

## **Veerman**

inclusief de internationale verhandelbaarheid van de quota. Wij moeten ons realiseren dat dat op termijn de echte cruciale onderhandelingspunten worden voor de Commissie. Het is wel duidelijk geworden dat invoering in 2005 niet meer tot de mogelijkheden behoort. Eerst moet nog worden afgewacht wat het WTO-panel inzake suiker zal opleveren, voordat de commissaris met een definitief voorstel bij de Raad komt.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik neem aan dat wij dit later regulier behandelen. Kan helder naar voren worden gebracht wat het standpunt van de Nederlandse regering is ten opzichte van dat van vorige week?

Minister **Veerman**: Dat is niet gewijzigd. De Nederlandse regering vindt dat wij op het punt van de suikermarktordering naar een hervorming moeten. Wij willen dat er aanpassingen komen op het gebied van quota, prijs en termijn. De Nederlandse regering vindt dat de gerechtvaardigde belangen van de armste ontwikkelingslanden, de MOL's, en die van de ACP-landen evenwichtig moeten worden meegenomen. Ik stel vast dat dit de hoofdlijnen zijn van de ideeën van het platform, maar het is met name de invulling van de drie genoemde variabelen die het meest interessant zal zijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn bondige en, blijkens de reacties van de Kamerleden, toch volledige beantwoording.

Ik stel voor, volgende week over de ingediende moties te stemmen.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.50 uur tot 20.10 uur 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 2005 (29800-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005 (29800-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat is naast de behandeling van het MIT een belangrijk moment in de discussie tussen minister en Kamer van de koers van het kabinet op het terrein van mobiliteit en infrastructuur. Nu ik in dit debat het spits mag afbijten, is de keuze aan onderwerpen zo groot dat ik nauwelijks weet waar te beginnen. In elk geval is het moment gekomen om een eerste balans op te maken van het beleid dat deze minister heeft gevoerd en van de resultaten die zij daarbij heeft behaald. De minister heeft op een groot aantal punten bakzeil moeten halen en daarmee is zij niet bepaald gestegen op de lijst van de meest geslaagde bewindslieden. Ik moet daarbij zeggen dat ik dat persoonlijk jammer vind, omdat de traditie van resultaatgerichte vrouwen aan de top van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hiermee geen vervolg lijkt te krijgen. Waaraan ontleen ik het recht om deze harde woorden te spreken? Ik noem een paar voorbeelden.

De minister voert een zwalkend beleid op het terrein van de aanbestedingen in het openbaar vervoer. Eerst wil zij de vier grote steden dwingen om aan te besteden, vervolgens geeft zij uitstel en inmiddels afstel voor Den Haag tot 2017. De PvdA is tegen verplicht aanbesteden ± daar mag geen misverstand over bestaan ± maar weet deze minister zelf wat zij wil? De PvdA weet het wel. Wij willen af van de verplichting tot aanbesteding voor de grote vier. Daarbij moet het belang van de reiziger wel vooropstaan, dus eisen wij harde afspraken met de GVB's over verplichte verzelfstandiging in 2007 gecombineerd met een harde reductie van overbodige bureaucratie en een flinke verbetering van efficiency. Als aan die voorwaarden in 2009 niet wordt voldaan, kunnen wij alsnog overgaan tot het verplicht stellen van aanbesteding.

De nota Mobiliteit is aan grote vertraging onderhevig. Nu deze eindelijk verschenen is, verzucht zelfs collega Hofstra dat het door hem in de prullenbak gemeten NVVP van toenmalig minister Netelenbos beter

was. In deze nota ontbreekt ieder spoor van visie op de stroomversneling waarin de groei van de mobiliteit terechtgekomen is. Ik kom daar later op terug.

De minister heeft geen lef om noodzakelijke maatregelen zoals het beprijzen nog in haar periode een serieuze start te geven, terwijl zij de files alleen wil oplossen met het ouderwetse adagium "meer asfalt". Ook op dit punt zal ik straks een voorstel doen.

De minister verliest zich in juridische procedures en zij beheerst de materie onvoldoende, wat blijkt uit de aaneenschakeling van incidenten bij grote projecten zoals de HSL-Zuid, de Betuweroute en niet te vergeten de spoedwet Wegverbreding. En de minister stelt de verkeerde prioriteiten. Zij onderschat het belang van een goed milieubeleid en hecht naar onze smaak te weinig waarde aan het openbaar vervoer. De voortdurende veronachtzaming van de Kamer is de PvdA een doorn in het oog. Dit blijkt bijvoorbeeld als de minister samenwerkingsovereenkomsten ondertekent waar zij dan weer later haar handtekening onder weg moet halen: de Zuiderzeelijn, de PMR en de concessie NS.

Voorzitter. Ik kom tot het eerste van de twee hoofdpunten van mijn betoog. De filebestrijding moet worden geconcentreerd op stedelijke bereikbaarheid. Waar de nota Ruimte nog een aantal ideeën omvat over stedelijke bereikbaarheid is de nota Mobiliteit volstrekt visieloos. De praktijk van het MIT spreekt boekdelen. Van de nieuw beschikbare gelden in 2011 tot 2014 gaat eenderde naar één project, de Maasvlakte, terwijl wij onderhand wel geleerd hebben dat dit soort megaprojecten veel slechter scoort op maatschappelijk rendement dan stedelijke bereikbaarheid. Een groot deel gaat op aan onderhoud en dat vinden wij ook nodig. Voor het werkelijk oplossen van de problemen blijft echter bar weinig over. Waar gaat het dan naartoe? Naar de aanleg van nieuwe wegen.

Hiermee kiest het kabinet duidelijk voor het heilig verklaren van de verkeersproblemen op de lange afstand, terwijl uit alle onderzoeken blijkt dat de echte fileproblemen zich voordoen rondom en binnen de steden. Om die reden is het toekomstperspectief dat de nota Mobiliteit en deze begroting

## Dijksma

schetsen, weinig hoopgevend. Om de echte problemen op te lossen, als het om congestie gaat, is het nodig om te investeren in het verbeteren van de doorstroming op de weg, binnen en rondom de steden. Ik kijk met belangstelling naar het voorstel van collega Van Hijum c.s.

Daarnaast moet de burgers een aantrekkelijk alternatief worden geboden met snelle, hoogwaardige openbaarvervoersystemen, zoals light rail. Is de minister bereid om de verantwoordelijkheid voor de lightrailprojecten niet uitsluitend bij de regio's neer te leggen? Dat kan immers nooit en te nimmer worden opgehoest uit de BDU?

Is zij bereid om de doorstroming op de wegen in de Randstad te bevorderen door langzamer te rijden, 80 km per uur? Vindt zij ook niet dat er een snelle invoering van de kilometerheffing moet komen? Mijn fractie wil gewoon een datum afspreken waarop wij gaan beginnen. Er is een breed draagvlak in de Kamer, behoudens misschien haar eigen fractie. Er is ook een breed draagvlak in de maatschappij, want zelfs de tegenstanders van het eerste uur lijken nu om te zijn. Je moet het ijzer smeden als het heet is, en dat is nu. Ik zou zeggen: prik een datum, nog voor het einde van deze kabinetsperiode. Ik zeg alvast dat mijn fractie een motie hierover overweegt, maar wij hopen dat de minister deze kan voorkomen met een toezegging.

Los van de vraag of het leuke plannetje van collega Hofstra om nu maar te starten met dubbeldeks-snelwegen wenselijk is uit het oogpunt van leefbaarheid of milieu, is dit voor ons geen optie, want dan sta je straks gewoon boven elkaar in de file. Op één punt wil mijn fractie de minister graag steunen. Wat ons betreft mag er tol worden geheven op meer plaatsen dan nu gebeurt. Als het voor een experiment nodig is, mag het ook op reeds bestaande wegen. Ik weet dat daarvoor plannen in de maak zijn, nog los van het departement.

De gladde wegen lijken haast een soap. Waarom is dit probleem niet eerder aangepakt? Waarom hanteert de minister niet de regel oud voor nieuw, die altijd bij het spoor geldt, waarbij eerst de problemen van het onderhoud worden aangepakt, en men vervolgens aan de slag gaat met nieuw wegvervoer?

Dan kom ik op het stads- en streekvervoer. De minister doet een goed voorstel om de bezuinigingen die door het kabinet Balkenende II zijn ingevoerd, gedeeltelijk terug te draaien. Dat steunen wij, maar er zijn ook vergeten bezuinigingen ontstaan. Dat zijn de bezuinigingen die door het eerste kabinet-Balkenende zijn voorgesteld. Deze hakken fors in op het stads- en streekvervoer, waardoor de regionale treinverbindingen die niet in het hoofdnets zitten, ook onder druk komen te staan. Veel buslijnen in regio's als Gelderland en Friesland worden geschrapt. Bussen rijden minder frequent en de tarieven voor de reizigers gaan omhoog. Kortom, de reiziger betaalt meer voor minder.

Het kabinet laat de regio's in de steek door het openbaar vervoer juist buiten de Randstad met zo'n bezuiniging op te zadelen. In veel regio's vreest men terecht, denk ik, voor het voortbestaan van een hoop lijnen. Mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer, zoals ouderen en scholieren, hebben vaak geen alternatief en zitten dus met de gebakken peren.

De PvdA wil 200 mln meer investeren in het openbaar vervoer. Wij betalen dat uit de aanleg van wegen, omdat daar een in onze ogen onevenredig groot bedrag naartoe gaat, maar voor wat hoort wat. Wij pleiten er niet voor om het geld evenredig over het land te verdelen, maar voor de inzet hiervan in experimenten. Alleen regio's die in staat zijn om met innovatieve plannen te komen waarmee wij de bussen en de treinen weer vol krijgen, kunnen aanspraak maken op een bijdrage. Deze 200 mln wordt gestort in een innovatiefonds, waaruit experimenten met tariefdifferentiatie, gratis OV, alternatieve dienstregelingen, vervoer op maat en een betere aansluiting van trein, tram, bus, auto en fiets kunnen worden betaald.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat klinkt sympathiek, maar kunt u analyseren waarom die treinen en bussen niet vol zitten? Zou dat komen, omdat er gewoon niet zoveel mensen in die gebieden wonen? Zijn bus en trein die u steeds op een voetstuk zet wel het ideale middel voor openbaar vervoer? Zijn taxi's, buurttaxi's of regiotaxi's niet veel betere en meer op maat gesneden alternatieven? Waarom zet u steeds

deze twee vormen van openbaar vervoer zo op een voetstuk?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Uiteindelijk is het mij om het even. Als een regiotaxi een prima alternatief is, steunen wij dat van harte. Er moet wel poen voor zijn. Uw regering zorgt niet voor voldoende poen. U stelt mij die vraag, maar kijkt u zelf eerst even in de spiegel.

De heer **Van der Ham** (D66): Bent u echt van mening dat er zo bezuinigd wordt op de initiatieven overal in het land? De minister heeft daar een paar keer over gesproken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Gaat u eerst eens praten in de provincie Friesland met de mensen die daar de budgetten moeten verdelen voor het openbaar vervoer en die niet meer weten of zij moeten kiezen voor het kwijtraken, in overdrachtelijke zin, van hun linker- of hun rechterarm. Dat is de keuze die hun wordt voorgelegd. In die regio's vindt alleen kaalslag plaats. Wij pleiten er natuurlijk niet voor dat alles op de oude voet verder moet gaan. Daarom kiezen wij nadrukkelijk voor een Innovatiefonds. Wij willen niet terug naar vroeger. Dat is letterlijk een gepasseerd station. Dat kan niet meer. Je moet twee dingen willen doen. Je moet de bereidheid hebben om te investeren in openbaar vervoer. Dat betekent dat je politieke keuzes moet maken. Daarnaast moet je bereid zijn, voor innovatie te kiezen. Daarvoor wilde ik nog een paar andere voorstellen doen. Er zou regelvrijheid moeten komen voor het openbaar vervoer. Met name bestuurders en vervoerders zeggen ons dat zij nauwelijks kunnen experimenten met tariefdifferentiatie, omdat de wet het niet toestaat. Zij vragen ons te kijken naar alle geldstromen voor gehandicaptenvervoer, zittend ziekenvervoer en dergelijke. Deze geldstromen komen bij wel vijf departementen vandaan. Mensen worden er knettergek van als zij daarmee moeten werken. Zij vragen ons die geldstromen te ontschotten. Dat levert meer rendement op. Het is dus niet alleen een kwestie van meer geld, maar zonder uw steun red ik het niet, mijnheer Van der Ham. Als u mij nu vriendelijk toeknikt, hoop ik dat u op het moment dat het erop aankomt uw stem aan dit voorstel geeft.

## Dijksma

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb de indruk dat wij in de regio's niet zo heel veel verder komen met de dingen die u nastreeft, zoals gratis openbaar vervoer. Ik ben van mening dat inderdaad bekeken moet worden hoe wij dergelijke gebieden kunnen ontsluiten. Ik ben blij dat u dat ook zegt. Met u ben ik van mening dat daar creatief over nagedacht moet worden. Wij moeten er niet alleen op hameren dat alles zo moet worden als vroeger. Ik zal nog eens goed naar uw amendement kijken, maar daar heb ik zo mijn twijfels bij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat verbaast mij van een lid van een partij die nog niet zo heel veel jaren geleden in deze Kamer pretendeerde zich de koning van het milieubeleid en het openbaar vervoer te noemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar niet op de klassieke manier, zoals u wilt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is opmerkelijk dat zelfs als wij met vernieuwende voorstellen komen die absoluut de zweem van "vroeger was alles beter" niet in zich dragen, u niet thuis geeft. Dat is jammer. U laat echter een opening, dus laat ik die deur niet dichtslaan. Ik praat er graag verder over met u.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb kennis genomen van het amendement van mevrouw Dijksma om een OV-innovatiefonds in te stellen. Zij zoekt de dekking in het aanleggen van minder wegen. Onder punt 1 van haar betoog zei zij dat de minister te weinig doet aan de aanpak van de files en verwijt zij de minister op dat punt een gebrek aan ambitie. Is het dan niet wat merkwaardig dat zij het geld bij de aanleg voor wegen weghaalt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Helemaal niet. Als u net als ik het Financieele Dagblad had gelezen, had u geweten dat daar een opmerkelijk voorstel in stond van het CPB. Het CPB rekent daarin voor dat het veel wijzer zou zijn, eerst te beprijzen en vervolgens te bekijken welke knelpunten er overblijven waar nieuwe wegen moeten worden aangelegd. Dat zou kostenbesparend kunnen zijn ten opzichte van de plannen die er nu liggen. Het zou sneller doorstroming op de wegen realiseren. U zit vast in uw eigen motto: eerst bewegen en

dan pas beprijzen. Het gevolg daarvan is dat wij allemaal hartstikke stil staan.

De heer **Hermans** (LPF): In het amendement wordt gewezen op alternatieve dienstregelingen. Het toeval wil dat het CPB ook daarover iets heeft gezegd na doorrekening van de nota Mobiliteit. Het CPB stelt dat door aanpassing van de dienstregeling van de NS de punctualiteit flink zou kunnen verbeteren. Ik zie in uw amendement dat u best bereid bent om te kijken naar alternatieve dienstregelingen. Betekent dit dat u het door de NS invoeren van het rondje om de kerk steunt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U haalt twee dingen door elkaar, want dit amendement gaat over het stads- en streekvervoer. Wij zijn overigens absoluut voorstanders van een alternatieve dienstregeling. Over dat rondje om de kerk, waarvan ik overigens de indruk heb dat het een gepasseerd station is, wil ik best nog van alles zeggen. Ik weet niet hoeveel tijd de voorzitter mij daarvoor geeft.

De **voorzitter**: Nee, laat maar zitten. Gaat u maar door.

De heer **Hermans** (LPF): Ik haal geen dingen door elkaar. Als u het innovatief vindt om te kijken naar alternatieve dienstregelingen, moet u niet alleen kijken naar het stads- en streekvervoer, maar bijvoorbeeld ook naar de NS.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het van harte met u eens dat je van alles kunt aanmerken op de NS, ook op de bedrijfsvoering en dergelijke. Wij hebben in de Kamer over de concessies een prima discussie gevoerd. Daarbij hadden wij het echter ook over een vertrouwensconflict tussen het personeel van de NS en de directie. Ik geloof dat dat bedrijf nu een stuk verder is op dat terrein en dat de tegenstelling tussen enerzijds conducteurs en machinisten en anderzijds de mensen die aan het roer staan, niet meer zo scherp is. Zij voeren daar nu gelukkig andere discussies, maar uiteindelijk zullen wij ook hen moeten afrekenen op effectiviteit. Op dat punt zult u in ons altijd een bondgenoot vinden, want zoals ik al zei: "vroeger is dood".

Bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van VWS is een PvdA-motie ingediend over het gehandicaptenvervoer. Die motie vroeg om geen maximum te stellen aan het aantal jaarlijks gesubsidieerd te verreizen kilometers per persoon in de Valys-regeling en om hiervoor dekking te zoeken binnen de begroting van het ministerie Verkeer en Waterstaat. Dat is een opdracht aan de minister, want als een motie is aangenomen, moet zij dat eigenlijk gewoon doen, maar mijn collega Van der Ham en ondergetekende dachten dat wij de minister misschien een handje kunnen helpen. Als zij deze dekking niet deugdelijk vindt, verwachten wij natuurlijk wel dat zij zelf met een alternatief komt, want dat vereist de motie.

Dan de veiligheid in het openbaar vervoer en het vliegvervoer.

De **voorzitter**: En dat alles in een minuut.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat weet ik.

Ook die veiligheid is een belangrijk onderwerp, want hufters die zich niet kunnen gedragen, moeten worden aangepakt. Voor het openbaar vervoer heeft de PvdA eerder een reisverbod bepleit. Hoe staat het daar eigenlijk mee? Kijkend naar datgene wat de ministers aan de Kamer laten weten, heb ik de indruk dat het niet echt opschiet. Wij willen dat het wél opschiet. Ook op dit punt overweegt mijn fractie dus een motie.

Met betrekking tot de chipcard zou ik willen weten of het rijksgeld dat nu in de BDU gestopt lijkt te worden, op de juiste plek terechtkomt en of de afstemming tussen de NS en de regio's over de techniek die zal worden gebruikt, adequaat is.

Voor vliegtuigen zou ik in Europees verband willen pleiten voor een internationaal toepasbare zwarte lijst van mensen die zich echt niet gedragen, zodat ook daar de hufters kunnen worden geweerd. Is de minister bereid om dat voorstel op te pakken, zowel met de carriers als in de Raad, waar zij op dit moment nog voorzitter van is? Dat zou een heel verstandig voorstel zijn.

Ik heb geen tijd meer om het te hebben over het amendement dat collega Van Hijum en ondergetekende over Team Alert hebben neergelegd, maar dat amendement is zo duidelijk dat ik ervan uitga dat de

## Dijksma

minister het daar van harte mee eens is. Op het punt van de verkeersveiligheid is zij immers een van de mensen die altijd vooropstaat.

□

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Het feit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat met zwangerschapsverlof is, betekent niet dat het water in dit land stil staat. Het stroom gewoon door. Daarom wil de PvdA-fractie toch een aantal punten met betrekking tot het water aan de orde stellen, in de eerste plaats het project Ruimte voor de rivier.

Uit een gezamenlijke Duits-Nederlandse studie blijkt dat wij in de toekomst uit de Rijn minder water kunnen verwachten dan oorspronkelijk gedacht: 16.500 kubieke meter per seconde in plaats van de eerder gedachte 18.000. Dat betekent volgens de PvdA-fractie dat de discussie over noodoverloopgebieden per definitie van de baan is. Als er niet meer komt dan 16.500 kubieke meter per seconde, dan hebben wij geen noodoverloopgebieden nodig. Die zijn er voor de situatie dat er meer dan 18.000 kubieke meter per seconde komt. Het is goed om naast dit getal de uitgangspunten van de commissie-Luteijn te leggen. Er is volgens de PvdA-fractie maar één conclusie mogelijk: wij dringen erop aan om het geld dat voor noodoverloop is gereserveerd direct te bestemmen voor Ruimte voor de Rivier. Die plannen moeten met voortvarendheid gerealiseerd worden. De bewoners in Gelderland hebben er recht op zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. Wij hebben vandaag te doen met een minister die dit onderwerp niet dagelijks in haar portefeuille heeft. Voor alle duidelijkheid merk ik dan ook op dat mijn opmerkingen slaan op het Rijnstelsel en niet op de Maas.

De waterschappen blijven voor verbazing zorgen. Na de grootste tariefstijgingen en de grootste stijging van het aantal medewerkers in vergelijking met alle andere overheden werd aan dit rijtje de verkiezingsklucht toegevoegd. Het is niet goed dat een overheid zich op deze wijze presenteert. De opkomst was laag en er was sprake van fraude bij de kandidaatstelling. Geen burger in dit land heeft het idee dat dit bestuursorgaan zich mag

verheugen in een democratisch toezicht van de stemmers. Dit is schadelijk voor het belang dat mensen kunnen hechten aan democratische besluitvorming.

Daar komt bij dat de lasten van de burgers de pan uit rijzen. Wij realiseren ons goed dat wij de principiële discussie over de financiering van het bestel hebben gevoerd, maar wij blijven erbij dat er zo snel mogelijk een echt inzichtelijke grondslag moet komen: óf naar draagkracht, óf naar het principe van de vervuiler betaalt, maar niet dit ondoorzichtige systeem. Heeft het kabinet in het kader van minder regels en een transparantere overheid wel eens overwogen om de waterschappen een andere positie te geven? In het kader van minder regels en het programma Andere Overheid komt het onderbrengen van waterschappen bij de provincies volgens de PvdA steeds dichterbij. Dat danken de waterschappen voor een belangrijk deel aan zichzelf. Water wordt steeds belangrijker. Burgers moeten via de democratie een stem krijgen, maar ook als consument hebben ze recht op een positie. Mijn fractie is trouwens erg benieuwd of de minister ook een rol voor de burger als consument ziet en of zij bereid is de consumentenpositie van de burger te versterken in een krachtenveld dat eigenlijk alleen door overheden en publieke bedrijven wordt beheerst.

De PvdA-fractie is erg geschrokken van het RIVM-rapport Risico's in bedijkte termen. De uitkomsten bevestigen het beeld dat het risico dat we bij overstromingen lopen de afgelopen tientallen jaren enorm is toegenomen. Dat blijkt ook uit een deze week verschenen essay over dit onderwerp. De minister kan niet zeggen dat Nederland nog nooit zo veilig is geweest. De overstromingskansen zijn weliswaar niet veranderd, maar de risico's zijn enorm toegenomen ten gevolge van meer bevolking en economische groei. Wat is deze minister voor de lange termijn van plan om de gevolgen van een ramp te beperken? Wordt er daadwerkelijk gedacht aan het verkleinen van overstromingskansen?

Binnenkort wordt gediscussieerd over de verdieping van de Westerschelde. De PvdA gaat ervan uit, wat de uitkomst van de discussie ook zal zijn, dat Zeeland sterker uit de uiteindelijke plannen komt dan aan

het begin van de discussie in de Kamer. De Zeeuwen hebben er recht op dat ze niet de volle prijs betalen voor iets waarvan zij zelf weinig profijt hebben.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat is precies uw inzet? U wilt dat de Zeeuwen er sterker uitkomen, maar wat moet ik mij daarbij voorstellen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Als wordt besloten tot verdieping van de Westerschelde, mag dat niet leiden tot een toename van de onveiligheid, tot problemen die alleen in het Zeeuwse gebied kunnen worden opgelost. Ik denk aan ontpoldering. Dat zou betekenen dat de Zeeuwen alleen de prijs betalen en er geen voordeel van terugzien. Als de uitkomst van de discussie is dat de Westerschelde wordt verdiept, moeten er naar mijn mening compenserende maatregelen worden genomen. Er zou sprake moeten zijn van een versterking van de positie van Antwerpen in combinatie met een versterking van de Zeeuwse positie.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Zegt u daarmee dat de Westerschelde sowieso moet worden verdiept en dat de discussie nu slechts gaat om de voorwaarden waaronder?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nee, daar ben ik nog lang niet aan toe. Ik heb willen zeggen dat bij het besluit om de Westerschelde te verdiepen niet van de Zeeuwen kan worden gevraagd, de prijs te betalen en er weinig voordeel van te hebben. Ik wil bepaald niet de indruk wekken dat ik al een standpunt heb ingenomen als het gaat om de verdieping van de Westerschelde.

Voorzitter. Het baart ons zorgen dat de kaderrichtlijn water nog geen vertaling heeft gevonden in de begroting. Daarmee is waarschijnlijk veel geld gemoeid. Nederland krijgt niet de uitzonderingspositie waarop sommigen hebben gehoopt en zal gewoon de van EU-wege verordonnerde maatregelen moeten nemen. Hoogstwaarschijnlijk zal hierover iets komen te staan in de komende begroting. Daarover wordt nu al nagedacht op het ministerie en het zou aardig zijn als de minister nu al kan aangeven welke bedragen er ongeveer mee gemoeid zijn. Of Nederland het nu wil of niet, de EU verlangt dat wij bepaalde ambities

## Boelhouwer

moeten nastreven. Wij willen het overigens wel.



De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ook bij de CDA-fractie hebben wij de taken verdeeld. Collega Van Lith zal straks spreken over water en lucht. Ik beperk mij tot de wat meer aardse zaken. Om maar heel aards te beginnen: met de aanpak van de files wil het nog niet echt lukken. Vorig jaar nam de ellende weer met 4% toe. Een regenachtige week met lange files kost de samenleving 100 mln euro. Het mag dan ook geen verbazing wekken dat volgens recent onderzoek 63% van de Nederlandse automobilisten de capaciteit van het wegennet onvoldoende vindt. Als wij niks doen, loopt het verkeer steeds vaker vast. Het CDA wil daarom dat het kabinet meer investeert in de infrastructuur. De minister doet zonder meer haar best, al dreigen Europese normen met betrekking tot de luchtkwaliteit het tempo te beperken. Het CDA wil het probleem van de luchtkwaliteit niet bagatelliseren en steunt voluit de inzet van het kabinet, zoals neergelegd in de nota over verkeersmissies. Op Europees niveau wordt bezien of wij flexibeler kunnen omgaan met de normen en nationaal stimuleren wij de ontwikkeling van schone motoren en biobrandstoffen. Tegelijkertijd vragen wij ons af waarom dit probleem in Nederland zoveel nadrukkelijker lijkt te spelen dan in andere Europese stedelijke gebieden. Klopt het dat Nederland het Besluit Luchtkwaliteit strenger uitlegt dan andere Europese landen? Het IPO suggereerde onlangs dat Nederland maximale normen zonder marges en een fijnmaziger meetnet hanteert. Hoe oordeelt de minister hierover?

De CDA-fractie is een tegenstander van de voorgestelde korting van 140 mln tot 2010 op de aanleg van spitsstroken, het programma ZSM 2. Wij vinden dat dit geld beschikbaar moet blijven voor verbetering van het wegennet. Om files gericht aan te pakken moet bij de aanpak rekening gehouden worden met de samenhang tussen het hoofdwegennet en het omliggende wegennet. Veel files zijn immers het gevolg van een vermenging van lokaal en regionaal verkeer met het langeafstandsverkeer. Wij stellen daarom voor die 140 mln euro te reserveren voor verbeteringen van het

omliggende wegennet die bijdragen aan een structurele aanpak van de files.

De middelen moeten worden ingezet voor maatregelen die voortvloeien uit netwerkanalyses die op dit moment door verschillende decentrale overheden worden opgesteld. Wij zullen hiertoe verder een amendement indienen. Kan de minister aangeven in hoeverre daarnaast ook een flexibele inzet van middelen uit het MIT in de komende periode mogelijk is? Ik vraag dat met het doel te komen tot een integrale en gebiedsgerichte aanpak van de knelpunten.

Mevrouw **Gerken** (SP): In het verkiezingsprogramma van het CDA wordt gepleit voor een combinatie van verbeteringen van het omliggende wegennet met het stimuleren van flexibele vormen van openbaar vervoer. Verder wordt er gevraagd om expliciet aandacht te schenken aan de veiligheid. Waar kan ik deze punten vinden in uw voorstellen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kom nog te spreken over het openbaar vervoer en veiligheid.

Mevrouw **Gerken** (SP): U stelt voor om de doorstroming te verbeteren door meer geld te investeren in het omliggende wegennet. In het verkiezingsprogramma worden daarnaast nog drie punten genoemd, te weten meer aandacht voor flexibele vormen van openbaar vervoer en expliciete aandacht voor veiligheid. Waarom verdeelt u dit geld niet over al die drie punten?

De heer **Van Hijum** (CDA): In het Hoofdlijnenakkoord is een ambitieniveau afgesproken voor het programma ZSM, de aanleg van spits- en plusstroken. Daarvoor was 715 mln gereserveerd. Dat ambitieniveau lijkt nu verlaten te zijn, aangezien het hiervoor beschikbare bedrag is verlaagd. Dat is niet in lijn met de gemaakte afspraken en daarom probeer ik dat met dit voorstel te repareren. Ik stel verder voor om aan dit geld een specifieke bestemming te geven, namelijk het omliggende wegennet. Uit alle studies blijkt namelijk dat investeringen in het omliggende wegennet een renderende manier is om de files aan te pakken.

Mevrouw **Gerken** (SP): De ambitie

om ook iets te doen aan flexibele vormen van openbaar vervoer en veiligheid is dus geheel en al verlaten?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben het volstrekt met u oneens. Zo vinden wij het belangrijk voor de verkeersveiligheid dat er voldoende wordt geïnvesteerd in beheer en onderhoud. Ik kom daar nog op terug als ik de problematiek van de gladde wegen behandel. Ik wijs u er verder ook maar op dat het kabinet 1,6 mld reserveert voor het wegwerken van achterstalligheid onderhoud aan het spoor. Dit is een belangrijke impuls om de kwaliteit van het openbaar vervoer op niveau te brengen.

Mevrouw **Gerken** (SP): In uw verkiezingsprogramma staan voorstellen voor gescheiden rijstroken voor provinciale rijstroken en vrije busbanen. Ik hoor daarover niets in uw bijdrage. Ik concludeer daarom dat u uw verkiezingsprogramma niet nakomt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind dat een veel te gemakkelijke conclusie, zeker omdat ik niet meer of minder doe dan beleid aanscherpen dat door het kabinet is afgezwakt. Wij zetten wel degelijk in op de punten die u noemt en u kunt dat ook terugvinden in het beleid van de regering.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U bent een nieuwe woordvoerder voor dit terrein van Verkeer en Waterstaat. De laatste tijd heeft u zicht prettig eigenzinnig opgesteld. Ik vond uw dualistische opstelling een verademing. Als ik u nu beluister, moet ik toch constateren dat ook u een goede vertegenwoordiger bent van de meest conservatieve autopartij in Nederland. Het CDA is de VVD op dit punt inmiddels ruim gepasseerd. Zo pleit u ondubbelzinnig voor meer asfalt. Meer asfalt was het doel van de paarse kabinetten en Balkenende I en II, maar het resultaat van het beleid van die kabinetten is dit jaar weer 4% meer files. Waar haalt u toch het idee vandaan dat meer asfalt leidt tot minder files?

De heer **Van Hijum** (CDA): Uit de analyses die ten grondslag liggen aan de nota Mobiliteit ± ik verwijs naar de rapportage van het CPB ± blijkt dat de knelpunten op het rijkswegennet voor een belangrijk

## Van Hijum

deel kunnen worden opgelost door te investeren in het wegennet, juist door de knelpunten in het onderliggend wegennet aan te pakken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is toch absolute flauwekul! Als het CPB één ding laat zien, is het wel dat de meest effectieve manier om files en luchtvervuiling te bestrijden het invoeren van een vorm van beprijzing is. Dat kost niet alleen geld, het levert geld op. Bovendien is de automobilist sneller waar hij wil komen. Blijkbaar durft de CDA-fractie nog steeds niet voor zo'n maatregel te kiezen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik adviseer de heer Duyvendak om dat CPB-rapport nog eens goed te lezen. Daarin staat duidelijk dat het aanleggen van ontbrekende schakels in het wegennet maatschappelijk rendabel is. Het rendement wordt zelfs becijferd op 10%, wat veel meer is dan het gebruikelijke percentage dat nodig is voor publieke investeringen. In dat licht winkelt de heer Duyvendak wel heel selectief in het CPB-rapport, wat ik betreur.

De **voorzitter**: De heer Duyvendak mag nog één korte vraag stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In het CPB-rapport staat dat de meest rendabele maatregel het zo snel mogelijk invoeren van een vorm van beprijzen is. Daartegen verzet de CDA-fractie zich blijkbaar nog steeds.

De heer **Van Hijum** (CDA): Zelfs op dat punt citeert de heer Duyvendak het CPB-rapport onvolledig. Ook in het CPB-rapport wordt uitgegaan van een gefaseerde strategie, waarbij in eerste instantie wordt ingezet op het aanleggen van ontbrekende schakels en benuttingsmaatregelen. Pas in een later stadium wordt ingezet op een combinatie van beprijzen en aanleggen. Ik zal het de heer Duyvendak zo dadelijk voorleggen.

Waar mogelijk moet de realisatie van ontbrekende weggedeeltes worden versneld via publiek-private samenwerking; ook dat hebben wij in deze Kamer eerder voorgesteld. Ook de minister wil PPS vaker toepassen. Laten wij daarvan dan nu ook werk maken. VNO-NCW ziet concrete kansen, onder meer bij de A4, de A10 en de A15. Op termijn bieden volgens VNO-NCW ook de A6, de A9 en de A27 perspectief. Is de minister

bereid om op korte termijn de mogelijkheden te onderzoeken? Hoe kunnen wij daarin een concrete stap zetten? Mijn fractie is blij dat de minister groen licht heeft gegeven voor de pilot met de dubbeldeks-snelweg A27 Breda-Utrecht. Hoe is de stand van zaken rond de uitvoering van de motie-Mastwijk inzake de tunnel in Delft?

De CDA-fractie is voorts blij dat de minister het probleem van de gladde wegen in Zuid-Holland niet op zijn beloop laat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb een vraag over die "dubbeldekkers". Geloof de heer Van Hijum daar werkelijk in? Het probleem is dat het verkeer vast staat bij de stedelijke knooppunten. Op deze manier wordt de toevoer naar die stedelijke knooppunten alleen maar vergroot. Mensen staan dan gewoon boven elkaar in de file.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is een innovatief concept dat moet worden onderzocht. Meerdere mensen hebben dit vergaand uitgedacht; zij zien concrete kansen. Ik ben blij dat wij met elkaar op een rij zetten wat de mogelijkheden en de onmogelijkheden zijn. Welke bijdrage kan het leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is hartstikke innovatief, maar het moet wel werken. Is de heer Van Hijum niet bang dat als de toevoer naar de steden wordt vergroot, het probleem van de stedelijke knooppunten alleen maar groter wordt? Dat wordt niet opgelost met die dubbeldeks-snelwegen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat probleem wordt inderdaad niet opgelost, maar wel het capaciteitsprobleem op bepaalde baanvakken. Daaraan zou dit een bijdrage kunnen leveren. Zo'n onderzoek kan nuttig zijn om dat te toetsen. Overigens is ook dat onderdeel van ons verkiezingsprogramma, waar dan weer niet naar wordt verwezen. Ook dit innovatieve voorstel staat erin.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter, nog één korte vraag. De heer Van Hijum smokkelde er een zintussendoor over de spoortunnel Delft, waarbij hij vroeg naar de uitvoering van de motie-Mastwijk. In

het verlengde MIT heeft de minister geen budget ± het gaat om ruim 350 mln ± opgenomen voor die spoortunnel, terwijl de motie-Mastwijk daar expliciet om vroeg. Staat de heer Van Hijum nog steeds achter deze motie van zijn fractie? Is hij bereid om eventueel een motie met een dergelijke strekking in tweede termijn mee te ondertekenen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het lijkt mij weinig zinvol om twee keer een motie over precies hetzelfde onderwerp in te dienen. Natuurlijk staan wij achter de strekking van onze motie. Ik vraag er nu expliciet naar omdat de minister in het laatste overleg over de uitvoering van de motie de deur op een kier leek te zetten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van Hijum vindt nog steeds...

De **voorzitter**: Nee, u zei zelf: één vraag.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik was bij het probleem van de gladde wegen. Volgens wegenbouwers, zo hebben wij uit de krant kunnen vernemen, geeft de minister een te rooskleurig beeld van de aanpak. Vanwege het weer en de opstoppingen zou het onmogelijk zijn om binnen een half jaar 41 kilometer te renoveren. Hoe beoordeelt de minister de haalbaarheid? Klopt het dat het probleem inmiddels ook in andere delen van het land is geconstateerd, zoals bij de N18 in Overijssel? Welke mogelijkheden zijn er eigenlijk om de kosten als gevolg van versnelde slijtage te verhalen op de aannemers? Pleit dit niet voor constructies waarbij aanleg en onderhoud gelijktijdig worden aanbesteed?

In de begroting wordt opnieuw en wat ons betreft terecht veel prioriteit gegeven aan beheer en onderhoud. De vraag is echter of de balans nu niet doorschiet. Zo moet in 2006 en 2007 maar liefst 1100 kilometer weg worden onderhouden. Kan dit met het oog op de verkeershinder en ergernis niet wat beter worden gespreid in de tijd?

Ook op het terrein van OV geeft het kabinet terecht prioriteit aan beheer en onderhoud. Er wordt fors geïnvesteerd in het OV: 1,6 mld voor achterstallig onderhoud aan het spoor. Wij hebben er al eerder op

## Van Hijum

gewezen dat wij twijfels hebben over de doelmatige besteding van onderhoudsbudgetten. Nu komt slechts 60% van het budget daadwerkelijk bij de uitvoering terecht. Deelt de minister onze visie dat ProRail zich meer zou moeten beperken tot regie op de uitvoering en dat het uitvoerend werk in concurrentie zou moeten aanbesteden? Acht zij de verhoudingen tussen de omvang van de organisatie en de uitvoering in balans? Kan de minister aangeven waarom het nodig is dat ProRail meer werk overdag zal uitvoeren, hetgeen meer overlast en vertraging voor de reizigers zal opleveren?

De contractsectorlijnen, regionale spoorlijnen, zijn voor onze fractie ook een aangelegen punt. Wij kunnen onder een aantal voorwaarden instemmen met de decentralisatie van die lijnen. Als je de lijn van Syntus in de Achterhoek als voorbeeld neemt, kun je naar onze mening meer maatwerk verkrijgen en meer reizigers in het openbaar vervoer. Voorwaarde is wel dat wij geen problemen, maar kansen decentraliseren. Wij vinden daarom dat het volledige bedrag dat nu in de begroting is opgenomen, voor de exploitatie en voor de gebruiksvergoeding zonder voorbehoud moet worden overgeheveld. Bovendien mag de dienstverlening niet verschromelen voordat er duidelijkheid is over de toekomst van de lijn. Kan de minister dat toezeggen?

Mevrouw **Gerken** (SP): Wil de heer Van Hijum niet ook een aantal garanties vragen voor die lijnen? Als wij gaan decentraliseren, zullen wij namelijk zien dat er veel verschillen ontstaan. Concurrentie tussen de lijnen ± zodat je je afvraagt of je naar Arnhem zult gaan dan wel naar Tiel ± is niet zo goed mogelijk. Zou u bijvoorbeeld voor het behoud van de conducteur zijn?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben er over het algemeen geen voorstander van om, als zaken worden gedecentraliseerd, in detail allerlei voorschriften op te nemen waarin wordt bepaald op welke manier de regio's zaken moeten uitvoeren. Dat past ook niet in de systematiek van de brede doeluitkering die wij met elkaar hebben afgesproken. Als je decentraliseert, moet je dat in het vertrouwen doen dat er op decen-

traal niveau goede afspraken worden gemaakt.

Mevrouw **Gerken** (SP): U noemde zojuist het veel geroemde voorbeeld van Syntus. Vaak wordt evenwel vergeten de misère te noemen waarmee NoordNed in het begin te maken had. Dat heeft er wel degelijk mee te maken dat er op een gegeven moment verschillende kwaliteiten waren. Het komt ook omdat de landelijke overheid geen minimumeisen stelt wanneer zij decentraliseert. Bent u er niet juist voor om ervoor te zorgen dat een minimum van kwaliteit is gewaarborgd op de lijnen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het minimumkwaliteitsniveau wordt naar mijn mening uiteindelijk vooral bepaald door het beschikbare budget. Om die reden vinden wij dat de beweging niet moet worden gebruikt om te korten op het budget. Het moet één op één worden overgeheveld waar dat kan.

Mevrouw **Gerken** (SP): U gaat ervan uit dat het budget voldoende is?

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarvan ga ik uit. Dat is het budget dat de Nederlandse Spoorwegen op dit moment krijgen om de lijn uit te voeren. Het moet voldoende kunnen zijn, zeker als je tot aanbesteding overgaat om het door decentrale overheden te laten uitvoeren.

Voorzitter. Wie met de trein door Arnhem rijdt, ziet vlak voor het station een kraakpand met daarop de leus: zwartrijden is goedkoper. Dat blijkt helaas maar al te waar. De feiten: in 2003 bleken bij controle ruim 1,6 miljoen reizigers geen kaartje bij zich te hebben. Circa 1 miljoen mensen betaalden alsnog het hogere tarief en tegen 600.000 mensen werd voorlopig proces-verbaal opgemaakt. Hiervan betaalden 420.000 mensen ook na interventie door incassobureaus nog steeds niet. Uiteindelijk vond slechts in 4803 gevallen strafoplegging plaats. Kortom, zwartrijden loont. De cijfers zijn overigens ontleend aan de antwoorden op onze schriftelijke vragen over dit onderwerp. De CDA-fractie pleit daarom voor een duidelijk en landelijk uniform systeem van boetes voor zwartrijden. Dit betekent dat mensen zonder geldig vervoerbewijs direct een

boete kunnen krijgen. Wanneer mensen de boete niet kunnen of willen betalen, ontstaat de legitimatieplicht en wordt een proces-verbaal opgemaakt. In het stadsvervoer werkt men al op deze manier. Waarom zou het niet bij de Nederlandse Spoorwegen kunnen? Notoire zwartrijders moet bovendien een treinverbod kunnen worden opgelegd. Deze groep is verantwoordelijk voor het grootste deel van de agressie, diefstal en vernielingen in de trein. Wij pleiten daarom voor een landelijke invoering van het treinverbod als sanctiemogelijkheid. Wij benadrukken dat dit een goede samenwerking tussen conducteurs en de politie veronderstelt. De ervaringen in Flevoland en West-Friesland kunnen als goed voorbeeld daarvan dienen. Is de minister bereid om dit pleidooi over te nemen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Overweegt de heer Van Hijum net als wij dat aan mensen die zich misdragen in de trein, niet alleen moet worden gevraagd of zij een kaartje hebben in de wetenschap dat mensen in de trein die wel hebben betaald zich ook ernstig kunnen misdragen? Vindt hij ook dat die mensen uit de trein moeten worden geweerd dankzij zo'n verbod?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja. Overigens bestaat er vaak een samenhang tussen misdragingen en het ontbreken van een kaartje. Dat weet u.

Mevrouw **Gerken** (SP): Hoe ziet de heer Van Hijum dit concreet voor zich? In het stad- en streekvervoer heb je teams die processen-verbaal opmaken. Verder heb je PVT's op probleemlijnen. Normaal gesproken, heb je met één conducteur te maken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Op verschillende lijnen heb je wel degelijk met teams te maken. In mijn toevoeging heb ik gezegd dat het voor de invoering van dit systeem ook van belang is dat conducteurs zich ervan verzekerd weten dat de politie ruggesteun biedt op het moment dat dit nodig is.

Mevrouw **Gerken** (SP): Bent u ook bereid om meer teams te creëren, zodat niet alleen op de probleemlijnen teams aanwezig zijn? Er zouden veel meer vliegende teams in het gehele openbaar vervoer of in

## Van Hijum

ieder geval op de treinlijnen moeten zijn om dit soort problemen het hoofd te bieden.

De heer **Van Hijum** (CDA): De Nederlandse Spoorwegen zijn verantwoordelijk voor de precieze inrichting van een dergelijk systeem. De NS blijft natuurlijk een bedrijf. Wij werken op dit moment aan de concessie voor de NS. Wij zorgen ervoor dat in de concessie de voorwaarde van de rijksoverheid wordt opgenomen dat de kans dat iemand een conducteur treft, groot is.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De PVT's zijn natuurlijk niet alleen een verantwoordelijkheid van de NS, zoals u weet. U bent net als ik meegegaan met zo'n team. De politie, de provinciale en de gemeentelijke overheden werken hier ook aan mee. Daarin gaat dus geld zitten. U zegt dat dit op die manier moet worden aangepakt. Dan moet u ook de daad bij het woord voegen door te zeggen dat moet worden bestudeerd hoe wij meer van dit soort teams kunnen creëren. Ook moeten dan de verantwoordelijkheden van de overheid te gelde worden gemaakt.

De heer **Van Hijum** (CDA): In ieder geval onderschrijf ik het uitgangspunt dat er voldoende controle moet zijn. Die controle moet worden uitgeoefend door conducteurs van de NS. De politie moet ze daarbij ondersteunen. Daarover zijn wij het eens.

De CDA-fractie is van mening dat het vervoer over water een belangrijke bijdrage kan leveren aan het terugdringen van files. De binnenvaart is ook een belangrijke pijler van ons goederenvervoer. De subsidie-regeling voor bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen is inmiddels stopgezet. Dat weet ik. Kan de minister toch toezeggen dat zij de evaluatie daarvan begin 2005 naar de Kamer zendt, zodat de Kamer die kan betrekken bij de discussie over de nota Mobiliteit? Wij vragen dit omdat ook vaarwegen voor ons gevoel niet genoeg worden benut als modaliteit om het groeiende goederenvervoer op te vangen.

Wij steunen de minister voluit bij de aanpak van het achterstallige onderhoud aan de vaarwegen. Het Infracfonds meldt ook dat u van plan bent om meer geld uit te trekken

voor het onderhoud van de vaarwegen, onder andere als gevolg van efficiencywinsten die het ondernemingsplan van Rijkswaterstaat oplevert. Kan de minister hier iets concreter over worden? Wij vinden dit een goed idee. Wij stellen wel voor om concrete afspraken te maken over het structureel verhogen van het budget voor de vaarwegen, dat dientengevolge mogelijk is.

Om files, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid tegen te gaan ± ik noem ze toch maar even, mevrouw Gerkena ± is de ontwikkeling van duurzame mobiliteit noodzakelijk. Die vraagt om vernieuwende oplossingen. Hiervoor is nauwe samenwerking nodig tussen de overheid, het bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en universiteiten. Wij verwachten veel van het initiatief Transumo dat van de grond is getild. Wij doen de minister de suggestie om het huidige participatiefonds waarin, naar wij hebben begrepen, ongeveer 1 à 1,5 mln euro zit, om te vormen tot een innovatiefonds voor het bevorderen van de toepassing van innovatieve concepten die binnen Transumo worden ontwikkeld. Wat vindt de minister van dit initiatief?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Hoor ik het goed: 1,5 mln euro? Deze club heeft al twee maal 30 mln. Verreken ik mij als ik zeg dat dit voorstel weinig bijdraagt?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het budget van deze club zit voor een belangrijk deel in organisatiekosten en niet in zogenoemde transitiekosten die innovatieve concepten in de praktijk bevorderen. Mijn idee zou het zijn om met name voor dat doel toch aanvullend budget ter beschikking te stellen.

De heer **Hofstra** (VVD): U weet toch dat uit het FES al rechtstreeks 30 mln naar die club gaat en dat de minister van Verkeer en Waterstaat er nog eens 30 mln bij heeft gedaan?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat klopt. Niettemin denken wij dat een belangrijk knelpunt bij het toepassen van innovatieve concepten vaak is dat mensen tegen bepaalde drempels op lopen vanwege hoge initiële investeringskosten of andere oorzaken, zodat je om die transitie te bevorderen ook stimuleringsmaatregelen nodig kunt hebben.

Vooraf op dat stimuleringsbudget richten wij ons initiatief.

Voorzitter. Bereikbaarheid is niet alleen een kwestie van een goed onderhouden infrastructuur, maar ook van een goede logistiek. Wegtransport, railvervoer en binnenvaart kunnen elkaar goed aanvullen. De CDA-fractie dringt aan op een forse reductie van administratieve lasten voor goederenvervoerders over de weg, het water en het spoor. Deelt de minister onze visie dat bij de herziening van de arbeidstijden en de rij- en rusttijden de Europese norm ook de Nederlandse norm zou moeten zijn? Wanneer dient de minister de Binnenvaartwet eindelijk bij de Kamer in?

Ook het goederenvervoer per spoor verdient aandacht, met name de exploitatie van de Betuwelijn. Momenteel werken ProRail en het Havenbedrijf een business case uit. Tegelijkertijd heeft zich al een private aanbieder gemeld, namelijk het consortium TowRail. Is de minister bereid ook dit consortium via een openbare aanbesteding een kans te geven? Ik dacht dat de brief die wij daarover hebben ontvangen die ruimte liet. Tegelijkertijd merkte ik vorige week in de beantwoording van de minister dat er wat minder ruimte was op dit punt en daarom stel ik deze vraag.

Uit onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf blijkt dat 92% van de burgers dit ministerie star en bureaucratisch vindt. Dat is geen rapportcijfer om trots op te zijn. Gelukkig is ook Verkeer en Waterstaat gestart met het programma Andere Overheid. De ambtelijke organisatie wordt afgeslankt en de administratieve lasten worden teruggedrongen. Welke doelstelling heeft het ministerie nu eigenlijk zelf, als het gaat om het oordeel van de burger? Hoe worden die effecten straks voor burgers en bedrijven ook echt concreet merkbaar? Kan de minister aangeven in hoeverre de krimp bij Rijkswaterstaat ± een krimp van 1800 fte, zo hebben wij begrepen ± wordt ingevuld door de overheveling van personeel naar andere instellingen? In hoeverre is dit een daadwerkelijke reductie in financieel opzicht?

Voorzitter. Ik kom tot een drietal specifieke punten tot besluit. De gemeente Velzen wil de ongebruikte spoorbaan Santpoort-IJmuiden benutten voor de aanleg van



## Van Hijum

weginfrastructuur. Ik heb samen met mijn collega Hofstra daar al eerder schriftelijke vragen over gesteld en er aandacht voor gevraagd. Mijn vraag is of de minister, nu er weinig schot zit in deze zaak, bereid is mee te werken aan dit plan van de gemeente Velzen.

Een tweede specifiek punt betreft de aandacht die wij vragen voor de kustwacht. Wij worden geconfronteerd met een breed scala aan dreigingen op zee en voor onze kust, zoals scheepsrampen, olielozingen, drugsmokkel en zelfs terroristische acties. Acht de minister de Nederlandse kustwacht voldoende uitgerust voor haar veranderende taken? Deelt de minister onze mening dat de aansturing door zeven departementen te versnipperd is en een effectieve en doelmatige inzet van de kustwacht onmogelijk maakt? Wanneer ontvangt de Kamer de evaluatie van de kustwacht die al een tijdlang is toegezegd? Is de minister bereid een plan van aanpak op te stellen ten behoeve van de versterking van de kustwacht?

Een laatste, niet onbelangrijk punt is dat Nederland dit halfjaar voorzitter is van de Europese Unie. De minister heeft de Kamer enige tijd geleden inzicht gegeven in haar agenda voor het Nederlandse voorzitterschap op het terrein van verkeer en waterstaat. Wij nodigen de minister graag uit om ook inzicht te geven in de stand van zaken op de verschillende dossiers en mee te delen wat er tijdens deze periode daadwerkelijk is gerealiseerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat vindt de heer Van Hijum van de uitspraken, vanavond in de NRC, van de heer Hofstra van de VVD-fractie, een coalitiepartij, waarin hij de minister een zigzagbeleid verwijt en zegt dat de minister weinig visie en weinig daadkracht heeft?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is een krasse uitspraak en zo kennen wij de heer Hofstra. Ik deel deze uitspraak echter niet. Ik vind dat wij die discussie inhoudelijk maar met elkaar moeten voeren, ook in het kader van de nota Mobiliteit. Ik denk dat deze nota een duidelijke verbetering is ten opzichte van het NVVP zoals dit hier voorlag, een nota waarin daadwerkelijk ambities gekoppeld zijn aan financiële middelen. Dit is een punt dat in de vorige beleidsnota, van minister

Netelenbos, ontbrak. Dat zou naar mijn mening ook de heer Hofstra tevreden moeten stellen.

□

De heer **Van Lith** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie wil haar bijdrage toespitsen op de elementen van de natuur. Het is mij een eer en genoegen om water/waterstaat en lucht/luchtvaart voor mijn rekening te nemen in aansluiting op de meer aardse zaken zoals verkeer en vervoer, alhoewel ik met mijn bijdrage met beide benen op de grond wil blijven staan.

Dit jaar verscheen *The day after tomorrow*, een film over de rampzalige gevolgen van klimaatveranderingen, in de Nederlandse bioscopen. Zijn klimaatveranderingen nu fictie of werkelijkheid? Wat zijn mogelijke gevolgen voor de Nederlandse delta? Binnen de Verenigde Naties is hoegenaamd iedereen, ook Nederland, het erover eens dat het klimaat verandert, dat er een directe relatie kan worden gelegd met het ontstaan van stormen, orkanen en overstromingen en dat wij met dit gegeven moeten leren omgaan. Wij moeten als het ware leren omgaan met water in plaats van het te willen beheersen. Wetenschappers nemen een patroon waar van extreme droge en natte perioden door de eeuwen heen. Deze extremen worden hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door zaken zoals verandering van magnetische velden onder de aardkorst en vulkanisme. Wat ook de oorzaken van klimaatverandering zijn, wij zien de veranderingen in ons eigen land: evacuatie van polders langs de grote rivieren, meer wateroverlast en het verschuiven van veendijken bij Wilnis door meer droogte. Klimaatveranderingen vinden dus plaats ± dat moeten wij ook niet ontkennen ± en hebben direct gevolgen voor Nederland als waterland.

Het kabinet geeft in de begroting dan ook terecht aan dat er blijvende inspanningen en maatregelen nodig zijn om Nederland veilig te houden tegen overstromingen. Maar hoe kunnen wij die veiligheid waarborgen? Om de veiligheid in Nederland zoveel mogelijk te borgen, investeerden kabinetten de afgelopen decennia vele miljoenen in sluizen, dammen, dijken en duinen op grond van veiligheidsnormen die in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn

vastgesteld. Het kabinet onderzoekt mede op verzoek van de Tweede Kamer aanvullende risico's bij een mogelijke overstroming in het kader van het onderzoek "Veiligheid Nederland in Kaart", maar er zit weinig schot in. Het kabinet dreigt zelfs achter de feiten aan te lopen. Er is natuurlijk geen acuut overstromingsgevaar, maar de komende jaren worden mogelijk vele miljoenen geïnvesteerd om overstromingsrisico's te voorkomen. De vraag is wat die risico's zijn en of beoogde maatregelen kosteneffectief zijn.

Het kabinet kan wat dat betreft aansluiten bij de risicobenadering van Duitsland. Bij Duitse steden die grote risico's lopen worden waar mogelijk robuuste maatregelen genomen. Elders, bijvoorbeeld in voormalige mijnbouwgebieden, worden investeringen afgewogen tegen mogelijke binnendijkse schade. Wanneer geeft het kabinet inzicht in de overstromingsrisico's voor alle meren, rivieren en de kust? Het heeft eerder aangegeven dat het VNK-onderzoek van start is gegaan, maar wanneer kunnen wij het eindresultaat zien? Welke consequenties heeft de Europese richtlijn hoogwaterbescherming, die uitgaat van overstromingsrisico's, met name de consequenties voor ons nationaal programma in het kader van de bescherming tegen hoogwater?

Een ander punt is "Ruimte voor de rivier". Het is belangrijk om er in het kader van de hoogwaterbescherming specifiek aandacht voor te hebben. Het project heeft twee doelstellingen: het realiseren van het gewenste veiligheidsniveau bij de grote rivieren en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Voorkomen moet worden dat de komende jaren voor een suboptimale oplossing moet worden gekozen; met andere woorden, dat niet aan de veiligheids- en kwaliteitsdoelstellingen kan worden voldaan vanwege het budget. Het kabinet heeft vaker over dat budget gesproken: de 1,9 mld. Het kwam al eerder tot de conclusie dat maatregelen in het kader van noodoverloopgebieden in samenhang met Ruimte voor de rivier moeten worden bezien. Uit recent onderzoek is duidelijk geworden dat noodoverloopgebieden onvoldoende bijdragen aan de veiligheid, met name aan de reductie van risico's. Laten wij daarom een punt zetten

## Van Lith

achter het traject noodoverloopgebieden.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Lith trekt nu een stellige conclusie: geen noodoverloopgebieden meer. Hoe moet ik dat rijmen met zijn wat filosofische redenering over wijziging van het klimaat en de risico's? Nu weet hij al dat de noodoverloopgebieden niet nodig zijn. Is het niet onverstandig om die reservering nu te schrappen?

De heer **Van Lith** (CDA): Reserveeringen zijn een ander punt, maar het gaat in de nota Mobiliteit om de beoogde bedragen. Laat het duidelijk zijn; 100% veiligheid in dit land kan niemand garanderen, ook de VVD en de CDA-fractie niet. Waar het wel om gaat is dat de mensen in dit land ervan uit mogen gaan dat door de politiek voldoende wordt gedaan om zoveel mogelijk overstromingen in dit land te voorkomen. Je houdt altijd een restrisico over. Dat restrisico hangt voor een deel samen met de investering in structurele ruimtelijke maatregelen. Om die veiligheid zoveel mogelijk te waarborgen willen wij daarop inzetten.

Zoals de heer Geluk eerder tijdens een algemeen overleg over noodoverloopgebieden zei: je moet natuurlijk voorkomen dat je noodoverloopgebieden ziet als een soort schijnveiligheid. Uit een onderzoek waaraan ik gerefereerd heb, blijkt inmiddels dat de kosten niet voor de baten uitgaan. Op basis van onderzoek van het Waterloopkundig Laboratorium moet je een keuze maken of je én noodoverloopgebieden creëert én een deel van de structurele maatregelen uitvoert of dat je zoveel mogelijk voor de veiligheid gaat door structurele en vooral robuuste ruimtelijke maatregelen te nemen.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Lith heeft het over restrisico's en over het feit dat niemand in het leven garanties kan geven. Dat is natuurlijk ook zo, maar daarvoor zijn die overloopgebieden toch? Ik ben niet onze fractiespecialist op het gebied van water, maar als civiel ingenieur weet ik dat het van boven naar beneden loopt. Dus als het daar niet overheen kan, loopt het ergens anders overheen. Dan staat een deel van de Randstad onder water, wat nog veel grotere schade met zich

brengt. Waarom is de heer Van Lith zo stellig dat wij nu afscheid zouden kunnen nemen van die noodoverloopgebieden?

De heer **Van Lith** (CDA): Wij hebben al eerder gezegd dat wij geen grote voorstander zijn van noodoverloopgebieden, maar dat er nader onderzoek zou moeten worden verricht. Dat onderzoek is inmiddels afgerond en daaruit blijkt klip en klaar dat je niet verder moet gaan met nog meer onderzoek en in theorie benaderen of een restrisico met noodoverloopgebieden gedekt kan worden. Als je dan toch budget beschikbaar hebt en je ziet dat het budget op dit moment knelt om de maatregelen de komende jaren fatsoenlijk uit te voeren die grote impact hebben op het rivierenlandschap, probeer dan meer te investeren in veiligheid én in kwaliteit. Dat is de keuze die de CDA-fractie maakt.

Als wij het budget voor noodoverloopgebieden toevoegen aan "Ruimte voor de rivier" kunnen wij niet alleen de dingen in samenhang met elkaar zien, maar kunnen wij ook kiezen voor de optimale variant en voor het uitvoeren van meer duurzame ruimtelijke maatregelen, zoals het meestromend maken van de Noordwaard in de Biesbosch. Anders blijven wij ons beperken tot technische maatregelen zoals kribverlaging en uiterwaardenafgraving, maatregelen waar wij op lange termijn niet mee zijn geholpen. Het CDA houdt het kabinet dus aan de afspraak dat in 2015 het veiligheidsniveau langs de grote rivieren is bereikt. Bij voorkeur zijn dan ruimtelijke in plaats van technische maatregelen uitgevoerd. Het CDA stelt dan ook voor het budget voor noodoverloopgebieden toe te voegen aan het budget voor "Ruimte voor de rivier", zodat in het belang van de veiligheid kansen worden geboden voor meer duurzame oplossingen.

Vervolgens kom ik te spreken over de keerzijde van veiligheidsmaatregelen en dan meer in het bijzonder de Deltawerken. Die Deltawerken staan in de Zuidwestelijke Delta voor het lang gekoesterde veiligheidsniveau. Tegelijkertijd zijn hiermee zoetwatermeren ontstaan die in de zomer onder andere leiden tot extreme algengroei met vergaande negatieve gevolgen voor de omgeving. Het wonen en recreëren

nabij het water is bijna niet mogelijk door stank en gevaar voor de volksgezondheid. Het kabinet heeft helaas onvoldoende aandacht voor die keerzijde van de Deltawerken. In de begroting wordt er slechts een enkele regel aan gewijd. Het kabinet zou er goed aan doen om met de nieuwe Deltaraad, die als alles goed gaat aanstaande vrijdag wordt geïnstalleerd, afspraken te maken over de toekomst van de Zuidwestelijke Delta en zich niet te beperken tot postzegelprojecten. Deze afspraken kunnen in de gehele Delta leiden tot een duurzame oplossing van ecologische problemen en kunnen kansen bieden voor de regionale economie voor sectoren zoals binnenvaart, recreatie en visserij.

Neem nu de Krammersluizen. Deze zijn zo opgezet dat binnenvaartschepen uren moeten wachten, voordat het zoute water eruit is gelaten en het zoete water erin. Als er enige mate van zout water wordt toegelaten in het Volkerak/Zoommeer, worden algenplagen bestreden. Tevens kunnen enorme kosten van beheer en onderhoud en tijdverlies van de binnenvaart worden bespaard door het zogenaamde schutten aan te pakken. Het mes snijdt aan twee kanten, zal ik maar zeggen.

Ik verzoek het kabinet dan ook, afspraken te maken met de Deltaraad over duurzame ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta en in de planstudie voor het Volkerak/Zoommeer op korte termijn prioriteit te geven aan het in beeld brengen van de directe en indirecte kosten en baten van het inlaten van zout water en de aanpak van het schutten van de Krammersluizen.

Bij het andere begrotingsonderdeel, luchtvaart, maak ik allereerst een aantal opmerkingen over de internationale luchtvaart. In het hoofdlijnenakkoord worden het terugdringen van de administratieve lasten en het vereenvoudigen van regelgeving als topprioriteiten aangeduid. Ook in de luchtvaartsector zijn grote slagen te maken.

Vorig jaar bij de begrotingsbehandeling heeft de staatssecretaris gezegd dat er al heel veel gebeurt, dat er sterk wordt gestuurd en dat er samen met het ministerie van EZ en vooral met de sector wordt gewerkt aan een level playing field door regels voor veiligheid, milieu, beveiliging van luchthavens en het

## Van Lith

luchtruim in Europees verband te harmoniseren. In de begroting zien wij dat het kabinet streeft naar het afschaffen van overbodige regels voor dit gelijke speelveld. Wij waarderen deze consistente lijn, maar wat wordt er nu gerealiseerd?

Het lijkt een herhaling van zetten. Concrete voorbeelden van vereenvoudigde regels en een kwantificering van de vermindering van administratieve lasten ontbreken. Het blijft bij de constatering dat er de komende jaren bij fytosanitaire en veterinaire keuringen en uitgifte van visa aandacht moet worden besteed aan de kosten. Wat kunnen wij het komende jaar concreet verwachten van het kabinet? Op welke manier kunnen wij luchtvaartmaatschappijen letterlijk en figuurlijk meer lucht en ruimte geven?

Regionale luchthavens staan in ons land in de belangstelling. Steeds meer mensen maken voor zaken of vrije tijd gebruik van de mogelijkheid om vanuit hun eigen regio naar andere delen van het Europese continent te vliegen. De regionale luchthavens kunnen verder groeien, als onder andere de geluidsoverlast in toom wordt gehouden en als er voldoende draagvlak in de regio aanwezig is. De indruk bestaat dat de geluidsoverlast in de meeste regio's binnen de perken blijft. Uit onderzoek blijkt dat de klachten behoorlijk zijn teruggelopen, toen de regionale luchthavens maatregelen namen om vliegtuigen zo min mogelijk van hun vliegroutes te laten afwijken.

Daarbij is van belang dat voor civiele en militaire vliegtuigen zoveel mogelijk dezelfde eisen gelden bij het produceren en controleren van geluidsoverlast. In de regio rond Eindhoven vliegen zowel civiele als militaire vliegtuigen. Veel van deze militaire vliegtuigen zijn technisch identiek aan civiele vliegtuigen, denk aan transportvliegtuigen. Als er een klacht binnenkomt over het verkeerd vliegen van zo'n vliegtuig, wordt er met twee maten gemeten, zowel bij de beperkte voorlichting aan burgers als bij het meten van geluidsoverlast door Defensie.

Gezien het voorgaande verzoek ik de minister om in overleg te treden met haar ambtgenoot van Defensie. Het doel van dit overleg moet zijn om afspraken te maken dat bij luchtroutes van civiele en militaire vliegtuigen dezelfde eisen worden gesteld bij de meting van en de communicatie over geluidsoverlast.

Hierbij bedoelen wij specifiek transportvliegtuigen.

Tot slot nog de vraag wanneer de MER Welschap kan worden verwacht.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de tour d'horizon wordt een onderwerp niet aangeroerd, maar ik ben wel benieuwd naar het standpunt van de CDA-fractie over het kabinetsvoorstel over het privatiseren van het minderheidsaandeel in Schiphol.

De **voorzitter**: Een woordvoerder kiest onderwerpen en dan gaan wij niet per interruptie als het ware een nieuw onderwerp aan de spreektijd toevoegen. U kunt vragen stellen over iets wat naar voren is gebracht, maar niet als een uitnodiging voor een heel nieuw onderwerp. Deze interruptie sta ik niet toe.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Vorig jaar heb ik de toenmalige begroting gekenmerkt als een onderhoudsbegroting. Ook prees ik de minister voor het feit dat om met haar woorden te spreken onderhoud weer sexy was en dat er weer aan onderhoud gedaan kon worden.

Dit jaar zal ik deze lof echter niet uitspreken. Wederom behandelen wij een onderhoudsbegroting en een onderhoudsbegroting is niet wat Nederland op dit moment nodig heeft. Het verkeersinfarct is alleen maar toegenomen en zal de komende jaren nog verder toemen. Vorige week had het bedrijfsleven op de weg een schadepost van 100 mln euro in een week. Ik voorspel dat het niet de laatste zal zijn.

De geplande investeringen in infrastructuur lopen vertragingen op, wat een bijzonder bittere constatering is. Ik noem de vertraging bij de A4 Midden-Delfland en de vertraging van de spoedwetten. Ook de aanleg van de A2 bij Maastricht lijkt onder druk te staan. Dit land heeft dringend behoefte aan extra infrastructuur. De afgelopen decennia is er structureel te weinig geld uitgegeven aan noodzakelijke infrastructuur. Dit gebeurde nog onder het mom van het terugdringen van de mobiliteit. Gelukkig is deze waanzinnige gedachte inmiddels verlaten. Vooralnog heeft het echter niet geleid tot daadkracht. Er zijn enkele

redenen voor te noemen, zoals de megaprojecten die budgetten hebben drooggelegd en het onderhoud dat vorig jaar als een duveltje uit een doosje kwam. Zo zijn er nog meer redenen te verzinnen. Nu wij eindelijk, ruim over tijd, kunnen aanpakken, blijkt er sprake te zijn van achterstallig onderhoud.

De projecten zullen weer enorme vertraging oplopen die moeilijk ingelopen kan worden. In deze regeerperiode zal helaas alleen sprake zijn van passen op de winkel. Natuurlijk heeft mijn fractie oog voor de budgettaire problemen van dit kabinet die mede veroorzaakt zijn door onverantwoorde en ondoelmattige uitgaven van eerdere kabinetten. Toch zijn wij van mening dat de prioriteiten anders moeten worden gesteld. Het CPB heeft duidelijk aangetoond dat uitbreiding van het wegennet een maatschappelijk rendement heeft van rond de 10%. Ik herinner u er graag aan dat vorige week de heer Zalm nog de loftrumpet stak over de Westerscheldetunnel die hem een rendement opleverde van 8%. Mijn fractie pleit dan ook voor uitbreiding van de weginfrastructuur, mede ingegeven door het feit dat 83% van de reizigers gebruik maakt van de weg. De prioriteit hoort daar dan ook te liggen.

De balans in deze begroting is ver te zoeken. Zo wordt er vooralsnog meer geld uitgetrokken voor het spoor dan voor de weg. De LPF-fractie is ook voorstander van een goed spoorwegennet, maar als er gekozen moet worden, dan kiezen wij voor de meest verstandige investeringen. De meest verstandige keuze is, op dit moment te investeren in het wegennet. Ik word hierin gesteund door het CPB in zijn doorrekening van de nota Mobiliteit. Ik citeer. In de nota Mobiliteit wordt veel geschreven over de gewenste verhoging van de punctualiteit op het spoor. Het is de vraag of de treinreizigers een hogere punctualiteit wel zoveel waard vinden dat zij bereid zijn, te betalen voor de hogere kosten. Bovendien wordt slechts een derde van de vertragingen veroorzaakt door problemen met de infrastructuur. Belangrijke alternatieven om de punctualiteit te verhogen, liggen bij het rollend materieel en de dienstregeling. Overigens blijken de vertragingen op rijkswegen door files twee tot drie keer groter te zijn dan

## Hermans

vertragingen op het spoor. Einde citaat.

Het antwoord van deze minister hierop is dat zij bijzonder veel geld uittrekt voor onderhoud van het spoor, terwijl mijn fractie ervan overtuigd is dat er slimmere methoden zijn om die punctualiteit op het spoor te verbeteren, bijvoorbeeld bij het rollend materieel. Waarom pakt zij die dienstregeling niet eens aan?

Door slimme maatregelen en door niet zoveel geld te besteden aan onderhoud komt er ruimte op het budget die aan de weg besteed kan worden. Wij hebben een amendement ingediend dat ertoe strekt, 10% van het budget ofwel 103 mln euro over te hevelen naar het wegbudget. Het CPB stelt in zijn analyse dat het niet precies kan doorrekenen hoe het zit met de kosten-batenverhouding van die punctualiteit, omdat het niet over de goede gegevens beschikt. Wij zouden een beroep op de minister willen doen om deze gegevens beschikbaar te stellen. In deze tijd waarin sprake is van schaarse middelen, zouden wij over die gegevens moeten kunnen beschikken, voordat wij die beperkte middelen alloceren.

Mevrouw **Gerken** (SP): Volgens mij geeft het CPB-rapport ook aan wat wel goed zou zijn voor het spoor, namelijk een uitbreiding van de capaciteit. Via het aanpakken van achterstallig onderhoud werkt de minister met name aan die capaciteit; zij bereikt daarmee dus twee dingen. Vindt u dat de capaciteit inderdaad moet worden uitgebreid of laat de LPF de mensen die geen auto hebben, gewoon in de kou staan?

De heer **Hermans** (LPF): Nee, wij laten niemand in de kou staan. Het CPB-rapport stelt dat het maatschappelijk rendement heeft om daar waar er knelpunten zijn, de capaciteit uit te breiden. Daar heb ik ook geen problemen mee, maar daar waar er geen knelpunten zijn en daar waar de punctualiteit met andere maatregelen verbeterd zou kunnen worden, pleit ik niet voor grote investeringen in onderhoud. Die middelen kunnen wij beter aanwenden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Op dit moment rijdt één op de acht treinen niet op tijd. Een derde deel daarvan wordt veroorzaakt door achterstallig

onderhoud of door storingen aan het spoor. U zegt in feite dat wij dat geld voor een deel effectiever kunnen inzetten om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, maar tegelijkertijd zie ik een amendement van u dat ervoor pleit om het geld juist in wegen te steken. Bent u tevreden met de kwaliteit van het treinvervoer op dit moment? Zo niet, is het dan niet verstandiger om dat geld juist in het openbaar vervoer te laten?

De heer **Hermans** (LPF): Er zijn drie redenen voor het onder druk staan van de punctualiteit. Een derde wordt veroorzaakt door het onderhoud van het spoor. De overige twee derde wordt veroorzaakt door de dienstregeling en door het gebrekkige rollend materieel. Het rollend materieel is een verantwoordelijkheid van de NS, die op dat punt al grote slagen hebben gemaakt en daarom op dat punt een verbetering van de punctualiteit kunnen verwachten. Met wat goede wil zou ook de dienstregeling aangepakt kunnen worden. Ook daar zijn kosten aan verbonden, maar niet zoveel kosten als aan het onderhoud. Het onderhoud is de duurste maatregel die je kunt nemen om de punctualiteit te verbeteren. Ik vraag u om mee te denken om die andere twee maatregelen beter te benutten, zodat wij op de post onderhoud geld vrij kunnen maken. Om dit duidelijker te maken en om de kosten en baten inzichtelijk te maken, vraag ik de minister om het CPB de benodigde gegevens te verstrekken, zodat het een doorrekening kan maken die wij al voor de stemmingen over de amendementen onder ogen kunnen krijgen. Dan kunnen wij een verstandige afweging maken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Acht u het werkelijk reëel dat het CPB dat op stel en sprong gaat uitrekenen? Dat gelooft u toch zelf niet?

De heer **Hermans** (LPF): De PvdA-fractie blijkt bij het CPB tot wonderen in staat ten aanzien van doorrekeningen. Ik denk dat deze doorrekening ook zou moeten kunnen; zo niet, dan hoor ik dat graag.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat waren overzichtelijke voorstellen.

De heer **Hermans** (LPF): Dat zijn uw

woorden. Ik heb de vraag aan de minister voorgelegd en ik krijg daar graag een antwoord op.

De heer Van Hijum heeft al iets gezegd over luchtkwaliteit in relatie tot een ontmoeting met het IPO vorige week. Ik sluit mij daar volledig bij aan, vooral bij het feit dat wij gevoeliger meetapparatuur zouden gebruiken dan andere landen.

Bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar heeft de Kamer een motie van mijn hand aangenomen om een plan van aanpak te vervaardigen inzake het onderliggende wegennet. Ik moet constateren dat daar onvoldoende mee is gebeurd. De minister heeft toegezegd om dit in de nota Mobiliteit mee te nemen. Op dit moment zit een aanzet daartoe erin. Er zitten geen middelen in. De lagere overheden moeten hun netwerkstudies nog uitvoeren. Ik ben daarom blij dat de heer Van Hijum een amendement heeft ingediend dat de benodigde middelen bij mijn motie verzorgt. Ik betreur het overigens dat de minister dit zelf niet voortvarender ter hand heeft genomen.

Ik stap over naar Schiphol. Mijn fractie maakt zich zorgen over de mainportdoelstelling van dit kabinet. Wij hebben gezien dat de luchtvaarttarieven op Schiphol in vergelijking met de concurrenten in het buitenland het sterkst stijgen. Wij hebben in een analyse ook kunnen zien dat Verkeer en Waterstaat dit aanvaardbaar vindt. In deze analyse werden de kosten van het GIS-project echter niet meegenomen. Wij willen aandringen op terughoudendheid ten aanzien van de luchtvaarttarieven.

Dan een kleinere vraag ten aanzien van Schiphol. Ik heb begrepen dat Schiphol de beveiliging van de terminals heeft vercommercialiseerd. In Nederland zijn private bedrijven verantwoordelijk voor de bewaking van de terminals op Schiphol. Schiphol zet hier een winstmarge op en rekent deze vervolgens door aan de luchtvaartmaatschappijen en daarmee aan de luchtreizigers. Ter illustratie: in Frankrijk wordt de bewaking kosteloos uitgevoerd door militairen. Wij maken in ieder geval bezwaar tegen het feit dat Schiphol als een monopolist commerciële opcenten zet op de beveiliging.

Wij vinden dat er onvoldoende prikkels zijn om schonere en stillere vliegtuigen te gebruiken. Het probleem is dat luchtvaartmaat-

## Hermans

schappijen die overstappen op schonere en stillere vliegtuigen de behaalde milieuwinst niet zelf mogen volvliegen. Schiphol bepaalt en Schiphol heeft er belang bij zoveel mogelijk geld te verdienen. In de komende tijd zien wij graag dat de minister hier maatregelen tegen neemt.

Mijn fractie kan instemmen met de maatregelen inzake de waterwegen. Hier zouden wij echter ook weer een doorrekening van het CPB willen zien. Wat is nu werkelijk het verstandigst om te doen? Investeringen zijn bijzonder gunstig, stelt het CPB, maar naar de vraag waarin zou nader gekeken moeten worden.

Voor het grootste deel kan mijn fractie instemmen met de gekozen beleidslijn voor het waterbeheer. Deze is zorgvuldig en verantwoord. Wij zijn echter ook bijzonder blij met de opening van de CDA-fractie ten aanzien van de noodoverloopgebieden. Daar hebben wij problemen mee. Mogelijk kunnen wij de CDA-fractie steunen als zij dienaangaande een motie indient.

In andere overleggen hebben wij al aangeduid dat wij problemen hebben met de communicatiecampagne van Verkeer en Waterstaat aangaande de waterproblematiek. In een reclamespotje figureert een weerman die een meter water over zich heen krijgt. Dat is ongeveer een eeuw waterstijging. Wij vinden dat het de overheid niet past om burgers angst aan te jagen. Een reële voorstelling van zaken zou beter zijn. Wil de minister de campagne stopzetten of aanpassen? Misschien kunnen in ieder geval het noodoverloopspotje en de bijbehorende stripjes geschrapt worden.

Mijn fractie maakt zich grote zorgen over het aanbestedingsproces aangaande het stads- en streekvervoer, vooral in de grote steden. Wij vragen de minister om vast te houden aan de gekozen beleidslijn: extra verzelfstandigen per 2007 om in 2009 aan te besteden. Zij mag uitstel niet accepteren. Wij zijn gaarne bereid een motie in te dienen om de minister te steunen.

Dit kabinet doet te weinig aan weginfrastructuur. De moeilijkheden heb ik genoemd. De mogelijkheden van PPS worden te weinig benut.

Ik laat de kilometerheffing voor wat zij is en ga nu afronden.

De heer **Van der Ham** (D66): U hebt een paar keer het CPB aangehaald.

Het CPB heeft gezegd dat kilometerheffing een goed idee is. Waarom laat u dat er dan uit?

De **voorzitter**: Nee, op deze manier doen wij het niet. Als een spreker zegt dat hij een onderwerp niet behandelt, dan is het onderwerp niet aan de orde gesteld. Ik vind het niet goed dat u de spreektijd verlengt door vragen te stellen. Ik sta de interruptie niet toe.

De heer **Hermans** (LPF): Ik sloot vorig jaar af met een dichtregel vrij naar Marsman. "Denkend aan Holland zie ik oneindig lange files traag door oneindig laagland gaan." Ik heb die regel aangepast voor dit jaar. "Denkend aan Holland zie ik oneindig lange files nog trager door oneindig laagland gaan."

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De minister schrijft in de begroting dat zij Nederland weer in beweging wil brengen, maar naar het oordeel van de VVD-fractie zal dat met deze begroting niet lukken. Wij ervaren te weinig visie, te weinig daadkracht en te weinig doelmatigheid. Vandaar dat onze slagzin is: "Eerst de minister en het departement in beweging brengen en daarna zal het misschien lukken om het land weer in beweging te brengen." Dat is ons devies bij deze begroting. Wij realiseren ons dat dit een tamelijk pittige oordeelsvorming is, dus wellicht vergt die enige onderbouwing.

Te weinig visie. Ik verwijs naar de concessies Rail. De Kamer was daar vrij duidelijk over. Wij missen een visie op langere termijn. Wij dachten die aan te zullen treffen in de nota Mobiliteit, maar dat was helaas ook niet het geval. Die nota was 2,5 jaar onderweg en ik begrijp nog steeds niet waarom het zo lang moest duren. In die nota worden de problemen vooral weggedefinieerd. Er worden geen heldere oplossingen geboden voor ons grote probleem en er worden geen aansprekende taakstellingen geformuleerd. Ook mis ik het innovatieaspect heel erg. Het idee van de heer Ockels om supersonische bussen met 250 km/u door het land te laten rijden, voorzie ik overigens van een vraagteken. Toch zie ik graag dat er meer gebeurt aan innovatie. Wij hebben een innovatieplatform, waar tot mijn

grote verbazing logistiek in zit, maar dan gaat het om goederenvervoer. Ook het personenvervoer zou erin moeten. Om de problemen de baas te worden, hebben wij vooraleerst automatische voertuiggeleiding nodig. We hebben een automotieve sector in ons land die weliswaar geen complete auto's bouwt, maar wel belangrijke onderdelen maakt die ons hierbij kunnen helpen.

Ook is er sprake van te weinig daadkracht. Sinds deze minister aan het bewind is, zijn de files met 13,5% gegroeid. Let wel, ik zeg niet dat de minister die files veroorzaakt maar er is wel sprake van een samenloop van omstandigheden. De economische situatie is relatief slecht, dus wat gaat er gebeuren als de economie weer aantrekt? Bovendien zijn er al enkele nieuwe werken opengesteld. Dat waren vaak feestelijke gebeurtenissen waarbij de minister aanwezig was.

Over het fileprobleem krijgen wij veel klachten van burgers: doe iets aan die files! Becijferd is dat ze 1,75 mld per jaar kosten. Wil de minister eens een berekening maken waarbij ook de vervolgschade wordt ingecalculleerd? Het zal dan een veelvoud blijken te zijn. Ik zou graag willen dat de minister eens een taakstelling formuleert met betrekking tot het terugdringen van de files. Het geld gaat naar de megaprojecten en naar het onderhoud. Het geld gaat ook naar de heer Dorknoper, uit de serie Olivier B. Bommel.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Hofstra vraagt om een taakstelling. Ik neem aan dat hij doelt op doelstellingen als het gaat om de aanpak van de files. Welke doelstelling wil hij zelf formuleren? En hoeveel geld wil hij daarvoor vrijmaken?

De heer **Hofstra** (VVD): U moet van mij niet al te veel vragen, want ik regeer niet. Ik controleer slechts. Het lijkt mij dat de minister minimaal zou moeten beloven dat de files in ieder geval niet langer worden. Dan zouden wij al een stuk verder zijn. Daarna zouden wij kunnen trachten het aantal te verkleinen en op den duur misschien zelfs te halveren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister introduceert de norm van de voorspelbare reistijd in plaats van een minimale snelheid. Wat vindt u van die norm?

## Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): De snelheidseisen die de minister formuleert zijn ongeveer gelijk aan die van haar voorganger. De slogan van de firma Bokma (even bellen, ik ben een uurtje langer onderweg, maar staat de Bokma koud?) bevredigt ons niet echt. De norm met betrekking tot de voorspelbare reistijd vinden wij principieel onjuist. Het gaat om snelheid, want het zijn snelwegen! Youp van 't Hek zei dat het een heel ouderwetse term is, maar de VVD-fractie wil daar graag aan vasthouden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Welke norm wilt u dan voorstellen?

De heer **Hofstra** (VVD): Het is niet zo vruchtbaar om een bepaalde snelheid te noemen. Tijdens het debat over de verkeersemmissies heb ik tegen de minister gezegd: als u mij garandeert dat wij in de spits altijd 80 km/u kunnen rijden, mag u van mij morgen overal die snelheid invoeren! Je moet dit wel realistisch bekijken, maar ik vind de normen van de minister aan de lage kant.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik luister met genoegen naar de heer Hofstra, maar ondertussen bekruipt mij het ongemakkelijke gevoel dat hij nogal kort door de bocht formuleert als het gaat om zijn eigen positie. Ten tijde van minister Netelenbos was hij ook al woordvoerder verkeer en sprak hij over de files. Nu zit zijn partij weer in de regering en klaagt hij wederom over de files. Maar dat ligt toch ook een beetje aan hemzelf?

De heer **Hofstra** (VVD): Het kan natuurlijk niet allebei waar zijn. Als mevrouw Dijksma mij complimenteert dat ik zo'n driftig baasje ben, kan zij mij toch zeker niet tegelijkertijd verwijten dat ik geen succes heb? Wat moet ik nog meer doen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U moet gewoon met plannen komen. U roept wel heel veel, maar u komt nooit met een voorstel, laat staan met een motie of een nota. Wij zijn het eens over de noodzaak van beprijzen. Waarom zorgt u er dan niet samen met mij en andere woordvoerders voor dat het beleid wordt?

De heer **Hofstra** (VVD): Nu noemt u een onderwerp, waarover ik nu juist wel een notitie het licht heb doen zien. Die notitie is zelfs aan de

Handelingen toegevoegd. U had dat dus kunnen weten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Maar er is niets veranderd.

De heer **Hofstra** (VVD): Daarom zijn wij op dit late uur zo hard aan het werk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb voorgesteld om precies aan te geven wanneer in deze kabinetsperiode met beprijzen zal worden begonnen. Bent u het daarmee eens?

De heer **Hofstra** (VVD): Daar kom ik nog over te spreken.

In Nederland onderzoeken wij de luchtkwaliteit met een microscoop, terwijl onze vrienden elders in Europa hiervoor een leesbrilletje van 5 euro gebruiken. De Raad van State komt bovendien met een heel vreemde uitspraak over dit onderwerp. Het moet toch mogelijk zijn om dit probleem op te lossen? De staatssecretaris zal op verzoek van de Kamer met een wetsvoorstel komen. Ik vind dat dit voorstel voorzien moet zijn van een plan en een overzicht van de kosten die gemaakt moeten worden om dit plan te realiseren. Pas dan zal blijken of het haalbare regelgeving is. Ik ontvang hierover overigens graag een adequatere brief dan de brief die ik onlangs heb ontvangen.

Wij moeten snelheid maken met de procedures. Ik denk aan de éénbesluitregeling en de lex specialis. Het zijn termen die u vaker van de VVD-fractie heeft gehoord. Ik heb inmiddels voorgesteld om alleen die regels van toepassing te laten zijn in de rechtspraak die golden op het moment van het politieke besluit. Ik voeg daar vandaag het voorstel aan toe om de MER-plicht af te schaffen voor het verbreden van wegen. Niemand in deze zaal kan namelijk van mening zijn dat het verbreden van een weg slechter is voor het milieu dan het aanleggen van een nieuwe weg. Is de minister bereid om de Kamer voor 1 januari 2005 een beeld te schetsen van de manier waarop zij de heer Dorknoper te lijf denkt te gaan?

Er wordt niet doelmatig genoeg gewerkt. Zo is er sprake van vertraging bij de Hanzelijn en de A4 Midden-Delfland. De overhead op projecten, zeker bij beheer en onderhoud, is bijzonder hoog. Er was een tijd dat 90% van het budget naar

de asfalt draaier ging. Tegenwoordig is dat percentage tot onder de 50 gedaald. Die andere 50% staat daar met de handen in de zakken naar te kijken of verkoopt ergens gebakken lucht. Volgens mij wordt er dus ontzettend veel geld ondoelmatig uitgegeven. Kan de minister ingaan op deze percentages? Er is namelijk wel de wens om de overhead te verlagen, maar uit de cijfers blijkt dat die alleen maar is gestegen.

Het is een speerpunt van het beleid van het kabinet om minder geld uit te geven aan externe adviseurs. Op het departement van Verkeer en Waterstaat weet men echter zelfs niet waaraan men het geld uitgeeft, laat staan dat de Kamer hier sturend op zou kunnen treden.

Deze zomer bereikte ons het onzinnige bericht dat het ministerie 1 mln heeft uitgetrokken voor het belonen van normaal rijgedrag. Mijn fractie heeft de minister gevraagd om dat project niet uit te voeren, maar misschien is het beter om een amendement in te dienen dat een bezuiniging op de overhead regelt. De Kamer hoeft zich dan niet uit te spreken over afzonderlijke projecten, omdat de minister dan zelf een keuze moet maken.

Voorzitter. Dan nu een enkel woord over de houding van de minister tegenover de Kamer. De brief over de snelheidslimieten ontving de Kamer een halve week later dan de pers. Ik denk dat dat niet de manier is waarop een minister met de Kamer moet omgaan. In de laatste uren voor deze begrotingsbehandeling heb ik verder veel brieven ontvangen. Het is natuurlijk onmogelijk om naar aanleiding van deze brieven nu al te komen tot besluitvorming.

De commissie heeft de minister op 26 oktober verzocht om het onderzoeksrapport over de snelheidslimieten naar de Kamer te sturen. Ik heb dit rapport echter nog steeds niet onder ogen gehad. Wij hebben verder de afspraak met de minister gemaakt dat de 15 mln extra voor de tunnel door het Groene Hart, niet zou worden toegezegd, zolang de Kamer haar oordeel nog niet had gegeven. In de correspondentie lees ik echter dat het inmiddels wel is gebeurd. Kan de minister bevestigen dat dit niet is gebeurd en dat de Kamer daarover nog met haar kan debatteren?

## Hofstra

Ik kom bij de moties. Het lijkt standaard te worden dat moties van de Kamer niet worden uitgevoerd. Allereerst noem ik de moties over de HSL-Zuid en de Betuweroute; zeer belangwekkende onderwerpen waarover mijn fractie grote zorgen heeft. De houdbaarheidsdatum van deze moties is allang overschreden. Kan de Kamer voor 1 januari klip en klaar de voorstellen van de minister krijgen voor beide projecten?

Vorig jaar is een motie ingediend over het ziekteverzuim. Het is wel aardig om deze in te lijsten in de annalen van de Kamer. Ik kan er zo langzamerhand geen touw meer aan vast knopen. Het kabinet is zelf met het punt gekomen. De Kamer is daarover kritisch geweest en heeft met grote meerderheid een motie aangenomen. Nu zien wij opeens allerlei varianten en wordt de taakstelling gehalveerd. Dat laatste is natuurlijk voor de sector sympathiek, maar doet bij ons de vraag rijzen: waar haalt de minister het geld vandaan? Het lijkt wel een soort "toveractie". Als eerste indiener van de motie over ziekteverzuim wil ik voorstellen ± dit is ook gericht aan de collega's ± om per 1 januari 2005 te bekijken wat nog niet is aanbesteed. Over die bedragen kan de te korten 20 mln generiek worden versleuteld. Dat moet dan ook gelden voor de komende jaren. In dat geval wordt de eenvoud bereikt die de minister wil en komt het eerste deel van de motie over het wel of niet aanbesteden alsnog tot zijn recht. Dat lijkt mij een werkbare oplossing.

De motie over de dubbeldeks-snelweg is zojuist al aan de orde gekomen. Ik heb al eerder gezegd: wij hebben geen behoefte aan een weg waar ik in mijn leven niet meer overheen zou kunnen rijden; misschien geldt dat wel voor mijn kinderen. Deze dubbeldeks-snelweg is in de buurt van Gorkum gepland. In de motie staat "voor 2007", en daaraan willen wij graag vasthouden.

In een motie is uitgesproken dat er een investeringsmaatschappij moet komen voor PPS. De minister zegt dat zij die motie heeft uitgevoerd, maar die maatschappij is er volgens mij nog niet.

Het woord "zigzagbeleid" viel zonet ook al; ik kijk nu naar de heer Duyvendak. Hij zal zich nog wel herinneren dat de minister een discussie heeft mogelijk gemaakt over terreinwagens. Zo heeft zij een soap in gang gezet in "Havana aan

de Waal". Overigens viel GroenLinks daarbij door tamelijk naïef optreden in zijn eigen zwaard. Waarom wil de minister zo'n onderzoek uitvoeren? De mensen die deze auto's bezitten, hebben alle belastingen betaald en voldoen aan alle eisen. Dat onderzoek is toch weggegooid geld? Dat geldt ook voor de studie naar het laten rijden van een personentrein over de Betuweroute. De ene dag zou dat, op verzoek van de heer Duyvendak, wel plaatsvinden. De volgende dag had ik de minister zover dat het niet doorging. Nu lees ik echter in de brief dat het wel gebeurt. Daar komt weer een hoogleraar aan te pas, die uiteraard rekeningen schrijft. Allemaal kosten die wij zouden kunnen besparen. Wij kijken liever naar de belangen van de burgers. Maak een duidelijke taakstelling voor het oplossen van de files en schuif daar het geld naar toe.

Het is op zich prijzenwaardig dat de minister zich sterk maakt voor de verkeersveiligheid, maar zij moet het niet overdrijven. Daarbij doel ik onder andere op de leeftijdsgrens van 17 jaar voor bromfietzers. Als wij allemaal in bed blijven liggen, gebeuren er geen verkeersongelukken meer. Misschien wel andere ongelukken, dat weet ik niet. Een ander punt is de maximumsnelheid voor de bromfiets, een heel raar systeem. De plattelandsjeugd mag niet harder dan 30 kilometer per uur. Dan is er geen verschil meer tussen een snorfiets en een bromfiets, wat wij bijzonder jammer vinden.

Hoe gaat het precies met de administratieve lastenverlichting? Voor volgend jaar is een bedrag ingeboekt van 30 mln. Dat klinkt spectaculair, maar de minister heeft een mogelijkheid die voor het oprapen lag om 300 mln per jaar te bezuinigen, laten lopen. Die besparing kan worden bereikt door de APK een beetje normaal toe te passen.

Tegenwoordig zien wij op de rijkswegen dat je 0800-802 kunt draaien. Afgelopen zondag werd ik op de snelweg A7 bij kilometerpaal 175,2 geconfronteerd met een bordje "niet harder dan 90". De A7 is op dat punt een vrij rustige snelweg. Iedereen rijdt daar dus veel harder. Terwijl je "90" ziet, zie je ook al "einde 90". Er gebeurde niks. Als je dan belt met dat nummer, weet niemand ergens van. Houd daarmee dus ook maar op, dat scheelt weer een beetje geld.

Wij zouden meer geld willen hebben voor capaciteitsverbreding op de snelwegen of ± Van Hijum en Hermans hebben dat ook aangedragen ± eventueel voor de onderliggende wegen als dat tot beperking van de files op het hoofdwegennet leidt. Verder hebben wij een amendement gemaakt om 5% te besparen op het onderhoud van rail en weg. Let wel, wij bezuinigen niet op het onderhoud, het moet gewoon efficiënter door een lagere overhead en een beetje harder werken. Dan komt het allemaal prima voor elkaar. Wij bezuinigen niet op de vaarwegen, maar ook daar moet het efficiënter. Het geld dat overblijft, kan naar het project ZSM. De minister maakt er een moeilijke afkorting van, maar voor ons betekent ZSM "zo snel mogelijk". Daarvoor moet het geld worden gebruikt, zodat er daadwerkelijk iets wordt gedaan aan de files.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Hofstra doelt op het amendement waarin hij voorstelt om 75 mln euro aan het budget toe te voegen. Klopt dat?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan blijft bij mij eerlijk gezegd de vraag hangen naar de verhouding tussen de toon van uw betoog aan het begin van de avond en de feitelijke voorstellen die van u op tafel komen. Ik ben u natuurlijk zeer erkentelijk voor uw steun aan ons amendement. Maar als daarnaast uw enige inbreng is dat u nog 75 mln wilt toevoegen aan het budget, vindt u dan niet dat u een beetje erg hoog van de toren hebt geblazen aan het begin?

De heer **Hofstra** (VVD): Als de CDA-fractie mij steunt, maak ik er direct het twee- of drievoudige van. De pot waar het uit komt is namelijk zeer groot. Er kan nog wel meer uit. Op de overhead kunnen wij ook nog wel wat verschuiven. Met de steun van de heer Van Hijum zal ik graag nog meer geld vinden om over te hevelen van het onderhoud, een heel groot bedrag, naar een echte aanpak van de files. Mijnheer Hermans zal dat zeker steunen. De heer Van Hijum kan wel zeggen dat het maar 75 mln is, maar over drie jaar is het wel al 225 mln. Op de risicopot kan de minister ook makkelijk 300 mln overhouden; dan praten wij al over

## Hofstra

525 mln. Zo hebben wij al groot geld.

De heer **Van Hijum** (CDA): Begrijp ik goed dat de heer Hofstra voorstelt om maar te gaan graaien in de pot voor beheer en onderhoud? Dan houd ik hem voor dat de problematiek waarmee wij nu zitten, onder meer een erfenis is van bepaalde kabinetten waarvoor hij een bepaalde verantwoordelijkheid heeft genomen. Dat de problematiek daadwerkelijk moet worden aangepakt, moet hem toch ook aan het hart gaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker. Ik verwijs korthedshalve maar naar de discussie die wij met ProRail hebben gehad. De agentschapdiscussie was daarbij onder meer een punt. Veel belangrijker was echter dat ProRail en Rijkswaterstaat veel efficiënter kunnen werken. Mijnheer Klerk, de baas van ProRail, heeft ons zelf voorgesteld om zijn bedrijf af te rekenen op de taakstelling en daarbij strengere eisen te stellen. Dat doen wij nu. De 5% is dan nog heel gematigd. Zij slaat niet op de vaarwegen. Ik interpreteer de interruptie van de heer Van Hijum zo dat hij mij uitdaagt om een groter bedrag te verschuiven. Dat kunnen wij misschien morgen even samen bekijken. Wij zouden dan nog meer tevreden zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb een vraag over de dekking van het amendement-Hofstra. Ik begrijp dat ruim 75 mln alleen moet komen van efficiënter werken. Klopt dat?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat moet ik mij daarbij precies voorstellen? U had het over een "Dorknoper", maar de dekking komt een beetje "Bommeliaans" over.

De heer **Hofstra** (VVD): De figuren hebben wel iets met elkaar te maken, zoals uw weet. Maar kijk nu eens naar het percentage overhead in de categorie beheer en onderhoud. De minister heeft ons daarvan keurige staatjes gegeven. Daarin zat op een gegeven moment zelfs een tegenvaller op de korte termijn van 3, 4, 5%. Dat is het bedrag dat ik hier ongeveer noem. Als je alleen naar de overhead zou kijken, dan zou je het waarschijnlijk al haast kunnen

vinden. Ik heb al andere voorbeelden genoemd van het departement, waar heel gemakkelijk geld wordt uitgegeven aan dingen die bijna iedereen in de Kamer niet belangrijk zal vinden. Het moet echt mogelijk zijn om zelfs grotere bedragen te verschuiven dan wij nu hebben voorgesteld.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Hofstra heeft aan het begin van zijn bijdrage forse woorden in de mond genomen in de richting van de minister. Toen ik de rest van zijn bijdrage hoorde, vroeg ik mij af of er nog iets goed gaat op het beleidsterrein. Mijn concrete vraag aan hem is of hij conclusies verbindt aan de stevige woorden die hij in de richting van de minister heeft gesproken over de manier waarop zij leiding geeft aan het ministerie. Alleen woorden blijven natuurlijk toch een beetje hangen. Verbindt hij er consequenties aan of geeft hij de minister een bepaalde opdracht mee? Wil hij binnen een bepaalde termijn op zekere terreinen resultaat zien?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zijn nu met de eerste termijn van het debat bezig. De minister heeft het recht om te reageren en antwoord te geven op de vragen die zijn gesteld, niet alleen op die van mij, maar ook op die van anderen. Met eventuele voorstellen voor verdergaande maatregelen komen wij in de loop van het debat, maar het lijkt mij een beetje raar om ze te doen terwijl wij nog geen enkel antwoord van de minister hebben gekregen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dan wachten wij met belangstelling uiteraard het antwoord van de minister af, maar ook de tweede termijn van de heer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb een opmerking over de financiering op langere termijn. Ik verwijs even naar de motie die de heer Van Hijum samen met mij heeft ingediend over eventuele oormerking van een deel van de autobelasting voor de infrastructuur. Daarover hebben wij een brief gekregen van zowel de minister van Verkeer en Waterstaat als de minister van Financiën. Eigenlijk komt het erop neer dat zij het al jaren zo doen, dat het ook zo moet blijven en wel daarom. Ik zie in de brief niet echt een serieuze weerlegging van het

voorstel om een oormerking voor een deel van de autobelastingen te realiseren. Laat ik heel duidelijk zeggen dat ik dat niet voorstel voor alle autobelastingen. De VVD-fractie vindt dat oormerking de sleutel tot de oplossing van ons mobiliteitsprobleem is. De sleutel van de nota Mobiliteit is geld. Het is niet ingewikkelder dan dat. Ik hoor hierop graag de reactie van de minister.

De VVD-fractie heeft kennis genomen van het feit dat de minister de commissie-Nouwen heeft ingesteld. Zij gaat onderzoeken hoe dit allemaal het beste kan. Op zichzelf is dat natuurlijk uitermate interessant. Ik heb alleen in een of ander pamflet gelezen dat de commissie moet adviseren binnen het bestaande overheidsfinancieringssysteem. Dat betekent dus dat de motie overeind blijft die ik samen met de heer Van Hijum heb ingediend. Daar heb ik problemen mee. Is de minister bereid om de commissie de mogelijkheid te bieden om dit wat ruimer te bestuderen en om eens na te denken over oormerking? Welk tijdspad heeft de minister uitgestippeld voor de infraheffing of gebruiksheffing, zoals ik die het liefste wil noemen? Welke ambities heeft zij? Het lijkt mij goed om dat te weten. De VVD-fractie wil namelijk niet dat er volgend jaar los van een totale herziening wordt gemorrelt aan accijnzen, motorrijtuigenbelasting, belastingen van personenauto's en motorrijwielen en wat dies meer zij. De VVD-fractie stelt voor dat het kabinet in het najaar van 2005 een duidelijk verhaal presenteert over zijn voorstelling van zaken. Dan kan de staatssecretaris van Financiën daarop anticiperen en een paar wijzigingen doorvoeren in het Belastingplan 2006 zonder dat die losstaan van dat kader. Ik wil hierover een heldere toezegging van de minister hebben en horen dat zij het met de VVD-fractie eens is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Betekent dit dat de VVD-fractie nog in deze kabinetsperiode wil beginnen met een vorm van een kilometerheffing?

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie heeft steeds gezegd dat zij er geen bezwaar tegen heeft als er voor de volgende verkiezingen een besluit wordt genomen. Dat lijkt haar juist wel handig. Zij hoopt dus ook dat dit kan. Dan kan het oordeel van de



## Hofstra

partijen over dat besluit ook onderdeel zijn van de verkiezingen. Ik denk dat het qua techniek te moeilijk is om het nieuwe stelsel voor de volgende verkiezingen ingevoerd te hebben. Dat gaat ook te ver. De VVD-fractie wil wel stellig aanbevelen om het geheel goed voor te bereiden. Het is meegenomen als het lukt om er al een besluit over aan de Kamer voor te leggen. Dan kan een volgend kabinet dat invoeren. De techniek is naar onze smaak wel van zeer groot belang. Dat blijkt uit de catastrofe van de "Maut" in Duitsland. Heeft de minister aan de heer Nouwen en de zijnen gevraagd om de technische mogelijkheden goed en serieus te bestuderen, zodat wij niet alleen inzicht krijgen in de financiële kant van de zaak, maar ook in de haalbare techniek? Ik blijf erbij dat dit in de loop van 2006 tot besluitvorming kan leiden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De PvdA-fractie is het zeer eens met wat u zegt over de techniek. Toch geeft u een dubbele boodschap af. Aan de ene kant zegt u dat het onvermijdelijk is dat dit achter de verkiezingen aanhobbelt. U zegt dat het besluit pas daarna kan worden uitgevoerd. Dat zegt de minister ook. Als u kritiek heeft op het feit dat er op dit punt te weinig gebeurt, moet u ook naar u zelf kijken. In 2006 beslissen wat je pas twee of drie jaar later wilt invoeren, is toch een beetje gek.

De heer **Hofstra** (VVD): Internationale voorbeelden laten zien dat je dit eerder in jaren dan in maanden moet berekenen. Ik denk dat het zeer moeilijk is om het in 2006 ingevoerd te hebben. Ik zou al zeer tevreden zijn als de minister er flink aan trok en wij inderdaad in 2006 in de Kamer een model konden bespreken dat in de ogen van de meerderheid haalbaar is. dat zou helemaal mooi zijn, want dan kan met de invoering worden begonnen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U weet toch net als ik dat iedereen zich terugtrekt in zijn eigen huisje als dit wordt overgelaten aan het vrije spel der verkiezingen? Dan verandert er nooit iets. Juist de verkiezingen van de afgelopen tijd hebben ervoor gezorgd dat ten aanzien van dit onderwerp eindeloos vertraging is opgelopen. Dit staat dan nog los van de bijdrage die u daaraan hebt geleverd.

De heer **Hofstra** (VVD): Dank u wel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat was niet als compliment bedoeld, maar dat begrijpt u ook wel.

De heer **Hofstra** (VVD): Desalniettemin bedank ik u.

Ik heb geen enkel probleem met snelheid. Wij moeten alleen niet de fout maken die de Duitsers hebben gemaakt door het snel in te voeren met het risico dat het allemaal misgaat. Er zal nog wel veel discussie over zijn in de Kamer. Juist om draagvlak in de samenleving te vinden, is het ook belangrijk dat wij de discussie voortzetten die wij vorig jaar zijn begonnen over oormerking. Die moet losstaan van de bevindingen van de heer Nouwen en de zijnen. Ik wil eigenlijk af van het systeem dat de rijksoverheid nu hanteert en dat de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat willen handhaven. Bied daar wat ruimte, want het zou het draagvlak in de samenleving voor deze maatregelen sterk kunnen vergroten.

De heer **Van der Ham** (D66): Er is al heel veel over gesproken en u zit ook al heel lang in de Kamer, langer dan ik in ieder geval. Maar nu gaan wij weer een polderclub instellen die onderling tot overeenstemming moet komen. Wat dat betreft zijn wij toch een stel Dorknopers bij elkaar. Waarom steunt u die vertraging? Er zijn bijvoorbeeld bedrijven, zoals Acradis, die zeggen dat zij het op een goedkope manier kunnen doen. Waarom niet vandaag doorpakken en zeggen: ga eens met die mensen om de tafel, ga dat uitwerken en ga niet weer eerst polderen. Waarom laat u die vertraging toe, terwijl u toch zo vóór directe taal bent?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb al gezegd: de regering regeert en de Kamer controleert. Als de minister zou zeggen dat zij de commissie-Nouwen niet nodig heeft, dan vind ik het ook prima. Maar ik heb begrepen dat de minister zegt dat dit allemaal mensen zijn die er verstand van hebben en die in belangrijke sectoren hun voelhorens hebben. Dan hoop ik dat dit tot iets komt dat veel draagvlak in de samenleving kan vinden. Als u zegt dat het wat sneller moet en dat het wat sneller kan, dan zal ik daarvoor geen belemmering zijn. Ik waarschuw er

alleen voor dat wij zeer voorzichtig moeten zijn met het invoeren van een ingewikkelde en veelomvattende techniek, want het moet waarschijnlijk in het hele land ingevoerd worden. Ik ben heel benieuwd wat er volgens de planning volgend voorjaar uit de commissie van de heer Nouwen komt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is goed om te horen dat er in ieder geval één heel concreet punt is waarop de heer Hofstra harder wenst te lopen dan de minister. Van de snelheid van invoering maakt hij echter een beetje een technische kwestie, zo lijkt mij. Welke les heeft de heer Hofstra nu zelf getrokken uit de eerdere debacles rond de tolpoortjes en het rekeningrijden? Is hij het met mij eens dat juist het gebrek aan transparantie bij de autobelastingen ± waar gaat mijn geld als automobilist naartoe? ± een van de grootste struikelblokken is geweest in het verleden? Welke waarde kent de heer Hofstra toe aan de uitvoering van de motie die wij samen hebben ingediend op het punt van de invoering van het rekeningrijden?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik geloof dat de heer Van Hijum een goed punt te pakken heeft als hij wijst op het belang van de transparantie van die belastingen, waarbij aansluiting gezocht dient te worden bij begrippen als verkeersveiligheid en schoon en zuinig. Dat zijn moderne en belangrijke begrippen. Te dien aanzien ben ik wat teleurgesteld over de manier waarop de minister de motie heeft uitgevoerd, want dat was in de trant van: wij doen het zo. Het was ook gunstig, want wij kregen een terugblik in de zin van zoveel procent groei elk jaar. Ik zou het echter heel fijn vinden als de minister bereid zou zijn, eventueel samen met de commissie-Nouwen, eens wat ruimer te kijken, omdat dit een belangrijk element voor het draagvlak kan zijn.

Mijnheer de voorzitter. Ik zou ter afsluiting het punt van de schaduwwerking van de commissie-Duivesteijn aan de orde willen stellen. Wij zullen binnenkort een belangwekkend rapport krijgen, waarnaar ook de VVD-fractie met zeer veel belangstelling uitziet. Echter, staatsrechtelijk geldt dat de regering regeert en de Kamer controleert. De VVD-fractie vindt dat

## Hofstra

onze huidige groteprojectenregeling er al enigszins toe leidt om tegen de minister te zeggen: ga nu een eindje aan de kant, want wij willen ook op die stoel zitten. Wij hebben daar voorbeelden van. Wij weten dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat vroeger wel eens op reis ging. Dan was 's avonds de klacht dat het busje 1000 had gekost ± dat moest uit het commissiebudget ± terwijl er een toezegging was gedaan voor 0,5 mld om op een aantal plekken de Betuweroute te verfraaien. Wij moeten staatsrechtelijk gezien voorzichtig zijn met de rolverdeling die besloten ligt in: de regering regeert en de Kamer controleert.

Ik hecht er verder aan om te memoreren dat toen de commissie-Duivesteijn werd ingesteld, een randvoorwaarde vanuit de Kamer is geweest dat tijdens de verbouw de verkoop door zou gaan. Helaas moet ik zeggen dat wij nu een tweetal projecten hebben gezien waarbij dit niet goed is gelukt. Vorige week is gesproken over de Tweede Maasvlakte in Rotterdam en daarbij heeft de CDA-fractie de regering eigenlijk geblokkeerd om met haar voorbereidende werk door te gaan. Dat heeft ons zeer verdrotten. De minister van Verkeer en Waterstaat en ook de minister van Financiën hebben helder uiteengezet hoe dit allemaal gaat. Er was geen sprake van dat wij alles tot in de eeuwigheid zouden accorderen bij dat project. Helaas is er nu een beetje een patstelling ontstaan. Wij wachten nog op een brief van de regering over hoe dit nu verder moet. Mijn vraag aan de minister is, wanneer wij deze brief krijgen.

**De voorzitter:** Ik geeft de heer Van Hijum gelegenheid één vraag te stellen, want de discussie die u vorige week heeft gehad, gaan wij niet overdoen. Ik heb die als Rotterdammer heel goed gevolgd!

**De heer Van Hijum (CDA):** Voorzitter. Als er een verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven, wens ik daar op te kunnen reageren. Immers, zonet gaf de heer Hofstra hoog op van de controlerende taak van de volksvertegenwoordiging, maar als wij daar concreet werk van maken door kritisch te willen zijn op het moment waarop wij een investering van 500 mln in het Havenbedrijf plagen, een Havenbedrijf dat op dit

moment in de belangstelling staat om bepaalde redenen, dan is het volgens de heer Hofstra ook weer niet goed. Wat wil de heer Hofstra eigenlijk?

**De heer Hofstra (VVD):** Ik blijf bij mijn constatering dat de CDA-fractie zei: ho, tot hier en niet verder. Er waren trouwens meer fracties, maar de CDA-fractie gaf in dit geval de doorslag. Ik stel vast dat een voorbereiding die de regering in onze ogen zou kunnen volgen op korte termijn niet mogelijk is.

Het tweede project is de Zuiderzeelijn. De minister is er zelf een beetje onhandig mee omgegaan door opeens een nieuw fenomeen te introduceren, te weten de startverklaring. Het was heel begrijpelijk dat de Kamer toen zei: wat is dat, waarom moet u dat tekenen? Ook dat project is tijdens de verbouw niet in de verkoop gegaan. Ik betreur dat en hecht eraan om dit punt kort aan de orde te stellen. Wij moeten allemaal het hoofd een beetje koel houden. Wij zien met zeer veel belangstelling uit naar het rapport, dat wij tussen Sinterklaas en de kerst, een prachtige geschenkenperiode, hopen te ontvangen. Wij zullen dan zien wat erin staat en de discussie zeker hervatten.

**Mevrouw Dijkzwa (PvdA):** U etaleert nu als het ware uw eigen verlies, want u heeft weliswaar tegen die twee moties gestemd, maar het niet gehaald. Het gaat nu om iets substantieels, te weten de rol van de Kamer. De Kamer is er niet om mee te regeren, maar om te controleren, ook op het moment dat het relevant is. Doet u uzelf nu niet te kort? U hebt mede de commissie-Duivesteijn op pad gestuurd om een soort checklist te maken voor grote projecten. Maar op het eerste het beste moment dat zo'n checklist kan worden gebruikt, zegt u dat u die eigenlijk niet nodig: ik ga gewoon door met mijn verbouwing en verkoop en wij zien later wel wat dat rapport oplevert. Dat zet je toch jezelf buitenspel?

**De heer Hofstra (VVD):** Dat denk ik niet. Ik herhaal even de afspraak dat wij de verkoop laten doorlopen en constateer dat bij twee projecten een kinkje in het kabeltje is gekomen. Natuurlijk zijn wij benieuwd wat er uit die commissie komt. Wij hopen dat wij er veel aan hebben, maar

deze constatering moeten wij nu even doen. De VVD-fractie zal zeker terugkomen op de vraag wat de taak is van de regering en van de Kamer. Natuurlijk moeten wij goed controleren. Misschien kunnen wij dat straks nog beter, maar wij moeten niet op de stoel van de regering gaan zitten.

□

**Mevrouw Gerkena (SP):** Voorzitter. Vorig jaar was mijn inbreng vooral gericht op het feit dat wij een begroting behandelden zonder dat er een visie aan ten grondslag lag. Ik had de hoop dat de nota Mobiliteit dat probleem zou oplossen en hekelde het feit dat die toen nog niet op tafel lag. Laat ik beginnen met de conclusie dat het nog lang duurde voordat die kwam. Wat dat betreft is het voor de SP inderdaad een "Finding Nemo" geworden. Nu is deze nota er, maar ik kan nog steeds bijna dezelfde tekst afsteken. Ik zie ad-hoc oplossingen en ik mis de samenhang en de analyse. Treinstorings verminderen door te bezuinigen op ProRail, reizigersafname stoppen door treintarieven te verhogen? Misschien kan de minister mij dit uitleggen. Kan zij mij ook uitleggen hoe het komt dat ik voor het eerst in mijn leven word geconfronteerd met vele bordjes "pas op, zeer slecht wegdek" op de Nederlandse snelwegen?

De rol van de minister is erop toezien dat het land op orde is wat de aan haar toebedeelde taken betreft. In het geval van deze minister is dat Verkeer en Waterstaat. Eigenlijk is zij het hoofd van een heel groot gezin, een soort moeder. Zij moet erop toezien dat ieder kind gelijkwaardig wordt behandeld. Natuurlijk kan er een reden zijn om het ene kind op een bepaald moment even wat meer aandacht te geven dan het andere, maar over het geheel genomen moet ieder kind zich gewaardeerd voelen. Helaas doet deze moeder dat niet. De schreeuw van de auto wordt gehoord. Deze krijgt als troost een stukje zoethout in de vorm van extra asfalt en beloften op verbeteringen, maar in de praktijk verbetert er al jaren concreet niets. Het openbaar vervoer wordt genegeerd en doorgeschoven naar tante provincie of oom bedrijf, want liefde voor het openbaar vervoer heb ik bij deze minister niet bespeurd.

## Gerkens

Voor haar kind de auto trekt de minister veel geld uit. In de nota Mobiliteit staat minimaal 21,5 mld voor nieuwe wegen. Daarbij zullen nog vele miljarden van de decentrale overheden komen. Zullen de files structureel verminderd worden? Het CPB stelt dat tegelijkertijd bouwen en beprijzen een goede strategie zou zijn. De minister wil schoorvoetend met de nota Mobiliteit wel wat voorbereidingen treffen, maar de moeilijke beslissingen stelt zij liever uit. Waarom schaft zij de motorrijtuigenbelasting niet af en compenseert zij die door de variabele belasting toe te laten nemen?

Het kind openbaar vervoer is de lastpak van deze minister en dus kijkt zij hoe zij zo snel mogelijk hiervan verlost kan worden. Het kost haar veel geld en dat is kennelijk haar probleem. Openbaar vervoer is en blijft een grote kostenpost op de begroting van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds. Toch is dat gerechtvaardigd. Om iedereen te verzekeren van mobiliteit is openbaar vervoer nodig. Het is nodig voor degenen die geen rijbewijs hebben of geen auto kunnen betalen, maar ook voor een betere doorstroming en het milieu. Bezuinigen op openbaar vervoer is het ontkennen van deze belangen.

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer gaat langzaam vooruit, maar staat nog steeds onder druk. Waarom mag van de minister de conducteur van de trein verdwijnen, terwijl deze juist zo'n belangrijke bijdrage levert aan de sociale veiligheid? De PBT'ers doen heel goed werk. Er zal veel winst behaald kunnen worden wanneer deze ook buiten de probleemlijnen zouden kunnen werken. Hoe denkt de minister hierover?

Gehandicapten moeten van de regering meer kilometers met het openbaar vervoer reizen, dat daarvoor niet is uitgerust. In de zojuist binnengekomen stappenplannen ontbreken de daadwerkelijke stappen.

De OV-fiets is een van de weinige openbaarvervoerproducten die in de lift zitten. Ondanks dat het OV-fiets heet, mag het kennelijk niet als OV aangeduid worden. Toch is deze fiets geen particulier vervoer. Hij is voor openbaar gebruik; iedereen mag ervan gebruikmaken. Is de minister alsnog bereid de OV-fiets op te nemen als openbaar vervoer, zoals zij daarvoor ook de artikelen uit de

Wet personenvervoer 2000 voor het CVV van toepassing heeft verklaard? Ik overweeg over dit punt een motie in te dienen.

Als laatste punt snap ik niet waarom de minister het openbaar vervoer de doodsteek geeft door geen actief beleid te willen voeren om mensen met het openbaar vervoer te laten reizen. Sterker nog, zij jaagt ze eruit. Het kan echt anders, zoals onder andere in België bewezen is. Wil de minister volgend jaar met voorstellen komen om de reizigersaantallen in het openbaar vervoer te laten toenemen? Ook hierover overweeg ik een motie.

Deze minister is duidelijk voor de lobby. In oktober erkende zij dit zelf met een uitspraak richting het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Zij zei: "Uw lobby in Den Haag is niet op orde en zou veel sterker moeten zijn. Als u weet hoeveel moeite het mij kost om bij andere departementen gehoor te vinden als het gaat om de binnenvaart, zou u er meer energie in moeten stoppen". Nou ja, wat zei zij daar? Een minister die dit zegt, heeft duidelijk haar zaakjes niet op orde. Het is toch te gek voor woorden dat de lobbykracht van doorslaggevend belang is bij het ontwikkelen van beleid. Het is de minister die aangeeft in het kabinet wat goed is voor het land en dat het goed is voor het land dat de binnenvaart zich kan ontwikkelen. Het is niet de lobby en dus de macht van de vriendjespolitiek en het geld die dat doet. Ik wil de minister dan ook de gelegenheid geven om deze uitspraak terug te nemen. Zij dient namelijk drie meesters: Zalm, de vervoersbedrijven en de transportsector. Eerst dient zij Zalm, dan kijkt zij of zij de bedrijven niet kan verplichten al haar problemen op te lossen en tot slot gaat zij zelf investeren in sectoren waar de lobby het machtigst is. Constant probeert zij deals te maken en akkoorden te sluiten. De binnenvaart is niet gediend met deze minister. Het belang van de binnenvaart wordt elke keer in woorden erkend maar niet in daden. En ook nu wordt er aan de bel getrokken. Schippers krijgen te maken met steeds meer regels en administratieve rompslomp maar met minder goede vaarwegen. Langzaam maar zeker wordt de binnenvaart de nek omgedraaid. Hoe ziet de minister de toekomst van de binnenvaart? Bij het bespreken van

de infrastructurele projecten zal ik hierop zeker nog terugkomen.

De slechte kwaliteit van de infrastructuur is bij de binnenvaart een ramp, maar ook bij de wegen en het openbaar vervoer. Laten wij de nieuwe infrastructurele projecten zoals de A4/Midden-Delfland en de Zuiderzeelijn, snel in de ijskast stoppen en zorgen dat wij houden wat wij hebben.

Ook de regelgeving rondom Schiphol is echt belachelijk ingewikkeld en is totaal niet transparant en adequaat. Zo wordt het investeren in geluidsarme vliegtuigen geheel niet bevorderd. Hoe geluidsarmer de vliegtuigen van de maatschappij worden, hoe meer geluidsruimte er overblijft voor de concurrerende luchtvaartmaatschappijen. En dat lijkt mij toch niet de bedoeling. Is de minister bereid om er iets tegen te doen, bijvoorbeeld door met een stappenplan te komen om geleidelijk steeds meer lawaaierige vliegtuigen te weren? Wellicht dat ik samen met collega Hermans hiertoe tot een motie kan komen.

Mijn conclusie op basis van ruim anderhalf jaar met deze minister is, dat zij niet de minister van mobiliteit is en daarmee ook niet de moeder die waakt over alle modaliteiten van mobiliteit. Zij let op de kosten en op de lobby en als die twee in orde zijn, gaat zij lekker slapen. En de babyfoon doet zij dan uit, want moeder wil niet gestoord worden in haar dromen.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Wij krijgen nog allerlei discussies over het MIT en over de nota Mobiliteit. Het is heel moeilijk om deze gescheiden te houden van de begroting en ik zal dat ook niet proberen. Als wij naar deze begroting en naar het hele mobiliteitsdenken van de minister kijken, vind ik dat zij vrij sectoraal denkt. Zij kijkt hoe zij faciliteiten kan bieden voor mobiliteit in de toekomst. Het kabinet zet in op benutting en beter onderhoud van snelwegen en van rail. Dat vind ik een uitstekende keuze, maar daar blijft het bij. Daar wil ik vandaag wat over zeggen.

Bij de kilometerheffing komt er weer een commissie die oneindig veel koffie drinkt. Wij moeten wachten tot er eindelijk eens wat gebeurt, terwijl veel bedrijven

## Van der Ham

zeggen dat zij wel ideeën hebben. Ik noemde daarnet Arcadis. Waarom gaat de minister niet direct met die mensen om de tafel zitten? Geen getrouzel, maar wat meer vaart erin.

Dan wil ik het hebben over de positie van bedrijven in Nederland. De bedrijven stellen zich op als jonge vogeltjes, met de snavel wijd open. De overheid moet daar een wormpje in leggen en daar blijft het bij. Ik wil dat het bedrijfsleven wat meer de tandjes laat zien. Zij moeten leren om wat meer te kauwen op die mobiliteit. Zij klagen steen en been, maar wat doen zij zelf om de mobiliteit in hun buurt op te lossen?

Mobiliteitsmanagement is een prachtige kreet die bij de verruiming van de Wet milieubeheer toegepast kan worden, maar dat gebeurt amper bij de gemeenten. Een paar bedrijven doen het. Kan de rijksoverheid gemeenten en bedrijven onder druk zetten om wat meer te doen aan de mobiliteit dichtbij huis, om de eindeloze parkeerterreinen rond die bedrijven te structureren en om hen te dwingen, meer te doen dan de snavel openhouden en hopen dat de overheid een nieuwe snelweg aanlegt of iets verbreedt?

Nogmaals, ik ben er niet per definitie tegen, maar er mag van hen ook wel iets verlangd worden. Ik vind dat er ook sprake is van een gebrek aan visie, als de minister ervan uitgaat dat er alleen faciliteiten moeten worden geboden en dat zij verder niets hoeft te doen.

Dan kom ik op een ander punt dat ook te maken heeft met het onderhoud met andere ministers en met de samenleving, namelijk flexibeler werken. Bij de hoofdlijnennotitie over de nota Mobiliteit hebben wij gezegd dat daar serieus naar moet worden gekeken. Heeft de minister dat gedaan? Heeft zij overleg gehad met de collega van Sociale Zaken om eens te kijken wat er op dit punt mogelijk is?

Als wij het grote probleem van de mobiliteit waar wij de komende jaren mee zitten, willen tackelen, moeten wij ondogmatisch zijn. Om een voorbeeld te noemen, de zaterdag is vaak heilig in de cao's die wij langs zien komen. Veel mensen werken op zaterdag, maar veel bedrijven en werknemersorganisaties weigeren om de zaterdag ter discussie te stellen en op die dag te werken.

Wanneer ik het heb over flexibilisering van de arbeid en daarmee van de mobiliteit, vind ik dat dit zeker

een discussie waard is. Ik vraag de minister om het mobiliteitsprobleem te bespreken met de rest van het kabinet en in de onderhandelingen met de sociale partners. Nogmaals, ik zie het niet gebeuren en dat vind ik een gebrek aan visie.

Ik zal het kort houden. Een aantal weken geleden was er een industrielezing georganiseerd door de commissie EZ, waar een prachtig concept werd gepresenteerd van allerlei busmaatschappijen of bedrijven die bussen maken, met allerlei toepassingen van hoogwaardig busvervoer. In Eindhoven is er een prachtig voorbeeld van, maar ik lees weinig over wat de minister daarmee doet.

Ik heb diverse keren gezegd dat de trein voor mij niet heilig is; het mag ook een mooie bus zijn. Ik lees heel weinig over de ambitie van de minister om gebruik te maken van hoogwaardig busvervoer. Kan zij dat stimuleren en zorgen dat die bedrijven, die nu vooral exporteren naar het buitenland, een afzetmarkt in Nederland krijgen? Zij klagen steen en been dat zij de producten die zij hier maken, in Frankrijk afzetten. Het is toch heel gek dat wij zo'n mooie innovatieve industrie geen eigen afzetmarkt gunnen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het heel erg eens met uw pleidooi om meer ruimte te creëren voor innovatie, ook op het terrein van openbaar vervoer en om het bedrijfsleven daarbij te betrekken. Zij moeten zelf ook wat zaken opknappen. Dat vraagt gewoon om een Innovatiefonds!

De heer **Van der Ham** (D66): Ik begrijp waar u heen wilt. U moet mijn vraag aan u ook niet verkeerd begrijpen. Uw voorbeelden van gratis openbaar vervoer vond ik wat suspect. Deze initiatieven zijn interessanter en zouden door de markt en de overheid als onderdeel van de vervoersmarkt omarmd moeten worden. Of wij daar een fonds voor nodig hebben, vraag ik mij af. Ik zal daar serieus over nadenken. Ik ben niet op voorhand een voorstander daarvan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dat deze minister op dit terrein meer visie moet ontwikkelen. Dat is geen kwestie van alleen maar geld beschikbaar stellen, maar ook van het veranderen of afschaffen van

regels. Mijn fractie heeft vandaag een pleidooi gehouden om op het terrein van openbaar vervoer met minder regels te werken om de innovatie een kans te geven. Ik denk aan het vrijlaten van de tarieven op den duur. Bent u het met mij eens dat experimenten daarmee zeer gewenst zijn?

De heer **Van der Ham** (D66): Zeker. Bij die lezing heb ik gehoord dat de producenten van bussen te maken hebben met voorschriften hoe de stoeltjes geplaatst moeten worden, waardoor er minder mensen in de bussen kunnen. Dat is belachelijk. De minister moet daarvoor onmiddellijk ruimte scheppen. Ik ben het van harte met u eens.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het begint een beetje mode te worden om kritisch te zijn. Ook de heer Van der Ham verwijt de minister gebrek aan visie. Waar is de visie van de heer Van der Ham? Waar is zijn geld? Wat zijn zijn voorstellen? Ik tref er weinig van aan.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben begonnen met te zeggen dat het uitstekend is dat dit kabinet investeert in onderhoud. Hoe divers wij als partijen ook zijn, daarop hebben wij elkaar gevonden. Over die basis zijn wij het eens. Vervolgens heb ik gezegd dat de minister vrij sectoraal bezig is. Mobiliteit heeft te maken met arbeidstijden, bedrijfsleven en nog heel veel andere zaken. In de nota Mobiliteit gaat het echter vooral om de vraag hoe wij die auto naar de bedrijven krijgen, maar er wordt niets gedaan aan arbeidstijden en wat je nog meer kunt verzinnen. Welke druk kun je uitoefenen op het bedrijfsleven? Dat mis ik. Daarop heb ik kritiek en daarom vraag ik de minister daar wat aan te doen. Wij zijn al langer een groot voorstander van het flexibiliseren van arbeidstijden. Voor mij is de zaterdag niet heilig.

De minister heeft een beleidsvisie gepresenteerd over de Randstad die verdeeld moet worden over drie projectministers. Waarom kan zij dat niet zelf doen of bij één minister onderbrengen? Waarom ziet zij de Randstad niet als één onderdeel?

Hoe zit het met de kerosinebelasting?

Over de Zuiderzeelijn zijn allerlei uitspraken gedaan bijvoorbeeld door het NEI, het CPB, de NS en ProRail.

## Van der Ham

Zij zeggen allemaal dat alle varianten van de Zuiderzeelijn niet bedrijfseconomisch en maatschappelijk rendabel zijn. Wil de minister daarop reageren? Dat is interessant in de aanloop naar de behandeling van de nota Mobiliteit en het MIT.

Mevrouw Dijkema en ik hebben een amendement ingediend over het opheffen van het rare plafond voor mensen met een handicap. Ik hoop dat de minister zo grootmoedig is dat amendement over te nemen.

Over de noodoverloopgebieden is al het nodige gezegd. Wij zijn er geen groot voorstander van om de Ooijpolder daarvoor te gebruiken. Ik heb met veel belangstelling het Duitse rapport gelezen waarin staat dat het allemaal niet nodig is. Wat is de reactie van de minister daarop?

Wanneer kunnen wij de concessie tussen het ministerie en de NS verwachten?

Volgens de minister kunnen de maatregelen voor de kustbeveiliging worden uitgesteld tot 2010. Wat is de ratio daarachter? Zijn al die zwakke plekken in de kustbeveiliging tot 2010 wel verantwoord?

Tot slot moet mij nog iets van het hart over de minister zelf. Ik heb een zwak voor haar, maar af en toe is haar optreden wel wat zwak. Dat geldt met name voor haar communicatie met de Kamer. Zij wil te vaak doordenderen. Zij meent dat het parlement een soort start- en landingsbaan is, maar onze taak is wel degelijk haar handelen kritisch te beoordelen. Zij ziet dat niet altijd zo. Wij hebben dat gemerkt bij de afspraken met de NS, de Zuiderzeelijn of de nota Mobiliteit. Ik denk dat zij het zichzelf erg moeilijk maakt door haar oor niet wat meer te luisteren te leggen in de Kamer, ook tijdens debatten. Daarmee zou zij meer draagvlak kunnen krijgen voor de manier waarop zij haar beleid voert. Ik heb aan het begin van haar ambtstermijn gezegd: ontwikkel uzelf nou niet tot een macha. Toch doet zij dat een beetje. Zij dendert door, net zoals al die andere ministers van Verkeer en Waterstaat die allemaal in een tunnel doordenderden met oogkleppen op. Ik hoop dat zij daar nog vanaf kan komen, want ik gun het haar van harte dat zij minder pijnlijke momenten meemaakt dan in het afgelopen jaar, maar dat ligt vooral aan haarzelf.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Minister Peijs is nu bijna anderhalf jaar aan het werk en haar wittebroodsweken zijn ruimschoots voorbij. Wij kennen haar plannen en haar werkwijze en net als andere collega's kom je dan ook tot een voorlopige politieke beoordeling. Wat laten de cijfers zien? Auto's staan steeds vaker stil in Nederland en de files zijn verder toegenomen, maar ook de OV-reiziger loopt steeds vaker vast. Buslijnen worden uitgedund en treindiensten worden verminderd. Niet alleen het verkeer, ook minister Peijs zelf loopt vast. Niet alleen het verkeer, ook het beleid is tot stilstand gekomen. Gelet op dit begrotingsdebat, denk ik dat ook het debat nu langzaam tot stilstand komt.

In het voorjaar bracht ik de notitie "De lege agenda van minister Peijs" uit. De conclusie was dat er weinig concreets uit de handen van de minister komt, maar op borrels van de transportsector was zij zeer frequent te vinden. Inmiddels zijn wij een halfjaar verder. Het beeld wordt completer, maar stemt niet vrolijker; integendeel. De minister heeft in de tussentijd geen enkel belangrijk voorstel door de Kamer weten te krijgen. Zij blinkt niet uit in dossierkennis, zij mist politieke handigheid en jaagt de Kamer vaak tegen zich in het harnas en daardoor komt haar beleid bijna volledig tot stilstand. Met de Zuiderzeelijn mag zij niet door, met de Tweede Maasvlakte mag zij niet door, met de spoorconcessie voor de NS mag zij niet verder en met de beheersconcessie voor ProRail mag zij niet door. Zo ga ik nog even verder. De exploitatie van de Betuwelijn is er nog steeds niet. De exploitatie van de HSL-Zuid? Alle alarmbellen rinkelen. De Raad van State haalde onlangs een vette rode streep door de spoedwet Wegverbreding. Soms lijkt het erop dat de minister niet echt thuis is in de politiek. Zij is de enige minister die niet kan rekenen op een gesloten coalitiefront. Bij haar telt de oppositie vaak 150 zetels. Dat blijft zo als zij niet wat handiger leert manoeuvreren. Misschien heeft deze bestuurder extra rijlessen nodig.

Eén resultaat boekte minister Peijs wel: de nota Mobiliteit werd gepubliceerd. Er is 70 mld euro extra voor infrastructuur, waarvan slechts 15,5 mld euro voor het spoor. Dat is

niet meer dan 22%. Wel heel veel miljarden meer voor asfalt: tussen 2015 en 2020 komt er zelfs 18 mld euro aan asfalt bij. Dat is 10 mln euro per dag. Het spoor blijft die hele tijd op hetzelfde belabberde onderhoudsniveau. Tot 2020 komt er geen meter spoorcapaciteit bij. De spoortunnel Delft lijkt definitief geschrapt, net zoals alle ambities om veel meer treinen op hetzelfde spoor te laten rijden. Tot ver in de eeuw mag gemiddeld elke negende trein vertraagd zijn. De enige concrete visie van minister Peijs is een kille visie op het openbaar vervoer. Zelfs de succesvolle Zuidtangent bij Schiphol krijgt geen cent. Daarop krijg ik graag een reactie. Het resultaat is een ministelsel voor het spoor en voor het stads- en streekvervoer. Onze nationale spoorwegen dreigen te worden gereduceerd tot een BV Randstadspoor. Minister Peijs kiest voor haar lobby van de transportsector en voor de oude economie van sleuren en sjouwen. Er worden miljarden gepompt in deze economie van vroeger: meer asfalt, meer bedrijven-terreinen, de Tweede Maasvlakte en Schiphol. Ik roep de minister ertoe op om die miljarden in de economie van de toekomst te stoppen: in goed onderwijs en in een creatieve economie, want met al dat asfalt en beton maakt zij ons land kapot. Streep die 18 mld voor extra asfalt na 2015 maar door. Dan is deze minister allang geen minister meer.

De heer **Van Hijum** (CDA): Hoe kunt u met droge ogen volhouden dat deze minister een gebrek aan ambitie heeft als u uw eigen partij voorstelt om het budget voor de nota Mobiliteit te halveren? Geen 80 mld, maar 40 mld: dat is het alternatief van GroenLinks.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zeg dat deze minister geen visie en geen daadkracht heeft. Zij brengt niets tot stand. Ik heb net een enorme lijst opgesomd. Het enige dat zij wel heeft gepresenteerd, is een nota met ambities voor de heel verre toekomst: 80 mld extra voor infrastructuur, waarvan het merendeel voor asfalt en beton, voor auto's en oude economie, maar niet voor het spoor. Die ambitie betwist ik. Dat moet de minister niet doen. Zij moet geen 80 mln stoppen in asfalt en beton, maar in dingen die onze economie echt vooruit helpen.

## Duyvendak

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is geen antwoord op mijn vraag. In de nota 100% samenleving, structurele hervormingen tot 2030 stelt GroenLinks voor om het budget te halveren. Dat betekent dat er geen geld is voor beheer en onderhoud van wegen, dus voor de verkeersveiligheid. U moet korten op het budget voor het spoor, de vaarwegen of voor regionale overheden. U mag het zeggen. Zo gemakkelijk komt u daar niet mee weg.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is niet terecht. Van de 80 mld die minister Peijs tussen 2010 en 2020 extra reserveert voor infrastructuur gaat 41,8 mld naar wegen en 2,7 mld naar de Zuiderzeelijn. Dan zitten wij al over de 40 mld die wij willen bezuinigen. Wij vinden dat zondegeld. Dat moeten wij daar niet aan willen uitgeven. Dat geld moeten wij stoppen in het openbaar vervoer, maar ook in andere sectoren van onze economie, zoals onderwijs en de creatieve economie.

Voorzitter. Wat betreft het beprijzen dreigen het opnieuw vier verloren jaren te worden. Ook minister Peijs schuift deze hete aardappel door naar haar opvolger, terwijl de analyses in haar nota Mobiliteit glashelder laten zien dat beprijzen, liefst gedifferentieerd, het enige is dat echt helpt als je de files wilt bestrijden. Het maakt de lucht schoner en het bestrijdt de files. Nee, het ontbreekt de minister ± ik zeg het met spijt in mijn hart ± aan politieke moed om dat besluit daadwerkelijk te nemen. Ik vind langer wachten onverantwoord. Wethouders, gedeputeerden en vele bestuurders, ook van VVD en CDA, vinden dat met mij. Zij willen een vorm van congestieheffing invoeren, geïnspireerd door bijvoorbeeld het succes in Londen.

Ik heb een initiatiefwetsvoorstel ingediend dat dit mogelijk maakt. Deze tolwet is nu klaar voor parlementaire behandeling. De Raad van State werpt in zijn advies geen belemmeringen daarvoor op en daarom heb ik dit wetsvoorstel vandaag formeel bij de Kamer ingediend. Ik heb het initiatiefwetsvoorstel ook gestuurd naar het platform van de heer Nouwen, omdat ik hoop dat het platform deze tolwet in zijn advies kan meenemen. Ook de minister wil tol invoeren op bestaande rijkswegen. Dat zou een doorbraak kunnen betekenen. Samen

met mijn tolwet zou de wetgeving er klaar voor kunnen zijn om beprijzen in Nederland nog in deze periode te kunnen invoeren. Ik verheug mij in ieder geval op een debat met deze Kamer over mijn initiatiefwetsvoorstel.

Tot slot heb ik nog twee andere onderwerpen. De GroenLinks-fractie maakt zich grote zorgen over de verkeersveiligheid in Nederland. Wij vroegen in dit verband al aandacht voor de SUV's, de terreinwagens. Bestelbusjes zijn een ander probleem, want die zijn bij een botsing tweemaal gevaarlijker dan personenauto's. Ik heb daar een notitie over geschreven, die ik u graag overhandig. Ik zou graag zien dat die bij de Handelingen wordt gevoegd. De notitie is te lang om hier voor te dragen.

De **voorzitter**: De notitie zal in ieder geval worden rondgedeeld aan de woordvoerders.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In die notitie stel ik ten eerste voor in Europees verband een aanvullend rijbewijs te introduceren, B-plus, voor de groep bestuurders van een bestelbusje. Ik vraag de minister ook om daar in Europees verband voor te ijveren. Ten tweede stel ik een snelheidsbegrenzer voor op alle busjes. Per 1 januari 2006 moeten alle verkochte busjes, eerstehands en tweedehands, voorzien zijn van een toerentalbegrenzer. Dit kan Nederland vooruitlopend op Europa invoeren. Ik krijg graag een reactie.

Als er ijs ligt, bind je je schaatsen onder. Dan ligt het landschap voor je open. Er ligt echter in Nederland maar zelden ijs. Zonder dat ijs is het Nederlandse landschap dicht, afgesloten en ontoegankelijk: prikkeldraad, bedrijventerreinen, verdwenen spoorwegovergangen, nieuwe wegen en een opgeheven dijkpad. Wie in Nederland wil wandelen, loopt vaak vast. Wandelpaden vormen in Nederland wel even ons oudste wegennet. GroenLinks vindt dat dat in ere moet worden hersteld. Het land moet weer terug aan de wandelaar. Ik heb gisteren een zogeheten initiatiefnota hierover aan de voorzitter gestuurd. Ik pleit daarin voor een recht op oeverpad, het recht om in Nederland langs het water te wandelen. Waar je kunt schaatsen als er ijs ligt, heb je alle andere dagen van het jaar recht om te wandelen. Verder zal er voor

wandelaars een recht op oversteek moeten komen. Als bij aanleg van nieuwe infrastructuur een bepaald wandelpad wordt doorkruist, moeten wandelaars nog steeds kunnen oversteken. Om hier vaart in te brengen, stel ik voor dat de minister zo snel mogelijk met een eerste Nederlandse rijkswandelnota komt. Ik hoop dat wij over mijn initiatiefnota te zijner tijd nog een apart debat kunnen voeren.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Er wordt nogal wat over de minister uitgestort vanavond, maar zij zit gelukkig nog recht overeind. Ik zal mij beperken tot de inhoud van het beleid, want daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om. Ik concludeer dat de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2005 geen spectaculair nieuws bevat. De begroting kan met recht beleidsarm worden genoemd, maar ook dat is een keuze. Evenals vorig jaar wordt benadrukt dat voorrang wordt gegeven aan beheer en onderhoud. "Houden voor bouwen" blijft het devies. Wij vinden het wel jammer dat het niet meer is gekoppeld aan het rentmeesterschap waarover de minister vorig jaar nog onbekommerd sprak in de toelichting op haar begroting, ook in relatie tot een innovatieve en duurzame aanpak van de leefbaarheidsproblemen. Ik ga er maar vanuit dat de minister ernaar blijft streven het rentmeesterschap concreet te vertalen in haar mobiliteitsbeleid. Wij zullen haar daaraan zeker herinneren.

Vorig jaar hebben wij al geconcludeerd dat er de komende tijd weinig nieuw beleid in gang wordt gezet. De voorliggende begroting staat in het teken van uitvoering op de korte termijn. De minister schrijft: "Je kunt niet elk jaar een heel nieuwe richting inslaan, want dan gaat er nooit meer een schop de grond in". Daar is geen speld tussen te krijgen, al hoor ik hier wel een licht verwijt in de richting van haar voorgangers. Wat ons betreft, is het probleem niet alleen dat er weinig schoppen in de grond zijn gegaan, maar ook dat er geen consequent en integraal mobiliteitsbeleid is ontwikkeld. Er is veel kostbare tijd verloren gegaan door jarenlang pappen en nathouden. Dat is niet iets wat ik deze minister aanreken, want het gebeurde voor haar tijd.

## Slob

In de begroting wordt veel aandacht besteed aan onderhoud. Dat is erg hard nodig. De automobilist ondervindt dagelijks dat daaraan aandacht wordt besteed. Ik heb geen enkele behoefte aan snelle conclusies en ik vraag het met de nodige voorzichtigheid, maar is er een relatie te leggen tussen het opvallend hoge aantal (dodelijke) slachtoffers in de laatste maanden en de staat van onderhoud van wegen? Ik denk aan de A12, de A16, de A27 en de A44.

Het is goed dat voortaan bij de kostenraming van nieuwe projecten ook de kosten van beheer en onderhoud worden begroot. Als het gaat om de aanleg van nieuwe wegen wil de minister in specifieke gevallen geld dat bestemd is voor het rijkswegennet, besteden aan het onderliggend wegennet. Dat is een duidelijke omslag in denken. Toen wij twee jaar geleden bij de behandeling van de spoedwet wegverbreding aandacht vroegen voor knelpunten op het onderliggend wegennet, keek de voorganger van deze minister nog de andere kant op. Dit nieuwe gezichtspunt zal ongetwijfeld ingrijpende gevolgen hebben voor de omvang van de brede doeluitkering. Ik hoor hierover graag het oordeel van de minister.

In het kader van de nota Mobiliteit zullen wij uitgebreider kunnen stilstaan bij het mobiliteitsbeleid voor de middellange en lange termijn. Wij zullen dan ook graag ingaan op de beprijzing van mobiliteit en het deed ons goed dat nu ook uit de hoek van de werkgevers en het Koninklijk Nederlands Vervoer zonder gene wordt gesproken over de noodzaak van een kilometerheffing. De voorzitter van het KNV, de heer Testa, heeft het wel heel goed begrepen. Hij zei namelijk dat deze heffing variabel moet worden naar tijd en plaats, een standpunt dat mijn fractie al sinds jaar en dag uitdraagt.

Ik kan niet anders dan concluderen dat in het personenvervoer het openbaar vervoer een steeds zwakkere concurrentiepositie krijgt ten opzichte van de auto. Mijn fractie vindt dat een slechte zaak. Er is al veel gezegd over de bezuinigingen op de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Wij zijn in afwachting van een ons toegezegde notitie van de minister, waarin op een rijtje wordt gezet welke verschraling de nieuwste concessies bevat ten

opzichte van eerdere concessies. Wanneer kunnen wij deze notitie tegemoet zien?

Het KNV vindt, als ik de krant mag geloven, dat het bedrijfsleven moet investeren in het regionaal openbaar vervoer om zo de congestie tegen te gaan en het beroepsmatig vervoer de ruimte te geven. Ik las dat vorige week in het Rotterdams Dagblad. Dat is een interessante gedachte, die echter de publieke verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer miskent. Ik zou liever zien dat de overheid deze publieke verantwoordelijkheid zelf goed oppakt in plaats van haar af te wentelen op het bedrijfsleven.

De minister geeft prioriteit aan de veiligheid, de betrouwbaarheid en de capaciteit van het bestaande spoor. De NS en ProRail wijzen erop dat de beoogde punctualiteit van 89% in 2008 wel erg ambitieus is, omdat de tweede fase van het herstelplan voor het spoor dan nog niet is afgerond. Deelt de minister deze opvatting en kan zij aangeven hoe de gesprekken met de NS en ProRail over de aanpassing van de vervoers- en beheersconcessies verlopen? De Kamer heeft op deze gesprekken aangedrongen en daarom ben ik met de heer Van der Ham benieuwd naar de stand van zaken.

De fractie van de ChristenUnie heeft er al vaker voor gepleit om de potentie van het spoor aanzienlijk te vergroten, onder andere door de snelheid op het hoofdtrilnet te verhogen naar 200 km per uur. Ook de heer Hofstra heeft hier wel eens naar gevraagd. Een van de mogelijkheden daartoe is overschakelen op 25 kilovolt. Ik weet dat dit ambitieus en kostbaar is, maar het verbaasde mij toch dat de laatste studie hierover dateert uit 1996. De regering heeft het plan om over te schakelen op 25 kilovolt toch niet definitief in de ijskast gezet?

De minister heeft de Kamer op 7 juli een brief gestuurd over pps en innovatief aanbesteden. Hoe wordt hieraan een concreet vervolg gegeven? Ik neem aan dat het Rijk net als de decentrale overheden heeft geconstateerd dat een aantal aanbestedingen van infrastructurele werken aanzienlijk lager uitvalt dan begroot. Kan de minister meer zeggen over het lopende begrotingsjaar en 2005? Ik ben zeer benieuwd naar haar antwoord met het oog op de komende behandeling van het

MIT. Voor die behandeling zou ik dan ook graag haar antwoord ontvangen.

Er zijn nauwelijks plannen voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, al las ik tot mijn verrassing dat tijdens het congres over binnenvaart, dat vorige week in Scheveningen werd gehouden, het Twenthe-Mittellandkanaal, weer op de agenda is gezet. Dit maal door het EVO. Hoe realistisch is dat? In haar begroting voor 2005 stelt de minister een inhaalslag voor het vaarwegonderhoud in het vooruitzicht. Dat lijkt een goede zaak, al is de sector nog niet helemaal tevreden. Het Centraal Overleg Vaarwegen stelt in reactie op de begroting dat in 2005 nauwelijks iets substantieels gebeurt en dat de inhaalslag eigenlijk pas in 2006 goed op gang komt. Graag een reactie.

Ik ben overigens verheugd over het feit dat Nederland Distributieland, waarover mijn fractie zich in het verleden (terecht) kritisch heeft uitgelaten, de binnenvaart wil gaan promoten als innovatieve modaliteit. Ik zie daarin de intentie van de motie-Stellingwerf/Van den Berg duidelijk terugkomen. Het uitgangspunt van deze motie was namelijk dat duurzaamheid en innovatie voorop dienen te staan bij het promoten van Nederland als distributieland.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik sluit aan bij het slot van de heer Slob. Ik wil namelijk ook even terug naar het Scheveningse Kuhnhaus. De minister zei daar tijdens het internationale binnenvaartcongres het volgende: wij moeten het Europese vaarwegennet beter beheeren en onderhouden. Ik dacht even: het is maar goed dat ze in het buitenland een Nederlandse begroting niet zo gemakkelijk kunnen lezen. In de komende jaren heeft de minister immers veel te weinig geld over voor adequaat beheer en onderhoud van de Nederlandse vaarwegen. Op sommige plaatsen vallen de sluisdeuren er bijna uit!

Nieuwe planstudies in de binnenvaart worden voor 2010 niet ondernomen. Meerdere projecten worden weer met een jaar uitgesteld. Geld dat nodig is voor de aanleg van nieuwe vaarwegen, moet door provincies en gemeenten bij elkaar worden gesprokkeld. Jammer, zeker als wordt bedacht dat de minister in

## Van der Staaij

diezelfde toespraak de binnenvaart uitriep tot de meest milieuvriendelijke modaliteit; dat was overigens terecht. Het goederenvervoer zal de komende jaren fors stijgen. Waarom dan niet meer ambitie om die stijging vooral te accommoderen via de binnenvaart? Waarom worden juist de subsidieregelingen ten behoeve van de binnenvaart uitgekleeft en afgebouwd? De vaarwegen zijn de enige wegen waarop nog steeds geen files staan. Potenties die met relatief geringe middelen zijn aan te boren. Ik las kortgeleden nog dat Vlaanderen inmiddels toestemming heeft van de Europese Commissie om de binnenvaart te steunen. Benut Nederland degelijke mogelijkheden ook?

Het mobiliteitsbeleid botst steeds meer met de grenzen van de leefbaarheid. Steeds duidelijker is dat de toename van de mobiliteit zich niet langer verdraagt met de normen die gelden voor lucht, geluid en externe veiligheid. Het creatief omgaan met de normen biedt geen duurzame oplossing. Wat is de visie van de minister hierop? Moet deze ontwikkeling niet aanleiding zijn om fundamentele kanttekeningen te plaatsen bij ons mobiliteitsbeleid? Dit beleid is nu vooral gericht op facilitering. De insteek is gericht op een verdere verdichting van de stedelijke gebieden en een steeds intensiever gebruik van de bestaande infrastructuur, waardoor in het bijzonder in de steden de verkeersintensiteit toeneemt. Nu blijkt echter steeds meer dat dit botst met de geldende milieu- en veiligheidsnormen. Vraagt dit niet om een principiële bijstelling van het mobiliteitsbeleid? Het maakt een snelle invoering van de kilometerheffing, waarbij de vervuilende uitstoot in de prijs is verwerkt, des te urgenter.

In lijn met het voorgaande punt maak ik mij ook zorgen over het toekomstige gebruik van de HSL. Deze lijn is vooral bedoeld om het kortere vliegverkeer af te remmen in verband met milieudoelstellingen. Vanuit die intentie hebben wij deze lijn ook altijd gesteund. Het is echter bepaald niet uitgesloten dat deze doelstelling gefrustreerd zal worden door de prijsstunters in de luchtvaart. Qua prijs zijn zij scherpe concurrenten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Het is toch te gek dat dergelijke milieuvriendelijke vluchten

zo goedkoop kunnen zijn en zelfs een bedreiging vormen voor snel en milieuvriendelijk treinvervoer? Ook die vluchten moeten in hun prijs de milieu- en geluidconsequenties verwerken. Welke mogelijkheden ziet de minister hiervoor?

De begroting vertoont, breder gezien, gelijkenis met vorig jaar: eerst houden, dan bouwen. Een terrechte prioriteit, zeiden wij toen, en dat zeggen wij nog steeds. Is het risico niet reëel dat er sneller dan gedacht nog veel meer geld naar onderhoud moet, nu is gebleken dat op een aantal rijkswegen de toestand van het wegdek belabberd is? Gladde wegdekken veroorzaken onveilige situaties. Daarover hebben wij een brief gekregen met de bijzondere titel Stroefheidsproblemen op snelwegen. De minister wil dit herstellen met terzijdestelling van de regels voor aanbesteding. Zij rekent daarbij op "begrip" van de aannemerij. Is dit wel een veilige route? Zal dit voor een rechter standhouden?

De middelen voor aanpak van het achterstallige onderhoud gaan vooral ten koste van het aanlegbudget. Kan de minister een inschatting maken wat dit voor de toekomst betekent? Waar lopen wij tegen op?

Ook bij het spoor ligt het accent op het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud. Voor overige innovatieve investeringen is helaas geen budget. Nu wij het geld daarvoor missen, is het zaak om voluit ernst te maken met belangrijke verbeteringen van het OV die relatief weinig geld kosten, zoals de invoering van de chipkaart. Het is toch bijna gênant dat wij al zoveel jaren hierover spreken. Iedereen is het erover eens, maar toch gaat het allemaal uitermate langzaam. Kan deze zaak nu eindelijk eens in een stroomversnelling worden gebracht?

Ook het ministerie van V en W doet driftig mee aan de gewenste decentralisatie-impuls. Wij juichen dat toe, maar hebben wel de vraag of dit voldoende gepaard gaat met een bijpassende verschuiving van financiële middelen. VNG en IPO hebben becijferd dat voor de taken die gemeenten, provincies en kaderwetgebieden op dit bordje hebben liggen, een verhoging van de BDU-gelden verkeer en vervoer in de rede ligt van 10% à 20% van het MIT-budget. Hoe kijkt de minister daartegen aan? Vindt zij een verdere verschuiving van de middelen

gerechtvaardigd? Erkent zij tevens dat de regel dat provincies zelf financieel verantwoordelijk zijn voor projecten tot 112,5 mln, voor hen veel te rigide is? En dat dit bedrag in geen verhouding staat tot de budgetten die provincies beschikbaar hebben voor de infrastructuur? Wat valt hieraan te verbeteren?

Een verhoging van de BDU-gelden is om meer redenen nodig. De nota Mobiliteit steekt in op de netwerkbenadering: wegen en spoorwegen van Rijk, provincies en gemeenten moeten een samenhangend netwerk vormen. Dit is terecht. De samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet staat daarbij centraal. Voor de reiziger moet de oplossing van knelpunten centraal staan en niet wie de eigenaar van de weg of de spoorlijn is. Ik heb al gezegd dat dat een heel goede benadering is, maar zij vraagt wel de genoemde verhoging van de BDU-gelden en een meer flexibele opzet van het MIT, niet meer eenzijdig gericht op rijkswegen. Wanneer zal het MIT sporen met die zeer gewenste netwerkbenadering?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Bij de behandeling van de BDU heb ik over het onderwerp een motie ingediend, die toen is aangehouden. Zij komt feitelijk overeen met wat u nu zegt, namelijk dat je als je het via het onderliggende wegennet doet, er ook voor moet zorgen dat er in de BDU rijksgeld bijkomt. De suggestie is destijds gedaan om de motie te laten liggen tot de behandeling van de nota Mobiliteit. De minister heeft dat ook zelf verzocht. Vindt u met uw woorden dat de motie eigenlijk bij deze begrotingsbehandeling in stemming zou moeten komen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mij maakt het niet uit op welk moment zij in stemming komt. Als er goede argumenten zijn om het bij behandeling van de nota Mobiliteit te doen, vind ik het ook prima. Ik heb al eerder gezegd dat het natuurlijk wel een beetje door elkaar heen loopt als je een totaal wilt schetsen van de noodzakelijke veranderingen die je belangrijk vindt. In ieder geval ondersteun ik het punt dat u inderdaad al eerder heeft gemaakt bij de behandeling van de BDU-wet.

Voorzitter. Als meer mensen de fiets zouden pakken, zou veel mobiliteitsleed verleden tijd zijn, al kan het natuurlijk niet alle problemen



## Van der Staaij

oplossen. Ik heb een praktisch punt. De Fietsersbond heeft een rapport uitgebracht over barrières voor fietsers. Daaruit blijkt dat nogal wat spoorwegovergangen voor fietsers gesloten zijn. Dat is begrijpelijk uit het oogpunt van veiligheid, maar intussen kan het wel een belangrijke doorkruising betekenen van fietsroutes. Kan de minister ProRail aanspreken op het sluiten van spoorwegovergangen voor fietsers? Daarvoor moet wel een duurzame oplossing komen.

Wat betreft sociale veiligheid sluit ik mij kortheidshalve aan bij de pleidooien die de fracties van CDA en PvdA daarover vanavond naar voren hebben gebracht, onder meer inzake het treinverbod.

Ik heb nog een laatste opmerking over de Tweede Maasvlakte. Over de PMR hebben wij eerder een debat gevoerd dat onduidelijk eindigde, maar waaruit wel duidelijk werd dat in de Kamer geen meerderheid was te vinden voor het bestuursakkoord. Wat mij betreft helaas, maar dat was de stand van zaken. Minister Zalm heeft in een weblog geschreven dat het kabinet gewoon doorgaat, omdat de Kamer geen motie heeft ingediend. Wat mij betreft is dat een extra reden om de brief die de minister al heeft aangekondigd, snel naar de Kamer te doen komen. Daarover kunnen wij dan wel duidelijkheid krijgen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

**De voorzitter:** We hebben de eerste termijn van de kant van de Kamer mooi op tijd afgerond. Zoals bekend, zal de minister morgenmiddag, rond vier uur, in eerste termijn antwoorden. Daarna doen wij gelijk de tweede termijn.

Sluiting 22.59 uur

□

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

1. de volgende brieven:

drie, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, inzake het voornemen tot het sluiten van uitvoeringsverdragen (23908, R1519, nr. 67); een, ten geleide van het Verdrag tussen de Republiek Letland en het

Koninkrijk der Nederlanden inzake de export en handhaving van sociale-verzekeringssuitkeringen; Riga, 14 september 2004 (29872);

een, ten geleide van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Internationaal Gerechtshof (IGH) inzake de positie van IGH-stagiairs in Nederland; 's-Gravenhage, 14 oktober 2004 (29873);

een, van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het verslag betreffende de bijeenkomst van de Europese Raad die op 4 en 5 november 2004 in Brussel plaatsvond (21501-20, nr. 263);

twee, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van de verslagen van de HLWG-bijeenkomsten van 28 september en 15 oktober 2004 (21501-20, nr. 262);

een, ten geleide van vier fiches die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC) (22112, nr. 344);

twee, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de mogelijkheden van het beperken van de bewegingsvrijheid van drugskoeriers in het kader van de Paspoortwet (28192, nr. 35); een, over de instandhouding van een toegankelijk stelsel van rechtsbijstand (29800-VI, nr. 39);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over de moord op Th. van Gogh (29854, nr. 3);

een, van de ministers van Justitie en voor Vreemdelingenzaken en Integratie, inzake antwoord op verzoek van het lid Verhagen (29800-VI, nr. 41);

twee, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:

een, over het protocol van het Bureau Medische Advisering (19637, nr. 874);

een, inzake beantwoording van de vragen van het lid Visser (29800-VI, nr. 40);

een, van de ministers voor Vreemdelingenzaken en Integratie, van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van agenda Raad Justitie en Binnenlandse Zaken (23490, nr. 346);

drie, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, ten geleide van de rapportage Veiligheid (JVR) 2004 (28684, nr. 43);

een, inzake rekenmodel ter zake tarieven gemeentelijke leges (29800-B, nr. 5);

een, inzake evaluatie AIVD (29876);

een, van de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Vreemdelingenzaken en Integratie, inzake sterktecijfers en prestatiegegevens van de politie (29800-VII, nr. 9);

een, van de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, over de voortgang van het project Kiezen opstand (KOA) (29800-VII, nr. 11);

drie, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over de regionale en lokale omroep (28856, nr. 7);

een, over een nieuwe erkenning-periode voor de publieke omroep (29800-VIII, nr. 71);

een, ten geleide van de internationaliseringbrief "Koers op kwaliteit" (29800-VIII, nr. 72);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van een set evaluaties van Staatsdeelnemingen (28165, nr. 17);

twee, van de staatssecretaris van Financiën, te weten:

een, ten geleide van antwoorden op vragen die tijdens het wetgevings-overleg van 15 november 2004 gesteld zijn inzake het wetsvoorstel Belastingplan 2005 en het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen (29767, 29758, nr. 46);

een, ten geleide van de verslagen van de Commissie voor de Verzoekschriften (29816, nr. 7);

twee, van de staatssecretaris van Defensie, te weten:

een, ten geleide van verslag najaarsvergadering van de Noord-Atlantische Raad (28676, nr. 15);

een, over de militaire bijdrage deelneming aan snelle reactiemacht van de NAVO (28676, nr. 16);

drie, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten: een, ten geleide van verslag van de formele Milieuraad (21501-08, nr. 188);

een, over de stand van zaken van de internationale klimaat-onderhandelingen in het kader van het VN-klimaatverdrag Kyotoprotocol (28240, nr. 14);

een, inzake overzicht van doelen in het milieubeleid (28663, nr. 28);

vier, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, over de taakstelling ziektever-