

## Donner

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten 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 2004 (29200-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200-A).**

De **voorzitter**: Wij gaan er met z'n allen voor zorgen dat de eerste termijn van de Kamer om 23.15 uur klaar is. Ik zal voor de dinerpauze schorsen op een logisch en aangenaam moment.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. In onze ogen is mobiliteit vooral een verdelingsvraagstuk. De minister deelt onze visie, zo is het afgelopen weekend gebleken. De PvdA-fractie is dan ook blij met het voorstel van de minister om in afwijking van het regeerakkoord toch voor 2010 een start te maken met het beprijzen: de platte heffing in 2007 en een gedifferentieerde variant vanaf 2010. Het getuigt in onze ogen van moed en inzicht om een geheel eigen invulling te geven aan het CDA-motto "Eerst bewegen en dan beprijzen". De minister beweegt inderdaad en gaat dus ook beprijzen. Dat het hier allermindst een nieuw idee betreft, mag wat ons betreft de pret niet drukken. Uiteraard ontvangen wij van de minister nog graag een nadere toelichting op haar voorstel. Wat zijn voor haar bijvoorbeeld de relevante criteria bij het beprijzen na 2010? Steunt de minister voor 2010 regionale projecten die met gedifferentieerde prijzen willen experimenteren en hoeveel armslag krijgen zij daarbij? Ziet de minister, als die regionale projecten van de grond gaan komen,

ook nog een regierol, zodat er niet per regio een ander systeem komt? Ook in technisch opzicht is het goed om daar één lijn in te kiezen, vooruitlopend op de na 2010 beoogde invoering. Wat is de reden waarom de minister eerst kiest voor die platte heffing en pas daarna de stap gaat maken naar een gedifferentieerde heffing? Omdat de urgentie volgens ons zo groot is dat 2010 nog steeds te laat is, vraag ik de minister ook of zij bereid is om meteen met de voorbereidingen te beginnen en te bekijken of het reëel is om de datum van 2010 te vervroegen.

Naast deze vragen aan de minister roep ik de collega's in de Kamer ertoe op om de verdere uitwerking van dit voorstel te steunen en niet alleen aan te geven waarom het allemaal niet zou kunnen. Collega's, kom in beweging, zodat wij kunnen gaan beprijzen. Na de Raad voor Verkeer en Waterstaat, diverse regio's, de Bovag-Rai, driekwart van de Nederlandse bevolking – laten wij dat ook niet vergeten – en ook de ANWB en werkgevers kan de Kamer eenvoudigweg niet wegblijven van dit thema.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik vraag ook de Partij van de Arbeid om in beweging te komen. Het is op zich prijzenswaardig dat de minister in het jaar 2010 misschien iets invoert. Dat is natuurlijk veel te laat. Dat geeft de heer Verdaas ook bijna aan. Hij zegt gelukkig ook dat de regio's de ruimte moeten krijgen om er zelf mee aan de slag te gaan. Er is dan ook een grote roep uit de regio's te horen. De heer Verdaas heeft misschien vernomen dat GroenLinks een initiatiefwetsvoorstel heeft voorbereid om de regio's binnen een uniforme systematiek zo snel mogelijk hiermee te laten beginnen. Steunt de heer Verdaas dat idee?

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat idee steunen wij in aanleg. Het lijkt ons goed om de regio's die ruimte te gunnen. Ik maak daarbij een kanttekening. Voorkomen moet worden dat elke regio met een eigen systeem experimenteert. Vandaar mijn vraag naar de regierol van de minister. Wij moeten voorkomen dat men straks met tien verschillende systemen aan de slag gaat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In het wetsvoorstel staat dat het ministerie het systeem bepaalt, juist

om dit punt te voorkomen. Fijn dat ik op de steun van de heer Verdaas kan rekenen. Wij kunnen er hopelijk nog voor het jaar 2007 mee beginnen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Daar gaan wij van uit.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Verdaas rekent de ANWB tot de voorstanders van de kilometerheffing. Volgens mij is hij daarin abuis. Wat is overigens zijn reactie op het rapport van het Sociaal en cultureel planbureau dat stelt dat beprijzen geen heilzame weg is omdat veel mensen juist in de spits gebruik moeten maken van de infrastructuur? Beprijzen zal daar niets aan veranderen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb de reacties van de collega's in de media in de afgelopen dagen uiteraard gevolgd. Op grond van de uitlatingen van de heer Hermans heb ik het rapport van het Sociaal en cultureel planbureau erop nageslagen. Ik kom niet tot de conclusie dat het rapport stelt dat beprijzen geen effect heeft op gedrag. De ANWB zegt in principe het idee te omarmen om de gebruiker te laten betalen.

De heer **Hermans** (LPF): De ANWB heeft gezegd de voorstellen van de minister niet te steunen. Ik zal de heer Verdaas de precieze tekst doen toekomen van de passage in het rapport van het Sociaal en cultureel planbureau.

De heer **Verdaas** (PvdA): Graag. Dan zal ik alsnog reageren.

Bij de voorliggende begroting is het onmogelijk om niet stil te staan bij het thema onderhoud. Dit wordt niet "de complimentenshow", maar ook hier verdient de minister wat ons betreft waardering voor haar keuze om stevig in te zetten op het wegwerken van achterstallig onderhoud bij spoor-, weg- en waterinfrastructuur. In het algemeen overleg naar aanleiding van het begrotingsonderzoek heeft de minister aangegeven te willen voorkomen dat het achterstallig onderhoud ons de komende jaren blijft verrassen. Ik vraag de minister dan ook om op korte termijn daadwerkelijk met voorstellen te komen voor een bedrijfsmatige aanpak van het onderhoud. Ik zal het nader toespitsen. Kan en wil de minister inzichtelijk maken om welke

## Verdaas

investeringen bepaalde kwaliteitsniveaus voor de verschillende segmenten infrastructuur vragen? Wil zij daarbij aangeven hoe zij een en ander in de planning van organisatie en uitvoering denkt op te pakken? Ik deel de opvatting van de minister dat het moet gebeuren. Ik wil echter boter bij de vis. Hoe gaan wij het doen? Ik wil het graag zo snel en zo concreet mogelijk horen. Het is inderdaad verbazingwekkend dat wij in een nog steeds welvarend en goed georganiseerd land zoals Nederland verrast kunnen worden door de constatering dat wij ons onderhoud hebben verwaarloosd.

Na dit wat zoete begin uiteraard nog wat zuur, geheel in dezelfde stijl als het kabinet. Alleen de volgorde is anders! De PvdA is niet gelukkig met de verdeling van het zogeheten kwartje van Kok. Dat is niet omdat het ons kwartje zou zijn, maar omdat 61% van de opbrengsten naar de weg gaat. Wij zetten liever in op 50%, met name gezien de achterstanden bij het spoor en de waterinfrastructuur. Wij missen ook heldere criteria op grond waarvan de toedeling aan de verschillende projecten tot stand komt. Daar komen wij bij het MIT nader over te spreken. Ik wil de minister nu reeds aanspreken op het circus dat zich elk jaar weer ontvouwt rondom de begroting Verkeer en Waterstaat en het MIT.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Kan de heer Verdaas nu of straks bij het MIT concreet aangeven wat hij wil verschuiven?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ja. Dat mag de heer Van Haersma Buma verwachten. Ik doe bij de beleidsbegroting het voorstel om ten aanzien van het kwartje van Kok op hoofdlijnen andere keuzes te maken, zodat wij straks ook voor andere projecten kunnen kiezen. Op 8 december krijgt de heer Van Haersma Buma daarover uitsluitsel.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Verdaas spreekt over het kwartje van Kok en over een fifty-fifty-verdeling. Nu gaat 61% naar wegen en de rest naar openbaar vervoer. Ook D66 heeft behoorlijk wat kritiek geleverd toen de opbrengsten van het kwartje van Kok geheel naar de wegen gingen. Is de heer Verdaas niet blij dat de opbrengsten van het kwartje van Kok

nu niet in zijn geheel naar de wegen gaan, zoals onder het vorige kabinet?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Van der Ham commenten wil ontvangen omdat wij de keuze hebben tussen alles naar de wegen of 60% naar de wegen. Als dit de enige keuze is, ben ik blij dat 60% naar de wegen gaat en niet alles.

De heer **Van der Ham** (D66): Dank u wel.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het is bijna Sinterklaas dus ik blijf uitdelen.

Ook dit jaar is er weer een bonte stoet van wethouders, gedeputeerden en ander volk naar Den Haag gekomen. Dat zal niet alleen bij mijn fractie het geval zijn geweest. Ik haal een aantal projecten aan. Het is niet mijn bedoeling om deze nu in detail te bespreken. Ik noem het spoorwagemplacement Roosendaal, de spoortunnel in Delft, de combitunnel in Nijverdal, het hart van Dieren, de Haak om Leeuwarden, de A4 in de noordervariant en de westtangent Tilburg. Over al deze projecten bestaat nog steeds onzekerheid, in meer of mindere mate.

Ik grijp dit moment aan om de minister te vragen om in overleg te treden met de bij deze projecten betrokken overheden om tot resultaatafspraken komen en om de onzekerheid tot een minimum te beperken. De financiering van al deze projecten is nagenoeg rond en er zijn bestuurlijke afspraken over gemaakt. Er bestaat echter in alle gevallen nog onzekerheid over het laatste traject waar het gaat om middelen. Dat kan volgens mij ook op een andere manier worden georganiseerd. Men zou bijvoorbeeld kunnen aangeven dat wordt gekozen voor het project in de huidige variant en vervolgens afspraken kunnen maken over temporisering op bepaalde punten. Dat neemt onzekerheid en onduidelijkheid weg.

Ik wil er één project uitlichten, namelijk de RijnGouweLijn. In de beantwoording van de vragen geeft de minister aan dat dit project in de categorie van de GDU-plusprojecten valt. De provincie investeert echter 150 mln euro. Daarom hoort dit project volgens ons in het MIT thuis. Kan de minister daarop reageren?

Het fileleed in Nederland valt in het niet in vergelijking met het leed dat ongevallen in het verkeer teweegbrengen. Verkeersveiligheid is

en blijft voor de PvdA-fractie een belangrijk thema. Wij pretenderen vaak een visie te hebben. In dit geval spreken wij van de nulvisie: elke dode is er een te veel. Juist omdat Nederland een van de meest verkeersveilige landen in Europa is, mag de aandacht voor thema niet verslappen. Nog steeds vallen er jaarlijks ongeveer duizend dodelijke slachtoffers en een veelvoud daarvan aan gewonden. Wij betreuren de ambities om het aantal slachtoffers te vergroten. Wij vinden het onbegrijpelijk dat de oorspronkelijke NVVP-doelstelling van 750 slachtoffers per jaar in 2010 is teruggebracht naar 900.

De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid worden door de SER geschat op 5,7 mld euro per jaar. In andere schattingen wordt zelfs gesproken over 8,7 mld. Ik doel op de kosten van productieverlies, medische kosten en materiële kosten. Verbetering van de verkeersveiligheid levert dus ook geld op. Dat argument moet dit kabinet aanspreken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik denk dat iedereen de doelstelling dat er maximaal 750 verkeersdoden per jaar mogen vallen het moost zou vinden. Ik meen mij te herinneren dat die doelstelling niet haalbaar was omdat de realisatie hiervan 3 mld euro zou kosten. Dat was toen het probleem. De realisatie zou worden gefinancierd met ICES-gelden die er niet waren. Hoe gaat u die doelstelling van 750 halen ten opzichte van de 900 die dit kabinet wil halen?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb andere cijfers in mijn hoofd dan de heer Van Haersma Buma. Er moet een bedrag van 150 mln euro heel specifiek worden ingezet om die doelstelling te realiseren. Deze extra investering van 150 mln zou een kostenbesparing van 2 mld opleveren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Die vraag is dan misschien aan de minister door te caramboleren.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als het 3 mld zou zijn, hebt u een punt. Dan haalt u mijn argument onderuit. Ik heb echter andere informatie.

Ik wil bij dit thema een detail noemen. De minister trekt in de begroting voor 2004 1,6 mln euro uit voor voorlichtingscampagnes. Voor

## Verdaas

de jaren na 2004 wordt 3,1 mln euro per jaar uitgetrokken, terwijl organisaties als 3VO en TeamAlert moeten inleveren of in onzekerheid verkeren of zij een deel van dit budget kunnen krijgen. Onze vraag aan de minister is waarom zij hiervoor kiest en of zij bereid is om met een toezegging te komen die deze onzekerheid wegneemt, zodat een initiatief zoals Team alert overeind kan blijven.

De heer **Van der Ham** (D66): Verkeersveiligheid is zeer belangrijk. Hoe staat de PvdA-fractie tegenover het puntenrijbewijs?

De heer **Verdaas** (PvdA): Mijn historisch geheugen is nog niet erg gevoed, gezien mijn korte verblijf in de Kamer. Volgens mij zijn wij initiatiefnemer van het puntenrijbewijs. Daar zijn wij dan ook erg van geporteerd. Ik vind het fijn dat u dit onder de aandacht brengt. Ik hoop dan ook dat er in de Kamer een brede steun komt om dat initiatief door te zetten. Er is in dit verband eerder gesproken over leeftijdsgrenzen, maar uiteindelijk moet de vraag niet zijn wanneer men rijp is om met een rijbewijs aan het verkeer deel te nemen. Dat hangt niet af van een absolute leeftijd, maar van het feit dat men kan laten zien dat men zich in het verkeer op een fatsoenlijke en volwassen manier kan bewegen. Bij de een is dat al op 15-jarige leeftijd het geval, maar bij de ander gebeurt dat waarschijnlijk nooit.

Staatssecretaris **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Nu moet u niet naar mij wijzen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het was een willekeurig gebaar. Misschien kwam het omdat ik over Schiphol wilde gaan praten.

De **voorzitter**: Daar hebt u nog maar heel weinig tijd voor met het oog op de door u opgegeven spreektijd.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het komt goed. Voorzitter. Over Schiphol is er de afgelopen maanden veel gezegd. Wij als PvdA hadden graag gezien dat het normstelsel niet alleen tegen het licht werd gehouden in verband met de rekenfout van Schiphol. Wij hadden ook tegemoet willen komen aan de klachten van mensen die onnodig veel overlast van de

luchthaven ondervinden. Het is echter anders gelopen.

Ook wat de externe veiligheid betreft, maken wij ons grote zorgen over de black box waar wij op het ogenblik met z'n allen in kijken. Ook daar komen wij ongetwijfeld nog veel over te spreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Om uw positie te kennen, lijkt het mij van belang om u de volgende vraag te stellen. Wij kregen vandaag een brief van het kabinet waarin staat: gezond verstand zegt dat bij de groei van de luchtvaart van 200.000 vliegbewegingen naar 600.000 een stand still van het groepsrisico niet vanzelfsprekend is. Overigens komen wij daar volgende week nog over te spreken. Nu heeft minister Netelenbos echter het volgende gezegd.

De **voorzitter**: U moet echt een korte vraag stellen. U geeft zelf al aan dat er over de brief een apart overleg komt. Dat heeft de commissie besloten. Ik sta dus geen uitgebreide gedachteswisseling toe over de brief.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik geef een citaat van minister Netelenbos. Die zegt in het parlement: de experts zijn tot de conclusie gekomen dat het ontwikkelen van een statistisch causaal model mogelijk is; de norm die daaruit zal volgen, houdt rekening met 1990; 1990 is gekozen voor een stand-still-benadering. De vraag is nu dus of er sprake is geweest van gezond verstand bij minister Netelenbos.

De **voorzitter**: Graag een korte reactie, want het overleg zal nog worden gevoerd.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik ken het dossier niet in detail, met terugwerkende kracht tot 1990. Ik verkeer nu niet in de positie om aan te geven wie op dat moment al dan geen dom besluit heeft genomen. Dat is de essentie van uw vraag.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is nogal wat. Het kabinet zegt namelijk dat mensen geen gezond verstand hadden die toen pleitten voor een stand still van het risico van zoiets als de Bijlmerramp. Minister Netelenbos heeft dat hier in het parlement echter wel glashelder verdedigd. Er was toen dus nogal wat gezegd.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wij hebben hier al eerder over gesproken. Als de Kamer een "dom" besluit heeft genomen, kaats ik de bal terug naar het kabinet. Het kabinet had toen moeten zeggen dat de Kamer een dom besluit zou willen nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het kabinet zei toen: Kamer, u kunt een goed besluit nemen, en wel in 1990 stand still. Daarvan zegt het kabinet nu echter: met gezond verstand had je dat toen niet kunnen zeggen. Ik vraag aan u of er toen misschien sprake is geweest van een dubbele agenda bij minister Netelenbos.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat weet ik niet. Ik constateer alleen dat, als er inderdaad door de Kamer een besluit is genomen dat toen blijkbaar niet het goede is geweest en de Kamer dat had kunnen weten, het kabinet op zo'n moment ook een verantwoordelijkheid heeft. Ik kan geen antwoord geven op de vraag wat daarachter zit.

Er worden discussies gevoerd in het kader van de mogelijk aanstaande privatisering van Schiphol. Zij gaan vooral over het geluidsdossier, de externe veiligheid, de eventuele consequenties van de fusie tussen KLM en Air France en over de ruimtelijke inbedding. Binnenkort verschijnt ook de nota Ruimte. Deze thema's vragen allemaal terecht om een samenhangende verkenning. De staatssecretaris heeft het ook zo opgepakt, want er komt een project, genaamd "Mainport Schiphol". Verschillende scenario's voor de luchthaven zullen in het kader daarvan worden bekeken. Het lijkt ons daarom zaak dat de overheid vooralsnog maximale zeggenschap houdt over de toekomst van de luchthaven. Wij moeten voorkomen dat er later niets meer te kiezen valt en wij met de verkoop van aandelen op de toekomst vooruitlopen. Wij roepen in dit geval de staatssecretaris dan ook op om pas op de plaats te maken op dit dossier en om voorlopig vooral niet in beweging te komen waar de minister dat eerder wel heeft gedaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik probeer uit de woorden van de heer Verdaas op te maken wat hij vindt van de privatisering van Schiphol. Is hij tegen of voor?

## Verdaas

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik houd ook van helderheid, maar wij hebben geen principiële opvattingen over privatisering of marktwerking. Ik constateer dat het dossier Schiphol nu dusdanig in beweging is dat er een scenariostudie komt naar de toekomst. Het getuigt volgens mij van goed bestuur als dat belangrijke aspect tijdens de scenariostudie in overweging wordt genomen. Op grond daarvan zullen wij een afweging maken en een besluit nemen over privatisering. De voorgenomen vervreemding van aandelen moet nu in ieder geval in de ijskast.

De heer **Van der Ham** (D66): U spreekt zich dus niet per definitie uit tegen de privatisering?

De heer **Verdaas** (PvdA): Op dit moment niet.

□

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Het openbaar vervoer krijgt zo langzamerhand rampzalige perspectieven. De fractie van de PvdA maakt zich dan ook ernstig zorgen over de kwaliteit daarvan. De reiziger ervaart de bezuinigingen steeds vaker aan den lijve en ook de concessieverleners staan door de bezuinigingen met de rug tegen de muur. Positieve verhalen over de kansen van privatiseren verstommen; overal wordt geknepen. Buslijnen dreigen te worden opgeheven en wie, net als ik, zeer regelmatig met de trein reist, krijgt andere verhalen van reizigers te horen dan de objectieve, 80%-op-tijd-norm. De fractie van de PvdA is realistisch genoeg om te beseffen dat het automobiliteitsprobleem nooit volledig kan worden opgelost met openbaar vervoer. Het lukt zelfs niet met gratis openbaar vervoer, zoals de Belgische gemeente Hasselt aantoonde. Er moet wat gebeuren, want wij overschrijden momenteel de spankracht van het Nederlandse openbaarvervoersysteem. Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid overgedragen aan de regio's, maar af en toe wordt daar merkwaardig mee omgegaan. De ingeboekte bezuiniging voor het terugdringen van het ziekteverzuim, pakt uit als een platte, generieke bezuiniging waardoor de goeden onder de kwaden moeten lijden. De fractie van de PvdA nodigt de minister er

dringend toe uit om maatwerk te leveren waarbij de minister zich naar ons gevoel niet kan verschuilen achter de onwilligheid van Mobis. Als de minister niet toezegt dat zij dit oplost, overwegen wij hierop terug te komen in de tweede termijn.

De regio's zijn mede verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Het Rijk geeft naar ons idee alleen onvoldoende om die medeverantwoordelijkheid waar te maken, terwijl de regio's veel hebben gedaan via aanbestedingen. Vrijwel overal wordt meer waar voor het zelfde geld geleverd. Op een dag houdt het echter op. Daarom wil de fractie van de PvdA via een amendement de ergste bezuinigingen op het openbaar vervoer voor de komende jaren ongedaan maken. De dekking daarvoor wordt gevonden via de in de begroting opgenomen bijdrage voor het Smedinghuis.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik ben erg benieuwd naar een alternatief voorstel na deze tirade. Wil de heer Boelhouwer niet dat het Smedinghuis wordt herbouwd, terwijl dat nodig is omdat de waterkeringen en dergelijke nou eenmaal ergens moeten worden gevolgd? Hij vindt zeker dat de mensen die dat doen, maar ergens in de open lucht moeten gaan werken. In plaats daarvan wilt u voor waarschijnlijk één jaar de helft van de bezuinigingen terugdraaien. Meer kunt u niet doen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Wij willen de 30 mln die in de begroting is gereserveerd voor het Smedinghuis, inzetten voor het openbaar vervoer. Volgens ons heeft de minister zich met het Smedinghuis een poets laten bakken door de Rijksgebouwendienst. Neem het gebouw op weg naar het oude ministerie. Dat is tot het karkas afgebroken, bij wijze van spreken bijna afgebrand. Het wordt totaal opnieuw opgebouwd. Dat staat vanzelfsprekend niet op de begroting van Verkeer en Waterstaat en komt al helemaal niet ten laste van het Infrastructuurfonds. Het is onlogisch om een gebouw dat is afgebrand en waarvoor het Rijk zich niet kan verzekeren, op te voeren op een begroting ten laste van een infrastructuurfonds. Dat kan niet. In dit land bestaat daarvoor de Rijksgebouwendienst. De ambtenaren wachten overigens ook niet tot

2006 tot het gebouw gereed is. Zij zijn nu ook aan het werk en zij zijn nu ook ergens onder de pannen. Zij zitten dus niet in een weiland in de open lucht te werken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Over het Smedinghuis hebben wij eerder met de minister gesproken. Daaraan is gewoon niet te ontkomen. U fulmineert tegen bezuinigingen en u weet dat het geld van het Smedinghuis er gewoon niet is. U doet dus helemaal niets.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Het geld van het Smedinghuis is er wel, want wij kunnen gewoon besluiten dat wij het daaraan niet willen uitgeven. Dat is ons recht. Door de technische beantwoording van de vragen en uit de technische toelichting op de begroting krijgen wij de indruk dat de minister zich een poets heeft laten bakken door de collega van VROM, die dit probleem feitelijk via de Rijksgebouwendienst had moeten oplossen. Het moet niet via het Infrastructuurfonds worden opgelost. De herbouw van een afgebrand kantoor van het Rijk kun je nooit onder infrastructuur rekenen; u ook niet.

Binnen enkele jaren staat de privatisering van de gemeentelijke vervoerbedrijven op de agenda. De PvdA-fractie neigt er sterk toe om die weg niet op te gaan. Alleen al de bijzondere problematiek van de gemeentelijke infrastructuur is hier een contra-indicatie. Dat betekent volgens de PvdA-fractie wel dat de gemeentelijke vervoerbedrijven de komende jaren de plicht hebben om het minstens even goed te doen als private bedrijven. Daarbij staat de beleving van de klant voor ons centraal. Mocht het onverhoopt niet lukken om dezelfde kwaliteit te leveren, dan vraagt het belang van de klant misschien dat wel wordt geprivatiseerd. Wij horen graag een reactie van de minister op dit idee.

De PvdA heeft zich de afgelopen jaren sterk ingespannen voor de sociale veiligheid. Ik behoef daartoe alleen maar de aangenomen moties en amendementen van de PvdA-fractie in herinnering te roepen. In opdracht van de Kamer is indertijd een inventarisatie gemaakt van de noodzakelijke uitbreiding van de Spoorwegpolitie. De conclusie was dat er 300 arbeidsplaatsen bij moesten. Tot nu toe zijn er van die 300 precies 51 gerealiseerd. Wij

## Boelhouwer

willen de minister nu de concrete doelstelling opleggen dat eind 2006 het aantal geweldsincidenten in de trein met 40% is afgenomen. Een minister die zelf zegt dat de sociale veiligheid voor haar van belang is, moet zo'n voorstel onzerzijds toch juichend overnemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Was het niet de voor-vorige minister van Verkeer en Waterstaat die ons 200 plaatsen beloofde, maar ze nooit heeft geleverd?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De voor-vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft op verzoek van de Kamer geïnventariseerd hoeveel er moesten komen. Vervolgens kwam u weer terug met het CDA.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat laatste is gelukkig wel gebeurd, maar er zat nog iets tussenin. Mevrouw Netelenbos heeft de Kamer beloofd dat zij voor 200 agenten zou zorgen. Dat heeft zij niet gedaan.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat moest bij de begroting worden geregeld. U hebt daaraan niet meegewerkt.

De finale klapper bij de veiligheid kan gemaakt worden met de spoedige invoering van de OV-chipkaart. Het verbaast de PvdA-fractie dat de financiering zelfs tot op dit moment nog niet helemaal rond is. Dat kan niet. Het schorem moet niet eens de kans krijgen om zonder kaartje in de trein te komen. Dat is de beste bijdrage die je kunt leveren aan de sociale veiligheid. Gaarne vernemen wij van de minister of wij ervan op aan kunnen dat de financiering nog voor het einde van dit jaar is geregeld. Zo niet, dan zullen wij dat in een motie aan de regering vragen.

Het gaat niet goed met het Nederlandse waterschapsbestel. Bij de verkiezingen is de opkomst laag, je wordt vooral in een waterschapsbestuur gekozen als je achternaam met een A of een B begint, de trits belang-betaling-zeggenschap is aan grondige modernisering toe, de geleidingwijze invulling van de functionele democratie is aan herziening toe en toezicht door provincies op wat waterschappen doen – de algemene democratie controleert de functionele democratie – is hoognodig. Dat impliceert ook een grote verantwoordelijkheid van

de provincies. De afgelopen jaren zijn door de waterschappen kapitalen aan communicatiebureaus uitgegeven zonder dat deze problemen ook maar een stap dichterbij een oplossing kwamen. Er is waterkennis genoeg voor handen, maar de burger weet het niet en betaalt ervoor via een wirwar van waterheffingen zonder te weten dat de functionele democratie een democratie is. Dat raakt het bestaansrecht van de waterschappen. De PvdA vindt dat het jaar 2005 een kritisch jaar is waarin wij moeten kijken naar het bestel. Slagen de waterschappen er onvoldoende in om de genoemde punten dan opgelost te hebben, dan moet het anders. Een periode van meer dan 15 jaar modderen lijkt lang genoeg om knopen door te hakken. 2005 is wat ons betreft een extra geschikt jaar, omdat wij dan volgens afspraak ook de thermometer in het Nationaal bestuursakkoord water gaan steken. Dan kunnen wij tegelijkertijd de rol van de waterschappen evalueren. Overigens is het bij de Unie van waterschappen ook wel doorgedrongen dat het water aan de lippen staat en dat op zeer korte termijn knopen moeten worden doorgehakt. Kan de staatssecretaris in dat verband toezeggen dat in 2005 opnieuw naar het bestel wordt gekeken? Het is van belang om op de kortst mogelijke termijn te beschikken over de uitkomsten van het IBO water, waarop het kabinet nu al tweeënhalve maand broedt.

Mevrouw **Gerken** (SP): Als het bestel op de schop gaat, zou de PvdA er dan ook een voorstander van zijn om te kijken naar de mogelijkheden om de waterschappen onder te brengen bij de provincie en de huidige bestuurslaag te laten vervallen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat zou absoluut het alternatief zijn. De provincies zullen natuurlijk ook wat moeten doen. Op dit moment laat een aantal provincies waterhuishoudingsplannen volledig door de waterschappen maken, domweg omdat zij er zelf niet in willen investeren en er geen personeel beschikbaar willen stellen voor die taak. Voor het toezicht geldt precies hetzelfde. Het toezicht is op dit moment uiterst diffuus geregeld. Een statenlid dat die functionele democratie moet controleren, krijgt

misschien hooguit een keer in zijn statenperiode een reglementswijziging van een waterschap onder ogen, maar daar houdt het dan ook helemaal mee op. Het is ook voor de provincies en de leden van provinciale staten op dit moment volstrekt ondoorzichtig wat de waterschappen doen en welke controlerende functie de provincie daarbij heeft.

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt: laten wij kijken of de waterschappen de boel op orde krijgen; als dat niet lukt, laten wij dan het bestel op de schop gooien. Zou het niet beter zijn om te zeggen dat het bestel gewoon op de schop moet?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Wij zitten met het probleem dat wij op het IBO water wachten. De uitkomsten daarvan zijn ook bepalend voor de wijze waarop je dat probleem aanpakt. Verder hebben wij in 2005 een goede evaluatiemoment om ook te kijken naar het Nationaal bestuursakkoord water. Ik zou dan ook tegen waterschappen zeggen: grijp je laatste kans.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik begrijp dat u nog niet helemaal pleit voor het onderbrengen van de waterschappen bij de provincies.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat klopt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben een voorstander van zo'n discussie over de waterschappen. Ik vind zeker dat het moet worden bekeken, want er zijn heel veel problemen. Maar als je het onderbrengt bij de provincie – u bent nog niet zo ver; ik ook nog helemaal niet – dan krijg je daar beleidsconcurrentie. Hoe wilt u de aparte rol die water in Nederland inneemt veiligstellen tegenover heel veel andere belangen die een orgaan dat met meerdere dingen te maken heeft moet wegen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Een van de gemakkelijkste manieren om dat te realiseren is een waterheffing die voor waterprojecten en voor water moet worden gebruikt. Als je dat zo organiseert, heb je daarmee de financiering van die watertaken voor altijd en eeuwig veiliggesteld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Is de heer Boelhouwer niet bevreesd dat juist de besteldiscussie in de praktijk

## Boelhouwer

een verlamdende werking kan hebben in de aanpak van de wateropgave waarvoor wij staan? Ik dacht dat de geachte afgevaardigde de heer Boelhouwer dat had gezegd op een congres van de Unie van waterschappen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat klopt. Maar kijkt nu eens naar de rol die die functionele democratie speelt en wie er nu precies het toezicht op houdt. Wilnis is in dit verband een gevaarlijk voorbeeld, want ik wil op geen enkele manier de suggestie wekken dat waterschappen schuld hebben aan die situatie en dat, als de provincie haar toezicht anders had ingevuld, die dijk niet aan het schuiven was geweest. Toch wil ik het voorbeeld gebruiken. Toen dat gebeurde, was eigenlijk bij niemand duidelijk, wie verantwoordelijk was voor het feit dat het was gebeurd, en voor het toezicht. Beide verantwoordelijkheden liggen duidelijk bij de provincie. Zelfs dat is naar ons gevoel op dit moment te diffuus geregeld.

De heer **Geluk** (VVD): Ik begrijp niet dat u als oud-gedeputeerde het punt van het toezicht noemt. U zou toch moeten weten dat de provincies volgens de wet een toezichthoudende taak hebben. Volgens u oefenen de provincies die taak niet uit, wat ik geheel met u eens ben. Maar dan moeten we de oorzaak toch bij de provincies zoeken, en niet bij de waterschappen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nee, dat ben ik niet met u eens. De waterschappen zijn namelijk aan te spreken op het feit dat de rol van de toezichthouder niet is georganiseerd. Dat is niet alleen de verantwoordelijkheid van de provincies, maar ook van de waterschappen zelf. Zij moeten weten dat zij als functionele democratie de gehele democratie als toezichthouder nodig hebben, wat in het eigen bestel moet worden georganiseerd.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Boelhouwer maakt zich erg druk over het democratisch toezicht op de waterschappen, waarbij ik mij wel iets kan voorstellen. Als hij de rol van de waterschappen wil borgen door middel van een waterheffing die hoofdelijk wordt omgeslagen over de desbetreffende burgers, wijs ik op de nu al grote stijging van de

waterschapslasten, en vraag ik hem of hij mijn zorgen daarover deelt en zo ja, vindt hij dan ook dat wij daar scherp op moeten letten?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik deel uw pleidooi om daar scherp op te letten. Wel constateer ik dat de watergeldstromen in Nederland op dit moment zo diffuus zijn, dat voor vrijwel niemand inzichtelijk is te krijgen waaraan wordt betaald. Het begint met gemeenteheffingen en wordt vervolgd met een provinciale grondwaterheffing, drinkwaterheffingen, rioolheffingen, gemeentelijke rioolheffingen, waterzuivering, regionale waterkeringen, waterkeringen voor het hoofdwatersysteem, en ik ben er nog een aantal vergeten. Op dit moment is het zo'n onoverzichtelijk geheel dat met het onderbrengen van alles in één waterheffing de mogelijkheden van controle veel groter worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Boelhouwer gaf één voorbeeld, namelijk Wilnis, en zei daarover dat dat wellicht wat ongelukkig gekozen was. Ik denk dat hij gelijk heeft, want ik heb op geen enkele manier gemerkt dat de provincie in het geval van Wilnis zich afvroeg of het daarin een taak had. Sterker nog: toen de ramp zich daar voltrok, zijn ze vrij direct daarmee zelf aan de slag gegaan. Ik vraag mij daarom af of dit een heel goed gekozen voorbeeld is.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik denk dat het wel een goed gekozen voorbeeld is, want niet direct op het moment waarop het gebeurde was voor iedereen duidelijk, ook niet voor de provincie, dat daar een provinciale verantwoordelijkheid lag in de zin van toezicht op en verantwoordelijkheid voor de handhaving van de taken van de waterschappen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Een dag na de ramp liep daar een grote provinciale delegatie rond, juist vanwege het feit dat men wist dat er een verantwoordelijkheid werd gedragen, zodat men wilde zien wat zich daar had voltrokken om het op een goede wijze op te pakken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat had ook iets van ramptoerisme, hoor. De manier waarop dit uitvoerig in de media is belicht, geeft enige relativering bij uw opmerking dat de

provincie daar de volgende dag massaal rondliep.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik liep er zelf tussen, en er waren geen media bij aanwezig. Na afloop was het overigens zwart van de media, dus dan is het niet vreemd dat men vragen stelt aan de mensen die daar hebben rondgekeken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De media waren erbij betrokken. Veel later, toen het allemaal niet meer zo speelde, heb ik daar met bewoners over gesproken en begrepen dat zij zich erover verbaasden dat er ineens een provinciale delegatie, versterkt met Kamerleden van enkele politieke partijen, langskwam!

De PvdA-fractie maakt zich zorgen over ruimte voor de rivieren. Het is een majeur project, waarvoor veel geld is gereserveerd. Op dit moment wordt een PKB uitgevoerd, daarna volgen de diverse MER's, en als je dat qua planning achter elkaar zet, weet je dat op zijn vroegst in 2009/2010 de eerste spade de grond ingaat. De hoeveelheid geld om tot realisering te komen, zal nooit in een periode van vijf jaar daarna nog kunnen worden weggezet. Ondertussen voldoet een aanzienlijk deel van de dijken in ons land niet aan de wettelijke veiligheidsnormen, wat zorgelijk is. Daarom pleit de Partij van de Arbeid ervoor, op de kortst mogelijke termijn te beginnen met geen-spijt-maatregelen, maar dat mag er niet toe leiden dat de torenhoge ambities van het Rijk en waarvoor de steun van alles en iedereen in de regio's is gezocht, uitsluitend uitmonden in het afgraven van uiterwaarden, ophogen van dijken en andere maatregelen die wel technisch, maar weinig duurzaam zijn. Als dat dreigt te gebeuren, dan kan de staatssecretaris het project verder wel vergeten. Wij hebben veel waardering voor de inzet van de staatssecretaris op dit terrein, maar ze moet de komende drie jaar duidelijk maken dat zij het project ruimte voor de rivier heel serieus neemt. Wij zijn bezig met een project tot 2050, waarvoor veel ministeries verantwoordelijkheid vragen. Daarom vragen wij de staatssecretaris onomwonden te verklaren dat zij er alles aan zal doen om de door haar en haar ministerie gewekte verwachtingen over dit grote project in het gehele land waar te maken.

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Zonder mobiliteit is er geen economische groei mogelijk. De coalitie heeft zich verenigd op het verminderen van de files en het wegwerken van de achterstanden bij het onderhoud van spoor, vaar- en autowegen. Ondanks de moeilijke financiële situatie van het Rijk komt er extra geld voor mobiliteit. De inzet van het kwartje van Kok maakt bouw en onderhoud van infrastructuur mogelijk. Ook voor milieu en innovatieve milieuzorg komt meer geld beschikbaar. Tegelijkertijd moet worden bezuinigd op de overhead-uitgaven van de overheid. Er moet minder naar ambtenaren. Het AVBB heeft becijferd dat bij rijkswegen zo'n 40% van het budget op gaat aan personele uitgaven. Bij waterbeheer en vaarwegen, zo heb ik in een dagblad gelezen, zou dit zelfs tegen de 80% belopen. Kan de minister commentaar geven op die opmerkelijke cijfers?

Hoe dan ook, wij ontkomen er niet aan dat in de toekomst minder mensen het werk zullen moeten doen. Ik kan dan ook niet anders zeggen dan dat ik aangenaam verrast was toen ik in de krant las dat topambtenaren op politieke cursus gaan om bij te scholen. Worden er vandaag studiepunten uitgekeerd aan de ambtenaren die achter in de loge zitten?

Ik kom op het belangrijke punt van het onderhoud. Onderhoud is eigenlijk een nieuw fenomeen op de politieke agenda. Dat is merkwaardig, want als je de stukken goed doorneemt, kun je constateren dat al een aantal jaren sprake is van achterstallig onderhoud. Het is erg genoeg dat het zover is gekomen, maar anderzijds: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Wij moeten nu een maximale inspanning leveren om het onderhoud op peil te krijgen. Het is nodig dat er structureel geld komt voor onderhoud, ook om te voorkomen dat het onderhoudsbudget bij nieuwe infrastructuurprojecten geen gelijke tred houdt met de nieuwe infrastructuur. Wat gaat de minister doen in de jaren tot 2010 en daarna? Hoe kan de Kamer controleren wat zij doet? De minister vraagt heel veel geld. Ik vind het belangrijk dat het er komt, maar als er 600 mln euro nodig is voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand bij autowe-

gen, wil ik wel halfjaarlijks of jaarlijks weten wat er precies is gebeurd en wat dit betekent voor de staat van het onderhoud van de wegen. Ook wil ik weten of het budget voldoende is. Ik wil niet meteen een relatie leggen met de procedure voor grote projecten, maar ik zoek wel naar iets van een project, want dit is meer dan zo maar het doen van regulier onderhoud.

Dan een tweede speerpunt van het kabinet, de filebestrijding. Ik ben zeer ingenomen met het feit dat deze minister de lijn van haar voorganger om met relatief eenvoudige middelen, zoals de spitsstroken, extra capaciteit op de wegen te creëren, voortzet. Ik wil daar nog een mogelijkheid aan toevoegen. Ik kom er straks nog op terug, maar het is misschien mogelijk om via PPS expreswegen aan te leggen. Je kunt die dubbeldeks aan leggen daar waar te weinig ruimte is. Houdt de minister zich met dergelijke ideeën bezig? Voorgangers van haar zijn hier wel mee aan de slag geweest, maar tot resultaten heeft dit nog niet geleid.

Wij missen een langetermijnvisie, maar daar kan de minister niets aan doen. Wij kijken reikhalzend uit naar de nota over mobiliteit. Het is jammer dat die nota niet geïntegreerd kan worden in de nota ruimte. In dit kleine land zijn infrastructuur en ruimtelijke ordening zeer nauw met elkaar verweven. Wat ziet deze minister als haar verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ordening op langere termijn? Verkeer en Waterstaat treedt min of meer terug tot de core business. Hoe wordt de link met VROM in de toekomst gelegd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U smeekt het kabinet om een langetermijnvisie. Ik smee het CDA om zo'n visie. Kunt u die geven, bijvoorbeeld voor het oplossen van het fileprobleem? U roept alleen maar dat er meer spitsstroken moeten komen. U voegt daar nu zelfs expressbanen aan toe. Dat betekent alleen maar meer asfalt. Is dat niet het recept geweest van de afgelopen decennia? De automobilisten zien de files dagelijks toenemen. Gisteren stonden er de langste files van de afgelopen vijf jaar.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik dacht gisteren al dat u een gelukkig mens moest zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is een enorm misverstand waarmee u mij op de kast jaagt. Ik wil die problemen oplossen, maar u laat ze liggen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik had het over gisteren. Toen ik dat bericht las, wist ik dat u een dag later naar voren zou komen om dit te melden. Daarom spreek ik u daarop aan. Voor onze langetermijnvisie kan ik u verwijzen naar ons verkiezingsprogramma, maar dat zal ik niet doen. Het probleem is ernstig genoeg. Wat wij ook doen, er zal sprake zijn van een mobiliteitsgroei en dat moet ook. Er komen meer mensen in Nederland en de mobiliteit neemt toe als de economie groeit. Ik noem de aanleg van een hogesnelheidslijn voor het gewone vervoer en van een Betuwelijn voor het vrachtverkeer. Met die laatste lijn wordt vrachtverkeer van de wegen gehaald. Ik ben ervan overtuigd dat spitsstroken op dit moment de snelste manier zijn om files tegen te gaan. Voor de hele lange termijn – 2010 tot 2020 – staan wij voor vragen en opties, zoals het beperken van de mobiliteit in Europees verband. U zult het met mij eens zijn dat Nederland dat nooit alleen kan. In de toekomst zal de capaciteit van de vaarwegen beter benut moeten worden. Zo zijn er verschillende richtingen waarover wij kunnen nadenken. Het valt mij op dat geen enkele partij een echte toekomstvisie heeft. De visie van GroenLinks ken ik wel, maar als die wordt verwezenlijkt, houden wij geen baan meer over.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt terecht dat er vragen en opties zijn voor de toekomst. Het CDA heeft kennelijk geen oplossingen. Het valt mij op dat u niet de verbetering van het openbaar vervoer noemt. U heeft nog steeds het lef niet om als politicus het onvermijdelijke te zeggen, namelijk dat er meer betaald moet worden als men op drukke tijden wil rijden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het SCP noemt niet het kabinetsbeleid als reden voor de groei van de problemen met de mobiliteit, maar de individualisering van de samenleving; een trend die u zeer belangrijk vindt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Heeft u

## Van Haersma Buma

wel eens gehoord van de mobiliteitsparadox? De verbeterde mogelijkheden tot mobiliteit zullen automatisch gevuld worden. Dit is overigens geen proces van de laatste jaren. Het is al eeuwen aan de gang. Naarmate de mogelijkheden toenemen, zullen mensen zich over grotere afstanden verplaatsen. Daar is overigens niets op tegen. Juist beprijzing maakt het mogelijk om er een verdelingsvraagstuk van te maken. De CDA-fractie in de Kamer weigert, initiatieven in die richting te nemen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Er is al beprijzing in Nederland in de vorm van de benzineaccijns. Het beroemde kwartje van Kok zou leiden tot minder mobiliteit, maar heeft niets geholpen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Van Haersma Buma niet in beweging wil komen op dit onderwerp.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik geef antwoord op uw vraag en u vindt dat ik niet in beweging kom.

De heer **Verdaas** (PvdA): U spreekt over de samenhang tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur. Ik deel uw zorg dat het departement van Verkeer en Waterstaat geneigd is om zich weer op de kerntaken te richten, terwijl er veel meer behoefte is aan een gebiedsgerichte benadering. Waar moet naar uw mening het primaat liggen, bij het ministerie van VROM – wij zijn in afwachting van de nota ruimte – of bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Welk ministerie zal de gebiedsgerichte benadering omarmen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het zou mooi zijn als die twee samenkomen in één grote nota voor de toekomst, gericht op infrastructuur en ruimte. Bij de ruimtelijke ordening van nu staat wat mij betreft het ministerie van VROM op de eerste plaats. Daar ligt de verantwoordelijkheid, maar het is beleid is wel geïntegreerd; er wordt door beide ministeries gezamenlijk gewerkt aan de inrichting van Nederland.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Van Haersma Buma heeft afgelopen zaterdag waarschijnlijk ook het Algemeen Dagblad gelezen waarin zijn partijgenoot, minister

Peijs, heeft aangegeven, voor de kilometerheffing op termijn te zijn. Hij zal ook de reacties van andere partijen daarop gelezen hebben. Zelfs de VVD is van mening dat op termijn een kilometerheffing onontkoombaar is. Welke termijn heeft hij in zijn hoofd daarvoor? Of denkt hij dat wij in de toekomst absoluut zonder kunnen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik zeg dat niet, maar wel dat kilometerheffing geen panacee is. Wij kennen al beprijzing via accijns. Tot nu toe heeft dat weinig geholpen. Je kunt benzine € 10 per liter laten kosten, maar dan wordt Nederland uit de markt geprijsd. Het is een Europees vraagstuk. Nederland kan het niet alleen oplossen. Ik zie beweging in Europa. De Maut, de tol in Duitsland is een groot debacle. Ik ben blij dat wij dat nog niet hebben. In de nota mobiliteit komen al die vragen aan de orde. De discussie over kilometerheffing is daar een van. Te veel partijen roepen dat zij kilometerheffing willen. Punt. Wij willen mobiliteit. Verschillende wegen leiden naar dat doel. Kilometerheffing, beprijzing kan een middel zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): U zegt: kilometerheffing. Punt. Wat ons betreft, is dat een komma, want dan begint het pas. Het gaat om voorbereiden en invoeren. Als je dit in 2010 wilt invoeren – wij willen het eigenlijk eerder – en als je ook aan Europese regels wilt voldoen, dan moet je er toch nu al over nadenken? De nota mobiliteit komt eraan, dat is waar, maar het CDA zou toch enigszins moeten bewegen. Het moet daarover toch nadenken? U noemde Duitsland als slecht voorbeeld, maar gaat u dan eens in op het voorbeeld van Londen, waar het juist heel goed werkt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat systeem hebben wij al. In alle Nederlandse grote steden is er een parkeerheffing en in Londen legt men een ring om de stad. Het is precies hetzelfde.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een beetje flauw.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Nee, dat is niet flauw. Sterker nog, het is een feit, want door de hoge parkeertarieven binnen een bepaalde

ring, zijn er minder auto's. In Amsterdam werkt dat gewoon. Daar heb je al die dure tolpoorten helemaal niet voor nodig.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb het ook niet over tolpoorten, maar over beprijzing. Denkt u daar ook over na?

De heer **Hermans** (LPF): Het CDA wijst platte kilometerheffing af, omdat dit net zo iets is als accijnsheffing. Maakt een variabele kilometerheffing dan wel onderdeel van de toekomstplannen van het CDA uit, zoals de minister heeft voorgesteld?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Beide elementen, de platte en de variabele kilometerheffing, zijn voor mij een vraag. Anderen die zeggen, de oplossing te hebben, roepen alleen het woord, maar hebben vervolgens niet het hele plaatje van de mobiliteit in de toekomst voor ogen. Platte heffing kan, net zo goed als beprijzing, per gebied verschillen, zoals de minister ook in de toekomst, 2010, ziet. Dat hoort bij integraal denken over mobiliteit in de periode na 2005/2010. De minister ziet dat als een tussenstap, maar ik vraag mij dat af, want de minister koppelt dit aan de APK. Auto's jonger dan drie jaar worden volgens mij niet gekeurd. Ik weet niet hoe dat moet. Er zijn veel vragen, zelfs bij de voorstanders. In Duitsland is de invoering een drama. Ik ben blij dat wij dat in Nederland niet hebben. Het kabinet komt begin volgend jaar met een nota over de mobiliteit in Nederland tot 2010 en hopelijk erna. Of het CDA dat nu wel of niet wil, daarover zal een discussie worden gevoerd. Dan wil ik alles kunnen afwegen en geen aparte discussie voeren over de vraag of je voor of tegen een kilometerheffing bent. Dat is echt het eind van de discussie en niet, zoals ik hier zie gebeuren, de start van de discussie.

De heer **Hermans** (LPF): De conclusie dat wij met het CDA nog alle kanten op kunnen, is dus terecht.

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

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik zal de heer Van Haersma Buma niet uitnodigen, zijn auto eens in Londen te parkeren. Ook voor de tolheffing



## Van Haersma Buma

was het daar erg duur, duurder dan in Amsterdam.

Ik deel zijn standpunt dat de kilometerheffing moet worden bekeken binnen het integraal mobiliteitsbeleid; die kan niet zomaar als een los onderdeel worden neergezet, want daar zitten allerlei haken en ogen aan. Een daarvan is het openbaar vervoer. Het standpunt van het CDA is altijd geweest: eerst bewegen, dan beprijzen. Denkt de heer Van Haersma Buma dat de investeringen die nu in het openbaar vervoer worden gedaan, voldoende zijn om te gaan bewegen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik denk dat het een begin is. Het is zonder meer waar. Als je het bedrag dat de sector heeft gevraagd vergelijkt met het bedrag dat beschikbaar is, zie je een groot gat. Ik zie echter ook dat nog nooit zoveel extra geld naar het spoor is gegaan. Al was het alleen maar voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand. Er zijn twee tranches beschikbaar: 800 mln euro en 700 mln euro. Dat is gigantisch, maar het is de vraag of dat voldoende is. Daarover ben ik het met mevrouw Gerkens eens, maar gelet op het totale bedrag dat in Nederland beschikbaar is, vind ik de gemaakte verdeling heel netjes.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Is de heer Van Haersma Buma het met mij eens dat een kilometerheffing, het beprijzen van het rijden, een fikse investering in het openbaar vervoer onontkoombaar maakt? Vind ik het CDA daarvoor aan mijn zijde?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Die fikse investering is er.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Die investering is bedoeld voor het onderhoud. Door het plegen van onderhoud gaan er niet meer treinen rijden, worden niet meer reizigers vervoerd en worden reizigers niet op een betere manier van A naar B gebracht. Er zal meer moeten gebeuren dan het plegen van achterstallig onderhoud.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Weet u wat heel veel ruimte biedt op het spoor voor nieuwe treinen? De Betuwelijn. En daar bent u tegen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben daartegen omdat het geen oplossing

is. Dat weet de heer Van Haersma Buma ook. De Betuwelijn zal niet meer personenvervoer genereren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Jawel. Door het niet beschikbaar zijn van de Betuwelijn is het bestaande spoor overvol. U kent de discussie over de paden in de spits. Al die treinen rijden nu door Utrecht, Amersfoort, Den Bosch en Eindhoven. Er is geen millimeter ruimte. Als de Betuwelijn waar u zo ontzettend tegen bent, er is, gaan alle goederen over de Betuwelijn en dan hebben wij ruimte op de rest van het spoor. Die ruimte wordt ingevuld, want de plannen van de NS en de plannen van de minister maken meer treinen op het bestaande spoor mogelijk.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Van Haersma Buma weet ook dat je op een goedkopere en slimmere manier veel meer mogelijkheden kunt realiseren om het spoor uit te breiden. Ik noem inhaalsporen, een andere KV en dergelijke. Dan was er ook meer personenvervoer mogelijk.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als het goedkoper kan, moet u niet tegen mij zeggen dat er meer geïnvesteerd moet worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Van Haersma Buma verwijt sommige partijen dat zij te snel roepen dat er een kilometerheffing moet komen. Mijn partij voelt zich niet aangesproken. Zij roept al vanaf 1997 in het brede kader van het mobiliteitsbeleid om een kilometerheffing. Ik heb sterk de indruk dat hij zelf veel te snel roept dat de heffing er niet moet komen. Het is meer een reflex op het moment dat het woord "kilometerheffing" valt. Afgelopen zaterdag kwam het uit de mond of de pen van de minister. Ook toen maakte hij meteen een afhoudende beweging van "dat moeten we niet hebben". Waar ligt dat aan? Heeft dat te maken met het feit dat het CDA in het verleden ooit massief tegen de kilometerheffing is geweest en dat niet meer los durft te laten? Ik kan het anders niet meer peilen. De roep om op die wijze te proberen de beprijzing van bezit om te zetten naar beprijzing van gebruik wordt steeds groter. Het kan toch vruchtbaar zijn om op die manier te proberen een steentje bij te dragen aan de aanpak van de grote

problemen waar we mee te maken hebben? Durft de heer Van Haersma Buma los te laten wat hij in het verleden heeft ingezet? Dat zou heel vruchtbaar zijn voor de discussie.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik dank u voor de oproep aan mijn adres. Het is van belang om de begroting én het regeerakkoord goed te bekijken. Daar staan twee dingen in waar het CDA, totdat het regeerakkoord werd gesloten, niet aan wilde. Ik vraag mij nog steeds af of het de weg is, maar ik ben bereid om die stap te nemen. 1. In het hoofdlijnenakkoord staat het mogelijk beprijzen van het goederenvervoer in overleg met de sector. Als wij daarvoor getekend hebben, doen wij dat ook. Wij vinden dus dat de minister in overleg moet treden met de sector om te bezien of dat kan. 2. De minister schrijft in de begroting dat zij de discussie over beprijzing in de nota Mobiliteit wil verwerken. Het is echter niet het CDA, maar de begroting die schrijft dat daar voor 2010 geen mogelijkheid voor is. Het staat niet alleen in de begroting. Ik noem ook de brief van staatssecretaris Wijn over de belastingen op het autobezit. Daarin zegt hij ook dat hij deze niet kan veranderen. Het CDA wordt hierop aangesproken. Dat mag, maar ik doe niets anders dan kijken naar de begroting en naar het regeerakkoord. Dan zie ik wel degelijk een mogelijkheid om iedere discussie te voeren, maar ik wens deze niet te voeren met een bepaling vooraf dat wij een kilometerheffing of beprijzing, of hoe wij het ook maar noemen, gaan invoeren en wel zien wat de gevolgen zijn. Daar doe ik niet aan mee.

Er zijn twee voorwaarden. Europa is een heel belangrijke. Nederland moet het niet alleen doen. Verder moet het technisch wel kunnen. Wij zien nu hoe het in Duitsland gaat. Als de heer Slob zijn zin had gehad, was Nederland Duitsland geweest, waar 150 mln euro schade per maand wordt geleden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb ook geconstateerd dat de minister zaterdag in de krant wat andere standpunten innam dan bij de beantwoording van de vragen over de begroting. In dat opzicht komt er opeens een versnelling. Als er een versnelling kan ontstaan, zodat het sneller opgepakt kan worden dan bij de begroting mogelijk leek, wil ik u

## Van Haersma Buma

vragen om deze niet te frustreren, maar om daaraan een bijdrage te leveren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat is voor u dan sneller?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zal er in mijn eigen termijn op terugkomen, want het wordt misschien een heel lang verhaal. Als ik kijk naar de antwoorden van de minister op de vragen over de begroting en naar wat zij afgelopen zaterdag heeft gezegd, dan lijkt het alsof wij misschien toch een paar jaar winst kunnen boeken. Dat zou ik zeer toejuichen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan blijf ik in reactie daarop zeggen dat ik de minister houd aan haar eigen begroting. Volgens mij is dat niet eens zo gek van een coalitiepartij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Als de heer Van Haersma Buma de kilometerheffing ziet als een reële mogelijkheid in de toekomst, is hij dan ook bereid om nu te investeren in het op peil houden en het verder uitbouwen van de kennis over de kilometerheffing, de uitvoeringsproblemen en dat soort zaken meer?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vind het de bevoegdheid van de minister om binnen haar ambtenarenapparaat mensen te laten denken over kilometerheffing, beprijzing of wat dan ook. Ik vind dat ik daar niet over moet gaan, want de minister moet met voorstellen komen. Als de minister mij vraagt om een budget apart te zetten van enkele honderden miljoenen om dit in te voeren, zoals in de tijd van minister Netelenbos, dan zeg ik: nee, want wij hebben het geld er eenvoudigweg niet voor. Ik vind echt dat het behoort tot de bevoegdheid van de minister om daarover na te denken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U bent er geen pleitbezorger van, maar u verzet zich er ook niet tegen, anders dan vorig jaar. Dat juich ik toe.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik weet niet of wij hetzelfde bedoelen. Wat ik wil zeggen, is dat ik het essentieel vind dat de Kamer beoordeelt waar de minister mee komt. De minister mag natuurlijk zelf

haar voorstellen doen, maar dan kom ik ze beoordelen. Als de minister zegt dat zij binnen haar ambtenarenapparaat wil nadenken over de link met Europa en de beprijzing, waarover een discussie is, dan wil ik dat de minister niet verbieden, maar dat is iets heel anders dan dat ik mij al committeer aan de uitkomst.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U zei tegen de andere partijen dat zij al van tevoren zeggen dat de kilometerheffing er moet komen en dat zij al willen beginnen met de invoering. U wilt het als een reële mogelijkheid zien, maar u wilt zich er niet op vastpinnen. Dan is het toch een reële vraag of het ook wat mag kosten om die kennis in huis te halen en te houden, om te kijken op welke manier deze heffing eventueel ingevoerd kan worden?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als het gaat om de vraag of er extra kennis ingehuurd moet worden, ben ik daar niet zo voor, want ik geloof niet in het inhuren van extra kennis. De minister heeft in de begroting opgemerkt dat zij bij de nota over mobiliteit ingaat op de discussie over beprijzing of variabilisatie tegen 2010. Ik neem aan dat de minister die discussie kan voorbereiden met het huidige ambtenarenapparaat. Dan hoeft ik geen extra ambtenaren of iets dergelijks aan haar aan te bieden.

De **voorzitter**: Ik herinner u eraan dat dit de behandeling is van de begroting met de minister en de staatssecretaris, die deze bij de Kamer hebben ingediend, en niet met de CDA-fractie. De heer Van Haersma Buma gaat nu weer een flink eind verder met zijn termijn, met wellicht nog een klein vraagje op het allerlaatste moment, bij voorkeur niet van de heer Van der Ham.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het mooiste is nog dat ik het woord "kilometerheffing" in mijn hele inbreng niet heb genoemd.

Wij zijn bezig met de behandeling van de begroting van de minister en de staatssecretaris. Ik heb het gehad over verantwoordelijkheden van VROM en Verkeer en Waterstaat. Wij hebben het over de periode tot 2010 en daarna. Wij hebben nu een MIT met een horizon tot 2010, maar wij

zien steeds meer projecten over de rand vallen. Wij willen die projecten wel uitvoeren, maar het jaar 2010 komt steeds dichterbij. Wanneer wil de minister de periode na 2010 beleggen? Kan dat met voortvarendheid gebeuren? Een aantal projecten kan nu al een zekere horizon worden geboden op deze manier.

Het Rijk heeft constant te weinig geld voor de bouw van infrastructuur. Nederland heeft echter heel veel geld. Beleggers, banken, verzekeraars en pensioenfondsen staan te trappelen om in Nederland infrastructuur aan te leggen. Wat is er voor een burger mooier dan over het eigen pensioen of spaargeld te rijden? Gezien de hoeveelheid geld die er is, is het merkwaardig dat er zo weinig PPS van de grond komt. Ik kan steeds minder goed verklaren waarom dit zo moeilijk is. Ik kan het alleen maar begrijpen als ik ervan uitga dat de overheid heel erg bang is om grip te verliezen op de infrastructuur. Als een en ander goed geregeld wordt in een concessie of overeenkomst met richtlijnen, moet het echter mogelijk zijn om een private partij bijvoorbeeld een weg te laten exploiteren voor een bepaalde periode alvorens de weg weer aan de staat toevalt. Op deze manier kunnen projecten gerealiseerd worden zoals de A4 door Midden-Delfland, eventueel in combinatie met tolheffing. Er is immers allang een wet die tolheffing mogelijk maakt. Ik denk ook aan een project zoals Hart voor dieren, waarbij het voortdurend de vraag is hoe het financieel gevuld kan worden. Ik noem tot slot twee projecten die boven de begroting van Verkeer en Waterstaat gaan. Het gaat om de Zuidas in Amsterdam en de Tweede Maasvlakte. Wij kunnen onmogelijk het MIT herprioriteren om die projecten mogelijk te maken. Ziet de minister dat niet als een opdracht voor het kabinet? Kan de Kamer een voorstel van het kabinet verwachten?

Een ander punt op dit terrein is voorfinanciering. Dat is het afgelopen jaar in beeld geweest bij de decentrale overheden. Ik herinner mij de vervelende discussie omdat er ineens geld nodig was voor achterstallig onderhoud. Dat was nog onder het bewind van de voorganger van de minister. Toen zijn ineens allerlei projecten halverwege het jaar stilgelegd en zijn er wat projecten gered door voorfinanciering. Wat is het criterium voor de minister?

## Van Haersma Buma

Wanneer wel en wanneer niet? Ik denk in dit verband bijvoorbeeld aan de spoortunnel in Delft. Wij hebben over dat project gesproken. Vanochtend hebben wij daarover handtekeningen in ontvangst mogen nemen. Ik wil trouwens niet onvermeld laten dat de eerste handtekening die ik pakte van iemand was uit Isselburg in de Bondsrepubliek Duitsland. De tunnel in Delft is dus "wereldberoemd" in Europa! Ik kan mij voorstellen dat de minister zegt de 310 mln euro absoluut nodig te hebben voor de tweede fase spoor. Delft denkt echter door over hoe het dan wel te realiseren valt. Is de minister bereid om in de periode tot de MIT-behandeling actief te zoeken naar mogelijkheden van voorfinanciering of een combinatie met het beleggen van het MIT in de jaren na 2010? Is zij ook bereid te praten over publiekprivate samenwerking? Zij moet proberen om in ieder geval alternatieve financiering te zoeken.

Een hartenkreet. Er wordt ondanks dat er weinig geld is, heel veel infrastructuur gebouwd. Wie vanuit het buitenland Nederland inrijdt, ziet echter meteen dat tot het laatste elektriciteitshuisje alles is ondergekalkt met graffiti. Ik vraag de minister waarom wij een Betuwelijn maken met 110 km ongeverfde geluidsschermen. Wij weten dan toch dat het binnenkort één groot schilderij is? Waarom is het scherm niet voorzien van beplanting, zoals op steeds meer plekken? Een andere vraag is voor de minister van Justitie. Ik ben nu eenmaal ook woordvoerder op dat terrein. Waarom spreken wij de verkopers van spuitbussen hierop niet aan? Die moeten zich immers de vraag stellen wat ermee gebeurt. Wellicht moet, zoals bij de Drank- en horecawet, verkoop verboden worden aan mensen onder de 18. Deze vraag mag de minister doorspelen aan de minister van Justitie. Ik wil wel graag een antwoord hebben.

Ik kom bij het spoor, dat van groot belang is. Ik ben erg blij dat in ieder geval de vreselijke achterstanden in het onderhoud die de afgelopen jaren zijn ontstaan worden weggevoerd. Ik zie bij de NS een kentering. Het vorige jaar hebben wij het alleen maar over problemen gehad. Nu is te zien dat de NS plannen maakt voor de toekomst.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Van

Haersma Buma stelt dat de onderhoudsachterstanden weg worden gewerkt. Uit het scenario van benutten en bouwen blijkt dat wij alleen het huidige niveau in stand houden. Wij werken dus geen onderhoud weg, maar handhaven slechts een bepaald niveau. Deelt hij die mening niet?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het gaat om het wegwerken van achterstallig onderhoud. De minister en de sector hebben aangegeven dat voor het maken van een grote verbeterslag ongeveer 1 mld extra nodig is.

De heer **Hermans** (LPF): Het doel is dus nu dat wij niet verder wegglijden?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het doel is dat wij niet verder wegglijden, maar er komt een tweede fase achteraan. Voor de fase die loopt tot 2010 is 800 mln beschikbaar. Daarna komt een fase waarvoor 700 mln beschikbaar is. Voor die tweede fase wordt bijvoorbeeld die spoortunnel Delft opnieuw geprioriteerd. Ik heb hierover een vraag aan de minister. Ik heb ergens gelezen dat over die tweede fase pas wordt beslist in 2006, na een soort midterm review. Moeten wij nu niet vastleggen dat wij dit gaan doen en moeten wij het geld niet apart zetten? Wij kunnen dan vervolgens in 2006 bekijken waar het geld precies aan moet worden besteed. Ik vind die horizon namelijk wel van groot belang.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De horizon van dit kabinet is nu 2007, want langer zit het niet. Dat hoop ik in elk geval. Uit de cijfers blijkt dat er geen verbetering optreedt ten opzichte van het dramatische niveau dat de spoorwegen nu hebben. Op dit moment rijdt een op de vijf treinen niet op tijd. De treinen die uitvallen, worden dan nog niet eens niet meegeteld. Dat niveau houden wij dus met dit kabinet waar het CDA deel van uitmaakt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Uit de cijfers blijkt dat de punctualiteit wordt verbeterd naar 87 of 88% in 2007. Dat staat in de begroting voor 2004.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U

moet zich niet in slaap laten sussen. Het kabinet schrijft dat, maar uit de cijfers en het beschikbare budget blijkt dat het op de 82% zal blijven steken waar wij nu op zitten. Volgens deskundigen, zoals Lloyds, Horvat en Twijnstra Gudde, is er veel meer geld nodig om op die 87 of 89% terecht te komen. Dit kabinet trekt daarvoor geen geld uit. Dat gaat immers naar de auto.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik bestrijd de stelling dat er geen geld wordt uitgetrokken voor verbeteringen. De NS kunnen, samen met de overheid, verbeteringen realiseren door het wegwerken van de achterstanden en de verbetermaatregelen die zij zelf hebben genomen, zoals de investeringen om overlast door herfstbladeren te bestrijden. Ik ben ervan overtuigd dat het kan. Ik zeg ook tegen u dat u blij moet zijn. Doe er uw voordeel mee dat in de begroting staat dat een punctualiteit van 88 of 89% kan worden bereikt. Laten wij ervoor zorgen dat dit inderdaad gebeurt.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister en de staatssecretaris hebben een belofte gedaan over de punctualiteit. Ik ga er voorsnog van uit dat deze doelstelling wordt gehaald. Als de aankomende jaren blijkt dat dit niet lukt, welk getal is dan voor u doorslaggevend? Zijn dat de doelstellingen op het terrein van punctualiteit of de middelen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat betreft middelen zitten wij in deze Kamer allemaal in hetzelfde schuitje. Er is niet meer geld dan er is. Wij kunnen heel mooie verhalen houden, maar het is heel moeilijk om extra geld te krijgen. Dat ziet men aan het Smedinghuis. Mijnheer Boelhouwer vergat dat hij nu straks bij VROM moet gaan korten. Er is dus weinig geld. Die doelstelling is erg belangrijk, maar die moeten worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget.

Het onderhoud aan de Moerdijkbrug, dat enige tijd heeft geduurd, loopt bijvoorbeeld een week uit doordat ProRail te laat is. Dat kan de NS niet worden verweten en de overheid ook niet, want er is geld. Er spelen veel meer factoren een rol bij het ontstaan van vertragingen. Wij moeten onszelf dus niet aanpraten dat alles door het beschikbare budget komt. Er is een hele keten en

## Van Haersma Buma

die moet beter gaan presteren. Ik zie die verbeteringen ook.

De heer **Van der Ham** (D66): Die zie ik ook. Ik vind het ook de moeite waard om er een start mee te maken. De minister komt met punctualiteitscijfers. De D66-fractie en uw fractie nemen deel aan dit kabinet. Dit kabinet moet worden afgerekend op concrete resultaten. Ik vind de doelstelling inzake de punctualiteit van het openbaar vervoer belangrijk. Ik steun dat streven. Bent u het met mijn eens dat wij samen naar een oplossing moeten zoeken als deze doelstelling niet wordt bereikt? Committeert u zich aan de afspraak dat wij de minister erop zullen aanspreken als dat nodig is?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ja, met u committeer ik mij aan de afspraak dat een tweede fase moet intreden als punctualiteitscijfers niet worden gehaald. De vraag is hoe wij er dan uit moeten komen. Ik wil dan wel eerst weten wat de oorzaak is. Dat element moeten wij niet vergeten. De punctualiteit van de spoorwegen is van groot belang. Het is echter niet alleen dat. Het gaat ook om informatievoorziening aan klanten en om sociale veiligheid.

De heer **Van der Ham** (D66): Kortom, u rekent samen met de D66-fractie deze minister af op de belofte over de punctualiteit, zoals geformuleerd in de brief van de minister.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Maar met de kanttekeningen die ik zojuist heb gemaakt. Een daarvan is dat de minister het niet helemaal zelf in de hand heeft. Ik vind wel dat wij daarop aan moeten koersen. Nogmaals, als het onderhoud aan de Moerdijkbrug een week uitgesteld wordt of een week langer duurt dan gepland, kan ik dat de minister moeilijk verwijten, tenzij ik haar opdracht zelf voor het onderhoud te zorgen.

Voorzitter. Spoor is meer dan alleen maar de NS. Het gaat bijvoorbeeld ook over light rail. In de begroting is een bedrag van ongeveer 111 mln euro apart gezet voor light-rail-projecten. Gezien het antwoord op de desbetreffende schriftelijke vragen begin ik echter een beetje te twifelen. Dit bedrag van 111 mln euro is toch wel apart

gezet voor een drietal projecten die nu in Nederland worden uitgevoerd, zodat die projecten ook daadwerkelijk en in ieder geval voor dat bedrag gerealiseerd kunnen worden?

De sociale veiligheid is een groot punt van zorg. Hoeveel er ook in geïnvesteerd wordt, het probleem blijft. Wij hebben al gesproken over 200 spoorwegagenten. Ik wil echter weten of 51 spoorwegagenten al operationeel zijn. Verleden jaar is dat namelijk toegezegd bij de behandeling van het Aanvalsplan sociale veiligheid. Zo niet, dan wil ik dat die 51 spoorwegagenten er heel snel komen. Ik vind ook dat de spoorwegagenten wel door voldoende materiaal ondersteund moeten worden. Daarom stel ik voor dat wij aan dat Aanvalsplan sociale veiligheid een bedrag van 5 mln euro toevoegen om het mogelijk te maken dat er, met name gericht op de onveilige plekken, camera's worden opgesteld rond de stations of zelfs, wanneer de mogelijk is, in de treinen. Immers, ik denk dat er een grote winst te behalen is door meer cameratoezicht. Ook op andere manieren is er een grotere veiligheid op het spoor mogelijk.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De heer Verhagen heeft bij de algemene beschouwingen gezegd dat er meer spoorwegpolitie moet komen. Verleden jaar heeft de fractie van de SP daarover een motie ingediend. Die hebt u niet gesteund. Kan ik dit jaar iets van u verwachten, zodat de minister zich hard maakt voor meer spoorwegpolitie?

U sprak al over meer camera-toezicht in treinen. Ik heb daarover ook een en ander gelezen in de media. Op zich kan dit een deel van de problematiek oplossen. Dit geeft volgens mij aan dat het Aanvalsplan sociale veiligheid niet alle terreinen dekt. Wellicht is er een aanvulling nodig. Wat vindt u daarvan?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In uw motie over 51 spoorwegagenten hebt u echter niet aangegeven wie dat zou moeten betalen. Dat soort dingen steun ik niet.

Bovendien heeft de toenmalige minister verleden jaar gezegd dat er 51 spoorwegagenten zouden worden "gevonden" door het terugdringen van het ziekteverzuim bij de politie. Dat ziekteverzuim wordt teruggedrongen. Ik zou het dan ook werkelijk niet begrijpen als die 51 spoorweg-

agenten er nog niet zouden zijn. Ik kan niet duidelijk uit de update van het Aanvalsplan halen dat die 51 spoorwegagenten er nog niet zijn.

Ik kijk verder naar de feiten. Daaruit blijkt dat er ondanks alle inspanningen nog steeds te veel sprake is van onveiligheid op het spoor. Daar ligt dan ook een verantwoordelijkheid van de overheid. Je kunt de vraag stellen wiens verantwoordelijkheid het precies is. Natuurlijk heeft de NS in dezen ook een grote verantwoordelijkheid. Ik laat het wat dit betreft over aan de minister om in het overleg met de NS te bepalen wie wat betaalt. Het is evenwel van groot belang dat dit mogelijk moet worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Is het bedrag van 5 mln incidenteel of structureel? Het doel is sympathiek. Iedereen wil dat de veiligheid groter wordt. Zit er aan camera's in de trein niet het risico dat het personeel van de NS denkt dat het geregeld is en dat zij het nog rustiger aan kunnen doen? Moet je bij die camera's dan ook niet als voorwaarde stellen dat er ten minste sprake is van actie achter de camera? Anders zijn het kijkdozen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat mij betreft, is het genoemde bedrag eenmalig. Ik refereer ook aan alle brieven die indertijd aan de (in)formateur zijn gestuurd, waarin specifiek om meer geld is gevraagd voor camera's en dergelijke veiligheidsmaatregelen. Ik zou heel graag om een structureel bedrag hiervoor willen vragen, maar daarmee belast ik de begroting te veel. Immers, al het geld moet ergens vandaan komen. Mijn voorstel is nu dus dat dit bedrag eenmalig is. Natuurlijk moet er naar de camera's gekeken worden. Vandaar dat ik zo hamer op de komst van de aangekondigde 51 spoorwegagenten. Het is toch zot dat wij daarover meer dan een jaar lang moeten spreken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De heer Van Haersma Buma constateert dat er 200 spoorwegagenten bij moeten komen. Hij vraagt zich nu zelfs af of er 51 zijn en hij maakt zich ervan af met 5 mln voor camera's. Vindt hij het niet schaamteloos om dit te doen in een discussie over sociale veiligheid?

## Van Haersma Buma

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het meest schaamteloos vind ik het om 200 spoorwegagenten te beloven zonder er geld bij te leggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U had natuurlijk een enorm prettige ochtend toen u in De Telegraaf vette koppen zag staan over camera's. Nu maakt u uw puntje hier nog eventjes. Ik vind het echt te gemakkelijk om zo politiek te bedrijven.

Ik zat laatst in de trein bij Leiden. Iemand was vervelend geworden en opgepakt door de conducteurs. De trein stond drie kwartier stil, omdat er niemand was om die man over te dragen aan de politie. Het probleem schuilt dus in het personeelstekort bij de politie. Het is prima als er camera's bijkomen, maar als die camera's dingen registreren die niet kunnen worden aangepakt, heeft het geen zin. Daarvoor moet geld worden uitgetrokken en niet voor dit gemakkelijke nummertje.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik kijk naar het Noorden. Daar zijn camera's in treinen en in bussen geïnstalleerd. Die werken preventief. Dat is natuurlijk het allerbelangrijkst en daarom pleit ik ervoor.

Gisteren is gesproken over het tekort aan politiemensen. Dat is een belangrijk onderwerp. Ik kan alleen niet zeggen dat uw partij over het algemeen het hardst roept om extra politiemensen. Wij willen die steun graag incasseren.

Over sociale veiligheid gesproken, ik begrijp niet waarom de Nederlandse Spoorwegen geen gegevens kunnen uitwisselen met de politie. Vaak zijn degenen die zwartrijden op het spoor ook degenen die stennis veroorzaken op straat. De Nederlandse Spoorwegen mogen echter niet aan de politie vragen of de gegevens van door hun gepakte personen matchen met de gegevens in haar bestand. Kan de minister dit in de toekomst wel mogelijk maken? Wellicht moet zij dit verzoek doorsturen naar de minister van Justitie.

Ik zeg niet te veel over de introductie van de chipkaart, omdat ik van mening ben dat de brief van de minister aan de Tweede Kamer zo recent is, dat wij daar beter apart over kunnen spreken. Waarschijnlijk spreken wij hierover voordat wij over de begroting stemmen. Ik merk alleen op dat ik er overtuigd van ben dat het essentieel is dat met de

invoering van de chipkaart er een zo groot mogelijke tariefsvrijheid binnen een bepaald jaar ontstaat. Zodoende kan de ene lijn een andere prijs krijgen dan de andere. Is de minister bereid om daarvoor te zorgen?

Ik ben er voor dat in de toekomst het collectieve vraagafhankelijke vervoer beter wordt geïntegreerd met het stads- en streekvervoer over vaste lijnen. Het is toch vooral een kwestie van het op elkaar afstemmen van de verschillende vormen van streekvervoer en van het zo veel mogelijk weghalen van schotten tussen budgetten? De potjes voor WVG, leerlingenvervoer en dergelijke gaan naar verschillende overheden, terwijl het doel hetzelfde is, namelijk mobiliteit. Is de minister bereid om daartoe in de nota Mobiliteit een voorstel te doen? Te veel aparte stukken moeten wij niet wensen. Kan zij daarin ook een visie geven op het stads- en streekvervoer? De fractie van het CDA is ervan overtuigd dat ook in de regio zo goed mogelijk kostendekkend, efficiënt en effectief openbaar vervoer nodig is. Dat kan niet zonder er innovatief naar te kijken.

Ik sluit mij aan bij de eerder gestelde vragen over de bezuinigingen in het kader van het terugdringen van het ziekteverzuim. Is het mogelijk om die vooral door te voeren waar het ziekteverzuim het hoogst is?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een jaar geleden maakte de fractie van het CDA een groot nummer van de forse bezuinigingen van kabinet-Balkenende I op het stads- en streekvervoer. Die liepen op tot wel 15 à 20% in 2007. De motie-De Neree tot Babberich is toen aangenomen, maar die is nu weggepoetst met de korting op het ziekteverzuim. Wat toen is binnengehaald, wordt nu dus weggenomen. De korting blijft dus gewoon staan. Ik hoor de heer Van Haersma Buma er niet voor pleiten om iets extra's voor het stads- en streekvervoer te doen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat klopt. Ik pleit hier niet voor. Ik kom niet met een amendement, motie of wat dan ook om er meer geld bij te doen. Ik realiseer mij terdege dat het totaal van de bezuinigingen van de kabinetten-Balkenende I en II zeer fors is. Ik zie alleen ook wat de financiële en economische positie van het Rijk als

geheel is. Ik kan wel goede sier maken door meer geld uit te laten trekken voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zodat zij een bepaalde subsidie kan verstrekken, maar ik zie ook wat er in andere begrotingen gebeurt. Wij leven gewoon in een tijd waarin wij ons moeten realiseren dat subsidies niet tot in het oneindige gaan. Ik draai het om: nog steeds gaat elk jaar 1 mld euro naar de ondersteuning van het stads- en streekvervoer. Dat is niet niks.

De CDA-fractie ziet het als een groot winstpunt dat de nieuwe fiscale vergoedingsregeling voor woon-werkverkeer het fietsgebruik stimuleert doordat je daarvoor nu ook een onbelaste vergoeding kunt krijgen. Het wordt door veel partijen niet genoemd, maar het is op zichzelf wel een revolutie dat de manier waarop je naar je werk gaat, niet meer uitmaakt. De nieuwe regeling brengt geen administratieve rompslomp mee, zoals de regeling in het verleden waarbij pas bij een afstand van meer dan 10 km werd vergoed.

Het valt deze minister te prijzen dat zij met haar leven 60 mln euro heeft veiliggesteld voor de fietsenstallingen. Ik vind wel dat wij heel voorzichtig moeten zijn met het bijplussen van overschrijdingen, maar desalniettemin lijkt dit mij terecht. Ik hoop wel dat zo efficiënt en op een zodanige manier wordt gewerkt, dat dit grote geldbedrag betekent dat inderdaad die fietsenstallingen worden gerealiseerd. Ik heb anderen nog niet echt voorstellen horen doen, maar ik realiseer mij dat 73 mln extra op de begroting niet te vinden is.

Dit jaar hebben de Kamerleden een ritje mogen maken op de eerste OV-fietsen. Hoe verloopt dit project verder? Hoewel klein, is het toch een mooi project om de schakel tussen huis en fiets te maken. Is de financiering voor volgend jaar geregeld?

De transportsector is onvoldoende rendabel. Dat is een grote risicofactor voor de toekomst. De invoering van de Maut in Duitsland betekent ook nog eens een ongewisse toekomst voor het grensoverschrijdende vervoer. Daar komt nog bij de invoering van een digitale tachograaf. Redden wij dat op tijd in augustus 2004? Zo niet, moeten wij niet nu duidelijkheid geven en

## Van Haersma Buma

zeggen dat wij het dan wat later doen, maar ten minste goed?

De minister breidt terecht de proef met de eco-combi uit. Er is wel iets waarvan ik de minister vraag om erop te letten en er in eerste termijn een reactie op te geven. Het zou jammer zijn als dit weer rechtstreeks gaat ten koste van het vervoer over water. Dat was ook niet de bedoeling. Die angst is er voor een deel.

Kort voor deze begrotingsbehandeling lazen wij in de krant dat een regeling is getroffen voor de venstertijden. Dat is mooi. Is het probleem nu daadwerkelijk opgelost? Komen er bij de gemeenten identieke venstertijden? Komt er ook een oplossing voor de piekregeling? Het gaat om het probleem dat niet meer dan 60 decibel mag worden geproduceerd, terwijl alleen al het dichtslaan van een autoportier meer geluid oplevert.

Evenals de sector vraag ik mij verder af waarom de vrachtbrief wordt afgeschaft. Die betekent weinig administratieve rompslomp en veel winst. Waarom wil de minister daarvan af?

De toekomst van de mobiliteit gaat gepaard met de vraag hoe wij op de lange termijn kunnen omgaan met het milieubeleid. De minister geeft 330 mln euro uit. Kan zij aangeven waaraan zij dat bedrag precies uitgeeft? Kan zij aangeven hoe het staat met de voortgang van de Euro-IV- en Euro-V-trucks, de schonere motoren? Dat moet toch ook snel gebeuren. Ook voor de personenauto's moet het schoner en zuiniger. Is de minister bereid om in Europees verband te bepleiten dat dit daadwerkelijk gebeurt? Is zij bereid om investeringen te steunen inzake transmissie naar waterstof? Grote bedrijven investeren erin. Het heeft een toekomst. In de toekomst geldt: mobiliteit blijft moeten. Maar mobiliteit en milieu zijn geen tegenstrijdige grootheden.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Nu mijn collega Van Haersma Buma voornamelijk aandacht heeft besteed aan de beleidsterreinen van de minister, zal ik ingaan op de beleidsterreinen water en lucht van de staatssecretaris.

De afgelopen periode is veel over de Nederlandse luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het

bijzonder gesproken. Deze discussies gingen echter voornamelijk over het verleden. Over de toekomst is nog weinig gesproken. Voor de CDA-fractie speelt Europa nu, maar vooral ook in de toekomst een belangrijke rol in het luchtvaartdossier en niet alleen omdat de vliegtuigen grensoverschrijdend zijn, maar ook omdat overnames van luchtvaartmaatschappijen en samenwerking tussen luchthavens laten zien dat internationaal moet worden gedacht.

Nog belangrijker is de Europese wet- en regelgeving. Op het gebied van wet- en regelgeving zien wij nog verschillen tussen de Europese lidstaten. Voor de CDA-fractie is gelijke wetgeving in Europa een belangrijke voorwaarde voor de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven. Het voorzitterschap biedt volgens ons een unieke kans om een aantal zaken op de agenda te zetten. Tot nu toe heeft de Kamer geen inzicht gehad in die agenda. De CDA-fractie verzoekt de staatssecretaris tijdig haar agenda kenbaar te maken, zodat de Kamer daarover met haar van gedachten kan wisselen. Wij hebben twee suggesties voor die agenda. De ene betreft de verdeling van de slots. Dit is bij uitstek een manier waarop kan worden gestuurd op de milieubelasting en toegevoegde waarde van vliegtuigen. De geschiedenis rondom de hoofdstuk 2-vliegtuigen laat immers zien dat, wanneer de Nederlandse wet- en regelgeving verder gaat dan de Europese, er repercussies kunnen plaatsvinden tegenover Nederlandse bedrijven. De andere suggestie betreft de beveiliging op en rond luchthavens. In Europa bestaat op dit moment geen eenduidig beleid op het gebied van toezicht op personen en goederen aan boord van vliegtuigen, terwijl zeker voor de veiligheidsketen geldt dat ze zo sterk is als haar zwakste schakel. Graag krijg ik op beide punten een reactie van de staatssecretaris.

Niet alleen op het gebied van luchthavens zijn er discussies over de beveiliging. Wij hebben recentelijk in de krant kunnen lezen dat zeehavens ook terroristenproof moeten zijn. De CDA-fractie is niet tegen deze maatregelen, maar zet wel vraagtekens bij het tempo waarin deze moeten worden genomen. Worden de regels in Nederlandse havens in hetzelfde tempo en op dezelfde wijze

geïmplementeerd als in andere Europese havens? Deelt de staatssecretaris de zorgen die door de sector worden geuit of het tijdstip wel wordt gehaald? Wat is zij van plan daaraan te doen? Hoe moet daarmee worden omgegaan?

Het begrotingsonderdeel water geeft een goed beeld van de ambitie om in de komende decennia in Nederland droge voeten te houden. De staatssecretaris heeft in eerder overleg aangegeven dat zij wil anticiperen op klimaatveranderingen door uit te gaan van "no regret" oftewel "niet spijt"-maatregelen. De CDA-fractie onderschrijft in principe deze werkwijze, maar plaatst er wel een aantal kritische kanttekeningen bij. De nieuwe veelal ruimtelijke maatregelen moeten in het verlengde liggen van de investeringen van het Deltaplan grote rivieren, maar wat schetst onze verbazing: de versterking van duinen en dijken zal pas rond 2025 op orde zijn. Wat is er in de planning misgegaan? Welke consequenties hebben deze no regret-maatregelen voor de begroting? Welke prioriteiten worden er gesteld bij de aanpak van de zwakke schakels langs de kust? Er is eerder verzocht om een overzicht van de zwakste schakels, het beschikbare budget en vooral de fasering. Hierbij doe ik nogmaals het verzoek aan de staatssecretaris om met dit overzicht te komen. Kan de staatssecretaris al aangeven of er overleg is geweest met Limburg over de financiering van de Maaskades? Zo ja, wat is de uitkomst van het overleg en zo nee, waarom heeft dat overleg nog niet plaatsgevonden?

Is het juist dat het onderhoudsbudget voor vaarwegen de facto wordt verlaagd, doordat een deel van het geld moet worden besteed voor al eerder gedane uitgaven? Wat betekent dit concreet voor het onderhoudspakket voor komend jaar?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Zou de heer Haverkamp in de armoede ervoor voelen om bijvoorbeeld die plekken waar de afgelopen jaren, ondanks al dat lastige achterstallig onderhoud, heel veel is gedaan om in het vervoer over water te investeren, te ontzien of juist met voorrang te behandelen als in de komende jaren het onderhoud wordt aangepakt?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik moet

## Haverkamp

heel eerlijk zeggen dat de vraag niet helemaal duidelijk is. Zou u het iets kunnen specificeren?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Op een aantal plekken heeft in de afgelopen jaren wel degelijk een enorme groei van het verkeer over water plaatsgevonden ondanks de slechte onderhoudsstaat. Nu is er weliswaar te weinig, maar toch wel wat geld beschikbaar voor onderhoud. Zou u het een goed idee vinden dat de minister dat weliswaar geringe bedrag – wij kunnen kennelijk niet alles op de schop nemen – gebruikt om vooral op die plekken extra onderhoud te laten plaatsvinden waar de groei van het vervoer over water de afgelopen tijd heel erg groot is geweest?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat lijkt mij inderdaad een verstandige keuze.

Tot slot kom ik bij de waterschappen. Het beeld dat de heer Boelhouwer net schetste, vond ik zeer treurig, zeker als ik kijk naar het onderzoeksrapport dat vandaag is uitgekomen over de rol die de waterschappen hebben gespeeld bij het bestrijden van de droogte. De CDA-fractie onderschrijft dat beeld niet. Wij zien op dit moment nog een grote rol weggelegd voor de waterschappen, mede omdat die ook passen in de richtlijnen, zoals die staan in de Kaderrichtlijn water, namelijk beheer per stroomgebied, betrokkenheid van gebruikers bij besluitvorming en kostendekkendheid door middel van heffingen.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Een begrotingsbehandeling, zeker een behandeling van een begroting met zoveel rigoureuze bezuinigingen, is ook een moment voor bezinning. Een moment waarop wij stil behoren te staan bij de keuzes die moeten worden gemaakt en bij de motivering ervan. Ook onze fractie stond stil. We stonden stil in de file, stil op het spoor en wij lagen stil voor de sluis. Of we zaten stil te wachten bij een bushokje waar nooit meer een bus passeerde. En met ons stond een groot deel van Nederland stil.

Dat brengt mij bij de twee grootste Nederlandse knelpunten voor Verkeer en Waterstaat, de gestremde mobiliteit en de deplorabele toestand van onze infrastructuur. Ook bij dat punt moeten wij zeker stilstaan, het

achterstallig onderhoud van spoor, wegen en vaarwegen. Op de vaarwegen is de toestand zelfs heel erg. De minister vertelde dat is overwogen enkele vaarwegen helemaal te sluiten. Ik vind dat ernstig. Ik begrijp daarom niets van de extra uitgaven voor de wegverbreding. We bouwen toch ook geen uitbouw aan ons huis als het dak op instorten staat!

Ik verwachtte een begroting met visie, een begroting waarin wellicht soms pijnlijke en politiek betwistbare keuzen worden gemaakt, maar in ieder geval een begroting waar beweging in zit, beweging als het gaat om betrouwbare waterwegen, betrouwbaar spoor en betrouwbare rijkswegen. Dat is deze begroting echter niet. De begroting van Verkeer en Waterstaat past wat dat betreft goed in het gehele regeringsbeleid, dat zich kenmerkt door een schrijnend gebrek aan visie. Dat beleid heeft echter tot gevolg dat wij met zijn allen nog vaster komen te staan. Als wij mensen het openbaar vervoer in kunnen krijgen, breken wij dat af en als we mensen het openbaar vervoer in moeten houden, jagen we ze eruit. Zelfs de tijdelijke verlichting door de verbreding van snelwegen zal van korte duur zijn, omdat de versoepeling van de regelingen voor woon- en werkverkeer mensen in staat stelt verder van hun werk te gaan wonen. Het onderhoud dat wordt gepleegd, is minimaal. Pappen en nathouden en verder praatjes voor de vaak.

Mijn fractie wordt niet vrolijk van dit beleid. Omdat ik nog niet geïnterrumped ben, wachten de coalitiepartijen waarschijnlijk een mooi moment af om naar de microfoon te lopen en mij te vertellen dat er echt meer geld naar het spoor en de vaarwegen gaat. Wat wil de SP dan nog meer? Ik zal u het antwoord geven. De SP wil meer. Wij willen meer geld voor het spoor, omdat er meer nodig is, wil het spoor zijn laatste aantrekkingskracht niet verliezen. Er moet worden gestopt met de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. De waterwegen moeten worden versterkt, zodat we kunnen doorgaan met de modal shift. Last but not least, mensen: laten wij het fietsen serieus blijven stimuleren. Het is toch te absurd dat zoveel ouders hun kroost tegenwoordig naar school of de crèche brengen! Nederland moet zijn fietscultuur niet loslaten, maar

omarmen. Voor de volksgezondheid, maar zeker voor de gezondheid van onze kinderen: laten wij gaan fietsen.

Uit de media verneem ik dat de minister de kilometerheffing wil invoeren. Over de invulling daarvan moeten wij nog een flink robbertje vechten, want de SP is geen voorstander van tolwegen. Wat gaat de minister concreet doen aan de ongebreidelde groei van het Nederlandse wagenpark? Waar stallen we de auto's die wij straks allemaal hebben? In mijn straat is geen plaats voor twee auto's per huishouden, laat staan drie. En mijn straat is niet de enige. Het is aan de minister om daar krachtig beleid op te zetten, of openlijk te zeggen dat Nederland straks vol staat met blik, zowel op de snelwegen als in de wijken. Dan weten we waar wij aan toe zijn.

De heer **Hermans** (LPF): Is mevrouw Gerkena voorstander van een variabele kilometerheffing?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik ben voorstander van een variabele kilometerheffing, maar dan variabel naar soort brandstof en naar gewicht.

De heer **Hermans** (LPF): En niet inkomensafhankelijk.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Niet inkomensafhankelijk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat vaak om de milieubelasting van een auto, dus brandstof en gewicht. Een ander punt dat altijd wordt genoemd, is het tijdstip van de dag waarop je rijdt; tijd en plaats dus. Dat is de andere factor. Daar is de SP toch ook voor?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Wij moeten voorkomen dat straks alleen mensen met veel geld in de spits kunnen rijden. Er mag geen tweedeling ontstaan. Ik wil hier graag de discussie over aangaan. Hoe krijgen wij zoveel mogelijk mensen op die drukke tijdstippen uit de auto? Hoe belasten wij de auto in die zin reëel dat de milieukosten worden betaald door de veroorzakers ervan. In dit geval betekent dit dat de gebruiker betaalt.

De heer **Van der Ham** (D66): Heel vaak houden lokale afdelingen van de SP zich bezig met het realiseren



De heer Hermans (LPF)

© M. Sablerolle – Gouda

van zoveel mogelijk parkeerplaatsen, ondanks het verzet van andere groene partijen. Hoe valt uw pleidooi voor beperking van het aantal auto's daarmee te rijmen?

Mevrouw **Gerkena** (SP): U kunt mij niet verantwoordelijk stellen voor wat SP-fracties elders naar voren brengen. Ik weet dat de SP probeert, een goede balans te vinden in de steden. Ik heb zelf in een gebied gewoond waar de parkeernorm te laag was voor het aantal tweeverdiemers met twee auto's. Aan de ene kant moet het bestuur van de stad daarvoor een oplossing vinden, maar aan andere kant moet mensen de kans krijgen om die auto weg te doen. Die kans is er niet, omdat het openbaar vervoer niet goed genoeg is. Wij zien het aantal reizigers bij de NS teruglopen. Naar mijn mening moet het beleid erop gericht zijn om het spoorvervoer zodanig te verbeteren dat mensen de auto laten staan.

Ik loop alvast een beetje vooruit op de vragen die centraal moeten staan in de nota over mobiliteit. De SP steunt de enorme uitgaven aan asfalt niet. Zij vraagt aandacht voor maatregelen die de groei van het aantal autokilometers remmen. Mijn inzet bij deze begrotingsbehandeling is dan ook, te voorkomen dat er onomkeerbare visie-loze besluiten worden genomen.

Daarmee kom ik gelijk op het spoor. In plaats van een status quo – die voor mij al onacceptabel is – glijden de NS verder af. Dat is precies wat de minister zegt, niet te willen. Zij zegt dat er voldoende geld is voor een zogeheten stand still, maar ProRail geeft heel andere informatie. Wil de minister hier nog eens tot in detail op ingaan? Kan zij bovendien ingaan op berichten dat uit het herstelplan spoor ook schoonmaakbeurten en onderhoud van de Betuwelijn, die gelukkig nog niet gebruikt wordt, worden betaald? Ik noem ook de geldteruggaverregeling. Als dit allemaal uit dit herstelplan betaald moet worden, snap ik heel goed dat er weinig hersteld kan worden.

Ik wil ook graag de geruststelling voor de 1 miljoen dagelijkse treinreizigers dat er voldoende wordt geïnvesteerd om spoorstaafbreuken en andere onveilige situaties te voorkomen. Verder is het absurd dat de verbetering van het spoor geen serieuze aandacht krijgt, terwijl er wel geld wordt uitgetrokken voor meer asfalt. Dit zal ertoe leiden dat in 2007, als de kilometerheffing er is, nog steeds een hoop reizigers op de perrons op de vertraagde treinen staan te wachten. Dat lijkt mij niet goed.

Vanmorgen waren er de berichten dat de NS wil schrappen in de dienstregeling. Voor mij is dit eens te

meer het bewijs dat wij de trein terug moeten pakken, dus de verzelfstandiging terug moeten draaien. Hoe krijgen wij de reizigers terug in de trein? De SP heeft al een aantal knelpunten genoemd, maar zij vraagt de minister welk beleid zij hierop wil ontwikkelen en hoe zij dat wil uitvoeren.

Er is een aantal projecten op de lange baan geschoven. Ik denk hierbij onder andere aan het Randstadspoor en de spoortunnel in Delft. Het verbaast mij dat veel gemeenten niet geïnformeerd zijn door de minister. Dat is toch niet netjes, vooral niet als je al een handtekening hebt gezet, zoals in sommige gevallen is gebeurd.

Het viel mij ook op dat in geen van de gevallen is gekeken naar noodzakelijk onderhoud. Is er bij de keuze voor het achterstallig onderhoud voor het spoor wel stilgestaan bij de vraag waar er nieuwbouw komt? Of worden er soms nieuwe rails en bovenleiding aangelegd op een plek waar de hele boel over vijf jaar op de schop gaat? Dat zou onacceptabele kapitaalvernietiging zijn. Ik wil hierover graag duidelijkheid.

In de periode tot 2010 komen er 1,5 miljoen auto's bij. De minister stimuleert deze ontwikkeling en ik schrik ervan. Het aantal kilometers dat mensen met de auto reizen, zal dan ook toenemen. De minister reageert hierop door nog meer wegen te verbreden. Dat lijkt misschien wel slim beleid, maar het is een domme, milieuonvriendelijke en mensenonvriendelijke keuze. Ik wil hier niet voorbijgaan aan de voortdurende ergernis van mensen die in een file staan, maar laten wij dan ook echt beleid ontwikkelen, zodat degenen die een auto moeten gebruiken ook kunnen rijden en de anderen een serieus alternatief kunnen vinden in het openbaar vervoer. Meer asfalt leidt tot meer autogebruik. Wij willen dan ook geen extra asfalt tot er gebruiksremmende maatregelen zijn genomen. Daarbij hoort ook een stevige investering in het openbaar vervoer.

In januari nog hebben wij een enquête gehouden onder de treinreizigers, waarbij veel mensen aangaven, uit pure nood de aanschaf van een auto te overwegen. Volgens het blad RAI Voorrang ziet 92% van de Nederlanders het verbeteren van het OV als een goede oplossing voor de fileproblematiek. Waarom wil de



## Gerkens

minister haar beleid niet herzien? Waarom houdt zij zich Oost-Indisch blind voor de wensen van het publiek?

De effecten van de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer worden steeds duidelijker. Klachten zijn hoorbaar uit een scala van vervoersregio's. Duidelijk is dat de bezuinigingen niet zijn op te vangen door efficiencywinsten. Het NEA-rapport is helder: er zal gesneden moeten worden in de dienstverlening en de reizigers worden de dupe. Waarom past de minister de efficiencykorting op het ziekteverzuim generiek toe? Is de minister bereid, te onderzoeken hoe het stads- en streekvervoer weer een nieuwe impuls kan krijgen? Het stimuleren van busvervoer kan effecten hebben, zo bleek uit proeven met goedkoop OV, bijvoorbeeld de piekbus in Apeldoorn. Klampt deze minister zich vast aan de paarse spelregels van Wet personenvervoer 2000 of heeft zij lef en durft zij deze innovatie een serieuze impuls te geven?

Openbaar vervoer behoort ook veilig te zijn. Naast de technische veiligheid heb ik het dan over de sociale veiligheid. De oplossing voor de toenemende onveiligheid moet komen van de NS en de overheid. Het aanvalsplan sociale veiligheid OV is wat ons betreft nog veel te mager. Komt de minister nog met een aanvulling op het plan, vooral ook omdat wij allerlei nieuwe berichten horen op dit gebied? Ik wil hierbij ook mijn steun geven aan de CDA-fractie, zoals ik al eerder zei, die bij monde van de heer Verhagen tijdens de algemene beschouwingen te kennen gaf, meer spoorwegpolitie te willen, 200 fte in plaats van de nu beloofde 51. Ik vraag de CDA-fractie of zij hiermee alleen goede sier wil maken of dat wij straks op een heldere motie mogen rekenen.

Dan het bevoordelen van de lease-auto en tegelijkertijd het benadelen van het zakelijk gebruik van de privéauto, een onnavolgbare logica, onbegrijpelijk. Absurder nog is het gehele woon-werkverkeer behandelen als zakelijk verkeer. Als werkgevers dat zouden gaan doen, zou de arbeidsproductiviteit een dramatische sprong omlaag maken. Misschien kan de minister uitleggen hoe dit past in haar beleid. Natuurlijk zullen wij bij de bespreking van het belastingplan hier nog op terugkomen.

De SP wil andere keuzes maken. Stimuleer de fietscultuur in plaats van de autocultuur. Fietsen is gezond en milieuvriendelijk en een uitstekende manier om je te verplaatsen, maar dan moet je wel je fiets kunnen stallen, want dat is vaak een ramp. Veel stallingen moeten vernieuwd worden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U sprak zojuist over de fiscale regeling, maar is het u ook opgevallen dat nu voor het eerst voor de fiets ook een belastingvrije kilometervergoeding geldt? Is dat geen bevordering van het feitsbeleid?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ja, maar ik vind het jammer dat het een tegengesteld beleid is. Ik ben het met u eens dat het verhaal onder de 10 km een verbetering is. Een groot deel van de regeling is overigens een verbetering. Wij weten dat er rondom de regeling zo'n grote administratie last was, dat sommigen er gierend gek van werden. Wij moeten echter wel nagaan in hoeverre het algemeen belang wordt gediend. Vroeger was het woon-werkverkeer boven de 30 km belast. Nu is dat onbelast, maar daardoor kunnen mensen gemakkelijker verder van hun werk gaan wonen. Dat vind ik een slechte ontwikkeling, die wij moeten afkappen.

Fietsenstallingen moeten vernieuwd worden, maar het project ruimte voor de fiets staat droog. De Fietsersbond en een aantal wethouders spreken nu al hun zorg uit over het geldgebrek voor dit project. Is de minister nog van plan, te bekijken of dit tekort van 75 mln weggewerkt kan worden? Bovendien bevreedt het mij dat het stallen van fietsen onder het hoge btw-tarief valt. Is het niet logischer om dat stallen juist onder het lage tarief te laten vallen? Verder kan het gebruik van de fiets ook nog op een aantal andere gebieden gestimuleerd worden. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het opzetten van een landelijke routeplanner voor de fiets. Is de minister bereid om te onderzoeken of een dergelijk project haalbaar en kansrijk is?

Natuurlijk is er niet alleen mobiliteit over land, maar ook over water. De achtereenvolgende regeringen waren hier enkel in woord voorstander van, maar gaven hun geld liever uit aan de Betuwe-route dan aan de binnenvaart. Deze

regering trekt voor beide geld uit. Ik waardeer deze verandering van beleid, maar constateer ook dat het de binnenvaart voorlopig niet helpt. Dat moet echt anders. Vaarwegen zijn de stiefkinderen van onze infrastructuur. Nu is de binnenvaartsector geen harde schreeuwer. Hij vraagt steeds maar weer bescheiden bedragen. Voor het komende jaar heeft hij slechts 35 mln euro extra nodig om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van onze waterwegen niet verder achteruitglijdt en dat er geen stremmingen ontstaan. De minister van Financiën zei altijd: zo'n bedrag vind ik in de plooiën van mijn broekzak. Ik wil deze minister vragen of zij eens in haar broekzak wil zoeken. Zij mag overigens ook in haar handtas zoeken. Ik heb met mijn amendement op dit gebied getracht haar een handreiking te doen. Graag hoor ik een reactie.

Ik hoor dat de minister een proef wil doen met 3-TEU-vrachtwagens die in heel Nederland gaan rijden. Hier snap ik dus niks van. Dat kan ervoor zorgen dat 30% van de binnenvaart teruggaat naar de weg. Tien van de twintig terminals zouden gesloten worden en dat kost heel veel arbeidsplaatsen. Ik wil de minister vragen mij gerust te stellen en te zeggen dat de 3-TEU-trucks geen nadelige gevolgen zullen hebben voor de modal shift.

Natuurlijk is water niet alleen om over te varen. De afgelopen zomer hebben we weer gemerkt hoe onmisbaar water is. De maatschappelijke discussie over de positie van de waterschappen is deze zomer opgebloeid. Ik ben er blij mee dat de PvdA hierover al in haar bijdrage heeft gesproken. Ik wil mij daarbij aansluiten.

Concluderend vraagt de SP om niet alleen te kijken naar de bereikbaarheid en de congestie, maar ook aandacht te schenken aan leefbaarheid en milieu, niet alleen gehoor te geven aan ergernissen, maar visie en lef tonen om de gedurfde keuzes voor de toekomst te maken. Ik concludeer dat hier een magere begroting ligt met als essentie pappen en nathouden, met een beetje geld voor dit en misschien wat centen voor dat, maar zeker geen daadkracht en geen oplossingen voor onze mobiliteitsproblemen.

De vergadering wordt van 19.05 uur tot 20.35 uur geschorst.



De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter. Deze regering besteedt terecht aandacht aan de beveiliging tegen het water, zowel het zeewater als het rivierwater. Extra bescherming van de zeekeringen tegen zwaardere golfslag wordt begroot. De VVD-fractie vraagt zich wel zorgelijk af of deze werken op tijd klaar zullen zijn en vooral of hiervoor voldoende middelen zijn vrijgemaakt.

Bij de voorbereiding op de begrotingsbehandeling heb ik begrepen dat er bij de versterkingswerken aan de primaire waterkeringen, volgend uit de eerste toetsingsronde, een tekort zal zijn van circa 150 mln euro. Dit tekort zal wellicht toenemen door nieuwe inzichten over veiligheidsnormeringen of een bijstelling van de overstromingskans van 1 op 10.000 naar bijvoorbeeld 1 op 20.000. Hoe denkt de regering dit knellende budgettaire probleem op te lossen? Voldoende reservering is immers niet gepland? Is hiervoor niet meer aandacht nodig? Tolpoorten zijn niet meer nodig en het geluidsprobleem op Schiphol wordt ook opgelost, als je viereneenhalve meter onder NAP zit. Een intensief gesprek van de staatssecretaris met de minister van Financiën lijkt mij wel nodig, zeker voor de lange termijn.

Als voorbeeld noem ik de Hondsbossche Zeewering. Het probleem is dat er geen geld is voor de korte termijn en dat verhoging van deze dijk dringend noodzakelijk is. Is de staatssecretaris bereid om hiervoor op korte termijn maatregelen te nemen?

De plannen voor rivierdijken, ruimte voor de rivier en opvang van water zijn zeer ambitieus, maar de omvang van de financiële middelen is door de taakstelling beperkt. De discussie over de noodoverloopgebieden heeft nog niet eens plaatsgevonden. De VVD dringt aan op spoedige besluitvorming. De burgers moeten niet langer in het ongewisse worden gelaten.

De noodoverloopgebieden zijn het sluitstuk van de algemene besluitvorming voor de VVD. De overloop kan beter gecontroleerd dan ongecontroleerd plaatsvinden. De VVD vindt dat de regering met een heldere en volledige argumentatie dient te komen om in diverse streken draagvlak te verwerven. Volgens een nieuwe studie in Duitsland ziet het er allemaal wat minder dreigend uit, zo

las ik in De Gelderlander. Wat is het oordeel van de staatssecretaris over deze nieuwste inzichten? Betekent dit slechts uitstel? Wanneer hebben de Duitsers dijkken rond Keulen en Düsseldorf?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Mag ik vragen wat uw eigen mening over die noodoverloopgebieden is?

De heer **Geluk** (VVD): Ik heb zojuist gezegd dat de VVD vraagt om een heldere argumentatie van de staatssecretaris. Zolang er geen heldere argumentatie is om tot noodoverloopgebieden te komen, denk ik dat wij daarover ook geen mening hoeven te hebben. De overstromingskans is berekend op 1 op 1250 en die zal ook zo blijven, denk ik. Wij hebben daar op dit moment niets aan toe te voegen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U vindt dus pas wat, als de staatssecretaris wat vindt? Dat is duidelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Kan de heer Geluk inzicht geven in wat hij ziet als het belangrijkste doel van het beleid voor de grote rivieren? Moeten wij niet alvast maatregelen nemen voor 18.000 m<sup>3</sup>, waarover wij over een aantal jaren gaan praten, of wordt de aanpak gericht op 16.000 m<sup>3</sup>, waar de staatssecretaris meer naartoe werkt?

De heer **Geluk** (VVD): Wij wachten op bericht van de staatssecretaris over wat zij met de noodoverloopgebieden gaat doen. Het staat niet vast of wij voor 16.500 of voor 18.000 m<sup>3</sup> moeten gaan. Ik hoor nu weer berichten uit Duitsland dat het allemaal wel mee zal vallen. Ik vraag de staatssecretaris wat er nu precies gebeurt. Zijn er veranderingen van inzicht op dit punt? Ik denk dat de Kamer er recht op heeft om dat te weten. Op het moment dat dit bekend is, vind ik dat er besluitvorming dient plaats te vinden. Dan zullen wij daarover van gedachten moeten wisselen met de staatssecretaris. Dan is het van belang dat er een heldere argumentatie komt waarom wij iets gaan doen. Daar kunnen wij nu wel op vooruitlopen, maar dat heeft weinig zin, want dan praten wij over dingen waarover wij ons nog geen oordeel kunnen vormen.

De heer **Van der Ham** (D66): Het

probleem met het water is dat wij ons er op dit moment geen oordeel over kunnen vormen, hoeveel nota's de staatssecretaris er ook over schrijft. Het gaat in het algemeen over het voorzorgsprincipe om maatregelen te treffen die wij wellicht in de toekomst nodig hebben. Er zit natuurlijk een grote natte vinger in het hele verhaal, in beide opzichten.

De heer **Geluk** (VVD): Ja, dat begint al met de klimaatsvooruitzichten. Krijgen wij meer regen en wanneer valt deze regen? Dat zijn allemaal "als, dan"-vragen. Gaat het gebeuren of gaat het niet gebeuren? Wij hopen dat wij van allerlei ellende verschoond blijven, maar de kans dat dit gebeurt, is wel aanwezig, en daar moeten wij op voorbereid zijn.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De wet schrijft voor dat de dijken voor het Rijnsysteem op 16.000 kuub berekend zouden moeten zijn. Met die constatering ben ik het eens. De heer Geluk suggereert toch niet om daarop terug te komen?

De heer **Geluk** (VVD): Dat heb ik ook niet gezegd.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U zegt echter dat het allemaal niet zeker is en u zegt af te willen wachten wat de staatssecretaris zegt.

De heer **Geluk** (VVD): Wij praten over de eventuele verhoging en of wij naar 18.000 kuub moeten gaan, zoals de suggestie is in sommige rapporten. Wij praten erover of de verhoging toegepast moet worden en of dat gevolgen heeft voor de rivierdijken. Die moeten wellicht ook aangepast worden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Die moeten al aangepast worden. Die zijn op dit moment geschikt voor 15.000 kuub. Volgens de wet moet dat 16.000 kuub worden.

De heer **Geluk** (VVD): Dat is juist. Dat betekent dat wij extra werken op het gebied van Ruimte voor de rivier, waarvoor 1,9 mld is weggelegd, moeten uitvoeren. Daar hoort een discussie bij over waar, wanneer en hoe noodoverloopgebieden toegepast moeten worden. Die discussie zullen wij ongetwijfeld nog voeren in dit huis. Het heeft weinig zin om daarop vooruit te lopen.

## Geluk

Mijn tweede punt is de kustverruiming. De VVD is gecharmeerd van een verruiming van de kust bij Hoek van Holland tot aan ongeveer Scheveningen. Dat noemen wij het plan-Waterman. De VVD heeft hier al eerder aandacht voor gevraagd. Met name de kostbare duinversterkingen op twee zwakke plaatsen aan de Zuid-Hollandse kust maken dit plan interessant. Zo kan men werk met werk maken. Is de regering bereid de toezegging te doen een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustontwikkeling uit te werken ten aanzien van de zwakke kustplekken en daarbij rekening te houden met het maatschappelijk draagvlak? Havenuitbreiding vergt dan meer ruimte, maar vergt in dit geval ook natuurontwikkeling. Juist met een dergelijk plan van kustverruiming kan een groot voordeel worden behaald op het gebied van natuur, kustverdediging, ruimte voor woningen, bedrijven, recreatie, glastuinbouw en het tegengaan van verziltingen. De kosten van een dergelijke aanleg kunnen naar de mening van de VVD gedekt worden uit de uitgifte van de gewonnen gebieden middels een PPS-constructie. Dat is ook prima voor de economische ontwikkeling van Nederland.

Ik kom bij de kier bij de Haringvlietsluizen en het probleem van de verzilting. VVD dringt aan op heroverweging van het besluit om de Haringvlietsluizen op een kier te zetten. Dit levert een besparing op van 35 mln. Die kan ingezet worden bij de kustverdediging, waar immers al een tekort bestaat. Is de regering bereid om dit besluit terug te draaien? Het kierbesluit dat destijds door de Tweede Kamer is genomen blijkt te lichtvaardig. De afgelopen droogteperiode heeft laten zien dat het beschikbaar hebben van goed zoet water zeer belangrijk is. Alle politieke partijen in de Kamer hebben dat nog eens bevestigd tijdens het algemeen overleg dat wij daarover hebben gehad. Door de verwachte stijging van de zeespiegel en de daling van het grondniveau zal de verzilting alleen maar verder toenemen. De Haringvlietsluizen zijn de zoetwaterkraan van Nederland. Het zoetwatergebruik van de industrie groeit sterk. Als deze bedrijven gedwongen moeten worden om over te gaan op gebruik van drinkwater ontstaat er ook nog eens een acuut drinkwaterprobleem.

Zoetwateraanvoer uit het IJsselmeer is veel duurder dan opschaling vanuit het Haringvliet via het Brielse meer.

De VVD is absoluut tegenstander van het PvdA-plan van de heer Boelhouwer om op dit moment allerlei institutionele discussies te beginnen over de bestuursvorm van de waterschappen en het eventueel onderbrengen bij provincies. Praatjes vullen geen gaatjes, zou ik willen zeggen tegen de heer Boelhouwer. Dat gaat hier trouwens letterlijk op. De taken op het terrein van water zijn enorm in Nederland. De waterschappen zijn thans op hun taken berekend. Discussies over bijvoorbeeld de wijze waarop het bestuur moet worden gekozen, efficiëncyslagen en bekostiging moeten uiteraard ook worden gevoerd.

Waterschappen zullen overigens meer geld van de burgers moeten vragen in de toekomst vanwege de toename van hun taken en activiteiten. Zij zullen er niet populairder op worden. De drang om de waterschappen nog eens extra onder de loep te leggen zal er daardoor alleen maar groter op worden. De VVD-fractie vindt dat de provincies hun wettelijke taak inzake de controle op waterschappen dienen uit te voeren. Het is daarbij noodzakelijk dat er goede normen worden ontwikkeld. Deze zijn thans niet overal eenduidig en zij zijn niet overal goed vastgesteld. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de kades en de secundaire waterkeringen. Op dit terrein hebben de provincies in mijn ogen een taak laten liggen.

De implementatie van de Kaderrichtlijn Water moet voor het eind van dit jaar plaatsvinden. Er is een grote kans dat de Kamer haar goedkeuring moet geven aan een ambtelijk en ingewikkeld stuk. De VVD-fractie wil alleen het hoogst noodzakelijke regelen, namelijk dat waar Brussel om vraagt en niets meer. Wij vragen de staatssecretaris om daar strikt op toe te zien. Aan de implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn kan men zien hoe en waar het fout kan gaan.

Kan worden aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de besluitvorming omtrent de verdieping van de Westerschelde? Onze zuiderburen dringen met grote regelmaat aan op meer snelheid. Ik vind dat zij daar gelijk in hebben. Wij kunnen hen niet steeds met een

kluitje in het riet sturen. Wij moeten proberen om er wat tempo in te krijgen.

Mijn laatste vraag betreft het innovatiecentrum op het gebied van scheepvaart, MARIN. Kan de regering echt geen € 600.000 vinden om de innovatie op dit gebied gaande te houden? Dat zou toch eigenlijk moeten, want het is geheel in lijn met het regeringsvoornemen om geld vrij te maken voor innovatie. Die € 600.000 moeten toch wel ergens achter een zandhoopje kunnen worden gevonden.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Het Sociaal en cultureel planbureau presenteerde vorige week een curieus rapport. Nederlanders hebben auto's – sommige huishoudens hebben er zelfs meer dan één – zij doen er van alles mee en zij zijn er niet uit te krijgen. Wij wisten dat al een jaar of veertig, maar het is toch altijd prettig om het ook eens van iemand anders te horen. Als wij dit combineren met het dagelijkse leed op wegen en spoorwegen, zou de VVD-fractie tegen een nieuwe ploeg in een nieuwe periode willen zeggen dat wij een slag moeten maken. Wij stappen af van de linkse sprookjes en mythes en wij gaan nu meer in onszelf geloven, de economie in dit land versterken en zeggen dat de problemen op termijn toch voor een belangrijk deel oplosbaar zijn. Wij moeten af van het defaitisme en het idee dat wij hier niet mee aan de slag zouden kunnen. Dat kan door middel van technologie. Kijk eens naar wat de auto-industrie in twintig jaar heeft gedaan. Wat heeft de overheid gedaan met de infrastructuur? Dat is in verhouding te weinig. Wij moeten die geweldige slag maken. Wij moeten ook slimmer zijn met vervoer en met prijs. Wij moeten niet de fout maken om hals over kop en onderdacht oude kreten van stal te halen.

Wij wachten, net als anderen, met smart op het nieuwe NVVP. Waarom duurt dat zo lang? Waarom horen wij niets? In de trein ziet men weleens een epistel langskomen, maar wij weten verder van niets. Onze visie op mobiliteit is heel simpel, namelijk dat de auto dominant is in zowel het personen- als het goederenvervoer en dat de overheid ervoor moet zorgen dat dit redelijk blijft lopen. Het Rijk gaat over bovenlokale en

## Hofstra

bovenregionale voorzieningen, dus over de nationale netwerken. Fietsvoorzieningen zijn heel belangrijk, maar niet voor het Rijk. Zij zijn geen onderdeel van rijksbeleid.

De heer **Verdaas** (PvdA): Geloof u werkelijk dat het fileprobleem kan worden opgelost door simpelweg meer asfalt aan te leggen? Begrijp ik dat goed?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb ook gezegd dat je het wel slim moet doen. Een links sprookje is dat meer asfalt tot meer files moet leiden. Dat is namelijk helemaal niet zo.

De heer **Verdaas** (PvdA): De werkelijkheid is volgens mij dat met elke extra kilometer asfalt er nog meer mensen auto kunnen gaan rijden. Dat is de mooie paradox van mobiliteit: je komt elkaar weer op hetzelfde moment tegen. Vervolgens moeten de mensen van die weg af; zij moeten ergens heen. Mijn ervaring is dat het stedelijk verkeer daardoor alleen nog maar meer tijd in beslag gaat nemen. De files worden inderdaad korter, maar die worden ook breder. Bovendien lost dat het probleem niet op. Ik kom dan bij waarmee ik mijn inbreng begon: mobiliteit is een verdelingsvraagstuk. Ik verneem hierop graag uw reactie.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik het dus niet mee eens. Ik noem het voorbeeld van de A4 tussen het Prins Clausplein en Leiden-Zuid. De mensen begrijpen nu niet waarom je daar maar 100 km/u mag rijden. Door de verbreding van die weg is het fileprobleem daar namelijk structureel verdwenen. Nogmaals, het moet wel slim gebeuren. Ik ben er dan ook voorstander van dat er in stedelijke regio's een scheiding wordt gemaakt tussen het langeafstandsverkeer dat bij de snelweg hoort en het verkeer voor de kortere afstand. Dit verkeer moeten wij van de snelwegen zien af te halen. Derhalve moeten wij het wegennet veel beter behandelen en het openbaar vervoer verbeteren in de stedelijke gebieden. Iedereen snapt dat je met een klein beetje asfalt buiten de stedelijke gebieden het verkeer ook op lange termijn goed lopend houdt. Ik blijf dus bij mijn stelling dat op grond van deze filosofie de zaak ook in de toekomst kan worden opgelost, zeker in

combinatie met de geweldige technologieslag die de autofabrikanten ons nog zullen leveren.

De heer **Van der Ham** (D66): Je hebt rood links en je hebt liberaal links. Daar zit nog wel enig verschil tussen.

Toch wil ik u een vraag stellen over de kilometerheffing. Het viel mij op en het stelde mij tevreden dat u zo genuanceerd dacht over de kilometerheffing. U zegt dat wij daar over een tijdje misschien over moeten gaan denken. Dat getuigt van een positievere benadering dan het CDA. U hebt ook gezegd dat dit rond 2010, maar in ieder geval niet rond 2007, mogelijk is. Wanneer wilt u dat de kilometerheffing wordt ingevoerd?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij moeten het in elk geval niet doen voordat het technisch goed mogelijk is.

De heer **Van der Ham** (D66): U zit al lang in de Kamer, dus wanneer denkt u dat dit mogelijk is?

De heer **Hofstra** (VVD): Mijn inschatting is dat wij vanaf 2010, misschien 2012, met een dergelijk systeem zouden kunnen beginnen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ga een stapje verder. Wat moeten wij doen om dat ongeveer in 2010/2012 te kunnen invoeren? Moeten wij daar niet nu al over nadenken en aan werken?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel mij voor dat de regering gewoon doet wat is afgesproken. Dat is geen invoering in deze periode. Daar hoeft ook helemaal niet over gespeculeerd te worden. Er staat wel een zinnetje in het regeerakkoord dat er voor de transportsector onderzoek wordt gedaan naar mogelijkheden en wenselijkheden onder terugsluis van de opbrengsten. Ik ben er eigenlijk wel voorstander van dat het kabinet in deze vier jaar nadent over het totale verkeer en de prijsvorming daarvan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat slaat op de nota Mobiliteit waar de minister nog mee komt. U spreekt over niet invoeren in deze kabinetsperiode. Dat is ook afgesproken. De invoering van de kilometerheffing is technisch echter behoorlijk ingewikkeld. Ik herhaal dat u lang in de Kamer zit en dat u dus veel van dit

soort onderwerpen af weet. Kunt u mij uitleggen wat, als je in 2010/2012 aan kilometerheffing moet beginnen, daarvoor nu al zou moeten voorbereiden? Ik heb het dus niet over de invoering, maar over de voorbereiding.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kan een heel concreet punt noemen. De luxe belasting is een vreselijke belasting in Nederland; die past ook niet in Europees verband. Ik heb met genoegen vastgesteld dat de minister zegt dat wij daar van af moeten. Ik durf te voorspellen dat dit acht jaar kost en misschien nog wel meer. Dat moet namelijk heel langzaam afgebouwd worden om de automarkt niet in elkaar te laten donderen. Voordat je überhaupt op straat iets doet, kun je al nadenken over de vraag hoe wij dat gaan doen. Misschien moet je wel een twee-stappenplan maken. Allereerst moeten er wellicht communicerende vaten worden gemaakt van de luxe belasting en de wegenbelasting. Al dergelijke gedachten kunnen naar voren worden gebracht.

Er ligt inmiddels een brief van het kabinet over de uitvoering van de motie-Hofstra over het Belastingplan 2003. Men zal begrijpen dat dit mijn bijzondere aandacht heeft. Ik ben niet tevreden met alles wat er in die brief staat, maar ik ben wel blij dat het kabinet een keer een totaalbeeld heeft geschetst. Begin volgend jaar zullen wij daar overleg over hebben. Misschien is het goed, als de minister van Verkeer en Waterstaat daarbij wordt uitgenodigd. In dat overleg kan die samensmelting aan de orde komen als opstap naar het mobiliteitsplan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is al één punt. U bent net als de fractie van D66 voor het afschaffen of het afbouwen van de motorrijtuigenbelasting, zodat het gebruik in plaats van het bezit van de auto wordt belast. Het duurt enkele jaren voordat dat soort maatregelen zijn ingevoerd. Wij kunnen daarom vast tijdens deze kabinetsperiode beginnen met het afbouwen van de luxebelasting, zodat die in 2010 of 2012 helemaal afgeschaft kan zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): U luistert nu wel heel slecht. Tijdens deze kabinetsperiode is de invoering daarvan niet aan de orde. Dat kan ook helemaal niet.

## Hofstra

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, maar wij moeten wel beginnen met het afbouwen van die luxebelasting.

De heer **Hofstra** (VVD): Je moet inderdaad wel nadenken over wat het best kan worden gedaan. Daar moet je nooit mee ophouden. Je moet er alleen geen hoge kosten voor maken, zoals de fractie van het CDA ook zegt.

Er zijn overal in Europa ontwikkelingen. Het te ontwikkelen systeem moet ook "Europa-bestendig" zijn. Wij en andere fracties hebben zo onze opvattingen, dus ik denk dat het in de komende jaren moet lukken om samen een plan te maken. Ik hoop dat dit plan door de Kamer zal worden gedragen en dat het mogelijk zal zijn om ermee aan de slag te gaan.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. De heer Hofstra begon zijn inleiding met de woorden "linkse sprookjes en mythen". In die zelfde inleiding zei hij dat de VVD-fractie beprijzing als mogelijkheid zag. Volgens mij is dit paradoxaal. De VVD-fractie zou beprijzing niet moeten omarmen. Nu de invoering van de kilometerheffing dan toch bespreekbaar is voor die fractie, vraag ik aan de heer Hofstra of hij zit te denken aan een variabele of aan een platte heffing.

De heer **Hofstra** (VVD): Het systeem is "beprijzingssysteem" gaan heten. Dat is natuurlijk een vreselijk lelijk germanisme. Het wekt de indruk dat wij nu gratis rijden. Wij betalen ons in Nederland echter al blauw aan de auto. Wij hebben al jarenlang in ons verkiezingsprogramma staan dat wij voor variabilisatie zijn. Ik noem het populair "de watermeter in de auto": als je meer gebruikt, betaal je meer. Dat is een heel goed systeem en de invoering daarvan moet de eerste stap zijn. Je kunt later beslissen om naar plaats en tijd te heffen.

De minister had het over tolpoortjes. Ik beveel haar aan dat woord nooit meer te gebruiken. De invoering van gebruiksheffingen moet worden bestudeerd. Zij moeten in ieder geval effect hebben. Wellicht herinnert iedereen zich de discussie waarin wij zeiden akkoord te gaan met zo'n systeem mits werd aangetoond dat daardoor het aantal files met 30% werd teruggebracht. Ministers veranderen nog weleens, maar ons standpunt is hetzelfde gebleven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Hofstra heeft het over linkse en rechtse sprookjes, maar welke partij zit nu al bijna tien jaar in het kabinet en heeft het dus mede voor het zeggen op het terrein van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Hofstra** (VVD): Dit is een raadsel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zal ik u helpen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, helpt u mij even.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De VVD! Gedurende de helft van die tien jaar zat minister Jorritsma op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zij heeft het autobeleid in grote lijnen uitgestippeld. U hebt dat voor een deel ronkend van commentaar voorzien door telkens te zeggen: auto, asfalt, auto, asfalt, auto, asfalt. Wat zien wij na tien jaar? De files zijn langer dan ooit. Het verkeer raakt muurvast.

De fractie van GroenLinks heeft vandaag een plan gepresenteerd. Geprikkeld door de regio's waar zij ziet dat het vastloopt, zegt zij dat snel de mogelijkheid moet worden geschapen om een vorm van beprijzing of tolheffing in te voeren in de regio's. Wat vindt u van het initiatief van de fractie van GroenLinks?

De heer **Hofstra** (VVD): Allereerst valt mij op dat u een mogelijkheid biedt die al bestaat in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Met die wet is sinds de aanneming door de Kamer niets gedaan, maar zij biedt aan regio's wel de mogelijkheid om bij nieuwe infrastructuur tol te heffen. Wij hebben geen enkel bezwaar tegen tolheffing op nieuwe infrastructuur. Dit ook zal blijken uit het vervolg van mijn tekst, als mij gegeven is om daarmee verder te gaan. Wij willen er wel tegen waken dat de middeleeuwen terugkomen in de zin dat de ene regio het ene systeem heeft en de andere regio het andere. Er moet altijd een nationaal kader zijn waarover de Kamer zich moet uitspreken. Regio's kunnen dan in dat kader opereren. U moet dit met uw wetswijziging niet zo snel naar voren halen, want eerst moet de andere discussie worden gevoerd en daarna zal blijken dat daarin misschien inpasbaar is wat u wilt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij pleiten voor een nationale methode. Wij willen de regio's vrijlaten om niet op nieuwe infrastructuur, maar op bestaande wegen, zoals afritten van snelwegen, een systeem zoals in Londen te gebruiken. Dat vragen wethouders en gedeputeerden van CDA, VVD en PvdA uit Amsterdam, Nijmegen en Tilburg. Zij vragen Den Haag om de mogelijkheid te scheppen een dergelijk systeem in te voeren op bestaande wegen, want zij zien het verkeer elke dag verder vastlopen, en om ze niet nog eens vier jaar in de kou te laten staan.

De heer **Hofstra** (VVD): Aan het Londense systeem wordt vaker gerefereerd, maar daarbij gaat het om een zone-tolheffing. Dat zal in Nederland met zijn meerpolige Randstad niet werken. Welke stad zou zich opofferen om dat systeem in te voeren? Wij praten dus over het heffen van een gebruiksvergoeding op wegen. Wij moeten de discussie op nationaal niveau afwachten, voordat wij kunnen bepalen wat er voor de regio's in zit. Voor tolwegen, maar dan uitsluitend voor nieuwe infrastructuur, nieuwe stroken en nieuwe wegen, kan het nu al.

Vliegen wordt steeds belangrijker, ook voor kleinere luchthavens. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of het decentrale beleid voldoende waarborgen biedt dat het vliegen op de regionale luchthavens zich goed kan ontwikkelen.

Het goederenvervoer zal geweldig veranderen door de mondialisering. Die ontwikkeling gaat nog veel sneller dan in het personenvervoer. Philips sluit fabrieken in Nederland om ze in Oost-Europa of in China weer te openen. Maar die sapcentrifuges, scheerapparaten en wat dies meer zij moeten, althans voor een deel, wel weer terug naar West-Europa. Daar ligt een heel belangrijke functie voor onze mainports. De VVD-fractie vindt het van groot belang dat wij die mainportgedachte handhaven. Willen wij naar brainports, dan is dat ook prima. Maar niet zonder mainports. Schiphol moet ook na de fusie van KLM een hub blijven. Rotterdam moet zich verder kunnen ontwikkelen. In het wegvervoer zien wij dat door de internationale regel van 48 uur per week, wat voor chauffeurs feitelijk een halve werkweek betekent, de aantrekkelijkheid van

## Hofstra

het beroep sterk afneemt. Onder Spanjaarden is er al een heel grote uitval van chauffeurs. Er is een interessant initiatief van UnitNet, dat kans ziet om veel vervoer vanuit Zuid-Spanje naar Nederland te verschuiven van de vrachtwagen naar het schip, waarna het weer via trein of vrachtwagen verdergaat. Dat zijn goede ontwikkelingen. Wij zien graag dat de minister dit project sterk steunt.

De infrastructuur moet worden afgestemd op het verkeer over langere afstanden. Dat geldt zeker voor de snelwegen. Wij moeten dus niet meer praten over de norm van 60 km/u. Buitenstedelijk zijn er geen grote problemen. In een interruptie-debat heb ik al gezegd hoe wij over stedelijke gebieden denken. Ontvlechting is daar het parool. Daarvan zouden wij meer werk moeten maken. In stedelijke gebieden hebben wij ook het probleem van het sterkere, betere openbaar vervoer met de bekende vierkante cirkel. Het Rijk financiert de infrastructuur, bijvoorbeeld lijn 19 in Haaglanden. Vervolgens ligt de tunnel er, maar is er geen geld om de tramrails aan te leggen. Er is zelfs geen geld om een bus te laten rijden. Hoe zal de minister het probleem van die vierkante cirkel oplossen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij het stads- en streekvervoer is er geen vierkante cirkel. Het is een heel eenvoudig raadseltje: welk kabinet kort 20% op de exploitatie van stads- en streekvervoer? Ongeveer 50% van de mensen gaat met het openbaar vervoer naar de grote steden. Als je daarop fors bezuinigt en het spoor niet verbetert, wordt het minder. Dan is het geen vierkante cirkel, dan kies je gewoon voor de auto in plaats van voor het openbaar vervoer.

De heer **Hofstra** (VVD): Zo simpel is het niet. Er is een budget beschikbaar. Ik vraag de aandacht voor het feit dat wij vaak gescheiden besluiten nemen. Wij nemen een besluit over de infrastructuur en de subsidies ervoor, terwijl wij niet zeker weten hoe het met de exploitatie gaat. Ik bepleit een integrale benadering waarbij wij zekerheid hebben over de exploitatie, ook als er weinig geld is, als wij een infrastructuurproject subsidiëren. In de Vinex-gebieden speelt hetzelfde probleem. In theorie hoort daar openbaar vervoer bij, maar in de praktijk is het er niet. Wij

moeten proberen dat een keer te doorbreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar dit kabinet legt geen geld op tafel voor de exploitatie. Er hoeft dus ook niet meer in geïnvesteerd te worden. Dat is eigenlijk uw verhaal.

De heer **Hofstra** (VVD): Als dat zo is, kunnen wij misschien gelden vrijmaken voor andere belangrijke investeringen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Vroem, vroem, vroem.

De heer **Hofstra** (VVD): Die variant had ik nog niet gehoord, maar dat kan dus ook.

Wat betreft het stads- en streekvervoer zijn wij op zich tevreden met de eerste ervaringen met de Wet personenvervoer. Wel zouden wij willen voorstellen om Connexxion zo gauw mogelijk te verkopen. Graag hoor ik van de minister wanneer zij dit gaat doen. De aanbesteding die nu in Noord-Nederland loopt, vervult ons met enige zorg. Daar zijn straks alleen nog chauffeurs nodig om te rijden volgens roosters en schema's die door de overheid bedacht zijn. Zou de minister eens kunnen aangeven hoe zij tegen dat onderdeel aan kijkt?

Binnenkort gaan wij het MIT behandelen. Wij hebben als VVD-fractie behoefte aan een paar belangrijke inlichtingen vooraf. Allereerst is daar de vraag hoeveel geld de minister na 2010 beschikbaar heeft, liefst doorgeteld tot 2040, en hoeveel daarvan is belegd. Waarom heeft de minister voorts het contract voor het project Zuiderzeelijn niet ondertekend? Aan alle voorwaarden is immers voldaan. Ik kan er enig begrip voor hebben dat een demissionaire minister dit niet doet, maar ik begrijp niet dat een missionaire minister dit niet doet. Graag krijg ik hierop een uitvoerige reactie, voordat wij het MIT gaan behandelen. Verder is een punt van aandacht de afstemming tussen GDU-plus, waar de Kamer niet zo enthousiast over was, en het MIT. Volgens ons vallen daarbij een paar projecten tussen wal en schip. Zou de minister er eens wat uitvoeriger op in kunnen gaan hoe wij dat allemaal moeten zien?

De financiering voor de korte termijn laat een belangrijke tegenstelling zien. Het betreft het

kwartje van Kok plus 2,12 mld de komende vier jaar. De intensivering in het kader van het regeerakkoord omvat ruim 1,1 mld. Daar staan helaas onbeheersbare megaprojecten tegenover en voorts onderhoud dat opeens naar voren komt ten bedrage van 1,6 mld. Dat laatste is jammer van al dat geld, ook al is het misschien wel nodig. Voorts is er de bureaucratie: per kilometer asfalt blijken wij steeds meer ambtenaren uren nodig te hebben. Verder zijn er de algemene bezuinigingen waar het departement ook voor wordt aangeslagen. De conclusie is dat wij voor projecten helaas niet méér geld hebben, maar minder geld. Er moet nu dus echt iets aan de publiek-private samenwerking gedaan worden, want dat is de geldfabriek.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Hofstra zegt terecht dat wij over het MIT later nog verder komen te spreken. Vorig jaar is er evenwel een motie door de VVD-fractie ingediend met betrekking tot de Combitunnel in Nijverdal. Deze motie is door de Kamer ondersteund. Nu blijkt dat deze motie niet wordt uitgevoerd. Wat vindt de heer Hofstra daarvan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik weet nog niet alle details van dat project, maar ik geloof dat het een slagje anders ligt dan de heer Slob nu suggereert. Ik dacht dat de Kamer er vorig jaar voor heeft gezorgd dat er geld voor dat project kwam om het probleem van de barrièrewerking te vermindere. Blijkbaar zijn er echter keuzes gemaakt om met dit extra geld weer andere dingen te doen. Nu, als je een boodschappenlijstje mee krijgt en met de verkeerde boodschappen thuiskomt, dan is dat een beetje slordig. Ik zou er thans liever geen definitief standpunt over willen innemen, want daar komen wij bij het MIT op terug. Ik meen echter dat het niet zo simpel is als de heer Slob het zo-even zei.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ga af op de beantwoording van de schriftelijke vragen die daarover zijn gesteld. Daarbij geeft de minister niet het antwoord dat de heer Hofstra nu geeft, uitgaande van wat in de regio zou zijn gebeurd, maar wordt duidelijk dat het geld daarvoor niet wordt uitgegeven. Kortom, de motie die de VVD-fractie heeft ingediend en die door de Kamer is aangenomen, wordt niet uitgevoerd.

## Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel voor dat ik daar bij het MIT op terugkom, want ik moet er nog naar kijken hoe het allemaal precies zit.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer Hofstra refereerde kort aan het onderhoud. Hoe ziet hij het dat wij als Kamer, nu wij ook praten over projecten en dergelijke, de komende jaren zicht kunnen blijven houden op de besteding van dat geld en op de noodzakelijkheid van de besteding aan bepaalde onderdelen?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is op zich een terecht punt dat al eerder door u naar voren is gebracht. Wat ons verbaast bij het onderhoud, is dat het een scherpe definitie mist. Als voorbeeld wijs ik erop dat het aanbrengen van zoab wordt gezien als onderhoud. Als een weg echter geen zoab heeft, dan is het aanbrengen van zoab naar onze mening verbetering en geen zuiver onderhoud. We moeten derhalve zuiver in de definities zijn. Misschien biedt dat een aanknopingspunt om het beter te kunnen bewaken. Waar wij echter vooral mee zitten bij het onderhoud, is de vraag hoe dit allemaal kan gebeuren; bij het begrotingsonderzoek is daar al wat over gewisseld. Misschien zou het niet zo slecht zijn – ik doe deze suggestie aan de collega's – om op dit punt de tijdelijke commissie die hopelijk nog eens afkomt vanuit het Presidium, de taak mee te geven hier ook eens in te duiken. Daarbij dient gekeken te worden naar zowel het verleden als met name de toekomst. Het gaat dan om de vraag hoe wij daarmee moeten omgaan.

Een punt bij het onderhoud is voorts de vraag of wat de bewindslieden nu voorstellen, de optimale normen zijn. Immers, het moet niet goudgerand zijn; wij moeten het wel een beetje sober doen. Het is voor ons derhalve nog een vraag of dit nu de goede orde van grootte is.

De **voorzitter**: Los van de inhoudelijke taken die u al dan niet aan de tijdelijke commissie zou willen geven, kan ik u mededelen dat die morgen op de agenda van het Presidium staat. Ik bestudeer het net terwijl ik uiteraard luister naar de parels die uit uw mond vallen.

De heer **Hofstra** (VVD): PPS is bedacht onder Kok. Wij hebben er tot nu toe veel te weinig werk van

gemaakt. Het is symboolpolitiek geweest; het zijn nog maar een paar kleine projecten. Daarom stelt de VVD voor om zo snel mogelijk de Nederlandse infrastructuurmaatschappij BV op te richten: 50% aandelen van het Rijk – u kunt een groot deel van Rijkswaterstaat daarin inbrengen – en 50% van de markt. Laat die club slagvaardig aan de gang gaan. Banken hebben er op zichzelf behoefte aan om te investeren, ook in infrastructuur. Bied ze de mogelijkheid. Denk aan voorfinanciering; er mag tol worden geheven, uiteraard binnen een publiek kader, alleen op nieuwe wegen en met terugbetaling door het Rijk op termijn. Dan kunnen wij heel veel projecten die collega's al hebben genoemd realiseren: Tweede Coentunnel, A4 Midden-Delfland, A1/A6, de spoortunnel Delft, A2 Eindhoven-Maastricht, A28 Zwolle; ik noem er maar een handvol. De A3 wordt genoemd, maar die bestaat niet of nog niet.

Om de PPS-constructie te laten slagen, moet ook de rijksoverheid zich op haar positie beraden. Je kunt dan niet alles elke dag weer anders willen doen. Geef een beetje ruimte aan het bedrijfsleven. Misschien moeten wij een aantal regels versimpelen. Ik roep de minister sterk op om zich niet zozeer op de kilometerheffing, maar vooral op dit punt te profileren. Dan kunt u in 2007 zeggen: dit heb ik voor elkaar gebracht. Dan zijn wij met verschillende grote projecten in het land bezig die op deze manier worden gefinancierd. Dat lijkt ons heel verstandig. Op de langere termijn zullen wij komen tot een ander systeem van beprijzen. Wij hebben daarover al het een en ander gewisseld.

Dat brengt mij bij de budgetten voor 2004. De bezuinigingen ziekteverzuim openbaar vervoer zijn voor ons acceptabel onder de belangrijke voorwaarde dat ze met ziekteverzuim te maken hebben. Dat betekent dat u niet mag bezuinigen op alle budgetten die via aanbesteding de markt ingaan, want wat is daar het ziekteverzuim? Dat komt door concurrentie tot stand. U moet dus alleen kijken naar de budgetten in niet aanbestede situaties. Als daar het ziektepercentage hoger is dan X, waarbij de minister X zou kunnen bepalen, dan wordt daar gekort.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat

kan betekenen dat de opbrengst minder is dan het geraamde bedrag. Als bedrijven beneden die norm zitten, bijvoorbeeld 8%, dan hoeven zij niet bij te dragen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar ik had het dan ook over X. Arriva in Zuid-Limburg heeft een ziekteverzuim van 2%. Dat is geweldig laag, zelfs lager dan gemiddeld in het bedrijfsleven. Maar dat is al aanbesteed, dus daar vind ik het een non-discussie. GVB in Amsterdam is de laatste tijd weliswaar gezakt van 18% naar 12% – een geweldige inspanning; mijn complimenten daarvoor – maar 12% is natuurlijk nog veel te hoog. Je moet kijken hoeveel rek erin zit. Dan moet de taakstelling van de regering daar neerslaan, want het hele verhaal is voortgekomen uit ziekteverzuim en niet uit de behoefte om nog verder generiek te besparen. Daartegen zouden wij bezwaar hebben.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat kan dus betekenen dat de opbrengst kleiner is dan de 30 mln die nu over de hele sector dreigt te worden uitgesmeerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar ik ken die bedrijven zo ongeveer, want wij komen dan toch in de grotere steden. Ik denk dat de kans op de situatie die u bedoelt bijzonder klein is. Het zou wel kunnen betekenen dat er heel hoge procentuele kortingen moeten worden doorgevoerd. Als u dat bedoelt, is dat weer een andere discussie: kan dat dan wel in redelijkheid?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U vindt dus dat een bedrijf zoals Arriva of de vervoerregio die daaraan heeft aanbesteed met die 2% ziekteverzuim niet moet worden geraakt door deze korting?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heeft u heel goed gezegd. Als ergens anders een bedrijf de aanbesteding heeft gewonnen, zelfs als men een ziekteverzuim heeft van 50%, dan vind ik ook nog dat er principieel niet op mag worden gekort. Daar is het de markt ingegaan. Je moet daar korten waar niet is aanbesteed en waar het ziekteverzuim hoog is, want als die prikkel werkt, dan vult dat bedrag zich weer vanzelf in.

De VVD is tegen extra geld voor de fietsenstallingen bij de stations.

## Hofstra

Fietsen is uiteraard verstandig, voor sommigen zelfs heel gezond, maar het is geen Rijkstaak om fietsenstallingen te realiseren. Daar komt bij dat dit het verlengstuk is van een subsidie van 250 mln. Ik vond dat wel heel veel geld. Achteraf blijkt het ook nog eens tegen te vallen. Wij hebben geen behoefte om dat op deze manier te belonen. Deze kwestie moet wat ons betreft op een andere manier worden gefinancierd.

De heer **Verdaas** (PvdA): De heer Hofstra zegt dat dit geen Rijkstaak is, maar daarover kun je van mening verschillen. In het licht van de mobiliteit wijs ik er echter op dat de fiets vooral in het binnenstedelijk verkeer heel veel automobilititeit wegneemt. Daardoor wordt het sprookje van de heer Hofstra sneller werkelijkheid, want de auto's krijgen meer ruimte in de stad. Dat kan een argument voor de Rijksoverheid zijn om er wel in te investeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Het Rijk moet uiteraard niet doen alsof er geen fietsen zijn. In de nota mobiliteit komt ongetwijfeld te staan dat er kansen liggen op de korte afstanden. Met je beleid moet je daar ook rekening mee houden. Als het gaat om de uitvoering en de financiering van een en ander ben ik principieel van mening dat dit onderdeel geen taak is van de Rijksoverheid, met uitzondering van een voorbeeldproject voor fietsers, zoals dat vanavond is genoemd. Daar kun je wel wat communicatie- en voorlichtingsgeld in stoppen.

Het Smedinghuis, het oude hoofdkantoor van de Dienst Zuiderzeewerken in Lelystad, is begin dit jaar helaas afgebrand, maar het wordt nu herbouwd. De minister financiert dit echter uit het Infrafonds. Wij zijn ervoor dat dit via de overhead wordt betaald, dus uit de post voor potloden en pc's. Ik vind dat het geld terug moet naar het Infrafonds en dat dit op een andere manier moet worden betaald. Doordenkend daarover en ook kijkend naar de taakstelling van het departement en het aantal ambtenaren doet de vraag zich voor waarom dit gebouw voor de Rijksdienst wordt herbouwd. Het pand ligt centraal in Lelystad. Misschien zijn er ook marktpartijen die het willen hebben. Gelet op de taakstelling met betrekking tot het ambtelijk apparaat vinden wij dat die post helemaal uit

de begroting van Verkeer en Waterstaat moet worden verwijderd. De minister heeft dat naar mijn smaak ook niet nodig, maar ik hoor dat nog wel van haar. Wij zijn van zins het geld terug te amenderen naar waar het hoort, namelijk het Infrafonds.

Er is veel gesproken over de snelheden. Wij zullen er morgen een helder eind aan proberen te breien door een motie in te dienen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De VVD dient een motie in om daar een eind aan te maken. Wordt er dan ook een dekking aangegeven voor de geluidswallen die extra nodig zijn?

De heer **Hofstra** (VVD): De motie wordt zodanig kunstig geformuleerd dat daar geen geld mee verbonden is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De motie is alleen voor de bühne.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, om u ook in staat te stellen af en toe iets harder te rijden dan nu is toegestaan.

Dan iets over de motorrijder-vriendelijke vangrail. Is de minister bereid in het kader van onderhoud en verbetering van wegen om die plekken waar dat van belang is, te voorzien van die motorrijder-vriendelijke vangrail?

Dan iets over de discussie over de verhoging van de bromfietsleeftijd. Wij snappen heel goed dat dit gunstig kan zijn voor de veiligheid. Toch is er sprake van een dilemma op dat punt. Je zit namelijk met de afweging tussen mobiliteit, waar mensen behoefte aan hebben, vooral buiten de steden, en veiligheid. Ons standpunt is dat de minister alles moet doen om het bromfietsverkeer veiliger te maken, maar niet via een verhoging van de leeftijdsgrens.

De VERW, de club van de eigen rijders in het wegvervoer, heeft het initiatief genomen bestuurders van personenauto's in hun rijopleiding te confronteren met vrachtauto's via simulatoren. Wellicht kunnen ze zelfs een keer op een echte vrachtauto. Dat zou het begrip over en weer voor die belangrijke categorieën heel sterk kunnen vergroten. De minister gaat binnenkort een bepaalde opening verrichten. Er schijnt ambtelijk nog enig gesteggel over te zijn, maar wat ons betreft doet de minister dat. Dat

lijkt mij heel verstandig voor dit onderdeel.

Wij zijn bang dat het misgaat met de digitale tachograaf voor het wegvervoer. De minister moet op tijd actie nemen en bijsturen. De Lkw-Maut is ook een zeer hinderlijk project aan het worden als het gaat om de technische uitvoerbaarheid. De VVD-fractie ziet graag dat de minister zich politiek wat harder opstelt ten opzichte van Duitsland, want een deel van de opbrengst – waarbij het tarief ook veel te hoog is – wordt ordinair gebruikt om, althans voor een deel, het gat van Eichel te vullen. Oostenrijk maakt het nog bonter. Daar vindt men dat vrachtwagens maar moeten betalen voor de economische ontwikkeling van de achterstandsregio's. Nederland moet daartegen protesteren. Als wij daarmee beginnen, is het hek van de dam.

Een andere Europese kwestie betreft de TENs-subsidies. Ik begrijp dat de Spanjaarden, Italianen en Fransen geld trekken naar de Pyreneeën en de Alpen. Ik kan op basis van persoonlijke waarneming melden dat niet alle tunnels daar even beroerd zijn. Nederland moet proberen om een en ander voor een deel weer terug te krijgen naar Noordwest-Europa. Kan voor de IJzeren Rijn geen leuker, Nederlands project worden bedacht als voordracht voor de TENs dan dit toch wel sterk door de Belgen gedomineerde project?

Kan de minister een overzicht geven van alle consumentenkwesaties rond de auto in Europa, zoals de APK, de BPM, dus het belastingstelsel, de toegestane snelheden en de toegestane alcoholpromillages? Het is goed dat wij daar wat meer zicht op krijgen, zodat die zaken in het een wordend Europa geharmoniseerd worden.

Ten aanzien van de beheersbaarheid van rijkswaterstaat en ProRail zitten wij nog wel met een probleem. Hoe is de precieze taakstelling ten aanzien van personeel en ook de externen? Hoe staat het met de productiviteit? "Baten/lasten" gaat alleen op voor potloden en pc's, dat hoeft voor de VVD-fractie niet. Als de projecten er niet ingaan, is dat niet nodig. Graag een opsplitsing van eenderde naar de markt, eenderde naar de provincies, waar ook het beheer en onderhoud van rijkswegen kunnen worden ondergebracht, en



## Hofstra

eenderde blijft keurig over als kern voor het departement.

Mijn allerlaatste opmerking is dat ik niet alles klakkeloos voorlees. De ambtenaren krijgen dus van tevoren geen stukken van mij. Dat schijnt langzamerhand een uitzondering te zijn. Ik zou het wel zeer op prijs stellen als ik antwoord krijg op de door ons gestelde vragen.



De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Denkend aan Holland zie ik lange files traag door oneindig laagland stromen; gisteren nog 420 km. Wij hadden bijna weer een record te pakken. De ontwikkeling van Nederland stopt op veel gebieden, ook op het gebied van verkeer en waterstaat. Steden, zoals Den Haag, dreigen onbereikbaar te worden. Elke dag worden wij met honderden kilometers file geconfronteerd. Wij zijn van mening dat het gepresenteerde mobiliteitsbeleid in deze begroting volstrekt onvoldoende tegemoetkomt aan de actuele verkeers- en vervoersbehoefte. Dit geldt zowel voor vaarwegen, het spoor alsook voor de weg.

De minister, en daarmee dit kabinet, heeft gesteld dat vanaf 2010 de variabele kilometerheffing zal worden ingevoerd. Laat gezegd zijn dat de LPF hier mordicus tegen is. De platte heffing, waarbij tegelijkertijd de BPM en de wegenbelasting worden afgeschaft, is een goede zaak. Het gebruik van de auto wordt op die manier belast. Wij geloven overigens niet dat dit de files oplost, maar het is in ieder geval eerlijker. Invoering van deze platte heffing is echter de opmaat voor de variabele kilometerheffing. Met deze heffing wordt dan met de pet de auto uitgepest. Wij zullen hiertegen strijden.

Om een citaat van de heer Hofstra aan te halen: dachten wij eindelijk van Tineke tolpoort af te zijn, dreigt er nu Carla kilometerheffing voor in de plaats te komen of, zoals zij zelf heeft voorgesteld, de prijs van Peijs. Het Sociaal en cultureel planbureau meldt in zijn onderzoek Mobiel in de tijd dat het denken over autogebruik zal moeten veranderen. Ik heb inmiddels de stukken ook aan de heer Verdaas gegeven, dus hij heeft de conclusies kunnen lezen. De belangrijkste conclusie is dat beprijzing en kilometerheffing dominante sociale structuren niet

zullen doorbreken en daarmee geen oplossing voor de files zullen zijn. Mensen moeten 's morgens in de spits hun kinderen naar de kinderopvang brengen en zij zullen die kinderen 's avonds ook weer moeten ophalen. Er is geen alternatief voor deze mensen. Graag een reactie van de minister op dit rapport.

De heer **Verdaas** (PvdA): De conclusies uit het rapport van het Sociaal en cultureel planbureau geven inderdaad aan dat de maatschappelijke context essentieel is voor het verplaatsingsgedrag van mensen. Ik blijf mij verbazen over de vasthoudendheid van de heer Hermans en een aantal vorige sprekers. Zij willen niet beseffen dat een fatsoenlijke verdeling van de mobiliteit de enige manier om daar iets aan te doen. Dat red je niet met simpelweg meer wegen aanleggen. Je moet het gedrag durven te beïnvloeden. Dat is het enige wat zal werken. Het is makkelijk om te zeggen dat mensen nu eenmaal afhankelijk zijn van de auto. Dat erken ik, maar als je daar niet in durft te sturen, los je het probleem nooit op. De minister komt niet vanzelf tot die conclusie; ik ga ervan uit dat zij daar ook een studie naar heeft gedaan.

De heer **Hermans** (LPF): Ik geef hier graag een reactie op.

Wij geloven niet in beprijzen. Dat biedt geen oplossing. Het is voor bepaalde groepen onrechtvaardig om afhankelijk van tijd en plaats meer geld voor verplaatsing te vragen. Er zijn andere oplossingen mogelijk. De heer Hofstra heeft er al een paar genoemd: het wegnemen moet worden opgeknapt, de doorstroming moet worden bevorderd en er moet een beter parkeerbeleid worden gevoerd, zoals ook mevrouw Gerkens zei. De mobiliteit kan ook worden vergroot door middel van verkeersmanagement. Het sturen van de mobiliteit moeten wij nu eindelijk eens loslaten. Dat hebben wij de afgelopen twintig jaar geprobeerd en dat is niet gelukt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het enige wat ik van de heren Hermans en Hofstra heb gehoord, is dat je de mobiliteit alle ruimte moet gunnen en meer wegen moet aanleggen. De essentie is juist dat dit niet de oplossing is. Het gedrag moet

beïnvloed worden. Dat doe je niet door meer wegen aan te leggen. Daardoor wordt het gedrag overigens wel beïnvloed: we komen nog meer in de file te staan.

De heer **Hermans** (LPF): De conclusie van het Sociaal en cultureel planbureau is dat je dat gedrag niet kunt beïnvloeden door middel van een kilometerheffing. Waarom zouden wij dan een kilometerheffing invoeren? Als je dat gedrag wilt beïnvloeden, moet volgens het Sociaal en cultureel planbureau vooral geen kilometerheffing worden ingevoerd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Hofstra zei dat we het gebruik van de auto veel meer moeten belasten dan de aanschaf van de auto. Hij duidt dus op een verschuiving van de kosten. De heer Hermans heeft een alternatief: brede wegen, de doorstroming bevorderen, etc. Daarmee wordt de congestie bij de crèche ook niet opgelost.

De heer **Hermans** (LPF): Nee, maar waarom zouden wij een kilometerheffing invoeren – een zeer prijzig systeem – als we nu al weten dat die geen soelaas biedt? Dan moeten we naar andere mogelijkheden zoeken. Dan kijk ik naar het openbaar vervoer, de wegen en de fiets, maar vooral niet naar de kilometerheffing.

Mevrouw **Gerkens** (SP): In het rapport wordt geconcludeerd dat steeds meer mensen de auto nemen voor relatief kleine ritjes. Ik pleit ervoor om dan de fiets te nemen, om de kinderen met de fiets naar de crèche te brengen. Welke alternatieven heeft de heer Hermans daarvoor?

De heer **Hermans** (LPF): Ik denk dat dit niet valt te beïnvloeden. Was het maar waar. In de praktijk blijkt dat mensen niet zonder de auto kunnen. Ze hebben de auto nodig om een baan te kunnen hebben, om de kinderen naar het dagverblijf te brengen, om volwaardig mee te doen aan de maatschappij. De fiets is daarvoor geen alternatief. Was het maar waar.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U wilt dus gewoon niks doen. U laat straks alles vollopen. U zorgt ervoor dat bij scholen en crèches gevaarlijke situaties ontstaan doordat mensen

## Hermans

met de auto komen omdat zij geen kwartier eerder kunnen opstaan, zodat ze met de fiets heen en weer kunnen gaan.

De heer **Hermans** (LPF): Ik weiger miljarden te steken in een systeem dat niet werkt. Laten we de bestaande infrastructuur – vaarwegen, spoor en wegen – op orde brengen. Ik ben zeker een voorstander van meer infrastructuur, maar ook van het verbeteren van het openbaar vervoer.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dan bent u het dus met mij eens dat wij nu geen geld moeten spenderen aan een wegverbreding, omdat wij al het geld juist nodig hebben voor het verbeteren en het onderhouden van de infrastructuur.

De heer **Hermans** (LPF): Dat ben ik met mevrouw Gerken niet eens. Ik ben wel van mening dat er meer geld in infrastructuur moet worden geïnvesteerd. Ik zal straks een aantal mogelijkheden noemen om meer geld in de infrastructuur en het spoor te steken.

De heer **Van der Ham** (D66): Over de kilometerheffing worden wij het op dit moment niet eens. Als de heer Hermans ooit zelf minister van Verkeer en Waterstaat wordt, gaat hij misschien net zo snel om als mevrouw Peijs. Dat laatste blijkt uit de feiten.

Laten wij eens naar andere vormen van beprijzing kijken, bijvoorbeeld naar tolheffing op wegen. De automobilist in Amerika, die behoorlijk de ruimte krijgt, wordt bijvoorbeeld geconfronteerd met tol. Wat vindt de heer Hermans van dat soort vormen van beprijzing?

De heer **Hermans** (LPF): Het ligt eraan of een keuze mogelijk is en of tolheffing andere infrastructuur niet in de weg staat. Bij de A4 Midden-Delfland zijn wij tegen het aanleggen van een tolsysteem, omdat die weg er dan baat bij heeft als er files staan op de A13.

De heer **Van der Ham** (D66): En wat vindt u van de tweede Coentunnel?

De heer **Hermans** (LPF): Bij de tweede Coentunnel is er een beter alternatief. Wij zijn principieel van mening dat infrastructuur door de overheid moet worden aangelegd en

dat er een alternatief moet zijn, zodat een weg niet baat heeft bij een file op een andere weg.

De heer **Van der Ham** (D66): U sluit zich dus niet aan bij het pleidooi van de heer Hofstra voor meer PPS-constructies, waarbij ook tol kan voorkomen?

De heer **Hermans** (LPF): De ervaringen met PPS zijn tot nu toe niet hoopgevend. Wij hebben de Wijkertunnel gehad. De commercie heeft zich daar scheel verdiend. Dat is hartstikke mooi voor hen, maar minder voor de burger. Het had veel goedkoper gekund, als het Rijk het zelf had aangelegd. Wij zien weinig PPS van de grond komen. Waar blijft het? Wij zien het graag tegemoet en wij willen graag meedenken over voorwaarden waaronder het goed is voor het Rijk en de burger, maar ik ben niet hoopvol gestemd over PPS op dit moment.

Ik hoor graag een reactie van de minister op het rapport van het Sociaal en cultureel planbureau.

De begroting van Verkeer en Waterstaat kan worden gekenschetst als een onderhoudsbegroting. De titel zou kunnen luiden: niet verder afglijden. Er zullen weinig tot geen onderhoudsachterstanden worden ingelopen. Het huis komt niet op orde en de noodzakelijke basis-kwaliteit wordt niet gerealiseerd. De vraag is hoe dit heeft kunnen gebeuren. Een belangrijke verklaring is dat onderhoud niet wordt begroot bij het ministerie. Dit betekent in de praktijk dat er geen sprake is van planmatig onderhoud. Er worden schoenen aangeschaft en gebruikt, maar nooit verzoeld.

De minister stelt dat dit nu eenmaal niet sexy is. Schoenen verzolen vind ik ook niet sexy, maar wel een absolute noodzaak. Het is onbegrijpelijk dat onderhoud al die jaren een non-issue is geweest. Het ministerie heeft gefaald en de politiek heeft de ogen gesloten. Het niet uitvoeren van tijdig onderhoud lijkt de LPF een kostbare zaak. Hoeveel had er bespaard kunnen worden met tijdig onderhoud? Het valt duurder uit als je het later doet. Wordt het nu regel om onderhoud te begroten? Kan de minister hierbij een percentage van de aanlegkosten noemen?

Uiterekend nu wij in een recessie verkeren, komt het onderhouds-probleem naar voren. Een kwalitatief

hoogstaande infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde om het tijt te keren. Helaas moeten wij ons richten op het vergeten onderhoud.

Toch gebeurt er nog wat aan infrastructuur. De spoedwet wegverbreding wordt uitgevoerd en er komt zelfs een tweede. Wij juichen dit toe. Maar hoe zit het met de A4? Op welke termijn kunnen wij dat verwachten? Hetzelfde geldt voor de Tweede Maasvlakte. In het AD werd gemeld dat het zogenaamde Sinterklaaspakket van de minister voorziet in voorfinanciering door bedrijven. Mogelijk staat het verkeer in dit artikel. Ik hoor graag wat de minister van plan is bij de Tweede Maasvlakte.

Zoals gezegd, moet er volgens de LPF meer geld worden uitgetrokken voor infrastructuur. De huidige begroting biedt te weinig perspectief en visie. Tijdens de algemene beschouwingen hebben wij al voorgesteld om 0,3% ruimte van het Stabiliteitspact te gebruiken. Misschien is de heer Zalm bereid om wat meer ruimte te benutten, nadat hij gisteren bot heeft gevangen. Gaswinning onder de Waddenzee is ook een idee. Verder stoort het ons dat er bij Landbouw 700 mln voor de ecologische hoofdstructuur is gereserveerd. Gezien de problemen in dit land moet dit anders aange-wend worden.

Onze voorkeur gaat niet uit naar herprioritering in het MIT, aangezien dit ten koste gaat van andere infrastructuur. Als er dan toch keuzes moeten worden gemaakt, mag de light rail worden getemporiseerd van de LPF. Het motto van de minister is: eerst houden, dan bouwen. Laten wij 111 mln in het spoor steken en zorgen dat wij dat op orde hebben, voordat wij nieuwe dingen verzinnen.

Een andere mogelijkheid is het verbreden van de grondslag van het kwartje van Kok. Het is principieel onjuist dat alleen de automobilist de rekening gepresenteerd krijgt van het achterstallig onderhoud. Andere gebruikers van infrastructuur zoals vaarwegen en spoor, zouden ook belast moeten worden. De verhoging van de gebruikersvergoeding van de NS die door de staatssecretaris is aangekondigd, heeft dan ook onze instemming. Op het punt van de bureaucratisering lijkt de opheffing van de helft van alle adviesorganen ons een goede zaak. Inmiddels is het Smedinghuis erbij gekomen. Ik zou

## Hermans

dat graag willen inzetten voor de vaarwegen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vroeg mij even af of ik te bescheiden was, maar ik wachtte maar even af.

De **voorzitter**: Nee, ik deed een poging tot subtiel voorzitten, maar ik geloof dat ik de enige ben die daarvan geniet.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Je zou bijna hopen dat er in het land tien Smedinghuizen waren.

De heer **Hermans** (LPF): Dan zouden er ook tien afgebrand moeten zijn; dat zou dan jammer zijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Uw partij heeft er zeer lang stelling tegen genomen dat het kwartje van Kok via infrastructuur zou worden teruggesluisd, maar nu ziet u dat er tot 2010 ongeveer 3 à 4 mld euro in infrastructuur wordt geïnvesteerd dankzij dat kwartje. Wat is op dit moment uw standpunt? Dat die 4 mld euro niet moet worden gestopt in infrastructuur en dus geherprioriteerd moet worden? Of vindt u het wel degelijk goed dat wij dat nu toch gebruiken?

De heer **Hermans** (LPF): Wij moeten ons neerleggen bij een politieke realiteit. Wij hadden het kwartje graag willen teruggeven, maar ook in het Hoofdlijnenakkoord staat, overigens in een heel rare zin: "Gezien de herkomst van het kwartje, zou het geld moeten gaan naar weg, vaarwegen en spoor." Volgens mij moet het, gezien de herkomst, naar de weg gaan, omdat het door de automobilist wordt opgehoest. Wij vinden het principieel onjuist dat alleen de automobilist moet betalen. Als wij het kwartje dan toch gaan inzetten voor infrastructuur en als wij nog meer onderhoudsachterstanden aan de weg willen wegwerken, zou de grondslag verbreed moeten worden naar gebruikers van het spoor en van vaarwegen. Gelijke monniken, gelijke kappen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U lift dus toch een beetje mee met de besluiten die door het kabinet en de coalitie zijn genomen. U constateert immers dat het geld wordt gestopt in infrastructuur, maar

ik proef ook een beetje dat u daar eigenlijk erg blij mee bent; alleen had u graag gewild dat er nog iets meer naar wegen zou gaan. Als u vindt dat het kwartje van Kok terug moet, moet u consequent zijn en moet u dat hier ook zeggen.

De heer **Hermans** (LPF): Wij zijn nog steeds van mening dat het kwartje van Kok terug moet naar de burger. Gedane beloftes moeten worden nagekomen. Als je te maken hebt met de politieke realiteit dat het ergens anders voor wordt ingezet en als gezegd is dat het voornamelijk naar de weg zou gaan – dat is niet het geval, want er worden ook andere modaliteiten mee gefinancierd – verzet ik mij daartegen en probeer ik dat te veranderen. De achterstanden zijn zeer groot. Wij vinden ook dat daar iets aan gedaan moet worden. Het kwartje van Kok is van de automobilist.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hoor ik de heer Hermans tussen de regels door een pleidooi houden voor het verhogen van de prijs van de treinkaartjes?

De heer **Hermans** (LPF): Ja, dat hebt u gehoord. Wij steunen de staatssecretaris op het punt van deze verhoging. Onder het motto "gelijke monniken, gelijke kappen" moet niet alleen de automobilist bloeden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Volgt u alleen de staatssecretaris of hebt u daar zelf aparte gedachten over? U geeft immers aan dat het niet zo kan zijn dat alleen de automobilist het geld zou moeten opbrengen dat in onderhoud gestoken gaat worden. Aan wat voor bedragen denkt u dan?

De heer **Hermans** (LPF): De staatssecretaris heeft een kleine verhoging voorgesteld. Ik weet ook wel dat de ruimte bij die infrastructuurheffing niet groot is. Ik heb zitten spelen met de gedachte van 1,5 cent per vervoerskilometer, maar daar ben ik van afgestapt omdat ik denk dat dat politiek niet haalbaar is. Ik constateer ook dat de dekkinggraad van het openbaar vervoer zeer laag is en dat de subsidie vanuit de overheid erg hoog is. Dat zou ik graag veranderd zien. Ik zou graag zien dat ook de reiziger in het OV meebetaalt aan het gebrekkige onderhoud. Wij moeten een inhaalslag maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Vindt u ook dat de paar euro's die voor de jenever worden betaald door iemand die jenever drinkt, alleen besteed moeten worden aan jeneverdrinkers en dat de accijns die betaald moet worden op een pakje sigaretten alleen aan rokers teruggegeven moet worden? Dat is immers de consequentie van uw redenering dat de automobilist het kwartje van Kok betaalt en dat het geld dus voor de automobilist is. Belastingen zijn hier toch voor algemene doelen?

De heer **Hermans** (LPF): Het antwoord op die vraag is simpel. Wij vinden niet dat de opbrengsten van jenever aan wijn drinkers moeten worden gependendeerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is gelukkig wel het systeem dat wij in Nederland hebben. U vindt dus dat de door u betaalde belasting helemaal weer aan u uitgekeerd moet worden.

De heer **Hermans** (LPF): Het is voor de burger veel begrijpelijker als er een relatie wordt gelegd tussen degene die de belasting opbrengt en degene die de belasting betaalt. Ik zou willen dat er meer relatie tussen wordt gelegd.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik kom terug op de opmerkingen over de vaarwegen. De heer Hermans wil het geld van het Smedinghuis daar naartoe sluisen. Ik heb daarover een amendement liggen. Kan ik de steun van de heer Hermans verwachten voor dat amendement?

De heer **Hermans** (LPF): Ik heb het amendement nog niet gezien. Als het die strekking heeft, zal ik steun zeker overwegen. De volgende zin van mijn betoog luidt immers dat mevrouw Gerkena gelijk heeft door te stellen dat de mensen uit de binnenvaart niet zomaar de noodklok luiden. Zij hebben dat nu gedaan, zoals dat vorig jaar voor het spoor is gebeurd. Het is nu gedaan voor de vaarwegen. Deze mensen stellen met grote zekerheid dat als er dit jaar geen 35 mln extra wordt geïnvesteerd, er gewoon vaarwegen gesloten moeten worden. Ik wil dat graag op de een of andere manier met mevrouw Gerkena zien te voorkomen.

## Hermans

Ik ben aangeland bij de verkeersveiligheid. Wij willen graag een reactie op moties die vorig jaar reeds zijn ingediend. Wat gaat er gebeuren met het puntenrijbewijs en het progressief boetesysteem? Ik zeg bovendien graag onze steun toe om de brommerleeftijd te verhogen. Er is sprake van een combinatie met verlaging van de leeftijd voor het gebruik maken van rijlessen voor personenwagens. De minister kan onze steun verwachten. Wij willen de bedoelde 55 doden graag zien te voorkomen.

De LPF maakt zich ernstige zorgen over het bergen van voertuigen. Ik zal daar in een ander gremium op terugkomen, aangezien de tijd mij niet gunstig gezind is.

Ik kom bij de bescherming tegen overstroming, wateroverlast en watertekort. De bestuurlijke ontwikkeling rond genoemde thematiek is er een die de Lijst Pim Fortuyn niet bevalt. Er wordt ingespeeld op een algemeen onbehagen van mensen over veiligheid. Het spotje van Peter Timofeef, waarin de goede man een eeuw waterspiegelstijging in één keer over zich heen krijgt, is daar een goed voorbeeld van. Met angst als hefboom worden er enorme budgetten vrijgemaakt voor een brede taakopvatting en voor met name milieutaken in het budget van Rijkswaterstaat. Begrijp mij niet verkeerd. Wij vinden absoluut dat de kerntaak van droge voeten voor Nederland zo snel mogelijk uitgevoerd moet worden. Ook wij zien de gevaren. Laten wij ons echter op die kerntaak richten. Wij doen dus ook niet mee aan de institutionele discussie van de heer Boelhouwer. Dat zal alleen de waterschapslasten voor de burger verhogen. Wij focussen ons meer op het verkleinen van het takenpakket van de waterschappen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Welke milieuaspecten heeft de heer Hermans op het oog die betaald worden uit, bijvoorbeeld, het Ruimte voor de rivier-budget van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Hermans** (LPF): Ik noem de groene rivieren, waarin allerlei zaken worden geïncorporeerd. Een ander voorbeeld zijn de waterschappen, die als nieuw takenpakket krijgen dat 10% nat oppervlak moet worden gecreëerd bij elk nieuw gebied. Nu

moet dat gebeuren op kosten van het waterschap. Voorheen deed de projectontwikkelaar dit naar behoefte. Dat zijn kosten die afgewenteld worden op de burger. Wij zijn daarop tegen. Wij willen daar graag iets aan doen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Het is een hardnekkig misverstand dat een groene rivier iets met het milieu te maken heeft.

De heer **Hermans** (LPF): Die mening deel ik niet. Vorig jaar is de subsidie voor het project INSIDE geschrapt. Het ging daarbij over kennis over de dijken. De waterschappen hebben gemeld dat er een kennistekort is ontstaan. Ik vraag de staatssecretaris dan ook hoe zij denkt te voorzien in dit kennistekort en of mogelijk het project INSIDE een aanknopingspunt biedt.

Ik vat mijn betoog samen. De voorliggende begroting biedt nauwelijks tot geen uitzicht op structurele verbeteringen van de infrastructuur. Het verkeersinfarct blijft. Noodzakelijke investeringen blijven uit. Het is bitter voor de burger, de economie en voor ons toekomstperspectief.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Hoe kijken wij aan tegen mobiliteit. Het genot van de verplaatsing, zo noemde de volksschrijver Gerard Reve het. De auto, de bus, de trein, de fiets en het vliegtuig zijn geweldige vervoersvormen. Het zijn uitvindingen die wij zo goed mogelijk moeten inzetten.

Allereerst wil ik de dames in vak K, en zeker de minister, van harte feliciteren met haar exercitie wat betreft de kilometerheffing. Dit is een uitstekend positief geluid. Het is heel opvallend dat elke minister die zich geconfronteerd ziet met de feiten, overstag gaat; van welke politieke kleur die ook is. Wij zullen niet kunnen ontkomen aan die kilometerheffing; ook in Nederland zullen wij moeten overgaan op beprijzing van het wegverkeer. D66 was daarvan al langer een voorstander. Zelfs de VVD uit zich daar steeds positiever over. Alleen het CDA houdt op dit moment nog de hakken in het zand, maar ik heb het gevoel dat er in dit debat in ieder geval een opening is gemaakt voor een discussie. Daarmee begint uiteindelijk elke draai.

De D66-fractie is geen voorstander van een platte heffing. Vooral voor burgers die op het platteland wonen en geen alternatief hebben voor het openbaar vervoer, is zo'n heffing heel ongunstig. Het liefst zien ook wij dat op termijn de motorrijtuigenbelasting en de BPM tot nul dalen. Het onnodig gebruik van de auto moet worden afgeremd, niet het bezit. Zelfs als wij de heffing pas in 2010 invoeren – wat ons betreft mag het eerder – zullen wij nu al voorbereidingen moeten treffen. Mijn fractie geeft de minister daarvoor alle ruimte. Ook het beprijzen van nieuwe wegen en tunnels is goed. Hef maar tol op de Tweede Coentunnel; dat is uitstekend.

Verkeersveiligheid is en blijft een grote zorg. Een paar weken geleden hebben wij met de minister al gesproken over de verlaging van de maximumsnelheid op bepaalde wegen. In sommige gevallen zijn wij daarvan een groot voorstander; hopelijk gaat de minister daarmee door.

Het kabinet wijst de invoering van een puntenrijbewijs consequent af vanwege juridische en administratieve redenen. Wij doen dit echter ook al bij jonge weggebruikers. Waarom zouden wij dat dan niet kunnen invoeren voor andere weggebruikers? In landen als Engeland, Duitsland en Frankrijk – binnenkort wordt hiermee ook begonnen in Italië – wordt een dergelijk systeem al toepast. Waarom kan het daar wel en hier niet?

Ik kom bij het punt sociale veiligheid. Wij vinden het van groot belang dat rond het spoor en in het openbaar vervoer de veiligheid wordt vergroot. Het is een goed idee om op risicotrajecten camera's te plaatsen in treinen; hier moet natuurlijk naar worden gekeken.

In interruptiedebatten hebben wij al eerder gesproken over de 200 extra agenten. Eerlijk gezegd, maakt het niet uit of deze het label spoorwepolitie of normale politie krijgen; er moet sowieso beter worden samengewerkt tussen die verschillende organisaties. De bestaande problemen op het spoor moeten gewoon worden opgelost. Er wordt heel veel geld uitgetrokken voor extra agenten. Zet die dan ook daar in! Laat de minister naar haar collega's Remkes en Donner stappen en haar zaak bepleiten. Het maakt niet uit welk soort politie er dan

## Van der Ham

komt, als de problemen op de lijnen waar die rotjongens – het zijn over het algemeen jongens – zich bevinden, maar worden opgelost.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik begrijp dat de heer Van der Ham het met mij eens is dat die 200 fte spoorwegpolitie er zo snel mogelijk moeten komen. Is hij het er ook mee eens dat er een aanvulling moet komen op het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer? Er zitten hiaten in; er komen nog steeds berichten uit het openbaar vervoer dat het niet veilig genoeg is.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat het nog niet veilig genoeg is, kunnen wij elke dag in de krant lezen. Daarmee ben ik het dus eens. Er wordt de komende tijd terecht ontzettend veel geld besteed aan veiligheid. Ik vind het niet noodzakelijk om een apart potje te maken voor het spoor. Veiligheid is een algemeen begrip, en moet zowel buiten als op het spoor worden nagestreefd. Deze regering heeft genoeg geld om eruit te komen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Er ligt een aanvalsplan. Ik vraag niet om geld, maar wij merken toch dat het plan te mager is. Wij willen hierop graag een aanvulling; de CDA-fractie heeft hierover al wat ideeën geopperd en de heer Van der Ham noemt nu ook een aantal punten. Is de heer Van der Ham het met mij eens dat het aanvalsplan moet worden aangevuld?

De heer **Van der Ham** (D66): Het antwoord heb ik eigenlijk al gegeven: ja.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als ik een motie indien, kan ik dus rekenen op de steun van de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Pas als ik die motie heb gezien, kan ik mijn steun daaraan geven. In principe staan wij daarachter.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Deelt de heer Van der Ham mijn observatie dat er zo langzamerhand brede steun in de Kamer begint te ontstaan om een dringend beroep op de minister te doen om 200 extra agenten voor het openbaar vervoer te verkrijgen?

De heer **Van der Ham** (D66): Iedereen heeft daarover gesproken,

dat dat is waar. Ik hecht er echter niet aan of het spoorwegpolitie heet; het probleem moet gewoon worden opgelost.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dan komen wij daarop morgen met zijn allen nog wel terug.

De heer **Van der Ham** (D66): Laten wij dat hopen. Ik ga door met de chipcard. Hierover zijn in financiële zin al een aantal dingen gezegd. RET Metro blijkt al behoorlijk ver te zijn met de ontwikkeling van deze chipcard. De RET zegt: laat ons in augustus 2004 daarmee aan de gang gaan zonder een dubbel systeem van strippenkaart en chipkaart te hanteren. Waarom laten wij de metro in Rotterdam niet de ruimte om daarmee in augustus 2004 aan de slag te gaan? Het project kan dienen als pilot voor de rest van Nederland. De metro in Rotterdam is een gesloten systeem. Bovendien kan het GVB in Amsterdam, dat de overgangssituatie liever niet meemaakt en abrupt wil eindigen met de strippenkaart, direct overstappen op de chipkaart.

De heer **Hermans** (LPF): Is de heer Van der Ham van mening dat die overstap zo snel mogelijk moet worden gemaakt en dat gestreefd moet worden naar het vervallen van de papieren strippenkaart bij invoering van de chipkaart? Hij kent de situatie bij die poortjes. Het heeft geen zin om daarnaast een papieren variant van de chipkaart te handhaven.

De heer **Van der Ham** (D66): In 2004 is Rotterdam eigenlijk al klaar met het plaatsen van tourniquets. Laat die stad maar direct beginnen. In een brief wordt de minister gevraagd om financiering van een overgangssituatie waarin zowel de chipkaart als de strippenkaart kan worden gebruikt. Dat is toch zonde van het geld? Waarom zou het ministerie niet de ruimte geven om onmiddellijk met de chipkaart aan de gang te gaan en de strippenkaart te laten vervallen in 2004? Ik hoor graag een reactie van de minister op dit punt en een wat bredere visie op de manier waarop andere lokale vervoerders daarmee om kunnen gaan.

D66 was afgelopen vrijdag in Rotterdam, waar bleek dat de hekjes op kniehoogte open moeten blijven

vanwege brandweervoorschriften. Dat is natuurlijk belachelijk want zwartrijders duiken daar onmiddellijk onderdoor. Naar mijn mening is dit een voorbeeld van overbodige en strijdige regelgeving. Deze kinderziekte moet meteen ongedaan worden gemaakt voordat in de rest van Nederland hekjes op kniehoogte worden open gelaten zodat zwartrijders eronder door kunnen kruipen.

Over de OV-fiets zijn behartigenswaardige zaken gezegd door mevrouw Gerkena. Als daarop niet wordt ingegaan, ben ik van harte bereid om het amendement te steunen.

Wij zijn blij dat er meer geld beschikbaar wordt gesteld voor het onderhoud aan het spoor. Er wordt uitvoering gegeven aan de motie-Giskes/Gerkena over het herstelplan spoor. Er wordt een stap vooruit gezet. D66 vindt het belangrijk dat de overheid afspraken nakomt die in het verleden zijn gemaakt over de punctualiteitsverbetering. Wij hebben daarover een brief ontvangen en wij houden de regering strikt aan het prachtige getal dat daarin genoemd is. Andere ministers in het kabinet verbinden zich ook terecht aan streefcijfers en ik houd deze minister daarom aan haar woord.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wat vindt de heer Slob van de verschillen tussen het extra geld dat aan wegen wordt besteed en het extra geld dat aan het spoor wordt besteed? Is hij ook niet van mening dat op dat punt sprake is van een onbalans?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind dat eigenlijk helemaal niet. In het spoor wordt in de komende tijd 853 mln euro extra geïnvesteerd, via herprioritering 734 mln euro; in de vaarwegen wordt 700 mln euro geïnvesteerd en in de wegen 1,6 mld euro. Ik meen dat die bedragen redelijk in evenwicht zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als ik naar het plaatje kijk van 2004 tot 2010, dan zie ik dat er vijf keer zoveel geld aan de weg wordt besteed. Daar is naar mijn mening sprake van een onbalans.

De heer **Van der Ham** (D66): Op het punt van het onderhoud van wegen is dat terecht. De wegen die wij hebben, moeten wij zo goed mogelijk gebruiken. Tot 2006 is

## Van der Ham

evenwel sprake van een behoorlijk goede balans. Tot die tijd zitten wij ongeveer in deze regering.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik herinner mij het interruptiedebat tussen de heer Dittrich en mevrouw Halsema tijdens de behandeling van de regeringsverklaring. Mevrouw Halsema stelde daarbij de verhoudingen aan de orde: hoeveel geld voor wegen en hoeveel voor openbaar vervoer? Mevrouw Halsema meende dat het geld vooral aan de auto zou worden besteed, maar de heer Dittrich zei badinerend dat zij zo somber was en dat zij het zonnetje in huis, optimistisch, moest zijn. Wij kennen nu echter de cijfers. Daaruit blijkt dat vijf keer zoveel geld naar de auto gaat als naar het openbaar vervoer. Ik constateer dus dat mevrouw Halsema op dat moment heel realistisch was en dat D66 eenvoudigweg de slag in het kabinet verloren heeft.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik geloof dat u de cijfers niet kent. Ik las net een staatje voor. Daarin kunt u zien wat er tot 2007 wordt geïnvesteerd in het spoor. Er wordt ook geïnvesteerd in wegen, dat klopt. Ik vind echter dat de investeringen behoorlijk goed in balans zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het zijn de cijfers van het departement. Zij hebben de percentages voor ons uitgerekend: 61% gaat naar het asfalt en de auto en slechts 13% gaat naar het openbaar vervoer. Het telt door tot 2010, daar hebt u gelijk in. Dat is onvermijdelijk bij infrastructuur, omdat het doorlopende investeringen betreft. Een brug of een weg of wat er verder voor auto's moet worden gebouwd, is niet in één jaar klaar. Dat loopt een tijd door. Het is heel reëel om dat te vergelijken met het jaar 2010. Ik moet eenvoudigweg constateren dat u hier een heel pijnlijke nederlaag hebt geleden, mijnheer Van der Ham. Ik kan het niet anders zien.

De heer **Van der Ham** (D66): Nee hoor, er wordt ontzettend veel geïnvesteerd in openbaar vervoer en in het onderhoud van spoor. Heel veel betrokken partijen vinden dat heel erg noodzakelijk. Er wordt geïnvesteerd in onderhoud van spoor omdat dit een groot probleem is op dit moment. Er wordt ook geïnvesteerd in onderhoud van

wegen. Daar zijn wij overigens nooit tegenstander van geweest. Het is mooi in balans.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er komt geld bij voor onderhoud van het spoor. Het is te overigens te weinig, maar er komt geld bij. Dat geld komt beschikbaar doordat er geld wordt weggehaald bij nieuwbouwspoorprojecten, zoals de spoortunnel Delft, de extra sporen rond Utrecht en de Hanzelijn. Het is dus een sigaar uit eigen doos. Van het extra geld gaat 61% naar de weg en maar 13% naar het openbaar vervoer. U kunt het niet mooier maken dan het is.

De heer **Van der Ham** (D66): Heel veel van die projecten worden inderdaad getemporeerd. Zij worden echter uiteindelijk wel gerealiseerd. U neemt de Hanzelijn als voorbeeld. U hebt zelf tegen de motie van de heer De Nerée tot Babberich gestemd. Op dit moment is men in het Oosten zeer blij met de wijze waarop de Hanzelijn wordt getemporeerd. Hij komt er dus wel, maar later. Wij hebben helaas niet al het geld van de wereld. Wij gaan nu de dingen aanpakken die het meest noodzakelijk zijn. Het onderhoud van het spoor is een groot probleem, maar het onderhoud van de wegen ook. Tot ongeveer 2006 wordt er niet eens één meter asfalt aangelegd volgens de plannen die er nu liggen, mijnheer Duyvendak. Er wordt alleen maar onderhoud gepleegd, omdat daar het grote probleem zit. Daar hebben deze drie partijen elkaar op gevonden. Tot 2006 wordt er amper asfalt aangelegd. Er komt wel meer asfalt om files op te lossen, maar er komen geen nieuwe wegen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wilt u echt met droge ogen zeggen dat het temporiseren met gejuich wordt ontvangen overal in het land? Ik geloof daar helemaal niets van.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik had het over de Hanzelijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ook bij het temporiseren van de Hanzelijn worden vraagtekens geplaatst. Het temporiseren van de spoortunnel Delft levert ook enorm veel problemen op. U poest dat allemaal een beetje weg door te zeggen dat het allemaal goed komt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik poets dat helemaal niet weg. Het project in Delft is een goed project. Daar kan men zien dat de PPS-constructie behoorlijk goed kan werken. Bij de behandeling van het MIT gaan wij het hebben over dat soort projecten en over hoe wij daarmee moeten schuiven. Dan zullen wij er naar kijken. De D66-fractie vindt het een heel goed project.

Er staat 360 mln in de begroting voor regionale bereikbaarheid. Waar gaat de regering dat aan uitgeven? Er zit een natuurlijk een deel in voor de chipkaart en een deel voor natte bruggen. Ik wil graag weten wat er met de rest van het geld wordt gedaan. Er zijn allerlei problemen in de regio. Er worden dingen uitgesteld, bijvoorbeeld op het terrein van stads- en streekvervoer. Dat is soms pijnlijk. In de beantwoording van de schriftelijke vragen is aangegeven dat de minister met de regio om tafel wil gaan zitten. Ik vind dat de Kamer daar ook bij moet zitten. Er zijn enkele problemen die wij met dat bedrag zouden kunnen oplossen als er ruimte is. Daarom wil ik weten welk deel van het geld wordt gebruikt en welk deel nog niet is bestemd. Wij zijn van mening dat er nog interessante dingen met dat bedrag kunnen worden gedaan, juist voor de regio. Dat kunnen wij misschien bespreken in de Kamer.

In het half jaar dat ik woordvoerder Verkeer en Waterstaat ben, heb ik vaak gezien dat dit ministerie in tunnels denkt. Ik doel niet op tunnels met sprinklers of met waaiers. Ik heb het over een tunnelvisie. Het ministerie zit vaak op een spoor, bijvoorbeeld met Schiphol en de Betuwelijn, en het dendert maar door. Recht zo die gaat. Er is eigenlijk geen mogelijkheid voor het ambtenarenapparaat op het ministerie om te kijken waar het eigenlijk mee bezig is en om na te gaan of het wel op de goede weg is. Het principe van intellectuele twijfel wordt weinig op het ministerie toegepast, zo begrijp ik uit alle debatjes die ik met het ministerie heb gevoerd. Ik hoop dat deze twee bewindslieden daarin een stijlbreuk zullen aanbrengen. Ik zou tegen hen willen zeggen: word niet de opvolger van Smit-Kroes, Maij-Weggen, Jorritsma-Lebbink en Netelenbos, maar voer een open debat en probeer grote projecten die op stapel staan serieus te heroverwegen, ook

## Van der Ham

al zijn er allerlei beloftes gedaan. Als wij er in de komende jaren achter komen dat bepaalde toegezegde projecten niet meer deugen, moeten die dus heroverwogen worden. Ik draag deze twee bewindslieden dan ook op: neem die ruimte en kom uit de tunnel. Het is een macho-ministerie, dus maak het iets vrouwelijker, wat bedachtzamer.

De heer **Verdaas** (PvdA): De heer Van der Ham maakt mij toch nieuwsgierig. Heeft hij al projecten in zijn hoofd die hij eventueel wil heroverwegen?

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn heel veel grote projecten die op dit moment in de verre toekomst ter discussie zijn. Ik noem de Zuiderzeelijn. Wij hebben het ook al gehad over de magneetwaaibaan. Er zijn allerlei discussies of je daar wel toe moet overgaan. Er is ook een prijsvraag voor uitgeschreven. Misschien komt dat er wel uit als eindtraject. Die afweging moet door de politiek worden gemaakt. Ik zie de heer Hofstra al naar de interruptie-microfoon lopen. Ik pleit hier dus voor een open benadering van dat project.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Deze begroting lost niks op; deze begroting vergroot de crisis in het verkeer. Met minister Peijs ben je langer op reis. Je zit langer in de file, staat langer op het perron en langer bij de bushalte. De files zullen groeien en de afbraak van het openbaar vervoer gaat voort. De milieuvervuiling door het verkeer wordt geen halt toe geroepen. Er komt geen einde aan de vertraging en de uitval van de treinen; buslijnen zullen verdwijnen. Houwen en bouwen, zo is het motto van de minister. Pappen en nat houden, zou een beter motto zijn. Dat is verschrikkelijk zonde, want opnieuw dreigen er kostbare jaren verloren te gaan.

Er is perspectief nodig voor het oplossen van de crisis. Daarbij zijn twee dingen cruciaal. GroenLinks zal de minister daarop afrekenen. Ten eerste gaat het om het vinden van een juiste balans tussen auto en openbaar vervoer. Ten tweede moet er een vorm van beprijzen van het wegverkeer komen, niet als doel, maar als enig middel om de files en de milieuproblemen daadwerkelijk aan te pakken.

De balans tussen asfalt en spoor is bij dit kabinet volstrekt zoek. Van het kwartje van Kok gaat vijfmaal meer geld naar het asfalt dan naar het openbaar vervoer. Ik heb dit ook al bij interruptie gezegd. De begroting van Verkeer en Waterstaat groeit in het komende jaar met bijna 4%. Dit is wederom de grootste groeier van de rijksbegroting. Ik zeg ook aan het adres van de heer Van Haersma Buma: kom bij deze begrotingsbehandeling niet met de opmerking dat er geen geld is. Van het kwartje van Kok gaat dus 61% naar het asfalt, slechts 13% naar het openbaar vervoer en 17% naar de vaarwegen.

Ik heb de heer Hofstra in een algemeen overleg daar al mee gefeliciteerd. Mooier kon deze Pieter Beton het niet wensen. Al dat geld voor beton moet voor D66 toch uitermate zuur zijn. D66 staat nu namelijk met lege handen. Dittrich mag meerijden in de slee van Hofstra; hij zit braaf achterin te glunderen, omdat er voor hem ook een plekje is. Verhagen mag voorin en af en toe probeert hij even aan het stuur te trekken, ook een beetje richting te geven. Maar Hofstra geeft hem geen kans; hij scheurt door op een doodlopende weg. Wanneer schrikken de heren eindelijk wakker? Graag verneem ik hierop een reactie.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Kan deze tekst worden gepubliceerd voor de nacht van de poëzie?

Kent de heer Duyvendak de werkelijke cijfers? Die laten zien dat er tot 2010 meer wordt geïnvesteerd in Railinfrastructuur dan in wegen, terwijl 80% van de mobiliteit over de weg plaatsvindt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zal kijken of ik deze tekst of een andere voor de nacht van de poëzie inzend. Ik vind het in ieder geval een aardige suggestie.

Het is van belang om te weten wat dit kabinet doet aan intensiveringen en aan extensiveringen, zoals dat in Den Haag heet. Deze termen houden in wat je meer doet en wat je minder doet. Het ministerie gaf zelf de cijfers al van de hoeveelheid geld die erbij komt en van wat er heen en weer wordt geschoven. De balans is dat 61% meer wordt uitgetrokken voor de auto en het asfalt en slechts 13% van de bijkomende 4 mld voor het openbaar vervoer. Dat zijn de keuzes, want daarin wordt geschoven. Er is dus vijf keer zo veel voor de

automobilist uitgetrokken. Als dit nou een probleem oploste, was het te begrijpen, maar ook dat is niet het geval.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U bent dus niet geïnteresseerd in wat er in totaal wordt geïnvesteerd, dus in hoeveel er werkelijk wordt geïnvesteerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar dat zegt niet zoveel. Het gaat om de keuzes van het kabinet en dat schuift op deze manier met de beschikbaar gestelde middelen. Het kabinet zoekt de oplossing in meer asfalt en in meer geld voor de auto en juist niet in forse investeringen in het openbaar vervoer, in light rail, en in de ontsluiting van Leidsche Rijn, zoals overigens ook bepleit in het verkiezingsprogramma van het CDA. Het zit er allemaal niet in.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ken de heer Duyvendak. Hij houdt van een tikkeltje overdrijven. Ik vind dat wel charmant. Ik begrijp dat hij niet zo goed als andere partijen is in het uitdelen van complimenten, omdat hij op de extreme flank zit. Dat is ook prima.

Laten wij de kabinetten-Balkenende I en II nou eens vergelijken. Is er vooruitgang geboekt op het vlak van het spoor en het openbaar vervoer?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik moet u teleurstellen. Wij zijn erop achteruit gegaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat moet u eens toelichten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat om de cijfers. Kabinet-Balkenende I legde 420 mln extra op tafel voor de Spoedwet wegverbreding en 300 mln extra voor het onderhoud van het spoor. Dat is dus een verhouding van 300 op 400. Wat is de winst van D66 in het kabinet-Balkenende II? Dat kabinet legt een verhouding aan de dag van...

De heer **Van der Ham** (D66): Er is 841 mln extra vrijgemaakt voor het beheer en het onderhoud van het spoor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Heeft de heer Van der Ham het woord, voorzitter?

## Duyvendak

Van de extra 4 mld die het kwartje van Kok oplevert, gaat 61% naar de auto en 13% naar het openbaar vervoer. Ik blijf het herhalen. U kunt wel met absolute getallen komen, maar het gaat om de verhouding. Het extra geld voor het onderhoud van het spoor haalt u weg bij de u zo dierbare spoortunnel Delft en bij de mensen die wachten op een treinstation in Leidsche Rijn. Het gaat dus niet om extra geld, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): In deze kabinetsperiode komt er per saldo 300 mln bij. Met de herprioritering kom je op het bedrag van 841 mln. Er komt dus geld bij. Er worden inderdaad andere keuzes gemaakt. Dat komt omdat wij het op dit moment belangrijker vinden om onderhoud te plegen en dus te houden wat wij hebben dan fors te investeren in nieuwe dingen. Wij kunnen natuurlijk wel investeren in een ziek systeem, maar dat is niet zo handig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met pijn in het hart zag ik dat er asfalt bij komt, bijvoorbeeld door de aanleg van de A4 in Midden-Delfland. Daar was de fractie van D66 altijd zo tegen. In absolute getallen is 300 mln extra uitgetrokken voor het spoor en 1800 à 1900 mln extra voor de weg. Zodoende is de verhouding 60%-13%. U hebt een smadelijke nederlaag geleden. U kunt dit niet verbloemen. Het spijt mij ontzettend; ik had het zelf ook graag anders gezien.

De fractie van GroenLinks veerde enigszins verwachtingsvol op toen de minister dit weekend begon te praten over de kilometerheffing. Nu blijkt dat dit helaas ten onrechte was. Ook deze minister heeft niet het lef om op dit terrein iets uit te richten. Een heffing die echt effectief is tegen files en milieuvervuiling wil zij pas na 2010 invoeren. Daar schieten wij niets mee op. Veel ministers hebben dit idee al voor hun opvolger bedacht. Voor de fractie van GroenLinks telt alleen wat de minister op dit terrein in haar eigen periode doet, dus in de komende vier jaar. Dan is het antwoord: niets. "De prijs van Peijs" noemde zij de heffing. Ik noem het meer een poedelprijs. In de noordvleugel van de Randstad, maar ook in Tilburg, in Arnhem en Nijmegen ontstaat onrust. De prognoses zijn drama-

tisch. Het autoverkeer loopt er volstrekt vast. Een vorm van rekeningrijden, tol of beprijzen is onvermijdelijk, niet pas in 2010, maar nu al, zo snel mogelijk. Londen is voor ons een inspirerend voorbeeld. De regio's vragen om hiermee snel aan de slag te mogen gaan, maar de wet verbiedt hen dat nu. De regio's moeten bevoegdheden krijgen, zelf een vorm van beprijzen van het autoverkeer in te voeren om de regio bereikbaar te houden en om extra geld te hebben investeringen in het openbaar vervoer. Het is absoluut onverantwoord om hiermee nog zeven jaar te wachten.

GroenLinks heeft een initiatiefwet opgesteld die de invoering van beprijzing door provincies en gemeenten mogelijk moet maken. Ter inspiratie bied ik de minister dit initiatief aan. Morgen ontvang ik hierop graag een reactie.

Het CDA zei altijd dat het openbaar vervoer een goed alternatief moet worden voor de auto. Wat doet echter dit kabinet? Het bezuinigt nog verder op het stads- en streekvervoer, na de enorme kortingen die het kabinet-Balkenende I heeft opgelegd en die het kabinet-Balkenende II gewoon heeft overgenomen. De afbraak van het openbaar vervoer heeft een naam gekregen: CDA. Op de rijksbijdrage wordt sinds Balkenende minister-president is bijna 20% gekort. Deskundigen berekenen dat het niet anders kan dan dat dit leidt tot een ernstig verlies aan kwaliteit van de dienstverlening, minder routes, minder bussen, minder trams en hogere prijzen. Via efficiencywinst valt de bezuiniging immers niet meer terug te verdienen. Het vlees is bij het stads- en streekvervoer al lang van de botten. Van een kale kip kun je niet plukken.

Verleden jaar deed de CDA-fractie nog een poging om de bezuiniging te repareren, maar door het kabinet-Balkenende II is deze reparatie vakkundig ongedaan gemaakt. Het stads- en streekvervoer wordt een extra korting opgelegd van 10 mln in 2004, oplopend tot 40 mln in 2007. Dat gebeurt dan onder het mom van een korting op ziekteverzuim. Ik krijg hierop graag de reactie van het kabinet.

De GroenLinks-fractie heeft amendementen ingediend om de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer te verzachten met 28 mln ten koste van de Betuweroute en

de sprinklers erin. Ik heb verder het amendement-Boelhouwer om het geld voor het afgebrande gebouw van Rijkswaterstaat te besteden voor het stads- en streekvervoer, medeondertekend. Die twee bedragen bij elkaar maken het mogelijk dat het stads- en streekvervoer volgend jaar niet te maken krijgt met een bezuiniging.

De spoorwegen verroesten, letterlijk. Onze wissels, rails en bovenleidingen raken op hun einde. Steeds vaker zijn zij de oorzaak van vertragingen en uitval van treinen, nu de NS langzaam het bedrijf zelf weer een klein beetje op orde krijgen. De kwaliteit van de rails en bovenleiding valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar die wordt niet waargemaakt. Niet alleen de punctualiteit, het op tijd rijden van de treinen staat onder druk, ook de onveiligheid neemt toe. Het aantal spoorstaafbreuken is de afgelopen tien jaar verdubbeld. Het aantal verzakkingen en knikken in het spoor is zelfs verzesvoudigd. FNV Bondgenoten meldde ons gisteren per brief: Het valt niet te accepteren dat reizigers en personeel gevaar lopen vanwege de achterstanden in onderhoud en vernieuwing. Elke gewonde en dode is er één te veel en zeker als dat vermeden had kunnen worden.

Ik vind dit ronduit alarmerende geluiden en krijg hierop graag een reactie.

Het geld dat het kabinet ter beschikking stelt voor het achterstalig onderhoud van het spoor is volstrekt onvoldoende. Op z'n best zal het genoeg zijn om de huidige belabberde kwaliteit van het spoor te behoeden voor nog verder verval. Leest u de rapporten van Twijnstra Gudde en Lloyds/Horvat er maar op na. Wij zullen het moeten doen met 82% van de treinen die op tijd rijdt. De staatssecretaris heeft als doelstelling dat over vier jaar 87% tot 89% van de treinen op tijd rijdt en dat het aantal verstoringen is gedaald met 35% tot 40%. Wij hebben daarover aanvullende vragen gesteld. Vandaag lezen wij in een brief dat wij de doelstelling van 87% tot 89% van de treinen die op tijd rijdt, moeten zien als "een indicatieve doelstelling met een bandbreedte". Eerlijk gezegd: dan weet ik het wel. Is dit nu het kabinet dat afgerekend wil worden op harde doelstellingen? Met indicatieve



## Duyvendak

doelstellingen met een bandbreedte kom je toch niet aan bij de treinreiziger? Die wil gewoon weten of het over vier jaar 7% beter is of dat de vertragingsen nog net zo erg zijn. Als ik zie dat het kabinet volstrekt onvoldoende geld op tafel legt, weet ik hoe lang de reiziger nog zal moeten wachten op de perrons.

GroenLinks geeft prioriteit aan het onderhoud van het spoor boven dat van de weg. Wij hebben een amendement ingediend voor 50 mln extra voor onderhoud van het spoor ten koste van de intensivering van het wegonderhoud. Graag krijg ik hier een reactie op.

Het is voor GroenLinks onverteerbaar dat een belangrijk deel van de extra gelden die nog wel naar het onderhoud van het spoor gaan komen uit hoogst noodzakelijke nieuwbouwprojecten zoals Randstadspoor rond Utrecht, dat op de lange baan is geschoven. Ook is er geen zicht op aanleg van de RijnGouwe-Lijn. Dat is niet uit te leggen en in strijd met juridisch bindende afspraken. Ik hoor er graag een reactie op.

Dan hebben wij het nog niet gehad over het drama rond de spoortunnel Delft. Maar ja, het geld dat er is moet naar de auto. De hoogst noodzakelijke OV-projecten worden daarvan simpelweg de dupe.

Bij de MIT-behandeling zal GroenLinks met voorstellen komen om deze bezuinigingen verder terug te draaien. Voor 2004 hebben wij inmiddels een amendement om in ieder geval het geld voor Vleuten-Geldermalsen, Randstadspoor Utrecht, op tafel te houden. Is de minister bereid om voor de spoortunnel Delft akkoord te gaan met oplossingen die nu door de regio worden aangedragen, waarbij vooral wordt geprobeerd zekerheid te krijgen over geld uit het MIT in de jaren 2011 en 2012?

Tot slot heb ik een tweetal kwesties, waaronder de spoorwegovergangen voor fietsers en wandelaars. Veiligheid op spoorwegovergangen is belangrijk, maar daarvoor worden draconische maatregelen genomen. Tot 2010 worden 300 à 350 van deze overgangen gesloten. Sluiting betekent dat lokale fiets- en wandelroutes doodlopen op het spoor. Dit is schieten met een kanon op een mug. Ik pleit ervoor dat een overgang alleen wordt gesloten voor gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld

met slalomhekjes, wat veilig genoeg is. Voor 30 overgangen bent u dit van plan, maar verder niet. Dat is slechts 10% van het totaal. GroenLinks hoort graag een reactie hierop. Wij zouden voor alle fiets- en wandelroutes graag dergelijke oplossingen gerealiseerd zien.

De heer **Hofstra** (VVD): Er valt mij toch enige tegenstrijdigheid op in het betoog van de heer Duyvendak. Ik hoorde hem in het begin zeggen dat het toch schande was dat door het slechte onderhoud er binnenkort weleens een gewonde zou kunnen vallen. Maar als het ergens bij het spoor onveilig is, dan is het wel bij de overwegen. Het verbaast mij dat u zo makkelijk zegt: ik heb wel enige sympathie voor de gedachte dat je als voetganger rechtdoor moet kunnen lopen, maar de veiligheid is wel in het geding. Legt u die tegenstelling nu eens uit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De veiligheid die in het geding is, is vanwege de slechte kwaliteit van het onderhoud. FNV Bondgenoten wees daar bijvoorbeeld op. Het gaat nu om de overwegen die vaak worden afgesloten. Het zijn wandelpaden waar je alleen een hekje en een knipperlicht hebt of het zijn overgangen voor gemotoriseerd verkeer die helemaal worden afgesloten. Verreweg het grootste deel van de ongelukken vindt plaats met het gemotoriseerde verkeer of fietsers die doorfietsen. Wat ik nu zeg blijkt veilig: sluit ze wel af, maar doe dat met een soort slalomhek waar je met moeite doorheen komt, zodat je altijd stilstaat en de treinen ziet. Zulke oplossingen worden van verschillende kanten aangedragen. Ze zijn alleen wat kostbaarder dan simpelweg het doortrekken van het hek. Mijn fractie pleit daarvoor, zodat veel belangrijke fiets- en wandelroutes gehandhaafd blijven.

Tot slot heb ik een enkele opmerking over Schiphol. Het wordt langzamerhand glashelder dat de kabinetten hier jarenlang met dubbele tong hebben gesproken over de dubbeldoelstelling. Milieu en mainport zouden samen kunnen gaan. Op 1 november is de vijfde baan geopend en steeds duidelijker komt de aap uit de mouw. De buit is binnen, het asfalt is er, Schiphol heeft zijn fysieke capaciteit gewonnen en vervolgens blijkt dat de milieudoelstellingen – zie laatstelijk

de discussie rond het groepsrisico, de Bijlmerramp – niet worden gerealiseerd. Jarenlang is iedereen op het verkeerde been gezet, zo lijkt het. Ik heb drie vragen aan de staatssecretaris. Komt u nu eindelijk uw beloften na? Hoe herstelt u de geloofwaardigheid van de politiek? Bent u bereid tot een schoonschipoperatie?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik zou bijna zeggen dat de heer Duyvendak een ronkend betoog heeft gehouden voor meer asfalt, maar die combinatie gaat niet zo goed. Ik begrijp iets niet. Hij spreekt hier steeds over minder asfalt. Hoe is het mogelijk dat wij in de Kamer voortdurend lokale overheden met daarin GroenLinks zien pleiten voor nieuwe wegen, maar dan in hun regio?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als je bij de uitbreidingen moet kiezen, dan leggen wij het accent op het openbaar vervoer. Als GroenLinks voor asfalt is, dan is dat soms voor een leefbaarheidsoplossing zoals de A2 Maastricht op een aantal plekken waar grote milieu- en gezondheidsproblemen zijn. Wij geloven niet in asfalt voor capaciteitsuitbreiding. Onze steun daarvoor zult u hier dan ook niet zien.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik houd ervan om positief te beginnen. Daarom begin ik met iets dat mij opviel in de beleidsagenda. Ik kwam daar heel expliciet het woord "rentmeesterschap" in tegen. Dat doet ons zeer goed. Het is een woord met een mooie, diepe lading. Het heeft ons aangenaam verrast. Het werd in de beleidsagenda vooral toegepast op het verminderen van achterstanden in beheer en onderhoud, onder het motto "eerst houthouwen, en dan bouwen" en op de kwaliteit van de leefomgeving. De minister voegt de daad ook bij het woord door extra te investeren in beheer en onderhoud, niet alleen van autowegen, maar ook van spoor- en waterwegen en de leefomgeving. Wij kunnen als fractie waardering opbrengen voor deze keuzes, maar bij het totaalpakket van voorstellen passen wel enkele relativerende en kritische opmerkingen.

## Slob

Het is de vraag of niet investeren in deze zaken een reëel alternatief is, gelet op de zorgwekkende achterstanden. Ik denk dat de vraag stellen haar beantwoorden is. De minister heeft vorige week ronduit toegegeven dat het extra budget voor het onderhoud van de vaarwegen niet voldoende is. Het Centraal overleg vaarwegen vraagt voor 2004 35 mln euro extra voor wat men noemt een minipakket. Het amendement van mevrouw Gerkens op dit punt zullen wij zeer welwillend bekijken.

Ik heb begrepen dat ook de minister vindt dat we zoveel mogelijk goederen van de weg moeten afhalen en overhevelen naar de binnenvaart. Kan zij niet de daad bij het woord voegen door de wens om het baggerwerk in de Waal en de Maas een jaar te vervroegen, te honoreren? Ik krijg daar graag een reactie op.

Dan de enorme prioriteit aan investeringen in de weg- infrastructuur. De bereikbaarheid voor automobilisten verdient uiteraard veel aandacht. Wij vinden echter dat dit moet worden bereikt door flink te investeren in het openbaar vervoer, de binnenvaart en de fiets. Op die manier wordt immers ook ruimte gecreëerd voor de auto en wordt het milieu ontzien. Wij vinden de voorliggende begroting in dat opzicht niet ambitieus en – ik gaf het al aan in een interruptie in de richting van de heer Van der Ham – ook wat uit balans. Uit onze berekeningen blijkt – misschien kan de minister morgen duidelijkheid verschaffen, want daarover verschillen de meningen – dat de weg ongeveer vijf keer zoveel geld krijgt als het spoor in de periode tot 2010. Dat kunnen wij moeilijk zien als een concrete vertaling van het rentmeesterschap. Dat spoort niet met elkaar.

Het stelt ons in dat opzicht teleur dat een belangrijk OV-project als Randstad-spoor flink in de vertraging komt. Hoe zijn deze en andere vertragingen te verdedigen in het licht van gesloten contracten en gemaakte afspraken met andere overheden en betrokkenen? Wij willen ons daar niet zo gemakkelijk van afmaken als de heer Van der Ham in zijn bijdrage deed. Hij deed het voorkomen dat, ook al zijn er afspraken gemaakt, daar opnieuw naar kan worden gekeken. Neen, dat luistert naar onze mening behoorlijk nauw. Wij zijn, kijkend naar de

afspraken met derden, niet gelukkig met de plannen van de regering om duurzame infrastructuur, in het bijzonder tunnels, te schrappen of te temporiseren. Ik denk heel concreet aan projecten als de spoortunnel in Delft, het Hart voor dieren en de Combitunnel in Nijverdal. Je zou haast denken dat dit kabinet enigszins last heeft van tunnelvrees. Dat kan toch niet waar zijn? Wij komen daar bij de behandeling van het MIT in december op terug, maar toch werp ik alvast de volgende vraag op: kan dit allemaal zo maar? Zijn bestuurlijke afspraken, waarvan nog maar enkele jaren geleden werd beweerd dat ze "in beton waren gegoten", straffeloos terzijde te schuiven? Ik heb het dan niet alleen over de financiële kant van de zaak, maar ook over iets principiële als het vertrouwen in de politiek.

Wij vinden het zeer wenselijk dat meer prioriteit wordt gegeven aan de fiets. De fietsersbond heeft berekend dat tot 2010 minstens 75 mln euro extra nodig is voor het op peil brengen van fietsenstallingen bij stations. Dat wordt lastig nu de minister naar eigen zeggen de voorgestelde 60 mln euro extra voor de fietsstallingen met haar leven heeft moeten verdedigen. Wij kwamen dat ergens tegen. Het is veelzeggend als je met de inzet van je eigen leven een bescheiden bedrag moet veroveren voor een onomstreden goed doel, het voor- en natransport per fiets. Ook hierover heeft collega Gerkens een interessant amendement ingediend. Ook dat vinden wij zeer sympathiek.

Ik kom terug bij de invulling van het begrip "rentmeesterschap". Dat is toch iets wat je ruimer moet opvatten dan alleen onderhoud, beheer en leefomgeving. Rentmeesterschap heeft ook alles te maken met het te voeren mobiliteitsbeleid over de gehele linie. Wij moeten bouwen, benutten en beprijzen. In de begroting en ook de antwoorden op de schriftelijke vragen kunnen wij keer op keer lezen dat pas na 2010 een vorm van beprijzing aan de orde is en dat de mogelijkheden van kilometerheffing naast andere vormen van beprijzen verder moeten worden verkend. Groot, maar ook aangenaam was de verrassing die de minister afgelopen week eind in petto bleek te hebben, toen zij sprak over het mogelijkheids al vanaf 2007 invoeren van een kilometerheffing. Wat heeft de minister tot deze

opvallende en verstandige koerswijziging gebracht? Waarom werd de pers wel geïnformeerd, maar de Kamer niet?

Het zal in ieder geval bekend zijn dat de fractie van de ChristenUnie al vanaf 1997 pleit voor het invoeren van een eerlijk en geavanceerd instrument. Wij willen graag een verschuiving van een belasting op het bezit naar een belasting op het gebruik van de auto. De motorrijtuigenbelasting kan dan op termijn verdwijnen en de accijns op brandstoffen en de BPM kunnen lager worden. Of de BPM geheel afgeschaft moet worden, is nog wel een discussiepunt. Op het platteland en in de regio's zonder een goed openbaar vervoer kan de heffing dan lager zijn dan elders. Er kan ook gedifferentieerd worden naar tijdstip, plaats, soort brandstof, gewicht auto, doelgroep en dergelijke. Daarover zouden wij dan moeten discussiëren. Wij willen het graag breed en eenduidig invoeren, want wij zijn wel een beetje bang dat er, als dit allemaal via decentrale overheden loopt, dan een warwinkel van prijsmaatregelen ontstaat. Het is de vraag of wij daar veel mee opschieten.

Ik kom bij de bezuiniging op het stads- en streekvervoer, waarvoor veel collega's terecht aandacht hebben gevraagd. Stimulering van het relatief milieuvriendelijke openbaar vervoer is ook een manier om invulling te geven aan het fraaie en mooie begrip "rentmeesterschap". De enorme bezuiniging op de exploitatie van het stads- en streekvervoer is in dit licht bezien voor de fractie van de ChristenUnie echt disproportioneel en eigenlijk ook onacceptabel. Het is ook heel frustrerend dat in de afgelopen vier jaar het een beetje een traditie is geworden om iedere keer over deze bezuiniging op het stads- en streekvervoer te moeten praten. Wij vinden dat een kwalijke ontwikkeling en pleiten voor meerjarige duidelijkheid op dit punt.

Het is slecht dat de verzachting van de bezuiniging die vorig jaar in de breed gesteunde motie van collega De Nerée tot Babberich werd beoogd door het kabinet ongedaan is gemaakt door de absurd hoge taakstelling in het kader van het ziekteverzuim. Wij vinden in ieder geval – ik sluit mij in dezen aan bij wat hierover al eerder door het CDA is gezegd – dat vervoerders met een

## Slob

laag ziekteverzuim hierbij zouden moeten worden ontzien.

Wij vinden ook dat het kabinet te optimistisch is over de mogelijkheden van besparingen die zouden zijn te realiseren uit efficiency. Wij vinden de brief daarover van 31 oktober niet overtuigend. Links en rechts zal nog wel wat te verbeteren zijn, en recente aanbestedingstrajecten tonen dat ook aan, maar er zit niet zo veel lucht meer in als het kabinet suggereert.

Het openbaar vervoer raakt ook het scholierenvervoer. Ik heb het dan over de categorie leerlingen van 12 tot 18 jaar. Decentrale overheden pakken dit, zo blijkt, nauwelijks op. Het is geen onderdeel van het plan van eisen voor de aanbesteding en daarmee loopt de continuïteit van het aanbod van scholierenvervoer gevaar. Specifieke scholierenlijnen zouden kunnen verdwijnen en ook de prijsontwikkeling is voor de ouders die dat moeten betalen enorm hoog. Wij vragen nadrukkelijk de aandacht van de minister hiervoor, want dit is naar onze mening ook een verantwoordelijkheid van haar ministerie.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De grote inhaaloperatie, zo kunnen wij de begroting 2004 typeren. Jarenlang is geïnvesteerd in nieuwe, grote infrastructuurprojecten. Ondertussen ging de kwaliteit van het bestaande infrastructuurnetwerk met sprongen achteruit. De rekening daarvan krijgen wij nu gepresenteerd. Mijn fractie is in ieder geval blij met het doorgebroken realisme: eerst houwen, dan bouwen. Toch blijft er een vervelende smaak achter. Hoe is het mogelijk dat wij de staat van onze infrastructuur in de achterliggende jaren zo hebben verslonsd, terwijl de economische wind zo gunstig stond? Hoe is nu gewaarborgd dat dit in de toekomst wordt voorkomen?

Ook de financiering van de inhaaloperatie roept vragen op. Zij vindt voor een groot deel plaats in de volgende kabinetsperiode. Dat geeft risico's. Zijn er voldoende garanties dat deze overeind blijft? Het extra geld voor dit doel is vooral afkomstig uit de aanlegbudgetten voor nieuwe infrastructuur. Wordt hiermee niet een forse hypotheek op de toekomst gelegd?

Een vraag is ook of door het uitkleden van het aanlegbudget geen

gewekte verwachtingen worden geschonden, alsmede concrete wensen, eerder bij motie uitgesproken door de Kamer, worden genegeerd. Ik noem expliciet de uitgestelde aanleg van de spoor-tunnel in Delft, maar ook het uitkleden van het combiplan Nijverdal. Het project Hart voor Dieren is ook al genoemd. Is dit te verkopen, terwijl de megaprojecten Betuweroute en HSL volledig buiten schot blijven in de bezuinigingsoperatie? Is de rijksoverheid op dit punt wel een betrouwbare partner?

Mijn fractie waardeert het dat de komende tijd niet alleen wordt geïnvesteerd in onderhoud van autowegen, maar ook in spoor- en vaarwegen. In het verleden kwamen vooral de vaarwegen er bekaaid af. Hier zijn grote achterstanden opgelopen. Het is dan ook schrijnend dat zelfs na de financiële impuls er onaanvaardbare knelpunten blijven bestaan, zoals het niet kunnen waarborgen van de bedrijfszekerheid van diverse sluiscomplexen. Een aantal collega's heeft al gevraagd naar het gepresenteerde minimumpakket van onderhoudsinvesteringen in de natte infrastructuur, dat door het Centraal overleg vaarwegen naar voren is gebracht. Het gaat om een bedrag van 35 mln euro. Mevrouw Gerkens heeft daarover al een amendement ingediend. Dat moet toch kunnen op die korte termijn? Welke mogelijkheden ziet de minister daarvoor?

De SGP-fractie wil een sterkere inzet bepleiten op de modal shift. Er moet meer vervoer van de weg worden gehaald en verplaatst naar de binnenvaart of het spoor. Ik heb de indruk dat bepaalde ontwikkelingen dit juist tegengaan. Ik denk dan aan het afbouwen van de subsidie-regelingen ten behoeve van multimodale knooppunten, maar ook noem ik de plannen om langere en zwaardere vrachtwagens toe te laten in het verkeer. Ik sluit mij aan bij de kritische vragen die mevrouw Gerkens hierover heeft gesteld. Bovendien vind ik dat er te weinig aandacht is voor de kleinere vaarwegen, die als "haarvaten" cruciaal zijn bij het overhevelen van transport over de weg naar het water. Ik roep de minister dan ook op om op Europees niveau de potenties van de binnenvaart te blijven beklemtonen. Ik denk hierbij aan de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken.

Ik constateer dat de minister Nederland nog kleiner acht dan het in werkelijkheid is. Het gebied buiten de Randstad krijgt niet de beleidsinzet die het verdient. In bepaalde regio's zoals Noord-Brabant en Gelderland, stijgen de mobiliteit en bedrijvigheid nog harder dan in de Randstad. Het is van groot belang dat ook hier in de infrastructuur wordt geïnvesteerd, mede om een kwalitatief aantrekkelijke overloop voor de overbelaste Randstad te bevorderen. Het zou goed zijn als aan die onevenwichtigheid een eind komt.

Dan ga ik in op de mobiliteit. De minister verwacht het nodige van de inzet van extra spitsstroken. Via versnelde procedures op grond van een aanpassing van de Tracéwet moet dit gestalte krijgen. Mijn fractie vindt de inzet van spitsstroken een doeltreffende aanpak. Wél dienen daarbij de geldende emissienormen op het gebied van geluid en hinder gehandhaafd te worden. Hoe zal bij de herziening van de Tracéwet worden omgegaan met de geldende milieunormen?

Spitsstroken zijn uiteindelijk symptoombestrijding. Het komt aan op een doorwrochte, samenhangende visie op mobiliteit. Met lap- en stikwerk alleen komen wij er niet. Helaas missen wij die samenhangende visie in de begrotingsstukken. Ik weet dat wij het in een afwachting van een nota moeten doen met losse noties en maatregelen. Toch daag ik de minister uit om alvast in dit debat wat meer van die langetermijnvisie te laten zien. Waar mag het allemaal heen? Verwacht zij dat in de toekomst primair van het openbaar vervoer, van beprijzing en extra asfalt, of gaan we door met pappen en nathouden? In die toekomstvisie op het totaal van de mobiliteit hoort zeker ook de kilometerheffing een plaats te krijgen. Mijn fractie is nog steeds van mening dat het een structureel en integraal instrument is waarmee de mobiliteitsbehoefte gereguleerd kan worden. Overigens ben ik verheugd over de openingen die de minister afgelopen weekend hiervoor bood. Die gingen verder dan hetgeen de Kamer hierover tot nu toe had ontvangen. Graag hoor ik haar plannen ter zake in de Kamer nader uiteengezet.

Zijn er momenteel voldoende prikkels ingebouwd in de reiskostenvergoeding voor het bereiken van een beperking van woon-

## Van der Staaij

werkverkeer? Is er een goed inzicht in de bestaande prikkels en de mogelijkheden voor aanscherping?

Mijn fractie betreurt de grote bezuinigingen op het openbaar vervoer, in het bijzonder ten aanzien van het stads- en streekvervoer. Alleen al met het oog op de nadelige gevolgen van het autoverkeer in steden voor de volksgezondheid, ligt een verdere ontwikkeling van het stads- en streekvervoer in de rede. Collega Slob wees ook op een ander aspect.

Zoals bekend wordt het openbaar vervoer door vele tienduizenden scholieren gebruikt om van huis naar school te reizen. Deze kosten drukken in het algemeen volledig op de ouders. De aangekondigde tariefsverhoging en de daling van het kortingspercentage op jeugdkaarten leiden tot een tariefsverhoging van de jongerenabonnementen van 10% per 1 januari 2004. Dat betekent voor veel ouders een flinke extra kostenpost. Mijn fractie roept de minister dan ook op om dit te voorkomen. Wat zijn de mogelijkheden om een speciaal scholierenabonnement in te voeren als een beperkte variant op de OV-studentenkaart, toegesneden op de feitelijke behoefte van scholieren?

Voor een aantrekkelijk openbaar vervoer is de veiligheid in en rond bus en trein van het allergrootste belang. Verschillende fracties hebben aangedrongen op meer spoorwegpolitie, waarover al zolang wordt gesproken. Ik sluit mij daar graag bij aan.

In verband met de sociale veiligheid wil ik nog het punt noemen van de gecompliceerde verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeenten, politie en OV-bedrijven. Kan de minister onderzoeken of een betere toedeling van bevoegdheden tot een slagvaardigere aanpak leidt? In de beantwoording van Kamervragen over specifieke trajecten komt heel vaak het refrein van die gecompliceerde verantwoordelijkheidsverdeling terug. Kan daar niet een slag worden gemaakt?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Bij het overleg over de politie heeft de minister van Binnenlandse Zaken gisteren het veiligheidsprobleem bij het openbaar vervoer, inclusief extra agenten, over de schutting gegoid en neergelegd bij de Nederlandse Spoorwegen, die daarvoor moeten

gaan betalen, en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik neem aan dat u dat niet bedoelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb het niet zozeer over de financiering van een en ander. Het gaat erom dat je schrikt als je de verhalen ziet over concrete pogingen om iets te doen aan verbetering van de veiligheid in en om stations en in treinen; wie daarbij moeten samenwerken. Binnen de treinen is een andere verantwoordelijkheid dan op of buiten het station of op het perron, terwijl het dezelfde jongeren zijn die de boel vergallen. Dan zeg ik: kun je daarin niet een slag maken?

Ik noem een concreet voorbeeld. Is het wel zo logisch dat wij een strikte scheiding maken, waarbij het publieke domein waarvoor de politie verantwoordelijk is, eindigt bij de grenzen van het station. Kun je de publieke ruimte niet ruimer definiëren? Is een trein eigenlijk wel privédomein? Moet de verantwoordelijkheid van de politie niet verder reiken? Op dit soort vragen doel ik nu.

Bij de verkeersveiligheid, waar wij in breder verband vaker over spreken, wil ik een specifiek punt uitlichten, namelijk de forse toename van het aantal computeraanpassingen in auto's, met functies op het gebied van informatie, communicatie, maar ook entertainment. De bediening hiervan zorgt voor de nodige afleiding van de bestuurder, en dat bedoel ik in negatieve zin. De SWOV heeft enige tijd geleden laten weten dat de wildgroei aan computeraanpassingen in auto's slecht is voor de verkeersveiligheid. Zij heeft de overheid opgeroepen om in internationaal verband te bepleiten, verdere voorwaarden te stellen aan installatie en integratie van computeraanpassingen in de auto. Pakt de minister deze handschoen op?

De pontveren vormen een langslpend probleem. Enkele jaren geleden is door de minister naar aanleiding van een motie van mijn voorganger collega Van den Berg toegezegd dat het initiatief zou worden genomen om het probleem van de onheldere verdeling van financiële verantwoordelijkheden tussen gemeenten en provincies, waardoor noodzakelijke investeringen niet of nauwelijks plaatsvinden, aan te pakken. Dit raakt niet alleen mobiliteitsaspecten, maar ook de

veiligheid. Ik heb niet de indruk dat hieraan in de afgelopen tijd veel aandacht is geschonken. Daarom vraag ik de minister hoe zij hiermee om wil gaan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De minister en de staatssecretaris zullen morgenmiddag om ongeveer 15.30 uur de Kamer beantwoorden.

Sluiting 22.42 uur

□

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

- de volgende brieven:
  - een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, ten geleide van het standpunt van het kabinet inzake het door de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid op 12 november 2002 uitgebrachte rapport "De toekomst van de nationale rechtstaat" (29279);
  - een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van een reactie op het verzoek van het lid Karimi, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 21 oktober 2003, inzake de laatste ontwikkelingen in het Midden-Oosten (23432, nr. 132);
  - een, van de ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor Ontwikkelingssamenwerking, inzake de VN-vredesmacht Liberia (29278);
  - een, van de minister van Justitie, inzake het Reclasseringsbeleid (29270);
  - twee, van de ministers van Justitie en voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:
    - een, ten geleide van de geannoteerde agenda en de thans beschikbare documenten voor de bijeenkomst van de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken op 6 november 2003 (23490, nr. 295);
    - een, ten geleide van het verslag van de JBZ-raad van 2 en 3 oktober 2003 (23490, nr. 296);
  - drie, van de minister van Financiën, te weten:
    - een, ten geleide van de geannoteerde agenda voor de Ecofin Raad van 4 november 2003 te Brussel (21501-07, nr. 416);
    - een, ten geleide van het verslag van