dat het kabinet, net als de VVD, uitgaat van een realistische behoefte aan mobiliteit. Het gaat hier echter slechts om een uitgangspunt. Hieruit moeten natuurlijk wel concrete doelstellingen voortvloeien. De VVD mist deze doelstellingen en ambities in de begroting. Ik geef een paar voorbeelden. Op welke termijn denkt de minister de files te kunnen verminderen? Hoeveel procent minder files is er bijvoorbeeld over vijf jaar? Wat is de ambitie van deze minister in dezen?

De VVD is te spreken over de extra financiële impuls voor bereikbaarheid en mobiliteit in Nederland. Er wordt 300 mln euro extra uitgetrokken voor het wegwerken van achterstallige onderhoud van de railinfrastructuur. Wij zijn daar blij mee. Is het genoeg? Natuurlijk willen we wel meer, maar dat is er op dit moment niet. Iedere reiziger is bekend met kapotte bovenleidingen, technische storingen, slecht functionerende en in de herfst zelfs met blaadjes bedekte wissels.

Mevrouw **Gerken** (SP): Steunt u dan ook mijn vraag om een plan van aanpak, mijnheer Oplaat? Wij vinden 300 mln euro niet meer dan een goed begin; laat de minister snel met een plan van aanpak komen om te kijken hoe we de rest kunnen gaan besteden.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik

heb aan het begin van mijn termijn vergeten te melden dat mijn collega Klein Molekamp het spoor zal behandelen.

Er komt 380 mln euro beschikbaar voor het realiseren van 150 kilometer spitsstrook. Om dit op korte termijn te kunnen realiseren, is er een spoedwet wegverbreding in voorbereiding. De VVD kan met dit voorstel van harte instemmen. Wij zien echter wel graag dat in de toekomst ook de knelpunten in de regio worden aangepakt en niet alleen maar die in de Randstad. Ik wijs erop dat ook het stuk van de A28 tussen Zwolle en Meppel in de top 50 van de files staat en op de A1 tussen Deventer en Hengelo kan men er ook wat van! Wij zouden graag zien dat de procedures zoals die in de spoedwet worden opgenomen voor de aanleg van spitsstroken, in de toekomst ook kunnen worden toegepast voor verbredingsprojecten en nieuwe wegen. Wij horen hierover graag de mening van de minister.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoor eerst nog graag een mening van de heer Oplaat. Wij hebben vandaag een e-mailtje binnengekregen over de aanleg van de A4 Midden-Delfland. Daarin stond dat een en ander helemaal vastzit in de ambtelijke voorbereiding en dat er reeds maandenlang geen stappen zijn gezet. Dit geeft haarscherp aan waarom projecten vaak niet van de grond komen. Dat komt niet door de inspraak en dergelijke procedures die worden aangepakt met die spoedwetten. Het komt door eindeloze voorbereidingen op en tussen ministeries en tussen ministeries en andere overheden. Daar zitten de vertragingen. Daar doet zo'n spoedwet niks aan. U bedrijft hiermee symboolpolitiek in plaats van de vinger op de echt zere plek te leggen.

Het kabinet heeft aan de spoedwet wegverbreding verbonden dat de snelheid op die plekken wordt verlaagd. Geldt ook voor uw voorstel dat, wanneer de spoedwet wordt gebruikt, ook in andere gebieden de snelheid wordt verlaagd?

De heer **Oplaat** (VVD): Ik kom nog te spreken over de A4 en over de maximumsnelheden. Misschien is het verstandig dat ik er straks in een keer op inga, als de heer Duyvendak zich daarin kan vinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Kunt u ingaan op mijn eerste vraag? Het is zo gemakkelijk om te roepen dat het aan de procedures ligt, maar daar zitten de vertragingen over het algemeen niet. Die zitten in de ambtelijke diensten, in en tussen de ministeries.

De heer **Oplaat** (VVD): Daar zit het niet alleen. Het grootste deel komt door bezwarenprocedures en door allerlei organisaties. Er zijn organisaties die in Den Helder zijn gevestigd en bezwaar aantekenen ergens onderaan in Maastricht. Daar willen wij vanaf. Natuurlijk moet het recht om te procederen blijven bestaan, maar de procedures moeten in elkaar worden geschoven, zodat wij daadwerkelijk aan de slag kunnen. Wij zijn gemiddeld dertig jaar bezig met een project: tien jaar van verkennen en plannen, tien jaar van procederen met allerlei organisaties en omwonenden en tien jaar om te bouwen. Wij moeten proberen die procedures te versnellen, opdat wij daadwerkelijk iets gaan doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U overdrijft een klein beetje. De termijn voor omwonenden en allerlei organisaties om een reactie te geven is vaak zes weken. Daarna is er nog eens een termijn van zes weken. Daar kan de tijdwinst niet worden gehaald. Die kan worden gehaald – mijn partij zou dat ook graag willen – in de trage ambtelijke molens, de voortdurend bijgestelde plannen en de onderlinge ruzies tussen overheden. Daar gaat de tijd mee heen.

De heer **Oplaat** (VVD): Met alle respect, daar bent u zelf debet aan. Op het moment dat wij een weg willen aanleggen, komt u weer met een tunnel onder een weiland of een verlaagde bak, omdat de bloemetjes en de bijtjes zichtbaar moeten zijn. U bent zelf debet aan de vertraging van projecten. Als wij nu met elkaar kunnen afspreken dat wij bijvoorbeeld de A4 Midden-Delfland aanleggen, waarover wij al twintig jaar discussiëren, dan bent u mijn man en zullen wij dat zo snel mogelijk doen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb gesuggereerd dat die spoedwet op korte termijn wellicht ook voor spoorprojecten kan worden gebruikt, bijvoorbeeld inhaalsporen

## Oplaat

bij stations. Spreekt dat idee u ook aan?

De heer **Oplaat** (VVD): Het antwoord is ja.

Ik kom bij de risicogelden hogesnelheidslijn en Betuweroute. In de begroting die wij vandaag behandelen, zijn voor het eerst risico's voor grote spoorprojecten opgenomen. De vorige minister sprak nog over enige spanning tussen uitgaven en budget en nam woorden in de mond zoals "geen overschrijding", terwijl zelfs werd gezegd dat het MIT in beton was gegoten. Nu zien wij dat deze minister in de begroting risicogelden opneemt à 985 mln euro, bijna 1 mld. Die risico's zijn natuurlijk niet pas het laatste halfjaar aan het licht gekomen. De VVD-fractie wil dat de minister hierover een stevige uitleg geeft met een goed onderbouwd verhaal waar dat nu daadwerkelijk zit. Heeft de vorige minister ons altijd voor de gek gehouden of heeft zij het allemaal keurig gemeld?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Begrijp ik wat uw politieke positie betreft goed dat u uw oordeel opschort over die post voor komend jaar van 43 mln euro voor de overschrijding van spoorprojecten totdat de minister u heeft overtuigd en dat het geld vrijvalt als hij u niet overtuigt?

De heer **Oplaat** (VVD): Het lijkt mij verstandig dat wij hoor en wederhoor toepassen en dat wij de minister vragen om te reageren op hetgeen ik heb gezegd.

Wat ons betreft moet het Nationaal verkeers- en vervoersplan zo snel mogelijk, aangepast wel te verstaan, aan de Kamer ter goedkeuring worden aangeboden. De uitspraak van mevrouw Netelenbos op 27 oktober dat de VVD tegenstemde om haar een beetje te lichten, raakt wat ons betreft kant noch wal. De VVD had inhoudelijke bezwaren, die zij graag verwerkt wil zien in het nieuwe plan.

Wij hebben een dringend verzoek wat de milieueffectrapportage over de A4 Midden-Delfland betreft. De VVD moet telkens opnieuw terugkomen op dit project. Ik had er net al een kort interruptiedebat over met collega Duyvendak. Het zag er vorig jaar december nog naar uit dat er schot in het project zou komen. Eindelijk was de Kamer er niet langer

verdeeld over. Er moest zo snel mogelijk worden gestart met een aanvullende milieueffectrapportage. Inmiddels leven wij bijna een jaar later, maar is de MER nog steeds niet gestart. De VVD doet een dringend beroep op de minister om op korte termijn de handtekening te zetten, opdat wij stoppen met discussiëren en aan de slag kunnen gaan. Het zand ligt er al, zoals hij weet.

Dan kom ik op de verhoging, de verlaging of de flexibilisering van de maximumsnelheid. Zoals u waarschijnlijk heeft gehoord, wil de VVD een flexibilisering van de maximumsnelheid. Daar waar het niet kan, daar waar er problemen zijn met luchtverontreiniging of geluid, moeten wij het lef hebben om te zeggen: wij brengen de maximumsnelheid terug naar 100 km/uur of zelfs naar 80 km/uur (zie de A13 bij Overschie, zie de nieuwe voorstellen van staatssecretaris Van Geel voor de A10, ring west). De VVD is ook van mening dat wij het lef moeten hebben om, daar waar het wel kan, de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/uur te verhogen. Daarnaast is de VVD van mening dat de maximumsnelheid voor bussen van 90 naar 100 km/uur kan; dit conform de motie van mevrouw Giskes van vorig jaar die niet is uitgevoerd. De maximumsnelheid voor vrachtwagens kan van 80 naar 90 km/uur.

Waarom wil de VVD dat? Wij willen legitimeren wat de mensen willen en feitelijk al doen. Van mijn garage naar de garage onder het Plein is het exact 175 kilometer. Toen ik hier naartoe reed, ben ik ingehaald door 211 auto's en enkele motoren, terwijl ik de cruisecontrol keurig op 120 km/uur had staan. Zelf ben ik niet verder gekomen dan een aantal vrachtwagens in te halen. Feitelijk verandert er niets. De auto's zijn schoner, zuiniger en veiliger geworden.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Daaruit blijkt maar weer eens hoe ineffectief de controle en hoe weinig afschrikwekkend de verkeersboetes op snelheidsovertredingen zijn. Mag ik u eens een concrete vraag stellen? Hoeveel verkeersdoden extra mag uw voorstel kosten?

De heer **Oplaat** (VVD): Nul. Ik vind het argument van de veiligheid niet juist. De maximumsnelheid is in 1974 ingevoerd, niet op basis van veiligheid, milieu of geluid maar wel

op basis van de oliecrisis, de energiecrisis. In 1988 hebben wij de maximumsnelheid verhoogd van 100 naar 120 km/uur. In dat jaar zijn op de Nederlandse autosnelwegen vier dodelijke slachtoffers minder gevallen. U moet bij mij dus niet aankomen met de uitspraak dat het onveiliger wordt als wij de maximumsnelheid, daar waar dat kan, van 120 naar 130 km/uur verhogen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): U ontkent een relatie tussen de maximumsnelheid en het aantal verkeersslachtoffers?

De heer **Oplaat** (VVD): Nee. U wilt van de autosnelweg een zondebok maken en het argument van veiligheid gebruiken als dat niet terecht is. 50% van de ongelukken met dodelijke afloop – ik geef direct toe dat dat verschrikkelijk is – vindt plaats op de provinciale wegen. 35% van de slachtoffers valt op gemeentelijke wegen en een procent of 10 binnen de bebouwde kom. Er valt ook nog een aantal slachtoffers met dodelijke afloop bij spoorwegovergangen. 6,7% valt op de Nederlandse autosnelwegen, maar ik geef toe dat dat nog te veel is.

De **voorzitter**: Dit is uw laatste interruptie, mijnheer Van Dijke. Daarna is het woord aan mevrouw Dijkema.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik vind het flauw dat de heer Oplaat mij karakteriseert als iemand die van de snelweg een zondebok maakt. Dat is natuurlijk lariekoek. Ik herhaal mijn vraag: ontkent de heer Oplaat dat er een verband is tussen de maximumsnelheid en het aantal verkeersslachtoffers?

De heer **Oplaat** (VVD): Ja, dat ontkent ik. Het heeft namelijk te maken met de inrichting en de veiligheid van de wegen. Ik geef nog een ander voorbeeld. Portugal kent exact dezelfde snelheidslimieten als Nederland: 120 km/uur. De kwaliteit van de wegen in Portugal is echter dusdanig, dat daar op autowegen vier keer zoveel dodelijke slachtoffers vallen. Het heeft dus niets te maken met de vraag of men 120 of 130 km/uur rijdt, maar puur met de inrichting en de veiligheid van de snelwegen.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Ik ben

## Oplaat

heel benieuwd hoeveel tijdswinst u zou hebben behaald als u in plaats van met 120 km/uur met 130 km/uur hier naartoe had mogen komen, althans voorzover u onderweg niet in een file zou zijn beland. Daarnaast hoor ik graag van u of al die verkeersdeskundigen die aantonen dat er een rechtstreekse relatie is tussen enerzijds de snelheid, ook op snelwegen, en anderzijds de verkeersdoden, allemaal ongelijk hebben. Dat moet u ons dan ook vertellen.

De heer **Oplaat** (VVD): Er is een relatie tussen snelheid en ongelukken, maar amper tot niet op de autosnelwegen. Die relatie is aanwezig op de provinciale wegen. Daarom zie je ook dat de snelheid op provinciale wegen hier en daar verlaagd wordt van 80 km/uur naar 60 km/uur door een dubbele middenstreep en wat voor andere prachtige dingen er verder worden uitgedacht voor de veiligheid op die wegen. Wij moeten het geld daar waar het nodig is, besteden. U moet dus geen zondebok gaan maken van de autosnelwegen. De deskundigen hebben gelijk, maar alleen daar waar het om de provinciale wegen gaat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Oplaat heeft mijn eerste vraag die nog interessanter was, niet beantwoord. Dat was de vraag hoeveel tijdswinst een verhoging van de maximumsnelheid hem opgeleverd zou hebben. Verder wil ik weten of hij ervan op de hoogte is dat er bij de beoordeling van de overtreding een marge wordt gehanteerd. Als 130 km/uur het maximum wordt, mogen mensen dus feitelijk nog een paar procent harder rijden. Niemand in Nederland krijgt nu namelijk een boete voor rijden met 122 km/uur.

De heer **Oplaat** (VVD): Oh nee?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, want het verschil tussen de snelheid die mensen op hun teller hebben staan, en de snelheid die het apparaat meet, wordt gecorrigeerd. In feite is er dus sprake van een marge. Als u de snelheid wilt verhogen naar 130 km/uur, dan wordt die marge ook groter en is 130 km/uur dus niet de grens. En dat is het probleem dat ik met uw voorstel heb.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik had uw

eerste vraag niet helemaal begrepen, maar er is inderdaad een marge. Ik heb zo'n bon wel eens gezien, ook van dichtbij. Daar staat inderdaad op dat er een meetcorrectie van 2 of 3 km/uur is gehanteerd. Op uw vraag hoeveel tijdswinst je kunt halen, kan ik geen antwoord geven, want ik heb het niet uitgerekend. Het is echter wel zo dat je, als je lang hebt moeten wachten in de file, daarna graag wilt kunnen doorrijden om wat van de verloren tijd in te halen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dan is de relevantie van het voorstel nihil. De vraag is namelijk waarom u dat voorstelt, als het geen tijdswinst oplevert.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik heb niet gezegd dat het geen tijdswinst oplevert. Ik heb gezegd dat ik niet weet hoeveel die tijdswinst precies is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat er, daar waar het kan, 130 km/uur gereden moet mogen worden. De vraag waar het kan, is echter bij uitstek een politieke afweging. Immers, hoeveel extra verkeersslachtoffers heb je ervoor over? Een andere vraag is hoeveel meer luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen als gevolg daarvan je nodig hebt. Als je 1 km/uur harder rijdt, betekent dat 1% meer uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub> en van het verzurende gas NO<sub>x</sub>. Dat loopt gewoon recht evenredig omhoog. De vraag of het kan, is dus afhankelijk van de vraag of je het acceptabel vindt dat auto's daardoor meer uitstoot veroorzaken.

De heer **Oplaat** (VVD): Op de vraag naar de verkeersslachtoffers ben ik al ingegaan, toen ik mevrouw Dijksma beantwoordde. Het lijkt mij onzin om daar opnieuw over te beginnen. De vraag over het milieu begrijp ik helemaal niet, temeer omdat mevrouw Giskes vorig jaar op 8 november een motie heeft ingediend die mede is ondertekend door de heer Van der Steenhoven van de GroenLinks-fractie. In die motie wordt er bij het kabinet op aangedrongen om ter bevordering van de verkeersveiligheid en de verschuiving van individueel naar collectief vervoer en de bijbehorende verlaging van de milieubelasting de maximumsnelheid voor bussen te verhogen naar 100 km/uur. Waarom pleit de GroenLinks-fractie wel voor

verhoging van de maximumsnelheid voor bussen van 90 km/uur naar 100 km/uur en doet zij nu net alsof wij dan in heel grote milieuproblemen komen? De milieuproblematiek ontstaat door stilstaande en optrekkende auto's en snelheidsverschillen door remmen en weer optrekken. Als een auto of een vrachtauto die voor een stoplicht staat, optrekt, komt er een walm en ontstaat er verontreiniging. Daarom hebben wij ook gezegd dat wij het lef moeten hebben om daar waar er op dit vlak problemen zijn, de maximumsnelheid te verlagen. Als voorbeeld hebben wij hierbij genoemd de A10. De A2 bij Maastricht en de snelweg bij Overschie zijn ook van die probleemgevallen. Wij moeten het dus wel in proporties zien. Verder blijkt uit cijfers van het ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat dat de uitstoot van schadelijke stoffen sinds 1990 is afgenomen. De uitstoot van vluchtige organische stoffen is met 65% afgenomen, die van fijne stoffen met 60% en die van NO<sub>x</sub> met 50%. De Europese streefwaarden worden dan ook gehaald volgens genoemde ministeries.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U heeft een heel lang verhaal nodig om een groot probleem te verbloemen, namelijk dat boven een snelheid van 100 km/uur auto's heel veel smeriger worden. Dat is een probleem voor mensen die vlakbij zo'n snelweg wonen. Daar wordt wat aangedaan, bijvoorbeeld door de snelheid terug te brengen naar 80 km/uur. Staatssecretaris Van Geel heeft dat voorgesteld. U lijkt dat te ondersteunen. Ik hoor dat graag expliciet. Buiten de stedelijke gebieden waar mensen niet direct gezondheidsproblemen hebben, leidt het wel tot grote milieueffecten. Ik noem het klimaatprobleem en het probleem van de verzuring. 1% harder rijden is 1% meer uitstoot. Als u zegt dat 130 km/uur kan, dan zegt u dat wat u betreft de klimaatverandering kan doorgaan net als de verzuring en het afsterven van onze bossen. Het is een politieke keuze die u maakt.

De heer **Oplaat** (VVD): De heer Duyvendak geeft een complete wereldbeschouwing. Het lijkt wel alsof de wereld onmiddellijk vergaat als wij legitimeren wat in feite al gebeurt. De vraag van de heer Duyvendak is correct. Hij spreekt

## Oplaat

over mensen die dicht bij de snelweg wonen. Daar willen wij ook geen hogere snelheid toestaan. Wij zijn het daarover eens met staatssecretaris Van Geel en hebben op zijn voorstel gereageerd. In die situatie moeten wij het niet doen. Daar moeten wij het lef hebben, de snelheid te verlagen. Op plaatsen waar het wel kan en er geen problemen zijn, moeten wij ook het lef hebben om eens een keer een beetje door te kunnen rijden.

Wij stellen 130 km/uur voor. De heer Duyvendak hangt daar een hele wereldbeschouwing aan op. Ik wijs hem erop dat in Duitsland de maximumsnelheid vrij is met een adviessnelheid van 130 km/uur. In Frankrijk geldt eveneens 130 km/uur. Alleen bij regen is de maximumsnelheid 110 km/uur. In Oostenrijk geldt 130 km/uur, net als in Italië. Wij sluiten ons dus keurig aan bij de Europese lijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Bij flexibiliseren binnen de bestaande snelheden kunnen wij ons alles voorstellen. Dat is een andere discussie dan het nog verder verhogen van de maximumsnelheid. Als iemand u vraagt waarom het nodig is en waarom u niet 140 km/uur voorstelt, wat antwoordt u dan?

De heer **Oplaat** (VVD): Die vraag waarom de snelheid niet 140 km/uur mag zijn, is mij al eerder gesteld. Als je dat doet, loop je binnen Europa volledig uit de pas. Wij willen aansluiting zoeken bij de Europese Unie en de snelheid die in de meeste landen is toegestaan. Ook Duitsland kent beperkingen, bijvoorbeeld voor geluid. Dat heet dan Lärmschutz. 's Avonds mag je langs bepaalde steden niet sneller rijden dan 100 km/uur. Dat is helemaal in de geest van staatssecretaris Van Geel. Als het niet kan, moet je het niet doen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Er zijn ook gebieden waar geen maximumsnelheid geldt. Wilt u die maximumsnelheid dan wel op 130 km/uur handhaven? U begon uw argumentatie niet met te verwijzen naar wat in andere landen geldt. U wilt legitimeren wat nu al het geval is, namelijk dat veel mensen harder rijden dan 120 km/uur. Is het feit echter niet dat veel mensen net 10 of 20 km harder rijden dan is toegestaan? Je houdt dan toch het

probleem? Dat was ook de argumentatie toen wij van 100 naar 120 km/uur gingen. Met andere woorden: je blijft dan gewoon schuiven. Het klinkt aantrekkelijk, want iedereen wil net iets harder rijden dan mag, maar hoe doordacht is uw stellingname eigenlijk?

### Voorzitter: Verburg

De heer **Oplaat** (VVD): Bij een snelheid van 120 km/uur hoort handhaving en dat zal bij 130 km/uur ook zo zijn. Volgens mij is het lood om oud ijzer. Als je te hard rijdt, word je beboet. Ook bij 130 km/uur zal er een meetcorrectie inzitten. Wettelijk is dat zelfs verplicht, omdat de apparatuur niet helemaal zuiver meet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijnheer Oplaat weet net zo goed als wij dat de meeste verplaatsingen per auto zich over 7 kilometer of minder afspelen. Het is een prettige gedachte dat je misschien met 130 km/uur naar Milaan kunt rijden, maar voor de meeste mensen speelt dat helemaal niet. In de vorige periode heeft hij ook meegemaakt dat er sprake van was om op sommige plekken de snelheid te verhogen van 100 naar 120 km/uur. Die afspraak was destijds gemaakt in het regeerakkoord. Het bleek bijna niet uitvoerbaar dat ergens in Nederland nog te doen zonder tegen allerlei grote problemen op te lopen. Als hij nu voorstelt van 120 naar 130 km/uur te gaan, is dat een heel leuk verhaal voor de bühne of wie dan ook, maar de praktische uitvoerbaarheid is 0,0. Waarom zouden wij ons dan niet neerleggen bij het feit dat 120 km/uur al een heel mooie maximumsnelheid is?

De heer **Oplaat** (VVD): Dat ben ik niet met u eens. Mijn tegenvraag is: waarom komt u met een motie om de snelheid van bussen van 90 naar 100 km/uur te verhogen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Omdat het een rustiger wegbeeld zal geven en omdat het collectief vervoer is. Het kan, gezien de milieueffecten een heel grote bijdrage leveren ter vervanging van al die mensen die anders individueel in een auto zitten. Het zijn onvergelykbare grootheden.

De heer **Oplaat** (VVD): Die mensen

zitten toch ook in zo'n bus als die maar 80 of 90 km/uur rijdt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, minder. De bussen zijn in het nadeel. Zij zijn niet zo aantrekkelijk, omdat zij er relatief lang over doen en ook nog eens geen voorrang krijgen. Als wij nou eens met z'n allen, ook de werkgevers die zich zo druk maken over de files, willen inzetten op goed bedrijfsvervoer, met bussen die voorrang krijgen en die ook nog eens 100 km/uur mogen rijden, dan maken wij een stap voorwaarts. Dat is beter dan pleiten voor 130 km/uur, ergens in Nederland. Er zijn misschien drie plekken waar je dat straffeloos kunt doen, want anders hebben wij weer geluidsproblemen en wat dies meer zij.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik kan wel meer trajecten noemen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Doet u dat eens. Waarom hadden wij anders een probleem om van 100 km naar 120 km/uur te gaan?

De heer **Oplaat** (VVD): Eerst uw opmerking dat er schijnbaar wel sprake is van tijdwinst voor bussen: uit uw vraagstelling blijkt immers dat het aantrekkelijker wordt om de bus te nemen als je van 90 naar 100 km/uur gaat.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat u niet voor niets pleit voor verhoging van 120 naar 130 km/uur. Dat zou ook een tijdsvoordeel moeten zijn, want anders is het helemaal onzin.

De heer **Oplaat** (VVD): Natuurlijk zal er een tijdwinst zijn, maar vraag mij niet hoeveel minuten het exact scheelt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat vraag ik u ook niet.

De heer **Oplaat** (VVD): Het is gewoon een keuze: je wilt het of je wilt het niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waar in Nederland zou het nou kunnen?

De heer **Oplaat** (VVD): Het zou op een heel stuk kunnen van de A1, de A73, de A28; daar waar het kan, exact zoals ik heb aangegeven. Waar het niet kan, moeten wij het gewoon niet doen.



## Oplaat

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u royaal door uw spreektijd schiet.

De heer **Oplaat** (VVD): Door alle interrupties.

De **voorzitter**: Nee, absoluut niet. Interrupties trekken wij daar heel eerlijk van af.

De heer **Oplaat** (VVD): Dan zal ik het heel kort houden. Wij willen graag naar een ander boetesysteem. Ik kan daar niet meer uitgebreid op ingaan, maar wij zouden graag zien dat wij afkomen van de kleine beboeting voor overschrijdingen met 1 tot 5 km/uur. Daarnaast moeten de boetes sterk progressief zijn bij recidive. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

De VVD-fractie ziet graag dat de APK-keuring en de bijbehorende regels Europees worden geregeld en dat er niet direct al na drie jaar wordt begonnen; dat hoeft pas na vijf jaar. Een speciale lans wil ik breken voor de hobbyisten met klassieke auto's, want die komen door de jaarlijkse APK-keuringen nogal in de problemen.

Met betrekking tot de motorrijders sluit ik mij aan bij mijn collega van de SP-fractie.

Het laatste puntje is het probleem inzake "incident management". Per 1 december dreigen problemen te ontstaan met de berging en de bergingsmaatschappijen. De continuïteit en de doorstroming op de wegen zal in het geding komen. Wij zouden graag zien dat de minister hierop een reactie geeft en bekijkt of er kan worden gekomen tot een andere, betere en rechtvaardigere aanbesteding, zodat alle bergingsbedrijven daarbij betrokken blijven en de continuïteit gewaarborgd is.

Nederland is gebaat bij een goede infrastructuur, zoals een mens gebaat is bij een goede bloedsomloop.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb de heer Oplaat niet gehoord over het stads- en streekvervoer. Daarop wordt bezuinigd. Voor een deel hebben wij daarvoor samen getekend bij het regeerakkoord, maar daarna is er meer bezuinigd. Hoe kijkt hij tegen die extra bezuinigingen aan?

De heer **Oplaat** (VVD): Vanwege de tijd heb ik in mijn betoog moeten schrappen. Wij willen het leed graag

wat verzachten. Er zal deze week gestemd worden over de motie inzake de 25 mln euro. Wij zoeken samen met de CDA-fractie naar mogelijkheden om de pijn wat verder te verzachten. U hebt daarvoor een voorstel gedaan en u hebt gehoord dat wij daar positief op hebben gereageerd, met uitzondering van één puntje qua dekking, namelijk de regionale luchtvaart. Voor de rest doen wij graag met u mee om de pijn wat te verzachten.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Sterker nog: als wij dat samen allemaal kunnen opvullen, verzachten wij de pijn niet alleen; ik denk dat wij dan zelfs een beter openbaar vervoer hebben dan nu.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter. De recente overstromingen in Midden-Europa hebben aangetoond hoeveel schade aangericht kan worden als onze waterhuishouding niet in orde is. De VVD zegt dan ook dat voorkomen beter is dan genezen. Een kabinet dat veiligheid centraal stelt, zal ook waterveiligheid een hoge prioriteit moeten geven.

Het Deltaplan grote rivieren is binnenkort gereed. In zekere zin is dat een reactie op de dreiging die er eerder was. Minister Jorritsma en later staatssecretaris De Vries hebben ervoor gezorgd dat Nederland daadwerkelijk veiliger is. Ik neem aan dat staatssecretaris Schultz die lijn zal voortzetten.

Het is zorgelijk dat een aantal zwakke plekken blijft bestaan, mede door juridische procedures bij de Raad van State. De VVD maakt zich daar al jaren zorgen over. Wanneer gebeurt daar iets aan? Wachten wij tot een volgende overstroming, zoals die van een paar jaar geleden bij Ochten, voordat het woud van procedures wordt gekapt?

De veiligheid van Nederland is niet alleen een Nederlandse zaak. Door onze ligging zijn wij mede afhankelijk van wat België, Frankrijk en Duitsland doen. Mijn vraag is hoe het daar staat met de opvang van water. Hoe staat dit onderwerp op de Europese agenda en wat doen wij daaraan? Als zij niets doen, verzuipen wij in Nederland immers. Los van de vraag wat zij doen, is het tevens van belang dat wij onze eigen broek ophouden. Er moet meer

ruimte voor de rivieren komen. Wanneer wordt WBL 21 uitgevoerd? Wordt op korte termijn een besluit genomen over het rapport van de commissie-Luteijn? Ik vraag dat omdat er in Gelderland veel onrust over is ontstaan. Het is goed om die zo snel mogelijk weg te nemen.

Wij maken ons tevens zorgen omdat bij het rapport van de commissie-Luteijn vooralsnog geen geld beschikbaar is gesteld. Er zal echter geld nodig zijn voor de vergoedingen. Graag helderheid op dit gebied.

Ook de uitvoering van WBL 21 kost het Rijk geld. Een gebiedsgerichte benadering, die de VVD onderschrijft, zal voor de regio grote investeringen vereisen. Dat vraagt om slagkracht van de waterschappen en om een goede financieringsstructuur. Daarbij is van belang dat een goede afstemming plaatsvindt tussen gemeenten en waterschappen, het zogenaamde smalle waterspoor. Wat valt er op dat vlak te verwachten? Wij zijn in afwachting van het bestuursakkoord tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, waarin onder meer dit onderwerp aan de orde komt. Dat akkoord zou in februari 2003 getekend worden. Gebeurt dat ook of heeft het demissionaire karakter van het beleid tot vertragingen geleid? Kan de staatssecretaris iets zeggen over haar inzet in financiële zin? Hoewel de VVD voorstander is van de decentralisatie, gaan wij ervan uit dat de regierol bij de regering blijft en dat zij procesmatig verantwoordelijk en aanspreekbaar is.

De heer **Van Lith** (CDA): De heer Klein Molekamp heeft gesproken over de noodoverloopgebieden en of daarvoor al middelen beschikbaar worden gesteld. Hij ging niet in op de vraag of de VVD reeds een voorstander van overloopgebieden is. De CDA-fractie heeft aangegeven niet overtuigd te zijn. De vraag is of wij niet eerst de effecten van de huidige maatregelen, dijkversterking en eventueel waterberging, moeten nagaan voordat de vraag aan de orde is of noodoverloopgebieden nodig zijn.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): De heer Van Lith zegt bijna dat Nederland eerst onder water moet staan voordat bekeken moet worden of noodoverloopgebieden nodig zijn. Dan is in ieder geval bewezen dat die

## Klein Molekamp

gebieden nodig zijn! In het rapport van de commissie-Luteijn is een groot aantal argumenten voor de noodoverloopgebieden genoemd. Er zijn echter ook rapporten waarin gespeculeerd wordt dat het water in Frankrijk en Duitsland opgevangen kan worden. Het zou goed zijn als het daar gebeurt. In hoeverre kunnen wij daar echter ons beleid op vormen? Als er nieuwe inzichten zijn, zoals bij de commissie-Luteijn, is het van belang dat de regering op korte termijn met een standpunt komt. Dat kan de onrust in Gelderland wegnemen. Ik wacht op het standpunt van de regering alvorens een standpunt in te nemen. Ik vind overigens dat de commissie-Luteijn een groot aantal sterke argumenten heeft. Er is bovendien breed aan gewerkt. Ik wacht het standpunt van de regering af, die ook de andere rapporten in haar afweging heeft betrokken.

Verder heeft de commissie-Luteijn aangegeven dat je ook een zekere vergoeding zult moeten geven als er noodoverloopgebieden komen, misschien mede voortvloeiend uit de planschade. Ik heb nog niet gezien dat daar geld voor beschikbaar is gesteld. Betekent dit dat de regering die gebieden voorlopig nog niet wil aanwijzen? Of betekent dit dat de regering voorlopig nog op zoek is naar geld en dat zij er pas mee komt op het moment dat zij met haar standpunt komt?

De **voorzitter**: Ik deel de Kamer mede dat het aantal interrupties in deze eerste termijn beperkt wordt tot één per keer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Klein Molekamp nam een paar uur geleden mevrouw Dijkstra de maat. Ik zal hem nu een vergelijkbare vraag stellen. Hij laat blijken veel waarde te hechten aan een oplossing van de problematiek. Er is behoefte aan veel geld. Die claims lagen al op tafel bij de formatie, maar die zijn niet gehonoreerd. Daardoor kunnen wij in feite weinig doen aan het probleem, terwijl het hartstikke nodig is. Wat is zijn politieke inzet in financiële zin?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): In de eerste plaats lagen die claims er al voor de formatie. Ook het vorige kabinet heeft extra geld voor water beschikbaar gesteld. Het is dus niet waar dat er niets gebeurd is,

integendeel. Ik heb gezegd dat het Rijk in principe verantwoordelijk is voor de rijkswateren. Het is de bedoeling dat het opvangen van de regen regionaal geregeld wordt. Dat is in 1998 fout gegaan. Daarvoor moeten regionale prioriteiten gesteld worden. Dat betekent dat het versleuteld wordt via de regionale gelden en niet via de rijksmiddelen. Voor een aantal gemeenten kunnen die bedragen buitenproportioneel hoog worden. Dat kan ook bij het bestuursakkoord aan de orde komen. Daarom heb ik de staatssecretaris gevraagd of zij nog mogelijkheden ziet om die knelpunten op te lossen.

Voorzitter. Teneinde wateroverlast in de stedelijke gebieden te vermijden, zijn nieuwe investeringen nodig om het water beter op te vangen. Deze investeringen kunnen niet worden bekostigd uit het bestaande rioolrecht. Nu wordt ernaar gestreefd om de wateropvang op een andere wijze te regelen dan alleen via de riolering. De vraag is dan ook of de systematiek van het rioolrecht nog voldoet. De VNG heeft voorgesteld om de grondslag te verbreden. Zij stelt voor om met een waterheffing te komen die een bredere grondslag heeft dan het rioolrecht. Heeft de staatssecretaris daarover gesproken met de collega van Binnenlandse Zaken en met de gemeenten? Wat is haar reactie daarop? Ik vraag dit mede met het oog op een ander belangrijk punt, namelijk de riooloverstorten. Dit punt is vaak aan de orde geweest in de Kamer. Wij vragen de staatssecretaris om een grotere inspanning. Ook dat kost geld, maar dat zal toch via lokale heffingen ingevuld moeten worden.

De verandering van de waterhuishouding heeft in het verleden soms geleid tot wateroverlast. Een hogere waterstand – wij wilden dat uit natuuroverwegingen – heeft in een aantal gebieden geleid tot wateroverlast in kelders en kruipruimten. Ik noem in dit geval Eindhoven en Bloemendaal. Bij de vraag naar de aansprakelijkheid wezen Rijk, provincie, gemeente en waterschap naar elkaar. Dat is voor de burger onbegrijpelijk en onverteerbaar. Zou die aansprakelijkheid niet beter wettelijk geregeld moeten worden? Dan weet de burger in noodgevallen waar hij aan toe is en wie hij moet aanspreken.

De wereldconferentie over duurzame ontwikkeling in Johannes-

burg heeft weinig opgeleverd. Ik had het voorrecht daarbij aanwezig te zijn, tezamen met de heer Van Lith. Die conferentie was buitengewoon boeiend, maar heeft helaas weinig concrete resultaten opgeleverd. Een van de weinige concrete resultaten werd bereikt op watergebied, mede dankzij de rol die de kroonprins gespeeld heeft, ook op internationaal gebied. Dat schept echter wel verplichtingen. Belangrijk is dat Nederland leidend blijft in die discussie over het internationale waterbeheer. De VVD-fractie hecht er belang aan dat een deel van de gelden voor ontwikkelingssamenwerking gereserveerd worden voor het internationale waterbeleid en dat het in nauwe samenwerking met het waterbedrijfsleven, gebundeld in waterpartnerships, zal plaatsvinden. Ik vraag dat temeer omdat staatssecretaris De Vries in de vorige periode met een ambitieus plan kwam voor het internationale waterbeleid, maar dat zij voor de benodigde middelen afhankelijk was van minister Herfkens. Daar zat een zekere discrepantie tussen. Het is van belang dat er een heldere lijn komt omdat de internationale waterportefeuille weer op de agenda komt van Kyoto 2003. De kroonprins, voorzitter van het Wereldwaterforum, zal dan duidelijk moeten maken wat er in twee jaar tijd is gedaan. Ik vind dat dit een hoge politieke prioriteit moet hebben.

Voorzitter. Er dreigt een tekort aan grondstoffen voor de bouw. Door een gebrek aan winningsmogelijkheden loopt de grondstoffenvoorziening na 2005 gevaar. Wanneer zal het rapport van de commissie-Tommel de Kamer bereiken? De staatssecretaris dient op dit gebied een actief beleid te voeren. Eigenlijk is zij van mening dat deze kwestie een lagere prioriteit kan hebben. Ik wil haar echter uitleggen waarom dat niet kan in de hoop dat zij op haar voornemen terugkomt. In de praktijk blijkt immers duidelijk dat alle provincies bij zand- en grindwinningsmaximaal de nimby-systematiek toepassen. De markt heeft echter geen vrijheid van handelen in dit geval, want zij is volstrekt afhankelijk van provincies en ministerie die winningsmogelijkheden moeten toestaan. Wij hechten sterk aan een regierol voor VROM of Verkeer en Waterstaat.

Kunnen wij nog verwachten dat de staatssecretaris de vijfde Schiphol-

## Klein Molekamp

baan in gebruik laat nemen? Wij hebben altijd gezegd dat de sector zelf de voorzieningen moet betalen die geluidshinder tegengaan. Het valt mij overigens wel op dat de kosten erg snel zijn gestegen: in 1995 395 mln gulden, in 1997 517 mln gulden en inmiddels 400 mln euro. Daarvoor kan de sector niet verantwoordelijk worden gesteld. Hoe valt deze exorbitante stijging te verklaren? Hoe oordeelt de staatssecretaris over de motie-Hofstra die ertoe strekt dat mensen in hun huizen kunnen blijven wonen als maar de nodige maatregelen worden genomen? Is de staatssecretaris bereid de regio's meer ruimte te bieden voor besluitvorming over regionale luchthavens? Is zij ook niet van mening dat de regio's zelf wel een goede afweging kunnen maken tussen milieu en economie?

Voorzitter. In een overleg op 1 oktober is gesproken over een NS-tariefverhoging van ruim 9%, uit te voeren in twee tranches. De VVD-fractie is hiermee niet akkoord gegaan en de minister heeft inmiddels laten weten dat de tariefverhoging per 1 juli voorlopig van de baan is. Dat is winst, maar naar mijn mening is er geen juridische basis voor een tariefverhoging per 1 juli 2003. De minister moet de reiziger zo snel mogelijk duidelijkheid bieden. Er is een rechtstreekse relatie tussen een verbetering van de punctualiteit en een tariefverhoging. Ik ben dan ook uitermate verbaasd dat er zoveel treinen op dit moment uitvallen omdat er bladeren op de rails liggen. Voorzitter, via u wil ik tegen de NS zeggen dat bekend is dat de bomen elk jaar in de herfst hun blaadjes laten vallen. Misschien dat nu reeds de NS kan worden meegedeeld dat dat ook volgend jaar weer zal gebeuren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Klein Molekamp zegt dat zijn fractie niet akkoord gaat met een tweede tariefverhoging volgend jaar juli. Nu is ons gebleken dat de eerste tariefverhoging waarschijnlijk ruimer is dan de wet toestaat. Vindt hij ook niet dat de minister tegen de NS-directie moet zeggen: wij gaan goede afspraken maken over de punctualiteit en de tariefverhoging in juli gaat niet door?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het antwoord op die vraag is ja. De

punctualiteit moet inderdaad verbeterd worden. Verder moet de relatie tussen punctualiteit en tariefverhoging duidelijk aan de orde worden gesteld. Dat is de reden dat mijn fractie eraan hecht dat het overleg van de Kamer met de minister, dat onderbroken is omdat zowel de minister als wij ons huiswerk moesten doen, zo snel mogelijk wordt voorgezet. Wij kunnen immers pas na dit overleg definitieve conclusies trekken. Inmiddels zal u duidelijk zijn geworden wat de inzet van de VVD-fractie daarbij is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik constateer dat zich, ook al houden de CDA- en de LPF-fractie zich nog op de vlakke, een meerderheid aftekent in de Kamer die bereid is om zich klip en klaar uit te spreken tegen een tariefverhoging van 4,5% in juli. De Kamer lijkt dus de mening toegedaan dat die verhoging beperkt moet blijven tot een verhoging met 4,5% in januari. Dit is een zeer belangrijke constatering, omdat de regering demissionair is en haar handelingsvrijheid tegenover een motie derhalve beperkt is. Er zijn tot nu toe geen contractuele eisen gesteld aan de NS over punctualiteit. Bent u bereid om te helpen een Kamermeerderheid te vormen die zich uitsprekt voor afspraken hierover?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het is een goede gewoonte om de eerst te luisteren naar de antwoorden van de minister, voordat je je definitieve conclusies trekt. Ik kan echter al wel zeggen dat ik de discussie hierover niet wil voeren in het kader van de begrotingsbehandeling. Ik wil namelijk dat het algemeen overleg hierover wordt voortgezet, omdat dat het mogelijk maakt om dit onderwerp beter uit te diepen dan in een discussie die in de marge van de begrotingsbehandeling wordt gevoerd. Met het oog hierop verzoek ik u ook om uw motie in stemming te brengen dan wel in behandeling te nemen, nadat de discussie met de minister is afgerond. Als wij namelijk nu al besluiten tot uw motie, kunnen wij immers de discussie met de minister beter stoppen, omdat wij dan al een besluit hebben genomen. Ik heb u heel duidelijk aangegeven wat mijn inzet zou zijn en ik denk dat het zonde is als die verloren gaat.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Steunt u

mijn verzoek aan de minister om te komen met een plan van aanpak voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud op het spoor?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Op zichzelf is het verstandig om hiervoor een plan van aanpak te ontwikkelen. Dit plan moet echter wel realistisch zijn, hetgeen betekent dat het in overeenstemming moet zijn met de middelen die de regering daarvoor beschikbaar staan. Je kunt wel werken met een zekere marge door te zeggen dat het plan van aanpak wat royaler moet zijn dan de thans ter beschikking staande middelen eigenlijk toestaan, omdat je dan weet wat je kunt doen als er extra middelen beschikbaar komen voor een volgende tranche.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw de voorzitter. Dit is een zwarte dag voor alle Nederlanders die zich willen en moeten verplaatsen, zelfs voor degenen die het liefst alles per auto doen. Het kabinet spiegelt ons voor dat met deze begroting eindelijk een serieus begin wordt gemaakt met het bestrijden van de files, maar niets is minder waar. Want hoe denkt deze minister de congestieproblematiek aan te pakken? Door zoveel mogelijk geld in uitbreiding van het wegennet te steken! Hij zet hierop in, terwijl zo langzamerhand algemeen bekend is dat meer wegen aanleggen voornamelijk meer autoverkeer oproept. Maar nee, dit kabinet heeft het ei van Columbus gevonden: flink knippen aan de kant van het openbaar vervoer en al je geld zetten op asfalt.

Zoals ik al menigmaal in deze zaal heb betoogd, vindt de D66-fractie mobiliteit een groot goed, een verworvenheid van deze tijd. Mijn fractie vindt het echter onnozelen, te denken dat het ons ideaal zou moeten zijn dat de behoefte aan mobiliteit vooral met auto's moet worden bevredigd. De auto is een prachttuitvinding, vooral als hij kan rijden. Dat lukt alleen goed als hij wordt gebruikt op plaatsen en tijden dat dit voor de hand ligt. Nederland is een stadstaat, een dichtbevolkt gebied in het noordwesten van Europa. In zo'n gebied zou het gewoon moeten zijn dat je je iedere keer kunt afvragen of je nu met de auto gaat of dat je je op een andere

## Giskes

manier dan wel op een ander tijdstip verplaatst. Dat vereist natuurlijk wel dat er andere manieren en momenten zijn. Hoe lang hebben wij nu al niet betoogd dat er dringende behoefte is aan een én-én-én-beleid en dat het mobiliteitsvraagstuk primair een organisatievraagstuk is? Met dit kabinet gaan wij in één klap weer terug naar af.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb mevrouw Giskes even laten uitzagen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het begint pas, mijnheer Buma! Gaat u nog even zitten.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vind uw voorstelling een karikatuur. Ik heb eerder de vraag gehoord hoeveel er besteed wordt aan auto's en aan spoor en andere vormen van openbaar vervoer. Ik kan u zeggen dat dit kabinet in totaal meer besteedt aan andere vormen van vervoer, dan aan de auto. Het is wel goed dat u zich dat realiseert.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er wordt wat achterstallig onderhoud ingelopen, daar hebt u gelijk in, maar verder ligt de verhouding natuurlijk heel scheef. Er wordt bovendien nog steeds flink gereserveerd voor PPS-projecten, die ook allemaal voor wegeninfrastructuur zijn bedoeld. Ze zijn allemaal onaangeraakt. Ook met het vorige kabinet hebben wij daarover gevochten. Dit kabinet verbetert niets, maar gaat nog verder op diezelfde, verkeerde weg. Er is dus geen sprake van een karikatuur, maar van een feit. Helaas!

Voorzitter. Het denken over prijsbeleid, inmiddels door zo ongeveer alle betrokken partijen omarmd, moet volgens dit kabinet weer de ijskast in. Zelfs de al vele jaren geleden ingezette weg van belastingen van het gebruik en niet het bezit van de auto wordt, als het aan deze coalitie ligt, verlaten door de prijs van benzine te verlagen met het beroemde kwartje. Dat is geen pas op de plaats, maar tien stappen terug in de tijd. Belangrijke investeringen in het openbaar vervoer worden op een laag pitje gezet met als excuus dat er helaas even geen geld voor is. Er vindt stagnatie plaats in het Randstadrailproject; er is geen geld voor de spoorverduubeling en de tunnel bij Delft; voorlopig wordt de Hanzelijn niet aangelegd; er wordt

geen bijdrage geleverd aan de start van de chipkaart voor het openbaar vervoer; de benuttingsmaatregelen op de lijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens zijn vertraagd, om helemaal maar te zwijgen van serieus werk aan een goed, integraal OV-systeem in de Randstad als geheel, zoals zelfs Pim Fortuyn dat voor ogen stond. De bijdrage aan de exploitatie van het stads- en streekvervoer wordt als een gewone subsidie beschouwd en van subsidies houdt dit kabinet nu eenmaal niet. Haal daar dus maar flink wat van af! Dat gebeurt allemaal zonder blikken of blozen. Hoezo werken aan goede alternatieven?

Ik heb opmerkingen over het onderwerp vervoersmanagement. Het bedrijfsleven, kampioen in het klagen over de kosten van de files, was al niet zo genegen om eens echt werk te maken van flexibele werktijden, gezamenlijk vervoer van personeel en creatievere secundaire arbeidsvoorwaarden; het zorgde liever voor een auto van de zaak. Dat bedrijfsleven kan nu helemaal weer achteroverleunen. Dit kabinet ziet namelijk niets in vervoersmanagement en het zet alle inspanning op dat punt op nul. Hetzelfde geldt voor het stimuleren van gedeeld autogebruik en ketenmobiliteit.

Het slachveld overziend is er eigenlijk maar één conclusie mogelijk: voor de mobiliteitsproblematiek is het goed dat dit kabinet inmiddels is gevallen en dat wij deze minister hoogstwaarschijnlijk niet meer terugzien. Zo kan hopelijk de schade beperkt blijven en de draad na 22 januari weer worden opgepikt. Anders zouden wij het grootste deel van het ministerie wel kunnen opdoeken, want beleid wordt er eigenlijk niet meer gemaakt. Dat is misschien leuk voor de benodigde bezuinigingen, maar de fractie van D66 stelt zich wat anders voor van de taak van de overheid. Alsof er niets aan de hand is, heeft de minister onlangs gemeld dat de hele PKB-procedure rondom het NVVP weer doorlopen zal worden. De fractie van D66 vindt dat daarmee nog even moet worden gewacht, totdat er een nieuw kabinet is. Wij horen graag wat de minister op dit front nog meent te kunnen betekenen gezien zijn demissionaire status.

Wij zijn realistisch genoeg om in te zien dat een verschuiving van de investering in wegen naar een investering in openbaar vervoer er

momenteel niet in zit. De voorgestelde temporiserings bij die OV-projecten die ik zojuist opsomde, vindt de fractie van D66 echter onverteerbaar. Het probleem oplossen door onder andere geld weg te halen bij investeringen in de kennisinfrastructuur, vinden wij ook een heel slecht idee. De coalitie heeft dit voorgesteld bij de financiële beschouwingen; zij deed dat niet eens bij amendement, maar alleen bij een motietje. Er wordt mee gesuggereerd dat ons onderwijs en onze kenniseconomie niet alle investeringen dubbel en dwars nodig hebben. De fractie van D66 stelt voor om, als er dan toch projecten in de tijd naar achter moeten worden gezet, dit te doen met projecten bij de Betuwelijn. Voor de bovenbouw daarvan zijn nog geen verplichtingen aangegaan. De aanbesteding van de tunneltechnische installaties is toch al uitgesteld. Bovendien worden er momenteel alweer extra kosten voor het project voorzien. Dit is zonet al menigmaal aangehaald. De minister heeft ons daar gisteren ook nog een brief over gestuurd. Door de afbouw van de Betuwelijn voorlopig op een laag pitje te zetten, zou onzes inziens een slordige anderhalf miljard euro beschikbaar komen voor de diverse OV-doeleinden.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Dat klinkt natuurlijk heel gemakkelijk, want van het budget voor de Betuwelijn zouden onbepaalde bedragen afgehaald kunnen worden. De facto legt u echter dit project, waarvoor inmiddels 7 mld of 8 mld is uitgegeven, stil. Dat leidt tot een jaarlijks renteverlies van vele honderden miljoenen gulden. Die komen automatisch bij de kosten van het project. Er zullen geen inkomsten zijn. Dat wordt de inzet van D66. De bouw van de Betuwelijn wordt stilgelegd. Elk jaar wordt renteverlies geleden. Er zijn geen opbrengsten. Van daaruit wil men dan rustig nieuwe investeringen aangaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is een kwestie van kiezen tussen kwaad en minder kwaad. Om niet geringe redenen denken wij bepaalde projecten juist nodig te hebben, zoals de Hanzelijn, Randstadrail en wat ik net opnoemde. Ik weet nog zo net niet wat slimmer is. Ik weet het eigenlijk wel. Wacht nu even met het afmaken van de Betuwelijn. De rentabiliteit daarvan is op dit

## Giskes

moment toch nog niet zo fantastisch. Ondertussen kunnen wij zelfs nog nadenken hoe wij die kunnen verbeteren, bijvoorbeeld door een creatievere aanleg van de bovenbouw. Dan slaan wij twee vliegen in één klap en hebben de financiële ruimte om al die broodnodige projecten van de grond te krijgen. Ik zou niet weten wat hier op tegen is. Ik ben heel benieuwd of de heer Klein Molekamp dit voorstel uiteindelijk zal kunnen steunen. Ik denk dat wij daarmee Nederland een stuk verder helpen.

Wat ons betreft kan een deel van de middelen waarover ik net sprak ook kunnen worden aangewend voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Bij de financiële beschouwingen heb ik overigens al een aantal amendementen ingediend, met een keurige dekking, onder andere op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dat waren amendementen en geen flauwe moties. De voorgenomen bezuinigingen kunnen ermee ongedaan worden gemaakt. Mochten die amendementen het onverhoopt niet halen, dan komt wat ons betreft het via de Betuwelijn vrij te spelen budget in aanmerking. Dat past in de lijn van ontschotting, waar de minister zelf ook al op zit.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Een bal moet ik even terugkoppen, die van de flauwe motie. Ik heb een motie in gediend omdat ik een deel van het geld in de begroting 2003 zoek, maar een ander deel in de begrotingen voor 2004 en daarna. Men heeft mij verteld dat dit niet per amendement gebeurt, omdat de wetswijziging over 2003 gaat. Het voorstel is net zo hard voor mij, maar de techniek is anders. Wij komen nog te spreken over een oplossing, maar ik hoop dat wij aan het eind van het debat in ieder geval een oplossing hebben voor het stads- en streekvervoer. Wij vinden het even belangrijk.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is duidelijk dat iedereen het wil. Dat is al winst, zeker voor Nederland als geheel. U had kunnen kiezen voor amendementen over 2003 en voor een motie over wat daarna moet gebeuren. Dat was net iets steviger geweest.

Minstens even belangrijk als de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer is het uitblijven van de

algemene chipkaart voor het openbaar vervoer. Ons is toegelicht dat de invoering ervan vooral nog hangt op de overgangsproblemen bij de invoering in het busvervoer. Tijdelijk zal daar sprake moeten zijn van twee parallelle betalingsmogelijkheden. Dat leidt tot extra kosten. De voorganger van de minister leek van zins het Rijk die 100 mln euro voor zijn rekening te laten nemen. Ook de huidige minister heeft in het begrotingsoverleg onlangs gezegd een sterk voorstander te zijn van de chipkaart. Daar zijn wij in ieder geval blij om. Kan D66 er nu van uitgaan dat er echt bereidheid is om boter bij de vis te doen? Is de minister bereid om in een aanvullende financieringsbehoefte te voorzien? De invoering van de chipkaart is een lang slepend proces geworden en dat kan natuurlijk zo niet veel langer duren.

Nog het meest gênant in het openbaar vervoer is de situatie op het spoor. Niet voor niets heeft iedereen het er al over gehad. Daar is langzamerhand sprake van onacceptabele achterstanden, niet alleen van de kant van de NS met zijn vallende blaadjes, maar ook van de kant van de overheid als verantwoordelijke voor de infrastructuur. Als niet snel en fors wordt geïnvesteerd, verliest het publiek alle vertrouwen in iets wat juist de betrouwbare ruggengraat van het openbaar vervoer zou moeten zijn. Met de beoogde 300 mln euro tot 2006 kan slechts de helft van de achterstand worden ingelopen. Dat is veel te weinig. Het betekent dat het aantal storingen zelfs niet zal verminderen met de beoogde 35% tot 40%, terwijl het streefpercentage natuurlijk eigenlijk nog veel hoger zou moeten liggen. Dat betekent dat de punctualiteit weer verslechtert. Zo komen wij onherroepelijk in een neerwaartse spiraal. Kamervragen over de achterstand in het onderhoud van het spoor worden doorverwezen naar de behandeling van het plan Beter benutten spoor. D66 wil hier niet op wachten. Wij denken dat snelle actie geboden is, zodat wij snel weten waar wij aan toe zijn. Ik vraag de minister, duidelijkheid te geven over de exacte hoogte van de onderhoudsachterstand en de uitgaven die nodig zijn om het spoor conform de geldende norm te kunnen gaan onderhouden. Er wordt op dit moment onderzoek naar gedaan; kan de minister nu al aangeven hoe het

kabinet samen met de taakorganisaties verantwoordelijkheid neemt voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand en het herstel van de infrastructuur?

De Kamer heeft onlangs een juridisch advies gevraagd over de voorgenomen tariefverhoging van de NS. Wij hopen dat dit ertoe zal leiden dat de tarieven maar één keer verhoogd zullen worden, zodat de verhoging maar de helft van de voorgenomen verhoging zal bedragen.

Tot slot nog een aantal losse onderwerpen. D66 vindt het dringend nodig dat in al het openbaar vervoer duidelijke visuele en auditieve informatie beschikbaar is, ook voor slechthorenden en minder goed zienden. Verder vinden wij dat alle oversteekplaatsen ten behoeve van slechthorenden moeten worden uitgerust met rateltickers. Net als het IPO voorziet D66 grote problemen als de beoogde GDU-plus-operatie toch per 1 januari 2003 doorgaat. Wij stellen voor, deze maatregel een jaar uit te stellen. Zullen de bezuinigingen ook repercussies hebben voor het onderhoud van de vaarwegen, waarvoor D66 in de afgelopen jaren zo bloedig heeft gestreden? Waarom is er geen nota over beter gebruik van de vaarwegen? Hecht dit kabinet eigenlijk nog wel waarde aan verkeersveiligheid? En zo ja, waar blijkt dit dan uit? Waarom zouden wij ineens met soepeler normen kunnen werken dan in het NVVP nog was voorzien? Wat gaat het kabinet doen aan de dreigende problemen met de berging van autowrakken? Klopt het dat zo kort na de invoering van de nieuwe kentekens alweer nieuwe kentekens voor bijvoorbeeld caravans nodig zijn? Zo ja, hoe kon deze situatie ontstaan? Dit leidt tot veel ergernis. D66 vraagt tot slot aandacht voor het belang van de vormgevingskwaliteit van infrastructurele werken. Ziet de minister net als D66 een taak voor de overheid bij het stellen van duidelijke kwaliteitseisen en effectieve kwaliteitsborging?

□

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. "Verkeer en Waterstaat staat voor de taak om belangrijke problemen op het gebied van veiligheid en mobiliteit slagvaardig aan te pakken. De nadruk van de werkzaamheden verschuift dan ook van de voorbereiding naar de

## Van Dijke

uitvoering, van plannen, nota's en richtlijnen naar concrete maatregelen." Dit citaat is te lezen in de toelichting op de begroting. In het licht van deze woorden is het niet eens zo rampzalig dat dit begrotingsdebat wordt gevoerd met een demissionaire minister, die naar verluidt ook nog een zwevende kiezer is. Het gaat immers niet primair om beleid en plannen, maar om uitvoering en daadkracht. En daarvoor heb je vooral ambtenaren en aannemers nodig en niet zozeer een minister die beleid maakt.

Hoe dan ook, bij verdere lezing in de begroting rijst toch de vraag hoeveel de geciteerde woorden precies waard zijn. Wij komen juist aanzienlijke beleidswijzigingen ten opzichte van voorgaande jaren tegen en de uitvoering valt ook knap tegen. Dat de uitvoering voortvarend wordt aangepakt, kan wel worden volgehouden voorzover het om snelwegen gaat, maar niet ten aanzien van openbaar vervoer, fiets en binnenvaart. Op die terreinen is het pas op de plaats of zelfs een paar stappen terug. Dit vindt mijn fractie teleurstellend. De komst van een mannelijke minister aan de Plesmanweg, na maar liefst vier vrouwelijke ministers in successie, doet hieraan weinig af. Integendeel, zo moet ik helaas constateren. Onze fractie is nooit dolenthousiast geweest over het verkeers- en vervoersbeleid van Neelie, Hanja, Annemarie en Tineke, maar van de dames kon nog gezegd worden dat zij min of meer oog hadden voor duurzaamheid. Zij ondernamen tenminste pogingen om ons te doen geloven dat het openbaar vervoer zou worden gestimuleerd. Ook wij vonden het resultaat onvoldoende, maar goed, zij probeerden het tenminste. Het spijt me te moeten vaststellen dat wij deze minister daarop niet hebben kunnen betrappen. Onomwonden wordt er nu gekozen voor verdere stimulering van het autogebruik en voor bezuinigingen op de spoorwegen, het stads- en streekvervoer, de fietsverkeer en de binnenvaart. Voor het kabinet staat centraal dat de groei van de mobiliteit wordt geaccommodeerd. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat in de veelbesproken trits van benutten, bouwen en beprijzen de laatste is gesneuveld. Wij hebben al eerder ons grote ongenoegen geuit over het opschorten van de kilometerheffing. Veel beroerder kan het bijna niet.

Bijna alle beleidsmutaties die worden voorgesteld, zijn wat ons betreft dan ook betwistbaar.

Ik begin met het openbaar vervoer. Wij hebben al vaker benadrukt dat de overheid als behartiger van het algemeen belang dient te streven naar een sterke concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Want laten wij eerlijk zijn, van individuele automobilisten kun je niet verwachten dat zij zich primair laten leiden door het algemeen belang en dat zij op grond daarvan kiezen voor het openbaar vervoer. Dit zul je als overheid moeten sturen en faciliteren. Dit betekent dat wij, als het even kan, een verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer moeten bewerkstelligen ten opzichte van het autoverkeer, maar minimaal voor een stabilisering van die positie moeten zorgen. Maar wat doet de regering? Die bezuinigt op het OV als nooit tevoren. Ik vraag de minister dan ook, hoe hij wil bevorderen dat de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto verbetert en op zijn minst tijdens de duur van zijn verantwoordelijkheid niet verslechtert. Dat is wat mij betreft de centrale vraag in dit debat. Heeft de minister daarvoor concrete plannen? Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen, of een motie die met dat doel door anderen wordt ingediend, te steunen.

Het stads- en streekvervoer wordt geconfronteerd met een bezuiniging van 57 mln euro in 2003, oplopend tot ruim 120 mln euro in 2006. Onbekend is nog hoe de sector die bezuinigingen moet opvangen. Slechts een zeer beperkt deel kan worden opgevangen door de voorgenomen tariefstijging van gemiddeld 5,5 %. Het wrange van die tariefstijging is trouwens dat vooral de lagere inkomens erdoor zullen worden getroffen. Dat zegt de minister zelf ook in zijn brief van 5 november. Als de voortekenen niet bedriegen, zal vooral worden gesnoeid in het voorzieningenniveau. De minister toont zich hierover optimistisch. Uit zijn brief van 4 november blijkt dat hij mikt op "dezelfde voorzieningen voor minder geld" en op "creativiteit en durf om te kiezen voor andere concepten dan de grote bus". Concreet denkt hij aan collectief vraagafhankelijk vervoer en netwerkoptimalisatie. Ik deel in dat alles de scepsis van de VNG en

Rover en vraag de minister hoe hij die scepsis kan wegnemen.

De fractie van de ChristenUnie vindt het hele verhaal van de minister met betrekking tot het OV weinig overtuigend. Wij stellen daarom voor, de beoogde bezuinigingen in de exploitatie zoveel mogelijk ongedaan te maken. Elk initiatief dat daartoe in de Kamer genomen wordt, zullen wij steunen mits de dekking acceptabel is.

Het spoor ontvangt in de kabinetsperiode 300 mln euro extra voor het wegwerken van achterstanden in het onderhoud. In de toelichting op het Infrastructuurfonds wordt gesproken over noodzakelijke extra middelen. Het is logisch daaraan de conclusie te verbinden dat extra investeringen in feite onontkoombaar zijn. Kan de minister dat bevestigen? We moeten vaststellen dat die 300 mln simpelweg bittere noodzaak zijn en dat het onverantwoord zou zijn minder in te zetten.

Het leek de afgelopen maanden de goede kant op te gaan met de punctualiteit op het hoofdrailnet. De storm van anderhalve week geleden heeft echter flink wat roet in het eten gegooid. Wij zien met grote belangstelling uit naar de punctualiteitscijfers voor het laatste kwartaal. Het zal er nog om spannen of het niet net zo slecht wordt als vorig jaar toen de directie na de jaarwisseling het veld moest ruimen. Wat ons betreft, dienen alle uit de dienstregeling geschrapte treinen te worden geregistreerd als vertraagde treinen. Als we dat niet doen, is er immers altijd voldoende punctualiteit. Deelt de minister die opvatting?

In het licht van de sterk verslechterde dienstverlening is een verhoging van de tarieven met een kleine 10% wat ons betreft een gotspe. Ik sluit mij gemakshalve aan bij allen die daarover het woord hebben gevoerd.

Fietsbeleid is geen aandachtspunt in het Strategisch akkoord, schrijft de minister in de schriftelijke antwoorden. Ik zou daaraan willen toevoegen dat dit in de voorliggende begroting ook niet het geval is. Beleid dat door eerdere kabinetten in gang is gezet, zoals de fietsstallingen op de stations, wordt gelukkig ongemoeid gelaten, maar de fietsaftrek wordt geschrapd. Belangrijkste argument hiervoor is het probleem van de handhaving. Ik zou willen dat de regering zich zo bezorgd toonde over

## Van Dijke

de handhaving bij andere dossiers, bijvoorbeeld het voorbije scheurende autokorps bij onze collega van de VVD. We komen hierop maandag bij de behandeling van het belastingplan terug. Nu wil ik vast opmerken dat de aanschaf van een fiets doorgaans ook leidt tot het gebruik ervan, en zo bezien is het vrij moeilijk aan te tonen dat de fietsafrek niet aan zijn doel beantwoordt. Als die handhaving kennelijk het probleem is, hoe serieus is dan nagedacht over een alternatief om het fietsgebruik toch te stimuleren?

De auto wordt door de demissionaire regering met fluwelen handschoenen aangepakt. De agrarische sector zou er jaloers op worden! De spoedwet wegverbreding ligt voor advies bij de Raad van State. Wij zijn ervan overtuigd dat hierin niet de sleutel ligt voor de oplossing van de congestieproblematiek. De grote knelpunten worden immers gevormd door de congestie op het onderliggend wegennet en in stedelijke knelpunten. De minister beaamt in de schriftelijke beantwoording dat dit een terecht punt van aandacht is. Met andere wegbeheerders moeten afspraken worden gemaakt om nieuwe knelpunten te voorkomen. Dit wordt echter niet geconcretiseerd, laat staan dat er geld voor wordt vrij gemaakt.

Een ander kritiekpunt betreft het voornemen de energiepremies op de aankoop van zuinige en schone auto's te schrappen. Hoe ik dat moet rijmen met het inzetten op bronbeleid (antwoord 136), is mij echt niet duidelijk. Misschien kan de minister dat in dit debat toelichten?

In Duitsland wordt volgend jaar de kilometerheffing ingevoerd voor zware vrachtwagens. Dit doet recht aan het uitgangspunt dat niet het bezit van de auto moet worden belast maar het gebruik ervan. Het stelt ons teleur dat de Nederlandse regering dit eerlijke en toekomstgerichte instrument zo ver van zich werpt. Wij gaan ervan uit dat andere Europese landen zich niet door ons laten ophouden. Zodoende dreigen wij de boot te missen wat de ontwikkeling van de relevante technologie betreft en missen wij kansen om serieus te participeren in internationale initiatieven. Wij pleiten er op grond van deze overwegingen voor om in navolging van Duitsland een kilometerheffing in te voeren

voor zware vrachtwagens, uiteraard onder gelijktijdige afschaffing van het eurovignet. Het moet de minister toch wat te zeggen hebben dat Bovag en RAI zich positief hebben uitgelaten over de kilometerheffing. Ik ontvang hierop graag een reactie van de minister.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U stelt voor om al te beginnen met een kilometerheffing voor zware vrachtwagens. U weet wat ik vind van de kilometerheffing, maar het zware vrachtverkeer aanpakken met een kilometerheffing is juist het allerlaatste wat ik zou doen. Dat betekent uiteindelijk dat de producten voor iedereen duurder worden en dat een sector waarvan mensen afhankelijk zijn voor hun brood, nog slechter kan renderen. Vindt u niet dat u dan met dat zware vrachtverkeer aan de verkeerde weg bent begonnen?

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik begrijp hier helemaal niks van. In Duitsland gaat men dit met volle overtuiging doen. Ik heb al gezegd dat uiteraard gelijktijdig het eurovignet moet worden geschrapt. Het moet nog maar worden aangetoond dat het per saldo duurder zal zijn. Het zal natuurlijk duurder zijn voor degenen die heel veel kilometers maken, maar dat is een eerlijke consequentie van "de vervuiler betaalt". Als je al met dit instrument wilt beginnen, liggen er grote kansen in deze sector, zeker als er in internationaal verband een gecombineerd project kan worden gestart. Ik begrijp uw probleem niet. Als u wilt afstappen van het adagium "de vervuiler betaalt", dan moet u zulke dingen inderdaad niet doen. De fractie van de ChristenUnie wil graag aan dat adagium vasthouden en het beleid daarop aanpassen.

In het verlengde hiervan vraag ik aandacht voor de harmonisatie van rijverboden voor het vrachtvervoer op de weg. In een groot aantal Europese landen, waaronder grote lidstaten zoals Duitsland en Frankrijk, is het voor vrachtwagens verboden op zondag te rijden. Er zijn verschillende redenen: rust, verkeersveiligheid en milieu. Voor ons en de betrokken chauffeurs weegt vooral het belang van een collectieve rustdag zeer zwaar. Wij willen transportbedrijven beschermen tegen de ratrace waarin zij elkaar nu vasthouden en opjagen. De intentie

van de Europese Commissie in het recente witboek goederenvervoer is duidelijk gericht op een uitbreiding van het verbod in lidstaten waar nu nog geen verbod geldt. Ik pleit ervoor dat Nederland hierop inspeelt door over te gaan tot een rijverbod voor vrachtwagens op zondag. Wij willen op afzienbare termijn een initiatiefvoorstel van deze strekking indienen en wachten de reactie van de regering af.

Wij dragen de binnenvaart een warm hart toe. Ik heb begrepen dat deze minister van Rotterdamse komaf dat ook doet. Hij erkent dat bij alle vaarwegen in beheer bij het Rijk sprake is van achterstallig onderhoud. Mij is niet duidelijk of de motie-Van den Berg/Ravesteyn waarin om extra middelen wordt gevraagd nu onverkort wordt uitgevoerd door het kabinet. Antwoord 232 geeft wel een heleboel blabla, maar geen antwoord op de vraag. In de schriftelijke voorbereiding heb ik gevraagd om een overzicht van de knelpunten in de vaarwegen in verband met een te geringe doorvaarhoogte onder bruggen, met name voor de drie- en vierlaags-containerbinnenvaart. Daarop krijg ik graag een antwoord.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De burger die ons gekozen heeft, wil wat zien. Die wil merkbaar, zichtbaar resultaat. Die wil ik bedienen, aldus de minister in een interview met het Nieuwsblad Transport. Dat schept verwachtingen. Wordt de burger met de voorliggende plannen nu het meest gediend? Daarop kan ik geen onverdeeld positief antwoord geven. Zeker, er zitten positieve punten in. Knelpunten worden concreet aangepakt, maar de begroting als geheel is toch te weinig uitgebalanceerd.

Ik ga eerst in op de balans kortetermijn- versus langetermijndenken. Waar mag het wat mobiliteit betreft allemaal naartoe in ons drukke land? Zo'n perspectief komt in de begroting niet uit de verf. Ik lees dat het kabinet geen maatregelen wil die het gebruik van de auto ontmoedigen. Ziet de minister mobiliteit als een soort absoluut recht? Daar is de burger toch niet mee gediend? Natuurlijk wil de burger mobiel zijn, maar diezelfde burger wil ook leefbaarheid,

## Van der Staaij

veiligheid, schone lucht, gezonde natuur, stilte en rust. Juist vanwege dit soort spanningsvelden is een evenwichtige langetermijnvisie onontbeerlijk. Graag horen wij daarover meer van de minister.

Het kortetermijndenken uit zich in het feit dat het openbaar vervoer ten opzichte van de auto duidelijk moet inleveren. Diverse grotere OV-projecten, zoals Randstadrail en de spoortunnel in Delft, worden weggeschoven, terwijl het kwartje van Kok terugvloeit naar de automobilist. Ik noem ook de tariefverhoging bij de NS en de aangekondigde bezuinigingen op het stads- en streekvervoer waar ook de SGP-fractie zich tegen heeft verzet. Wat zullen de effecten van die bezuinigingen zijn? Opvallend is ook de onevenredige inzet op spitsstroken. Verwacht de minister daarmee het verkeersinfarct te kunnen oplossen? Wordt die bijdrage niet overschat?

Mijn fractie betreurt het wegschuiven van de kilometerheffing. Juist dit instrument is voor de langere termijn een adequaat middel om de mobiliteit te reguleren en om de integrale kosten van mobiliteit op een rechtvaardige manier aan de automobilist door te berekenen. Hoe beoordeelt de minister overigens de uitlating van staatssecretaris Van Geel van gisteren, dat er hoe dan ook een vorm van kilometerheffing dient te komen? Wil hij waarborgen dat de inmiddels opgedane kennis terzake van die kilometerheffing niet verdampt maar verder wordt ontwikkeld, zodat de invoering op een later moment desgewenst mogelijk is? Ik wil in dit verband ook aandringen op het uitvoeren van een proef met de kilometerheffing. Is de minister daartoe bereid?

Sprekend over een onbalans, wijs ik ook op de beoogde investeringen in de Randstad en daarbuiten. Vooral buiten de Randstad wordt een groot aantal infrastructuurinvesteringen vertraagd. Dit doet volstrekt onrecht aan de werkelijkheid, dat de mobiliteitsgroei buiten de Randstad soms zelfs die van de Randstad zelf overtreft. Denk aan Noord-Brabant en Gelderland. Uitstel van de Hanzelijn zouden wij zeer betreuren. Wat betekent dit voor de broodnodige ontlasting van het bestaande overbelaste spoornet? Uitstel doet bovendien geen recht aan de gewenste bevordering van de economische ontwikkeling in de

noordoostelijke regio's. Daarnaast zou het Rijk zich met uitstel geen betrouwbare partner tonen. Er liggen immers harde afspraken.

Het evenwicht kan ik ook maar moeilijk vinden als het gaat om investeringen in droge en natte infrastructuur. Zowel asfalt als spoor kan rekenen op extra financiële injecties, maar waarom kunnen de vaarwegen niet rekenen op een extra impuls? Tot 2005 loopt het vaarwegenbudget sterk terug. Bovendien lopen de achterstanden bij het onderhoud van vaarwegen, dat jaarlijks wordt geschat op zo'n 100 mln euro, zeer sterk op. Is dit geen kortetermijnbeleid? Is het niet kortzichtig? Met relatief geringe bijdragen zou het duurzaam vervoer over het water sterk kunnen toenemen en een belangrijke ontlasting opleveren voor het wegvervoer. Waarom worden de vaarwegen achtergesteld? Bij het spoor- en wegennet worden immers wel extra middelen ingezet om onderhoudsachterstanden weg te werken. Daarom heb ik een amendement ingediend dat erin voorziet om een deel van die achterstand in te lopen.

Als laatste punt in dit verband wijs ik op de grote onevenwichtigheid tussen investeringen in nieuwe megaprojecten en het oplossen van bestaande knelpunten, zoals achterstallig onderhoud van bestaande infrastructuur. De enorme hoeveelheid geld die verdwijnt richting slokop Betuweroute, HSL, Noord-Zuidlijn en andere projecten, ontnemt iedere ruimte op de begroting om overige knelpunten voortvarend aan te pakken. Dat is deze minister niet zozeer te verwijten, want het gaat hier om de doorwerking van in het verleden genomen beslissingen. Maar worden hieruit wel lessen voor de toekomst getrokken? Ik denk ook aan berichten van grote budgetoverschrijdingen.

Vier grote thema's staan in het kabinetsbeleid centraal, zo lees ik in de toelichting: wegen, spoor, veiligheid en water. Ik vroeg mij af of die volgorde willekeurig of inderdaad een rangorde in prioriteitenstelling is. Daar lijkt het wel op. Voor het laatste thema, water, is in ieder geval als enige van de vier geen extra geld beschikbaar. Over de voortgang op het terrein van het waterbeheer maak ik mij zorgen. Er loopt op dit moment erg veel tegelijk: de follow-up van Waterbeheer 21ste

eeuw, de juridische inbedding van Ruimte voor de rivier, het Nationaal bestuursakkoord water, het vervolg op de plannen van de commissie-Togtema, de nieuwe vormgeving, financiering en bestuursamenstelling van de waterschappen, et cetera. Wordt de uitvoering daadwerkelijk snel ter hand genomen? Het blijft af en toe wat angstig stil op dit terrein; ook in het Strategisch akkoord konden wij daarover weinig aantreffen. De grote vraag is bovendien wanneer hiervoor gelden worden gereserveerd. Daarover hult de begroting zich in stilzwijgen. Dan heb ik het ook over de langere termijn, gezien het feit dat dan enorme bedragen voor het nieuwe waterbeheer nodig zijn.

Ik rond af met iets over het thema veiligheid, ook in deze portefeuille van groot belang. Er ligt veel nadruk op de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dat is volstrekt terecht. Wij juichen toe dat hier hard aan gewerkt wordt. Er is ook al heel wat gebeurd, maar het is wel de vraag hoe het zit met de financiën op dit vlak. Verder vinden wij het triest dat de verkeersveiligheid er zo bekaaid afkomt. Er komt meer ruimte voor automobilititeit, maar de verkeersveiligheidsdoelstellingen worden naar beneden bijgesteld. Dat schrijnt. Wij vinden dat de veiligheidsdoelstellingen van het NVVP gehandhaafd moeten worden. De verkeersveiligheid verdient echt een hoger ambitieniveau.

□

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Voorzitter. De ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland kan rustig dramatisch worden genoemd. De dagelijkse melding van tientallen files onderstreept dit nog eens. Er is inmiddels sprake van een regelrecht verkeersinfarct. Zou het openbaar vervoer werkelijk een goed alternatief zijn voor al die mensen die nu kiezen voor de auto, dan zou dat misschien nog iets zeggen over het gebrek aan gezond verstand van de gemiddelde automobilist. Immers, wie kiest er nu voor om vrijwillig in de file te gaan staan? Maar nee, dat komt omdat er geen echt goed alternatief is. Het is vaak nog beter om te reizen in het eigen privé-voertuig en om, staande in de file, wat voor te kunnen werken, dan om met gevaar voor eigen leven, hard rennend over perrons, nog te



## Jense

proberen om met je dure OV-jaarkaart in je zak een plaats, een staanplaats, te krijgen. Waar is de prijs-kwaliteitverhouding gebleven? Wie heeft bedacht dat treinen vierkante wielen krijgen, doordat er blaadjes op de rails liggen? Het is echter wel een feit anno 2002. Toch denk ik dat het goed is om de mensen die bij de NS werken vanaf deze plek een hart onder de riem te steken. Je zult er maar werken en je zult maar geconfronteerd worden met al die problemen en alle boze reizigers van dien.

Al met al lijdt onze economie door al die vertragingen en de vele files jaarlijks ongeveer één miljard euro schade. Daarom roept Leefbaar Nederland de toekomstige regering op om serieus te gaan kijken naar de werkelijke problemen en met echte oplossingen voor die problemen te komen. Dat moet zij niet doen door het bestrijden van symptomen, niet door de automobilist per se uit zijn auto te willen pesten en niet door extreme toeslagen op de brandstof. Onderzoeken hebben uitgewezen dat het omslagpunt op ongeveer 5 euro per liter komt te liggen, voordat het laatste effect heeft. En dan hebben wij dus nog een weg te gaan. Het tolpoortenplan dat ooit bedacht is, was natuurlijk een onzinnig plan. Als je al wilt beprijzen, dan moet je dat zoeken in een toeslag op de brandstof. Ik kom daar straks nog even op terug.

De fractie van Leefbaar Nederland wil de problemen verkleinen door een gekoppelde aanpak van een aantal van de bestaande problemen. Ik noem een aantal factoren. Laat prestigieuze projecten als de Betuwelijn nu eens achterwege. De gelden die hiervoor benodigd zijn, moeten naar de mening van de fractie van Leefbaar Nederland geïnvesteerd worden in projecten die sneller en waardevoller kunnen zijn voor de Nederlandse economie en met name voor het welzijn van de burgers in Nederland. De volgende vergelijking is natuurlijk niet goed, maar het feit dat de HSL de regeringstad letterlijk voorbijrijdt, is natuurlijk ook een gemiste kans. Met een fractie van het geld voor de Betuwelijn kan een krachtige impuls worden gegeven aan de verbetering van vaarwegen. Ik ben dan ook blij dat ik mag constateren dat de motie die wij op 19 september hebben ingediend, mag rekenen op ondersteuning, althans qua strekking.

De motivering en de financiering die de heer Van der Staij hiervoor heeft aangegeven, kan ik in grote lijnen onderschrijven. Wij zullen een en ander wellicht in elkaar schuiven.

De prijzen van het openbaar vervoer zouden losgekoppeld moeten worden van de benzineprijs. Alleen op die manier kan het openbaar vervoer zich zelfstandig ontwikkelen en in prijs en kwaliteit wellicht een echt alternatief gaan vormen voor de auto. Schaf wat ons betreft in fasen de wegenbelasting af, koppel het gebruik van de auto aan de brandstofprijs en stem bij voorkeur die brandstofprijs af op de ons omringende landen. Dat leidt tot meer eenduidigheid.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer Jense suggereert van alles over de brandstofprijzen. Wat wil hij nou precies? Hij stelt voor, die prijs af te stemmen op het buitenland, maar daar is de prijs niet hoger dan in Nederland. Hij wil ook de belastingen afschaffen. Hij heeft eerder voorgesteld, de kilometerheffing te vervangen door hogere accijnzen. Wat suggereert hij nu precies voor de benzineprijzen in relatie tot de mobiliteit?

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): De fractie van Leefbaar Nederland wil niet onder stoelen of banken steken dat als je auto rijdt, de infrastructuur bekostigd moet worden. Je kunt dan een keuze maken. Je kunt zeggen dat het voor een deel uit de wegenbelasting betaald moet worden, maar wij weten allemaal dat bijvoorbeeld in Zuid-Holland de wegenbelasting wordt besteed aan het financieren van lokale en regionale omroepen! Wij vinden dat geweldig, maar wellicht moet je daar toch anders naar kijken. Zaken dienen onzes inziens beter aan elkaar te worden gerelateerd. Er mag best een toeslag komen op de benzineprijs. Wie meer rijdt, betaalt meer toeslag die vervolgens weer gebruikt kan worden om te besteden aan infrastructuur.

De heer **Oplaat** (VVD): Volgens mij vervalt de motorrijtuigenbelasting niet aan de provincie, maar slechts de opcenten daarop.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): U heeft gelijk, het zijn inderdaad de opcenten.

De **voorzitter**: De heer Jense vervolgt zijn betoog. Ik wijs hem erop dat hij nog een minuut heeft.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Ik hoop dat u enige consideratie zult hebben.

De **voorzitter**: U bepaalt uw eigen spreektijd. De tijd die u gebruikt, gaat ten koste van de spreektijd bij andere begrotingsbehandelingen.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Ik zal voortmaken.

Wij vinden het erg belangrijk, de provinciale wegen te verbeteren. Breng middenscheidingen aan op deze wegen en als de capaciteit het toelaat, moeten er rotondes komen in plaats van verkeersregelinstallaties. Ik wijs de minister erop dat in het blad van de ANWB een dergelijk plan is gepresenteerd. Dat plan ondersteunen wij, zodat op de provinciale wegen meer verkeer afgewikkeld kan worden ter ontlasting van het rijkswegenstelsel. De knelpunten bevinden zich immers in de buurt van steden.

De fractie van Leefbaar Nederland zag graag dat de regering streeft naar duidelijker en minder omslachtige procedures om te komen tot, natuurlijk na aangetoonde nut en noodzaak, de spoedige aanleg van een aantal projecten. Dat geldt vooral voor die projecten waar na uitvoerige consultatie van partijen geen echte beletselen meer zijn om over te gaan tot de aanleg van daarvan. De fractie van Leefbaar Nederland is van mening dat zulke projecten tot stand gebracht mogen worden door middel van publiek-private overeenkomsten die ook mogen worden terugverdiend door het tijdelijk heffen van tol. Wij kennen allemaal vast nog wel het voorbeeld van de eerste Benelux-tunnel.

Ik zou de regering willen aanraden, zich te houden aan eerder gemaakte afspraken met partijen en lagere overheden, zeker als die afspraken zijn gemaakt op basis van meerjarige investeringsplannen. Ik zou graag een aantal projecten noemen waarvan naar de mening van de fractie van Leefbaar Nederland een spoedige aanleg geen verder uitstel meer kan velen, niet alleen ter voorkoming van economische schade, maar ook gezien de noodzaak tot behoud of verbetering

## Jense

van de leefbaarheid voor bewoners in de betreffende steden of streken.

Wij zijn van mening dat een snellere ontsluiting van grote bouwlocaties, zoals de Vinex-locaties, eerder gerealiseerd zouden moeten worden. Wij lopen achter de feiten aan. Dat betekent dat de mobiliteit op een verkeerde manier toeneemt. Dat heeft alles te maken met het dekkingspercentage voor het openbaar vervoer. Wellicht kan de minister zijn oordeel geven over het huidige dekkingspercentage voordat een openbaarvervoersvoorziening kan worden aangelegd of in exploitatie kan worden genomen.

De heer **Oplaat** (VVD): De heer Jense kondigde net aan dat hij een aantal projecten zou noemen die onmiddellijk uitgevoerd moeten worden. Zou hij ze dan ook daadwerkelijk willen noemen?

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): De aanleg van het ontbrekende deel van de A4 is er absoluut een. Het is te gek voor woorden dat de aanleg van een stukje van circa 4 kilometer nu al jarenlang wordt gefrustreerd. U heeft volgens mij iets gezegd over de procedures, waardoor projecten lange tijd gefrustreerd kunnen worden. Het zou niet langer mogelijk moeten zijn dat groeperingen uit het noorden van het land in het zuiden de zaak kunnen blokkeren. Zij zijn naar onze mening geen belanghebbenden.

De ondertunneling van de A2 bij Maastricht...

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het versnellen van projecten ligt volgens mij iedereen hier na aan het hart. Wij moeten wel even nauwkeurig zijn. Waarom duurt het bijvoorbeeld zo lang voordat de MER voor de A4 wordt opgestart? Dat zou al een jaar lang gebeuren, maar het is nog steeds niet gebeurd. Dat komt niet door vertragende burgers, maar blijkbaar door ambtelijke problemen en problemen tussen overheden. Dat is de aard van de problemen waardoor de boel niet opschiet.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Nu bagatelliseert de heer Duyvendak toch de opstelling van sommige milieugroeperingen, die je bijna tot de milieumaffia zou rekenen. Het is immers werkelijk van de gekke dat, terwijl overheden zeer zorgvuldig hebben bekeken hoe plannen op een

verantwoorde wijze moeten worden ontwikkeld, die plannen jarenlang worden gefrustreerd. Dat is te gek voor woorden; dat moet zo niet veel langer duren.

Dan de spoortunnel bij Delft. Vergeten wordt dat door het laten voortduren van deze bottleneck bij Delft er van het toenmalige project "OV maal twee" vrijwel niets terecht is gekomen. Daar ontbreekt het noodzakelijke viersporentracé, dat essentieel is voor het belang van dit project, om het nog maar niet te hebben over de leefbaarheid voor de inwoners van deze gemeente: de trein dendert op 6 meter hoogte dwars door deze stad. Dat is niet meer van deze tijd. Dat heeft er overigens ook toe geleid dat de dienstverlening door gemeenten aan dat spoor is teruggevallen tot de gemiddelde dienstverlening in het midden van de zestiger jaren. Dat krijg je toch niet bedacht?

De aanleg van de Hanzelijn, de lightrail, moet voortvarend worden aangepakt.

Wij vragen aandacht voor flexibeler denken op het punt van de maximumsnelheid. Het gaat er niet zozeer om, direct naar 130 km/uur te gaan, hoewel er ook vanuit Europees oogpunt – 60% van de besluitvorming komt inmiddels al tot stand via Europa – veel voor te zeggen zou zijn om de gemiddelde maximumsnelheid op te trekken. Ik teken daar direct bij aan dat in heel veel gebieden de luchtkwaliteit natuurlijk een belangrijke rol speelt, zodat wij dat niet te snel één op één moeten willen doen, maar niets frustreert zo erg als wegvakken waar je 's nachts overheen rijdt en waar een maximumsnelheid dan een absoluut onbegrepen iets is. Ik vraag de regering om te overwegen of op die wegvakken flexibel met de maximumsnelheid kan worden omgegaan.

De **voorzitter**: En ik vraag u om nu af te ronden. U bent nu drie minuten over uw spreektijd heen.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Dan moet ik helaas een aantal dingen laten liggen. Transferia en distributiepunten zijn, als zij zinvol worden ingevuld, erg belangrijk voor het bereikbaar maken en ontlasten van de gemeenten.

Tot slot vraag ik of de minister het ermee eens is dat de Kamer slecht wordt geïnformeerd over grote

projecten, waardoor wij slecht kunnen controleren. Wij zijn een week geleden geschrokken door berichten in de krant. Daar willen wij graag uitsluitel over. Als het antwoord ons niet bevredigt, zullen wij over dit onderwerp een motie indienen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De beantwoording in eerste termijn vindt morgenmiddag plaats, ongeveer om 15.30 uur, maar dat valt nog niet helemaal te plannen.

De vergadering wordt van 19.33 uur tot 21.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

### - het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2003 (28600-VI).

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat het de bedoeling is om vanavond alleen het gedeelte van de begroting te behandelen dat valt onder de eerste verantwoordelijkheid van minister Donner. Wij hopen dat wij die termijn vanavond af kunnen ronden. Ik verzoek de Kamerleden om met name in het eerste deel enigszins terughoudend te zijn met interrupties. Ik ga ervan uit dat de minister in zijn betoog alle gestelde vragen zal antwoorden. Ik zal geen interrupties weigeren. Ik vraag echter om enige terughoudendheid.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Donner**: Voorzitter. Nu de Kamer zeven uur aan het woord is geweest, en iedere vraag om goed beantwoord te worden minstens twee keer zoveel tijd vergt, zal men begrijpen dat de eerstkomende veertien uur voor beide ministers van Justitie zijn! Ik dank de woordvoerders voor de beschouwingen, de kritische kanttekeningen en de steunbetuigingen bij de begrotingsvoorstellen.

Plaats en functie van Justitie zijn wezenlijk voor het functioneren van de samenleving. De opvattingen over de invulling daarvan kunnen