

## Verdonk

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007 (30800-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007 (30800-A).**

De **voorzitter**: Wij beginnen vandaag met de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Noodgedwongen is het een iets andere behandeling dan gewoonlijk, want wij beginnen de behandeling vandaag plenair en ronden deze aanstaande maandag in een wetgevingsoverleg af. Door het gebrek aan tijd dezer dagen kon het niet anders. Dank aan de woordvoerders en de commissie voor hun medewerking in dezen.

Het woord is aan de heer Duyvendak over een punt van orde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft gisteren Kamervragen beantwoord over de dienstregeling voor 2007. Het is een pak papier van een pagina of tien. In die beantwoording verwijst zij verschillende keren naar een brief van 25 oktober 2006 (kenmerk DGP/SPO/U.06.03031) die wij niet hebben ontvangen. Zij suggereert dat daarin nog interessante dingen over de dienstregeling staan. Ik weet echter niet wat dat is. Misschien kan zij daarover opheldering geven.

Minister **Peijs**: Ik betreur dat er een verwijzing naar die brief is opgenomen, want ik heb die brief afgekeurd. Ik vond de winst die werd gemaakt met een pakket op korte termijn, dat 15 mln. zou kosten en waarbij het ging over kwart minuten...

De **voorzitter**: Wij gaan niet over de inhoud van de brief praten, want de brief is niet verzonden.

Minister **Peijs**: Nee, maar dat is de reden dat de brief niet is verzonden. Ik zal daarover maandag graag discussiëren. Mijn excuses ervoor.

De **voorzitter**: Vanaf dit moment is de passage in de brief die wel verzonden is, als het ware geschrapt.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Dijkzema** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. De afgelopen vier jaar lief en leed delen met minister Peijs en staatssecretaris Schultz is ons niet altijd in de koude kleren gaan zitten. Hoewel er geen departement dynamischer zou kunnen zijn dan Verkeer en Waterstaat, moesten wij soms sleuren en trekken om de zaak in beweging te krijgen of op het goede spoor te houden. De visie van het kabinet op het mobiliteitsbeleid voor de komende decennia kwam pas, lekker logisch, vorig jaar. Het leek aanvankelijk een teleurstellend document: veel geloof in de asfaltmolen, weinig ruimte voor investeringen in modern en hoogwaardig openbaar vervoer en het

begrip innovatie werd wel beleefd met woorden maar nauwelijks met daden. Eigenlijk hobbelt Verkeer en Waterstaat op dat terrein nog steeds te veel achter de feiten aan. Dat is wel jammer.

Herhaaldelijk heeft het parlement zijn rol als controleur van de regering en medewetgever vol moeten inzetten om verkeerde beslissingen te voorkomen. Bij de Nota Mobiliteit hebben wij het aandeel openbaar vervoer flink versterkt. Wij hebben de bewindslieden tot twee keer toe teruggestuurd naar de onderhandelingstafel met de NS, onder andere om de concessies te verbeteren. En zo kan ik nog wel een aantal voorbeelden noemen. Het management bij grote projecten, zoals hsl en Betuwelijn, is voor de minister uiteindelijk een lastig dossier gebleken. Hoewel zij natuurlijk ook geen lekkere erfenis kreeg van haar voorgangers, is haar eigen bijdrage aan de wanorde helaas ook zichtbaar geworden. Bij zowel hsl als Betuwelijn is vertraging inmiddels onontkoombaar en over de extra kosten – wij hadden het er gisteren weer over – wil ik het dan vandaag maar niet hebben, want wij houden het wel gezellig!

Omdat in ons geval na het zuur wel echt zoet komt, is het eerlijk om te vermelden dat het thema verkeersveiligheid bij de minister in zeer goede handen leek en dat zij zich in de loop der jaren meer bewust leek van haar rol als aanjager van goede ontwikkelingen. Het achterstallig onderhoud van weg en spoor is met beleid op de agenda gezet en het vaststellen van een ingangsdatum voor het anders betalen van mobiliteit kwam er na enige dralen en een leuke motie-Dijkzema/Hofstra toch. Wat dat betreft, lijkt minister Peijs zich in de goede richting te ontwikkelen. Je mag wel zeggen dat zij de politiek verlaat op het moment dat het zowel voor haar als voor Harer Majesteits meest loyale oppositie net leuk begon te worden.

De afwezige staatssecretaris kon en kan vandaag het door haar gevoerde beleid niet verdedigen. Daarom past ons nu enige terughoudendheid. Duidelijk is wel dat zij de omgekeerde ontwikkeling heeft doorgemaakt als de minister. Van een aanvankelijk veelbelovend politica transformeerde zij tot een bestuurder die de rit lijkt uit te zitten met weinig begeestering voor de verantwoordelijkheid die zij draagt. Het meest prangende voorbeeld is de wijze waarop zij de dienstregeling 2007 van NS totaal uit handen heeft laten vallen. Dat probleem mogen wij vandaag bij deze begrotingsbehandeling oplossen, samen met de minister. Dat wilde ik gewoon doen. Samen met de fractie van het CDA als eerste indiener van een amendement hebben wij erover nagedacht hoe wij het probleem van de dienstregeling 2007 bij de kop kunnen pakken. Daarbij zijn voor mijn fractie drie elementen van groot belang.

Het eerste element is het amendement dat collega Van Hijum heeft ingediend en dat ik mee heb mogen ondertekenen over de capaciteit op het spoor. Die moet namelijk zo spoedig mogelijk worden vergroot door een aantal gemakkelijk op te lossen knelpunten meteen aan te pakken, de zogenaamde "quick wins". Daarvoor willen wij graag een bedrag van 40 mln. reserveren op de begroting 2007. Het is ook nodig om het beveiligingssysteem zodanig te verbeteren dat treinen veel sneller kunnen rijden, namelijk 160 kilometer per uur. Daarvoor willen wij graag een bedrag van 30 mln. reserveren voor het komende begrotingsjaar. Dit bedrag wordt bij ProRail vandaan gehaald. Ik zie collega Hofstra al opstaan, maar hij kan gerust zijn. Inmiddels weten wij dat er bij de

## Dijksma

Betuwerroute nog een post onvoorzien is van ruim 100 mln. Wij weten natuurlijk niet hoe groot die volgend jaar is; misschien is die dan minder groot. Maar als er geld overblijft, zou het wat mijn fractie betreft – en naar ik aanneem ook wat de CDA-fractie betreft, maar dat zal de heer Van Hijum zelf wel zeggen – heel reëel zijn om dat met voorrang aan dit doel te besteden. Als er bij de Betuwerroute iets in de kas overblijft, zien wij graag dat het wordt gebruikt om de knelpunten op het spoor aan te pakken. Daarmee kunnen wij de mensen, met name de reizigers, heel snel helpen.

Het tweede voorstel van mijn fractie is om iets te doen aan de problematiek van het personenvervoer. Nu de Betuwerroute opengaat, kan het goederenvervoer worden geprikkeld om er echt gebruik van te maken. Daarmee creëer je een vergroting van de capaciteit op het kernnet voor personenverkeer. Mijn fractie wil nogmaals vragen of de minister bereid is om er met positieve dan wel negatieve prijsprikkels echt werk van te maken.

Het derde voorstel is om toch te kijken naar het begrip "punctualiteit"; ik heb er in de Kamer eerder over gesproken. Ik nodig de minister uit om NS daar minder op af te rekenen, al was het maar tijdelijk en meer te kijken naar zaken zoals aansluitingen en reële reistijd voor reizigers. Als zij een soort package deal kan maken met NS door komend jaar te investeren op het spoor, tegelijkertijd te kijken naar de capaciteit van het spoor in relatie tot het goederenvervoer en ten slotte te kijken wat wel en niet eerlijk is in de eisen die je stelt, dan zou dat kunnen leiden tot een enorme verbetering van de dienstregeling. Daar is het ons om te doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik wil mevrouw Dijksma complimenteren dat zij het CDA heeft meegekregen voor het amendement om de knelpunten op het spoor aan te pakken. Wij zijn al heel lang bezig met dat vraagstuk en er moet echt iets gebeuren. Een bedrag van 40 mln. is op zichzelf al aardig, maar wij weten allemaal dat die knelpunten zo groot zijn dat in er ieder geval tot 2012 zelfs een bedrag van 493 mln. nodig is om ze allemaal weg te werken. Vindt zij ook dat wij zullen moeten zoeken naar nog meer geld dat wij daarvoor beschikbaar kunnen stellen, zodat wij dat nog in deze regeerperiode kunnen regelen? Iedere dag die wij laten lopen, werkt in het nadeel van het wegwerken van die knelpunten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U maakt een opmerking en stelt een vraag. Ik zal eerst op uw vraag ingaan. Ik vind dat er meer geld moet worden uitgetrokken voor de verbeteringen van het spoor, de zogenaamde inhaal-sporen en dergelijke, dan wij nu doen. Mijn fractie is voor een zogenaamde spoedwet spoorverbreding. Wij hebben veel ervaring met de Spoedwet wegverbreding opgedaan. Die spoedwet spoorverbreding moet er komen. U zegt bij het begin van uw vraag: wat fijn dat u het CDA mee heeft gekregen. Ik kan en wil niet op die manier hier de discussie voeren. Ik ben heel blij dat wij hier vandaag een ruime Kamermeerderheid hebben – de heer Van Hijum gaat daarin voorop en mijn fractie steunt hem daarin – om ervoor te zorgen dat de problematiek op het spoor wordt aangepakt. Ik weet dat er nog veel meer fracties zijn, waaronder de uwe, die dat ook steunen. Dus laten wij nu vandaag laten zien dat politici niet alleen maar kunnen problematiseren als het gaat om de NS, maar dat zij ook gezamenlijk, zonder als het ware

heen en weer te tiktakken over wie de credits krijgt, voor een oplossing staan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw Dijksma veronderstelt een ondertoon in mijn compliment die wat mij betreft niet aan de orde is, want ik ben er oprecht blij om. Wij zijn er al heel lang mee bezig geweest en nu hebben wij door de steun van het CDA die meerderheid. Laten wij proberen daarop voort te bouwen. Het bedrag van 40 mln. is natuurlijk prima maar de opgave die er ligt, is nog vele malen groter. En daar zullen wij ook aan moeten werken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het daar volledig mee eens. Het gaat om 40 mln. plus een voorstel voor 30 mln. ten aanzien van de beveiliging. Vervolgens gaat het er natuurlijk ook om dat wij voor de langere termijn goede investeringen in het spoor mogelijk maken. Wat wij nu aan het doen zijn, is het huis op orde proberen te krijgen. Waar wij naartoe willen, is de state of the art. Daar kunt u mijn fractie ook aan houden.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mevrouw Dijksma spreekt over aardig wat bedragen. Nu zal zij mijn fractie altijd achter haar vinden als het gaat om verbeteringen op het spoor. Wel vind ik het echter jammer dat zij niet eerst kijkt naar verbeteringen die geen geld kosten. Het traject Amsterdam-Schiphol duurt bijzonder lang omdat er snelheidsnormen worden gehanteerd die eigenlijk onnodig zijn, omdat er met andere vervoersvormen rekening is gehouden, zoals goederenvervoer, terwijl die niet eens door de Schipholtunnel kunnen. Zou het dus niet zinnig zijn om aan de minister te vragen om de knelpunten en de daarbij horende normen nader te bezien, teneinde in de regelgeving een versnelling tot stand te brengen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat vind ik een heel zinnige gedachte. Ik ben er altijd voor als wij verbeteringen gratis kunnen doorvoeren. Dus ik kan mij niet voorstellen dat de minister daar zelf ook tegen zou zijn. Het is mijns inziens dan ook een kwestie die NS en ProRail gezamenlijk zullen moeten oppakken met de vervoerders. Als de minister daarvoor haar steun zou willen uitspreken en dat precies de goede richting op kan sturen, dan ben ik daar van harte voor.

De heer **Hermans** (LPF): Ik hoor collega Dijksma spreken over een spoedwet. Dat spreekt mij in algemene zin bijzonder aan. Ik zie een link met de eenbesluitmotie van de VVD. Maar het zomaar verbreden van de spoorwegen lijkt mij niet het meest zinvolle. Onze spoorwegen kennen eigenlijk een totaal achterhaald systeem, dat aan vervanging toe is. Wij zijn al vijftien jaar bezig om de onderhoudsachterstand in te lopen. Spreekt mevrouw Dijksma nu alleen over de mogelijkheid van verbreding of meent zij dat er eenzelfde systeem naast gelegd zou moeten worden? Of vindt zij met mij dat wij moeten studeren op een systeemsporging naar de toekomst – dan hebben wij het over minimaal twintig jaar – om te zorgen dat het ov de functie gaat vervullen die wij allemaal willen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp niet zo goed wat het probleem is. Als ik spreek over een spoedwet, dan gaat het in mijn ogen vooral om de procedures die wij

## Dijksma

volgen. Ik zou willen dat de ambitie die uitgestraald wordt ten aanzien van het wegverkeer en het aanpakken van de knelpunten, in dezelfde mate wordt uitgestraald als het gaat om het aanpakken van de files op ons spoor. Dat je dat vervolgens op een slimme manier moet doen, is iets waar ik het zeer mee eens ben. Wij gaan niet overal als een kip zonder kop extra spoor neerleggen. Laten wij dat vooral doen op de plekken waar dat ook echt nodig is. Daarvoor hebben wij ook een plan nodig dat nu heel snel gemaakt moet worden. Het probleem tot nu toe is geweest dat genoemde ambitie steeds maar niet werd uitgesproken. Het is daarom belangrijk dat wij het hier vandaag mogelijk maken dat die ambitie voor het spoor hetzelfde is als de ambitie die het kabinet voor de weg getoond heeft. Ik denk dat dit een heel goede zaak is.

Over het openbaar vervoer heb ik nog drie korte opmerkingen. Wij hebben het amendement van de heer Slob meegetekend dat ertoe strekt om Rover in staat te stellen een klachtencommissie op te zetten. Gelet op mijn beperkte spreektijd laat ik het graag aan de eerste indiener over om er het fijne van te vertellen.

Vervolgens heb ik nog een vraag aan de minister over het dossier-Hanzelijn ofwel de discussie over de brug dan wel de tunnel. Waarom wil de minister daar niet met meer toekomstperspectief naar kijken? Als dat spoor meer bereden gaat worden dan wij nu misschien denken, komt men straks, als het bij een brug blijft, in de problemen met bijvoorbeeld natuurwetgeving. Ik hoor graag het oordeel van de minister op dit punt. Ik hoor ook graag hoe het zit met de stations in Zeeland. Als wij vandaag een plan aanreiken om dat gezeur over de dienstregeling eindelijk te beslechten, moet het ook afgelopen zijn met het gedoe in Zeeland. Dan moeten NS wel bereid zijn om er uit te komen met de lokale bestuurders. Het zou jammer zijn als wij dan geluiden blijven horen dat de NS niet bereid zijn om wat te doen. Dat accepteren wij dan gewoon niet meer. Boter bij de vis!

Mijn tweede en laatste onderwerp betreft de auto-mobiliteit. Er moet namelijk ook een beetje doorgereden kunnen worden in dit land. Daar kunnen wij voor zorgen met slimme innovatie en een beter milieubeleid. De premier lijkt geïnspireerd te zijn door Al Gore en eindelijk werk te willen maken van het klimaatbeleid. Hij verwijst daarbij in een brief die hij samen heeft geschreven met onze grote vriend Tony Blair – nu ook de vriend van Jan-Peter Balkenende, de premier – naar maatregelen die hij wil gaan nemen om de biobrandstoffen te gaan stimuleren.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik meen dat ik de heer Bos deze week ook met de heer Blair zag. Het is dan toch ook de grote vriend van de PvdA?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, dat zei ik ook. Wij hebben nu een gedeelde vriend. Dat is altijd fijn. Daar heb je wat aan.

De **voorzitter**: Niet altijd, maar gaat u door.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben heel benieuwd naar uw ervaringen op dit punt, voorzitter, maar dat hoor ik vast pas na afloop van de vergadering.

Nederland wil nu op papier, blijkens de brief van Blair en Balkenende, werk gaan maken van de biobrandstoffen. De minister beheert echter de pot met geld daarvoor, de zogenaamde subsidieregeling CO<sub>2</sub>. Zij heeft daar voor het komend jaar slechts 12,5 mln. voor uitgetrokken. Iedereen met verstand van zaken weet dat zo'n schamel bedrag geen mallemoer helpt, omdat er waarschijnlijk meerdere aanvragen zullen komen en de buit dan ook nog eens sterk wordt versnipperd. Voor een echt goed project is sowieso meer geld nodig. De minister had eerder ook al 60 mln. toegezegd. Dat moet er dan ook komen. Daarom heb ik met steun van collega's Van der Ham, Slob, Duyvendak en Gerkens een amendement ingediend om het uitgavenplafond bij de CO<sub>2</sub>-subsidiereregeling voor het komend jaar te verhogen naar 40 mln. Ik heb nagevraagd om welk bedrag het zou moeten gaan, want het moet wel een bedrag zijn dat je reëel kunt wegzetten. Het adagium luidt dan ook in de richting van de regering: put your money where your mouth is. Als wij in Europa gaan vertellen aan de andere Europese landen dat wij echt meer werk moeten gaan maken van het klimaatbeleid, dat die biobrandstoffen ook werkelijk meer geproduceerd en verkocht moeten kunnen worden, dan moet de minister dat ook mogelijk maken. Dan zal zij met beleid moeten komen dat een goede stimulans in die richting is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mevrouw Dijksma spreekt terecht over een ambitie op het terrein van schone en zuinige motoren en biobrandstoffen. Wij hebben dan ook sympathie voor de strekking van het amendement, maar zij begon het blokje met te stellen dat wij in dit land ook een beetje moeten kunnen doorrijden. Zij zoekt de financiële dekking van haar amendement echter in de onderuitputting op de uitvoering van wegverbredingsprojecten. Zij weet toch ook dat dat geld niet vrijvalt als gevolg van die vertraging, maar dat dat als het ware gereserveerd wordt in het Infracfonds om die projecten op een later moment te kunnen uitvoeren? Is dit niet een beetje ongelukkige dekking?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als u een betere heeft, komt u dan maar. Ik kan echter wel uitleggen waarom ik met dit voorstel kom. Het gaat inderdaad om een onderuitputting. Dat geld wordt op dit moment niet weggezet. Ik leen het nu even van de toekomst.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is niet echt een antwoord op mijn vraag. Dat geld is in de toekomst nodig. U komt met dit voorstel en ik mag u daarom toch vragen om daar een gezond financieel plaatje bij te leggen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Een van de redenen waarom die wegen niet aangelegd kunnen worden, is de luchtverontreinigingsproblematiek. Er wordt geen goed milieu- en bronbeleid gevoerd. Daarom ligt de boel plat. De verontreiniging die met name door auto's wordt veroorzaakt, zorgt ervoor dat wij bijna geen weg meer kunnen aanleggen en geen gebouw meer kunnen neerzetten. Dan is het voor iedereen hier dus een kwestie van het stellen van prioriteiten. Mijn fractie zegt dan: ga nu iets aan het bronbeleid doen. Wij zijn het er absoluut mee eens dat op sommige knelpunten, ook op de wegen, extra moet worden gebouwd, maar wel first things first graag. U kunt dat geld wel blijven reserveren voor al die virtuele wegen van u, maar als de luchtverontreinigings-

## Dijksma

problematiek niet wordt aangepakt, zit u gewoon stil. Dat willen automobilisten in dit land en ook wij niet.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik vind het een te makkelijke bron om het geld uit te halen. U roept hier heel makkelijk: zoekt u het maar uit! Als wij uw motie niet goed zouden vinden, welke andere mogelijkheden hebt u dan nog? Of zijn wij de schuldigen als de motie niet wordt aangenomen en als wij daartegen stemmen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er zijn gewoon niet veel smaken. U kunt het geld voor automobilisten ook uit een pot voor openbaar vervoer halen, maar daar ben ik principieel tegen. Dan rest mij dus weinig anders dan te kijken naar het geld dat voor automobilititeit zelf beschikbaar is. Ik vind ook principieel dat het daaruit moet worden betaald. Wij kunnen wel weer zeggen dat wij het aantal ambtenaren op het departement weer gaan verminderen, maar ook dat is veel te makkelijk, want dat redden wij nooit in één jaar. Daarom is dit de enige reële dekking die ik kon vinden en waar ik principieel achter sta; ik heb zojuist verteld waarom.

Mijn laatste opmerking gaat niet over de inhoud, maar over mijn collega Pieter Hofstra. Het is vandaag niet alleen de laatste begrotingsbehandeling die wij met deze minister in deze Kamer voeren, maar ook het laatste plenaire debat dat wij met collega Hofstra voeren. Hoewel wij politiek gezien natuurlijk van zeer verschillende partijen zijn – je zou kunnen zeggen: van Venus en Mars – hecht ik eraan om te zeggen dat het in de afgelopen jaren altijd mogelijk is gebleken om met de VVD-fractie in de persoon van de heer Hofstra heel goede zaken te doen. Ik wil hem daar langs deze weg graag persoonlijk voor bedanken.

□

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Er is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de veiligheid met betrekking tot water. Dankzij de steun van de PvdA is eindelijk de knoop doorgehakt voor de PKB Ruimte voor de rivier, het grote plan waardoor Nederlanders in het stroomgebied van de Rijn en de Maas zich veilig kunnen blijven voelen. Wij zijn echter nog lang niet klaar met het water. Recent verscheen een onderzoek waaruit blijkt dat wij nog steeds groot gevaar lopen: de Afsluitdijk is te laag, evenals de dijken rond het IJsselmeer, en er zijn een groot aantal andere problemen met dijken, waterkeringen en kunstwerken, met alle mogelijke gevolgen van dien. Daar is de afgelopen week het rapport van de commissie onder leiding van de kroonprins nog bij gekomen. Wij waren wel een beetje teleurgesteld, want wat doet minister Peijs? Zij zegt dat zij meer dan genoeg doet door tot 2011 420 mln. van de benodigde 1,6 mld. beschikbaar te stellen om hier en daar iets te doen aan de veiligheid van de burgers. Bij nadere bestudering van de begroting kun je constateren dat van die 420 mln. in 2007 geen cent extra middelen voor hoogwaterbescherming beschikbaar wordt gesteld. Dat is erg teleurstellend. Ook hier zouden wij dus willen zeggen: put your money where your mouth is.

Er is meer aan de hand dan dijken die niet aan de vereiste normen voldoen. Toen in 1957 besloten werd om bijvoorbeeld voor Zuid-Holland een overstromingskans van eens in de 10.000 jaar te nemen, was dat

besluit gebaseerd op de toenmalige economische waarde van dat gebied en op het aantal inwoners. Inmiddels is die economische waarde verzesvoudigd en is het aantal inwoners meer dan verdubbeld. Volgens de systematiek die wij met z'n allen hebben afgesproken, verdient Zuid-Holland een veel betere bescherming, domweg omdat de gevolgen van een ramp veel en veel groter zijn dan in 1957 het geval was. De minister maakt zich daar in al haar reacties een beetje van af door te wijzen naar een nieuw kabinet. Het was eerder de Kamer die onder leiding van de Partij van de Arbeid moest aandringen op het versterken van de zwakke schakels aan de kust.

De conclusie is duidelijk voor de Partij van de Arbeid. De burgers van ons land verdienen beter dan een minister die kennelijk niet doorheeft hoe groot het probleem is. Uit de begroting blijkt een beetje dat zij de problemen vrolijk doorschuift naar toekomstige generaties. Er moet op de kortst mogelijke termijn een hoogwaterbeschermingsplan komen voor de komende vele jaren, rekening houdend met de enorme klimaatveranderingen die ons te wachten staan. Ook de veiligheid van de burgers in termen van evacuatie en optreden in geval van mogelijke rampen moet beter naar voren komen. De kroonprins wees daar terecht op in het rapport. Ik hoop van de minister een heel duidelijke toezegging in dit opzicht.

Vorig jaar is een amendement ingediend door de heer Van der Staaij over de veerponten. Wij hebben daarover zo-even een brief van de minister ontvangen, waarin zij voorstelt om het geld voor de veerponten bij de BDU te voegen. Mijn partij vindt dat geen goed idee. Dan gaat het geld bijvoorbeeld ook naar Drenthe. Daar vaart bij ons weten geen enkele veerpont. Wij stellen dan ook voor om het geld te doen toekomen aan provincies die zelf geld uittrekken voor veerponten. Het gaat dan om het leggen van geld bij geld. Dan kan er wat gebeuren. Ik neem aan dat collega Van der Staaij hierop verder zal ingaan in zijn termijn. Ik wacht de discussie met belangstelling af.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Toen het kabinet aantrad, trof het een uitgewoende infrastructuur aan. De treindienst was onbetrouwbaar door de vele bovenleidingbreuken, sein- en wisselstoringen en uitvallende computers. Vaarwegen werden niet meer uitgebaggerd en kapotte sluizen niet gerenoveerd, met alle gevolgen van dien voor het goederenvervoer door de binnenvaart. Er was ook sprake van een aanzienlijke achterstand in het wegonderhoud, wat leidde tot ondermeer gladde en verkeersonveilige wegen. De CDA-fractie vindt het terecht dat minister Peijs in het beleid koos voor het motto eerst houden, dan bouwen. Wij hebben die lijn ook altijd gesteund in de afgelopen jaren. Er werd maar liefst 1,6 mld. extra uitgetrokken voor herstelwerk aan het spoor en honderden miljoenen voor het onderhoud aan wegen en vaarwegen. De resultaten mogen er zijn. De punctualiteit van de treinen verbeterde in de afgelopen jaren van 81% in het jaar 2002 naar 87,3% in de eerste helft van dit jaar. Waar spitsstroken gerealiseerd konden worden, is de doorstroming op de weg verbeterd. Ik zeg mevrouw Dijksma na dat daar wat op aan te merken valt vanwege de luchtkwaliteitsproblemen die ons zijn overkomen. De



## Van Hijum

minister sleepte een ambitieuze Nota Mobiliteit door de Kamer, waarin 80 mld. is gereserveerd voor infrastructuur. Ook de verkeersveiligheid verbeterde substantieel. Dat is terecht een belangrijke prioriteit van de minister, al is ieder verkeersslachtoffer er een te veel. Alsof dat allemaal nog niet genoeg is: ook de koffie is terug op de trein. Dat is een goede zaak, al kun je er in de spits nog niet vast op rekenen dat er een jong meisje met zo'n rugzak voorbij komt.

Is het werk dan af? Nee. De komende jaren moeten wij verder investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg, via het openbaar vervoer en over water. Dat is keihard noodzakelijk om de groei van de mobiliteit op te vangen die ons te wachten staat.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Hijum spreekt mooie woorden. Begrijp ik goed dat hij in zijn beginzinnen de situatie beschreef in 1945, aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, en niet de situatie in 1994 of in 1998?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kan mij voorstellen dat de heer Hofstra zich aangesproken voelt. Hij kan echter niet ontkennen dat er behoorlijke achterstanden waren in het beheer en onderhoud van spoor- en vaarwegen en dat dit mede te wijten is geweest aan de mega-investeringen in Betuwelijn en hsl.

De heer **Hofstra** (VVD): Die door de CDA-fractie zijn gesteund. Ik vind de toonzetting van het verhaal sterk overdreven.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik neem er geen letter van terug. Ik meen dat beheer en onderhoud – niet in de afgelopen periode, maar in de periodes ervoor – het kind van de rekening zijn geweest.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U lijkt hier wel het zonnetje in huis, maar er valt toch een schaduw over uw verhaal. In de afgelopen vier jaar onder het bewind van minister Peijs zijn de files in dit land fors toegenomen met 25% tot 30%. Verder zal volgens de dienstregeling van de NS voor volgend jaar het merendeel van de reizigers er langer over doen om op de bestemming te bereiken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat zijn twee verschillende punten. De files zijn inderdaad toegenomen. Dat kan ik niet ontkennen. Wij hebben geprobeerd daaraan een impuls te geven door benuttingsmaatregelen, zoals spitsstroken, maar wij zijn daarin ernstig gehinderd, onder meer door de luchtkwaliteitsproblemen. Wij zullen dus met volle kracht vooruit moeten. Ik ben erg blij met de brief van de minister die wij gisteren nog mochten ontvangen waarin perspectief wordt geboden op het doorzetten van zowel die spoedwetprojecten als van nieuwe aanlegprojecten. Ik hoop dat wij daarmee in de komende periode met volle kracht vooruit kunnen.

Het tweede punt...

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De dienstregeling. Ik snap dat u het graag verdringt, maar de dienstregeling is natuurlijk ook een groot probleem.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarover kom ik uitgebreid te spreken. Ik zeg het mevrouw Dijkema na: ik hoop dat wij

vandaag als Kamer gezamenlijk een impuls kunnen geven aan het verbeteren van de reistijden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De inzet van het CDA bij de verkiezingen van 2002 was Nederland weer in beweging krijgen. Ik concludeer dat Nederland stiller staat en langzamer rijdt dan toen dit kabinet begon.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is sterk overdreven. Dankzij de impuls van 1,6 mld. in beheer en onderhoud van het spoor is de betrouwbaarheid op het spoor en het aantal storingen substantieel teruggedrongen. Dat kunt u niet ontkennen. Daar plukken veel treinreizigers nu juist de vruchten van. Ik ben nog niet tevreden, maar ik vind dat de minister terecht heeft gekozen voor Houwen voor bouwen. Er moest eerst orde op zaken worden gesteld op het terrein van beheer en onderhoud. Nu kunnen wij verder voortbouwen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U kunt toch niet betwisten dat mensen die met de auto reizen langer onderweg zijn en meer in de file staan en dat mensen door deze dienstregeling langer in de trein zitten en langer over hun reis doen dan toen dit kabinet aantrad?

De heer **Van Hijum** (CDA): De laatste conclusie klopt hoe dan ook niet. Ik ben blij dat wij een ambitieuze Nota Mobiliteit hebben vastgesteld, waarin keiharde normen staan voor bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer. Nu kunnen wij er een ambitieus bouw pakket onder leggen om dat te realiseren. U hebt tegengestemd. Uw partij wil hier voor de komende periode niet 80 mld. maar slechts 40 mld. voor uittrekken en ik kan u verzekeren dat u daar niet dat ambitieuze programma voor kunt realiseren.

Voorzitter. De adviescommissie Water heeft de noodklok geluid vanwege de waterveiligheid. Hoewel er in de afgelopen periode veel is gebeurd, denk ik dat er toch reden is tot zorg. Veiligheid tegen overstroming is in ons land een kerntaak van de overheid. Het belang daarvan mag niet worden onderschat. Daarbij moet ook gekeken worden naar de effecten van zeespiegelstijging, bodemdaling en een toename van de rivierafvoeren. Het is goed dat het kabinet in de afgelopen periode ruim 700 mln. beschikbaar heeft gesteld voor de versterking van zwakke schakels en dat daar in deze begroting nog eens 420 mln. bij komt. Ik ben het wel met collega Boelhouwer eens dat er op dat bedrag iets valt af te dingen.

Onze waterkeringen moeten aan bepaalde normen voldoen en daar blijkt in totaal 1,6 mld. voor nodig te zijn. Uit de toetsing blijkt dat slechts 44% van onze dijken op orde is, van 32% is de staat niet bekend en 24% moet worden verbeterd. Die opgave moeten wij niet onderschatten. Wij kunnen niet denken dat wij in een volgende kabinetsperiode wel zien hoe wij dat regelen. Welk bedrag acht de minister in de volgende periode noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen? Ik zeg dit ook met het oog op de prioriteitsstelling waar in het rapport over de toetsing op wordt gewezen. Is zij bereid om nu al te beginnen met het opstellen van een actueel hoogwaterbeschermingsprogramma om die investeringen daadwerkelijk te doen? Ik vind dat er meer duidelijkheid moet komen over het tempo waarin wij die investeringen realiseren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hebt u die rekensom

## Van Hijum

eigenlijk al niet zelf gemaakt als u aangeeft dat er eigenlijk 1,6 mld. nodig is, terwijl nu 420 mln. beschikbaar wordt gesteld waarvan bovendien nog een deel bestemd is voor uitvoering van een Kameruitspraak? Wij kunnen toch zelf wel berekenen dat er dan nog 1,2 mld. nodig is om echt te kunnen realiseren wat wij met elkaar als doelen hebben gesteld?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja, maar ik ben ook realistisch en denk niet dat wij dat bedrag vandaag op de begroting gaan vinden. Wel vind ik dat wij met elkaar de urgentie en de prioriteit moeten uitspreken om misschien in een aantal stappen te werken aan primaire waterkeringen die aan de wettelijke normen voldoen. Ik denk niet dat wij daar onderuit kunnen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Daar ben ik het helemaal mee eens, maar ik verbaasde mij een klein beetje over uw vraag aan de minister, namelijk wat zij denkt dat nodig is. Die bedragen zijn in principe toch bekend?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja, maar het gaat mij ook om het tempo waarin de maatregelen moeten worden uitgevoerd. Wellicht hoeft het niet allemaal in vier jaar. Het gaat mij ook om het bedrag dat de komende periode nodig is, zodat wij de maatregelen met de hoogste prioriteit – in de rapporten over de toetsing is immers aan verschillende maatregelen een prioriteitsvolgorde toegekend – ook daadwerkelijk kunnen nemen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U zult het toch met mij eens zijn dat die 1,6 mld. nodig is om de huidige normen te kunnen realiseren, terwijl het eigenlijk ook nodig is om te bezien of wij op sommige plekken misschien niet meer bescherming moeten bieden dan volgens de huidige normen moet. Voorziet uw voorstel voor een hoogwaterbeschermingsplan voor de lange termijn ook daar in?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik neem aan dat u doelt op het project Nederland, veiligheid in kaart, in ieder geval op het differentiëren van risiconormen en de vraag hoe je daar in de toekomst mee moet omgaan. Ik nodig de minister daarom ook uit om dat snel naar de Kamer te sturen opdat wij kunnen bezien wat de consequenties daarvan zouden kunnen zijn. Het lijkt mij onmogelijk om daar nu al op vooruit te lopen. De inschattingen die ik heb gelezen laten zien dat wij vooralsnog dan zo ongeveer in dezelfde orde van bedragen uitkomen.

Voorzitter. De uitvoering van de PKB Ruimte voor de rivier start in 2007. In de algemene beschouwingen heeft het CDA al aandacht gevraagd voor het deelproject IJsseldelta. Voor de uitvoering van dat project is 70 mln. beschikbaar gesteld. Is de minister bereid om samen met de partijen in de regio ook te zoeken naar eventueel noodzakelijke aanvullende financiële middelen in de nieuwe periode?

Ik kom bij de vaarwegen en de binnenvaart. Ik heb gezegd dat wij op die punten een inhaalslag hebben gemaakt, maar ook daarvoor geldt dat wij lang niet overal voldoende aan preventief onderhoud toe komen. Bovendien hebben onze vaarwegen een grote onbenutte capaciteit om de groei van het goederenvervoer op te vangen. Mijn fractie vindt het dan ook jammer dat de subsidieregelingen voor natte aansluitingen op binnenhavens en industrieterreinen zijn beëindigd. Wij kunnen ons er iets bij voorstellen dat de minister de oude modal

shift benadering loslaat. Dat is tot daar aan toe, maar wij kunnen toch wel de randvoorwaarden creëren om vaarwegen beter te benutten? Waarom zijn deze regelingen beëindigd en zou het toch niet verstandiger zijn om een nieuwe voorzieningen te creëren om die natte aansluitingen op zijn minst te subsidiëren?

Hulde van mijn fractie voor het startsein voor groot onderhoud dat onlangs is gegeven. Ziet de minister mogelijkheden om binnen de begroting verschuivingen te realiseren om nog meer knelpunten aan te pakken, bijvoorbeeld als er vertraging optreedt in het wegenprogramma? Mijn fractie denkt daarbij in het bijzonder aan de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, verruiming van de Maasroute en de aanleg van extra ligplaatsen en autoafzetplaatsen. Ik heb gezien dat er inmiddels een amendement op dat punt is rondgegaan van de collega's Van der Staaij en Gerkens dat op zich mijn sympathie heeft. Ik vraag de minister graag haar reactie daarop, evenals op de dekking.

Ik had het net al even over preventief onderhoud aan vaarwegen dat nog onvoldoende gepleegd kan worden. Ik kan mij herinneren dat in de discussies over de begroting 2005 de toezegging is gedaan om efficiencywinsten als gevolg van het ondernemingsplan van Rijkswaterstaat te bestemmen voor het wegwerken van achterstanden in beheer en onderhoud. Hoe staat het met de uitvoering van die toezegging en hoe veel middelen heeft dat daadwerkelijk opgeleverd voor beheer en onderhoud?

Mijn laatste vraag op dit punt betreft niet direct de verantwoordelijkheid van deze minister, want die gaat over schippersinternaten. Voor een goed functioneren van de gezinsbedrijven in de binnenvaart zijn die van groot belang. Het CDA maakt zich met de internaten, het personeel daarvan en de ouderorganisaties zorgen over de kwaliteit die op dit moment met de huidige financiële middelen kan worden geboden. Wij wachten nu al veel te lang op een officiële reactie van het kabinet en in het bijzonder van de staatssecretaris van VWS op de evaluatie van de subsidieregeling uit 2001. Omdat dit raakt aan het functioneren van de binnenvaart, vraag ik aan de minister of zij onze zorgen op dit punt deelt en of zij bereid is aan de bel te trekken bij haar collega van VWS. Ik vind dat wij de binnenvaart duidelijkheid moeten bieden.

Bij het spoor ligt ook een zwaar accent op het inhalen van achterstallig beheer en onderhoud. De punctualiteit is daardoor verbeterd. Uiteindelijk gaat het de ov-reiziger er natuurlijk om dat hij snel en comfortabel van A naar B kan reizen. Daarvoor is ook een goede aansluiting tussen bus en trein en tussen treinen onderling van belang. Ik constateer dat de aansturing van de Nederlandse Spoorwegen via de vervoerconcessie en het vervoerplan op dit punt nog te kort schiet. Ook de prestaties op dit punt laten te wensen over. Het aantal gerealiseerde aansluitingen is al jarenlang stabiel op ongeveer 90%, maar het is voor een reiziger buitengewoon frustrerend als hij bij het overstappen de trein voor zijn neus ziet wegrijden. Het CDA is van mening dat in de toekomst ook het aantal gerealiseerde aansluitingen, dus op bus- en treindiensten regionaal, maar ook van treinen onderling, zwaarder zou moeten meewegen bij de beoordeling van de prestaties van de NS. Ook de klanteneoordelen zouden bijvoorbeeld een zwaarder gewicht kunnen krijgen in het beoordelen daarvan.



Mevrouw Dijkma (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

Dit alles kunnen wij natuurlijk niet morgen invoeren, want er is een concessie overeengekomen, maar wellicht kunnen wij het komende jaar in overleg met partijen in de ov-sector een nieuw systeem ontwikkelen. Wij kunnen dit verder betrekken bij de evaluatie van de concessie in 2008.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik vind het goed om te horen dat de CDA-fractie bereid is om die concessie nog eens tegen het licht te houden. Gelet op de problemen waar de reizigers nu en in 2007 mee te maken krijgen, zou het wel eens nodig kunnen zijn om dit soort aanpassingen veel eerder dan na 2008 toe te staan. De heer Van Hijum maakt duidelijk dat hij de geestelijke ruimte heeft om niet meer alleen te kijken naar punctualiteit, maar ook naar bijvoorbeeld het aantal gerealiseerde aansluitingen. Hij vraagt de minister om daarover na te denken, maar hij kan haar daarvoor zoveel tijd gunnen dat het probleem al vanzelf is opgelost. Ik denk dat het noodzakelijk is dat dit veel eerder gebeurt dan pas in 2008.

De heer **Van Hijum** (CDA): Hoe eerder, hoe beter en als wij daarvoor een manier kunnen vinden, zal ik de eerste zijn om daarin mee te gaan. Dit neemt niet weg dat er een vervoersconcessie is vastgesteld. Daar is lang over gesproken en er is nog veel aan veranderd, maar de concessie schiet op een aantal punten te kort. Ik denk dat het formele moment van de evaluatie en een eventuele aanpassing van de concessie het aangewezen tijdstip is om eventuele veranderingen door te voeren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Gezien de problemen waar wij nu mee te maken hebben, kan ik mij ook voorstellen dat het juist voor de kortere termijn tot de evaluatie van belang kan zijn om de minister de ruimte te bieden om bijvoorbeeld een tijdelijk pakket van afrekenmaatregelen met de NS af te spreken. Dit kan worden gekoppeld aan het voorstel voor verbetering van het spoor en het algehele plan van aanpak voor de dienstregeling 2007. Die ruimte kan men misschien nog wel eens hard nodig hebben.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben best bereid om de minister te vragen naar de mogelijkheden om het sneller

te doen. Ik ga er echter van uit dat de concessie daarvoor het eerste aangewezen moment is. Ik wacht eerst de reactie van de minister af, want ik ben het ermee eens dat het sneller moet als het sneller kan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik denk dat de heer Van Hijum hier een terecht punt aansnijdt. Wij hebben hierover al uitvoerig met de minister van gedachten gewisseld tijdens het debat over de NS-dienstregeling 2007. De Kamer heeft toen een aantal uitspraken gedaan en er zijn moties aangenomen die in feite beogen wat de heer Van Hijum nu naar voren brengt. In een van die moties wordt de regering verzocht de evaluatie zo mogelijk te versnellen, opdat wij zo snel mogelijk de concessie onder ogen kunnen zien en kunnen bekijken of er niet een aantal andere criteria moet worden opgenomen. Dit is dus al besloten.

De heer **Van Hijum** (CDA): De oproep die ik nu doe, namelijk om het kwaliteitsconcept iets breder te maken dan alleen punctualiteit, zou in de komende periode verder moeten worden uitgewerkt. Dit vergt namelijk wel een omslag. Wij sturen nu vooral op punctualiteit, maar wij zijn erachter gekomen dat dit niet alles zegt voor de reiziger. Daarom zou je in goed overleg een serie indicatoren moeten ontwikkelen waarop kan worden gestuurd.

Ook bij de nieuwe dienstregeling ligt de nadruk sterk op het verbeteren van de betrouwbaarheid van het treinvervoer. Mijn fractie meent dat een aanpassing van de dienstregeling onontkoombaar is omdat de groei van het aantal reizigers moet worden opgevangen. Zij onderkent echter ook dat de nieuwe dienstregeling niet in alle opzichten een verbetering is van de bestaande regeling. Wij moeten dan ook stap voor stap toegroeien naar meer en snellere treinen, zowel in de Randstad als in de regio. De minister heeft van de Kamer in het debat waaraan de heer Slob reageerde de opdracht gekregen om in overleg met de partijen naar verbetermogelijkheden te zoeken. Daarvoor zijn soms kleine infrastructurele maatregelen nodig, zoals perron-aanpassingen en inhaalsporen. De CDA-fractie wil de minister in het komende jaar de ruimte geven, ook financieel, om in overleg met ProRail en de Nederlandse Spoorwegen de concrete maatregelen die nodig zijn om reistijdverbeteringen te realiseren, door te voeren. In de begroting zijn daarvoor geen middelen opgenomen en daarom dien ik samen met collega Dijkma, en hopelijk nog een aantal andere collega's in de Kamer, een amendement in zodat in het komende jaar 70 mln. daarvoor beschikbaar komt. Uiteindelijk moeten natuurlijk alleen de kosteneffectieve maatregelen worden uitgevoerd. Ik hoorde de minister daar al een klein voorschot op nemen in haar "nulde" termijn. Zij maakte een terecht punt. Het is naar mijn mening echter belangrijk dat er geld wordt gereserveerd om aan de slag te gaan.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik hoorde de heer Van Hijum vanochtend op de radio zeggen dat het verhogen van de snelheden mogelijk is door de atb aan te passen. Het inbouwen van het ERTMS in de treinen zou echter een verbetering voor alle treinen betekenen. Met Europese subsidies kunnen de kosten daarvan worden teruggebracht tot ongeveer 60 mln. Met uw amendement is de

## Van Hijum

heft van dat bedrag beschikbaar. Bent u voorstander van het invoeren van het ERTMS langs die weg?

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie is voorstander van invoering van het ERTMS. Wij hebben daar al vaker over gesproken. Ik vraag de minister dan ook waar het implementatieplan voor het ERTMS blijft. Bij de behandeling van de Nota Mobiliteit hebben wij al gepleit voor een snelle beschikking daarover. Wij moeten echter ook een afweging maken tussen maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen en veel winst en baten opleveren voor de treinreizigers in de komende jaren, en het ERTMS dat hoe dan ook op de iets langere termijn zal worden ingevoerd. Daartussen moet een afweging worden gemaakt. Op de korte termijn is een aantal verbeteringen, quick wins, realiseerbaar.

De heer **Hermans** (LPF): U stelt voor om tientallen miljoenen toe te voegen aan de budgetten om tot verbeteringen te komen. U refereert net in een bijzin aan maatregelen die kosteneffectief zijn en u sprak vanochtend ook op de radio over sneller rijden op het traject Den Haag-Rijswijk, waar nu 21 minuten voor staat. De ervaring leert echter dat winst niet te halen is uit de maximumsnelheid. Op het moment dat een trein op maximumsnelheid ligt, moet hij namelijk alweer afremmen voor het volgende station. Winst is alleen te behalen door treinen sneller te laten accelereren en afremmen. Het verbaast mij dat u "kosteneffectief" in dezelfde zin kunt noemen met "van 140 km naar 160 km gaan".

De heer **Van Hijum** (CDA): U heeft natuurlijk een punt. Naarmate trajecten langer zijn, kan er meer winst op de reistijd worden geboekt. Uit de voorstelling van zaken waar wij over beschikken, blijkt echter dat op die trajecten enkele minuten tijdwinst kan worden geboekt. Natuurlijk moet die afweging worden gemaakt en wij vinden dat de minister daarover in de komende maanden met ProRail moet overleggen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel een wettelijke vraag aan collega Van Hijum over dat amendement. Volgens mij haalt hij bedrag x uit artikel huppeldepup en stopt hij dat vervolgens weer terug in hetzelfde artikel huppeldepup. Ergens in de toelichting wordt nog melding gemaakt van meevallers op de begroting, wat ik niet echt handig vind. Is het niet beter om de minister gewoon klip en klaar te vragen om de prioriteit toe te kennen? Dat leidt wel tot herprioritering binnen het grote budget dat ProRail beschikbaar heeft. Eventueel kan hierover een motie worden ingediend. Het zou mij overigens niet verbazen als de minister dit punt overneemt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Als wij tot zaken kunnen komen met de minister, dan zijn wij de laatsten die het amendement intact houden. Ik vind echter dat ik dekking voor mijn voorstel moet aangeven. Dat betekent dat wij op zoek gaan naar herprioritering binnen het budget voor ProRail. First things first. Als zich meevallers mochten voordoen op de begroting voor het komende jaar, dan moeten deze terugvloeien naar de post spoor. Mevrouw Dijkma heeft één concreet voorbeeld genoemd, namelijk de risicopost voor de Betuwelijn. De komende periode zou hierdoor vrijval kunnen ontstaan. Op die manier kun je het beslag op de begroting

beperken. Ik realiseer mij ook dat het pijn doet als je dit ten koste laat gaan van beheer- en onderhoudswerkzaamheden van ProRail. Niettemin vinden wij dit zo belangrijk, dat wij nu ook boter bij de vis geven. Wij hebben immers met elkaar gezegd dat de dienstregeling moet worden bijgesteld ten gunste van de reiziger.

Ik sluit mij korthedshalve aan bij de vragen van mevrouw Dijkma over de Zeeuwse stations. Mij hebben dezelfde berichten bereikt. Ik herinner de minister aan de door haar beloofde inzet voor deze stations. Voorts vraag ik de minister naar de netwerkanalyses voor het spoor. Er liggen een aantal scenario's. Bij de Nota Mobiliteit zijn er ook afspraken gemaakt over het in beeld brengen van aanvullende financiële maatregelen voor verbeteringen aan het spoor. Mijn concrete vraag is welke mogelijkheden de minister ziet om de baanvaknelheid op de belangrijke corridors te verhogen naar 160 kilometer per uur. Dat zijn inderdaad de corridors naar het noorden, oosten en zuiden van het land die niet onder de quick wins vallen die de Nederlandse spoorwegen aan ons heeft voorgesteld en waarvoor ook wat hogere investeringen nodig zijn. Welke mogelijkheden ziet de minister om daar de komende periode aan te werken? Bijvoorbeeld kan bij groot onderhoud en vervanging – net zoals wij bij wegen doen – worden geanticipeerd op verhoging van die snelheid. Op die manier kan er werk van worden gemaakt door slimme inzet van middelen.

Gelukkig is de sociale veiligheid in het openbaar vervoer de afgelopen periode fors verbeterd. Het aantal incidenten nam licht af en het veiligheidsgevoel en de waardering van de reizigers namen fors toe: van een 7,3 in 2002 naar een 7,9 in 2005. Dat is een forse verbetering waarbij waardering past. Met de invoering van de ov-chipkaart zal het aantal zwartrijders naar verwachting nog verder afnemen en daarmee zal de veiligheid verder verbeteren. Ook na de invoering van de chipkaart zal er aandacht nodig blijven voor de aanpak van zwartrijders, want reizen zonder betalen wordt daarmee niet onmogelijk. In december 2005 zijn er verschillende aanbevelingen gedaan met het oog op de sociale veiligheid na invoering van de chipkaart. Zo zou het mogelijk moeten worden, aldus het bureau Pro Facto, om notoire zwartrijders een treinverbod of een verplicht ov-abonnement op te leggen waarbij de kosten op het loon of de uitkering van de veelpleger worden verhaald. Minister Donner heeft dit destijds in een reactie op dat advies interessante suggesties genoemd en beloofd met een uitwerking daarvan naar de Kamer te komen. Wij hebben die tot nu toe niet ontvangen. Wanneer kan de Kamer die uitwerking ontvangen? Ik zal het nog sterker stellen. Voordat wij met die chipkaart beginnen, moet er een duidelijke visie liggen op sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Wat betekent het voor het menselijk toezicht op de treinen en op de stations? Wat betekent het voor juridische maatregelen die wij moeten nemen, bijvoorbeeld om zwartrijders te kunnen aanpakken?

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik heb toch mijn twijfels bij dit voorstel. Je hebt natuurlijk de gelukzoekers onder de zwartrijders. Sinds de invoering van het boetebeleid van de NS zijn die er al een stuk minder. De notoire zwartrijders zijn ook vaak de hufters, zoals mevrouw Dijkma ze noemt, die je eigenlijk niet op de trein wil hebben. Waarom geeft u hen juist een abonnement? Het lijkt mij logischer om ze een treinverbod te geven, want



## Van Hijum

het zijn de mensen die wij uit het openbaar vervoer willen weren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daaraan wil ik ook helemaal niets afdoen. Het wordt een beetje wetstechnisch, maar ik begrijp dat het verschil vooral is gelegen in de strafrechtelijke versus de civielrechtelijke aanpak. Om mensen uit de trein te kunnen weren – waarvan mijn fractie een voorstander is – is strafrechtelijke vervolging nodig. Dat is een stuk moeilijker dan de NS de mogelijkheid te geven om kosten van zwartrijden en niet-betalen op wanbetalers te verhalen. In die zin zou het voor vervoersbedrijven gemakkelijker moeten worden om een lik op stukbeleid te voeren. Dat is de achterliggende gedachte.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dat begrijp ik, maar dat is wanneer er niet wordt betaald. U suggereert nu om ze een jaarabonnement te geven, want dan hebben ze betaald en kunnen ze de rest van het jaar in de trein. Of begrijp ik dat verkeerd?

De heer **Van Hijum** (CDA): Als het om notoire zwartrijders gaat die zich schuldig maken aan bedreiging of zelfs geweld in de trein, dan kan er geen misverstand over bestaan dat er een strafrechtelijke aanpak moet volgen. Het gaat hier alleen om de groep mensen die om reden van het niet-betalen moeten worden aangepakt.

De heer **Hermans** (LPF): Maakt het dan uit waar de zwartrijder wordt gepakt, in de eerste klas of in de tweede klas? Moet hij dan een ov-jaarkaart voor de eerste klas of voor de tweede klas kopen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat zou een interessant voorstel zijn. Ik vind dat witteboordencriminaliteit ook naar rato moet worden aangepakt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn fractie vindt uw voorstel interessant. Het kan immers niet zo zijn dat zwartrijders ongemoeid worden gelaten. U zegt dat u zoekt naar een civielrechtelijke aanpak omdat de strafrechtelijke aanpak – dat is het reisverbod voor hufters, zoals ik dat altijd noem – ingewikkeld is. Ik neem echter aan dat u beide maatregelen in de brief van de heer Donner en de minister van Verkeer en Waterstaat wilt terug zien komen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is zonder meer het geval. Het verheugende is dat uit proeven die in het noorden van het land zijn gehouden, blijkt dat het mogelijk is om mensen strafrechtelijk te vervolgen. Wat ons betreft, moet dat landelijk worden doorgevoerd.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Vindt u dat ook dat, zoals nu bij al winkeldieven gebeurt, de tijd die de beambten met iemand bezig te zijn in rekening moet worden gebracht bij de zwartrijder?

De heer **Van Hijum** (CDA): Eigenlijk wordt dat met de boete die wordt opgelegd al gedaan. Mensen moeten immers € 35 plus administratiekosten betalen als zij niet of te laat betalen. Ik ben er inderdaad voor om die kosten door te berekenen aan de veroorzaker.

Ik was aanbeland bij de knelpunten in het hoofdwegennet. Wij komen daar aanstaande maandag

bij de behandeling van het MIT uitgebreid op terug. In elf regio's zijn netwerkanalyses uitgevoerd. Dat zijn eigenlijk gewoon verkenningen naar de belangrijke knelpunten in het wegennet. Die hebben geleid tot goede prioriteitsstellingen in de verschillende regio's, al willen zij altijd meer geld dan beschikbaar is. Mijn fractie vindt dat het bedrag van 66 mln. dat nu wordt uitgetrokken om de knelpunten in het wegennet, ook in het onderliggende wegennet, op te lossen onvoldoende is. Wij stellen voor om daar uit de niet bestede middelen uit het FES 50 mln. aan toe te voegen. Bij de behandeling van het MIT kunnen wij in discussie gaan over de maatregelen die daarmee mogelijk gemaakt zouden kunnen worden.

De komende jaren moeten wij ook keihard blijven werken aan het stiller, schoner en zuiniger maken van motoren. Dat begint met een ambitieus Europees bronbeleid. Wij vinden het bijzonder frustrerend dat Europa er niet in slaagt om de auto-industrie, net als in bijvoorbeeld Californië, tot een ambitieus innovatieprogramma aan te zetten. Men bemoeit zich wel in toenemende mate met de ruimtelijke inrichting en planning van het land, maar het bronbeleid maakt het niet mogelijk om daar stevig op in te zetten. Wij vinden dat echt de omgekeerde wereld. Europa moet zich juist richten op een ambitieus bronbeleid en moet de invulling daarvan aan de lidstaten overlaten. Dat is subsidiariteit.

Totdat wij schoner rijden, moeten er ook een aantal effectmaatregelen worden genomen om bewoners te beschermen. Samen met de heer Verdaas heb ik al positief gereageerd het plan van de Stichting Duurzame A12 om in elk geval de mogelijkheden te onderzoeken van overkapping. Daarop komen wij bij de behandeling van het MIT terug. Daarnaast bereiken mijn fractie berichten dat stille banden net zo goedkoop kunnen worden toegepast als traditionele autobanden. Als dit het geval is, kunnen wij dan daar ook niet een impuls aan geven door bijvoorbeeld bij vervanging van banden de norm te stellen dat stille banden moeten worden gebruikt?

Mijn volgende punt betreft het plan van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Wij hebben dat plan gesteund omdat wij het betalen voor gebruik eerlijker vinden dan het betalen voor het bezit van een auto. De kostenmonitor die wij onlangs ontvingen, biedt echter nog niet al te veel zicht op aanzienlijk lagere invoeringskosten dan de 3 mld. die destijds werd geraamd. Ook de exploitatie- en handavingskosten zijn nog steeds fors. Wij delen de conclusie van het kabinet dat het eigenlijk nog veel te vroeg is om nu al over aanbestedingen te spreken. Minstens zo belangrijk is het dat er nu ook een stappenplan komt voor de afschaffing van bestaande autobelastingen en voor het oormerken van geld voor infrastructuur. Dat waren destijds belangrijke randvoorwaarden voor de Kamer en deze hangen ook in belangrijke mate samen met het draagvlak bij de automobilisten voor de invoering van dit systeem. Men blijft toch in de veronderstelling verkeren dat uiteindelijk de schatkist er beter van wordt. Die veronderstelling moeten wij de wereld uit helpen. Daarom is een stappenplan buitengewoon belangrijk. Hoe is het daarmee gesteld? Wanneer kan de Kamer dit verwachten?

Wij constateren dat de minister voor een aantal projecten inkomsten uit de opbrengsten van versnellingsprijs/tol reserveert, bijvoorbeeld voor de A15 en de A16/A13. Hoe verhoudt de invoering van tol zich

## Van Hijum

tot de invoering van het landelijke systeem van kilometerheffing? Wij worden toch niet met twee betaalsystemen geconfronteerd? Het in het leven roepen van meer dan een systeem leidt tot een desinvestering. Mijn fractie wil toetsen of de projecten die de minister noemt en de inkomsten die zij uit tol of versnellingsprijs wil halen, aan de voorwaarden in de wet voldoen. De Kamer moet die wet nog aannemen. Ik vind het belangrijk dat die volgorde wordt gehandhaafd.

Eerder heb ik schriftelijke vragen over de kosten van het vaarbewijs gesteld. Mijn fractie is blij met het antwoord op de vraag of de tarieven die de Stichting VAMEX namens de watersportbonden hanteert, niet wat aan de hoge kant zijn. De minister heeft gesteld, daar eigenlijk niet zoveel inzicht in te hebben en daarom meer inzicht te willen hebben in de jaarrekening en de onderbouwing van de tarieven. Wat hebben de verzoeken concreet opgeleverd? Is het tarief kostendekkend of niet? Kan het ook omlaag? Dat is de hamvraag. Is de minister bereid om desnoods naar andere aanbieders van een dergelijk examen uit te zien en om na te gaan of er langs die weg lagere tarieven kunnen worden bereikt? Als de minister ook op die vraag een antwoord geeft, ben ik zeer gelukkig.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Wat is de stand van zaken op het gebied van Verkeer en Waterstaat na bijna vier jaar Peijs? Ach, ik ben minder positief dan de vorige sprekers. Dat zal haar niet verbazen. Ik ben er buitengewoon droevig over. De filedruk is gestegen, de treinen lopen traag, de binnenvaart mag tevreden zijn met wat afgekloven botten en de waterkeringen zijn niet in orde. Ik deel de mening van mijnheer Van Hijum dat bij het aantreden van kabinet-Balkenende I minister De Boer een rokende puinhoop in een kast in een achterafkamertje aantrof. Er was heel veel achterstallig onderhoud aan de infrastructuur in dit land te verrichten. Minister Peijs kreeg hier ook mee te maken. Zij begon met de aanpak van het achterstallig onderhoud. Let wel: de wegen werden het snelst aangepakt, daarna volgde het spoor en in laatste instantie werd er iets aan het water gedaan. De asfaltlobby was blij dat er eindelijk voortvarend werd opgetreden. Is dit wel wat Nederland wil? Gisteren bleek uit een TNS NIPO-onderzoek dat tweederde van de Nederlanders vindt dat er minder geld naar wegen en meer naar openbaar vervoer moet. Goedkoper scoort daarbij het hoogst. Afgelopen dinsdag bood Grijs in de SP in de vorm van bouwblokjes circa 110.000 handtekeningen aan voor gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. De SP-fractie wil dat het openbaar vervoer ook gratis voor 12-minners wordt. Daartoe heeft zij een amendement ingediend. Voor 140 mln. per jaar moet gratis openbaar vervoer voor ouderen en jongeren tot 12 jaar mogelijk zijn in bus en trein. Zij adviseert de minister dan ook om het geld daarvoor in te zetten. In ieder geval wordt het dankzij het amendement van mijn fractie echt mogelijk om het gebruik van ov te stimuleren.

De macht van de asfaltlobby is groot; het bitumenkartel maakte weer schrikbarend duidelijk hoe groot. De minister belooft nu te gaan werken met een witte lijst. Dat juich ik toe. Gaat zij het teveel betaalde geld ook terugvorderen en onderzoeken hoe dit kartel jarenlang heeft kunnen opereren zonder dat de ambtenaren op Rijkswaterstaat dit door hadden? Dat is wel heel vreemd.

Wordt binnen het departement van de minister wel grondig onderzocht hoe dit heeft kunnen gebeuren?

Waar de veiligheid op de wegen wel de aandacht van de minister krijgt, ontbreekt dit op het spoor, zo blijkt onder andere uit de omgang van de minister met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor veiligheid. In februari zegde zij toe, duidelijk te maken hoe zij daarmee is omgaan. Nu, ruim acht maanden later, weten wij dit nog steeds niet. Wanneer komt de minister deze toezegging na? Dit is niet de enige toezegging die zij niet is nagekomen. Ik wacht nog steeds op haar reactie op het voorstel om treinen bij een deelrijweg met knippend licht te laten vertrekken. Een notitie van spoorwegovergangen laat ook maar op zich wachten. Gaat de minister dit in haar laatste maanden nog serieus nemen?

Politiek is keuzes maken en op het gebied van openbaar vervoer heeft de minister een keuze gemaakt. Met dit openbaarvervoerbeleid gaan wij Amerika achterna, waar de bus pass een schande is onder de jongeren omdat die aantoonde dat je geen auto kunt betalen. De SP had liever gekozen voor België, waar de buspas iets is wat juist iedere jongere wil hebben. Laat het openbaar vervoer ook hier weer betaalbaar, betrouwbaar en comfortabel worden. Wij kunnen ook nu al ons best doen om bijvoorbeeld de trein voor werkende reizigers aantrekkelijk te maken, onder andere door een internetverbinding in de trein mogelijk te maken. De NS is hiermee bezig. Men is vorig jaar begonnen met een proef en men zou het uitrollen, maar wij horen er helemaal niets meer over. Hoe staat het daar nu mee? Komt het nu snel en kan de minister nog iets doen om het proces te versnellen?

Snelheid is een ander probleem op het spoor. Diverse partijen willen daarvoor nu geld uittrekken, maar er valt ook heel wat winst te behalen met het aanpassen van de onzinnige normen die soms op het spoor gelden. Wil de minister dit inventariseren? Graag hoor ik ook van de minister wat nu de laatste visie van de spoorsector op de uitrol van ERTMS is.

De **voorzitter**: Het is niet verplicht om bij elke spreker te interrumperen.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik dacht dat het een debat was, voorzitter.

Mevrouw Gerkena, u zegt dat een aantal dingen op het spoor niet in orde zijn. Waar doelt u dan op? Het is een heel vaag begrip.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb niet gezegd dat het niet op orde is. Ik sprak over de snelheid.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): U zei dat een aantal dingen niet in orde waren op het spoor. Daarna ging u heel snel door. Sorry, maar de voorzitter haalt mij even uit mijn concentratie.

De **voorzitter**: Ja, de voorzitter heeft het weer gedaan!

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb dat niet gezegd. Er zijn wel veel dingen in orde op het spoor. Ik zei specifiek dat de snelheid op het spoor een stuk beter kan. Was dat wat u wilde weten?

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Oké.

## Gerkens

Mevrouw **Gerkens** (SP): De afgelopen jaren is er met moeite geld vrijgekomen voor de binnenvaart. Dat is wel winst, want het was echt drie keer niets. Het blijft echter moeizaam en daarom vraag ik de minister ook nu weer om meer te gaan doen. Door onderuitputting bij wegen kunnen wij reeds in 2007 een aantal projecten versnellen. Daarom heb ik samen met de heer Van der Staij een amendement ingediend op dit punt.

De landelijke toetsing van de waterkeringen laat zien dat 20% niet aan de wettelijke norm voldoet en dat bij nog eens 30% onduidelijk is of dit wel het geval is. De eisen die Nederland in 1953 naar aanleiding van de watersnood heeft vastgesteld, worden nog steeds niet gehaald en zijn gezien de toegenomen kwetsbaarheid van onze maatschappij belangrijker dan ooit.

Op de reservering van de middelen voor de aanpak van de waterkeringen is veel kritiek, zelfs van onze kroonprins. De minister zegt dat er niets aan de hand is en dat er voorlopig voldoende middelen zijn. Dit is nu zo'n typisch geval van wie heeft er gelijk. Overdrijft onze kroonprins of is de minister te voorzichtig? Misschien moeten wij eens bij elkaar op de thee om te kijken waar de verschillen liggen. Ik wil graag een uitleg op dit punt.

Voorzitter. Ik tel de afgelopen jaren en zie een verkokerde visie op mobiliteit, met weinig schuwung en veel kortetermijnoplossingen. Vooral het openbaar vervoer, dat verder vermarkt is, is mijn fractie daarbij een doorn in het oog. Ik kijk uit naar 22 november.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Onze kroonprins bezoekt dezer dagen samen met zijn echtgenote Australië. Hij wordt daar met een voor ons onbekend waterprobleem geconfronteerd: te weinig water. Dichter bij huis, in Spanje, heeft men daar ook ernstig mee te stellen. Wij hebben echter aan water geen gebrek. Integendeel, wij hebben vaak veel te veel water en soms heel veel te veel water. Wat dat betreft kan de VVD-fractie zich goed vinden in de conclusies van de kroonprinselijke commissie, ook al schrokken wij op bepaalde onderdelen misschien even van alles wat werd gezegd. Wij vonden het in elk geval verstandiger conclusies dan van prof. Van de Ven van de TU Delft, die twee dagen eerder zei dat ruimte voor de rivier weggegooid geld was. Daarin herkennen wij ons minder goed. Als wij echter zien wat wordt voorgesteld en als wij de plannen van het kabinet zien, meen ik te mogen zeggen dat met name de staatssecretaris de laatste jaren ook al duidelijk op dat beleid heeft ingezet. Ik vind het een goede prestatie dat het beide dames gelukt is om uit de algemene middelen 420 mln. te halen voor de komende jaren. Het gaat dus niet ten laste van andere activiteiten van het departement. Misschien is dat niet genoeg, maar dat zullen wij dan zien. De dijken worden geregeld geïnspecteerd. Daaruit volgen logische onderhoudswerkzaamheden. In de preventiesfeer worden samen met Binnenlandse Zaken risicokaarten gemaakt en de bestuurlijke dichtheid van de Randstad vertaalt zich bij dit waterprobleem in af en toe een handicap. Nogmaals, wij vinden al die conclusies nuttig en nodig. Misschien is het voorbeeld van New Orleans wel heel treffend. Als men daar 30 mln. had uitgegeven voor de realisatie van een goede waterkering, had men 300 mld. schade – dus maar liefst 1:10.000 – voorkomen! Het

waterbeleid is ook een economische factor van groot belang.

De **voorzitter**: Mijnheer Boelhouwer, u stelde mij net informeel voor om de laatste speech van de heer Hofstra net als een maidenspeech zonder interrupties te laten verlopen, maar nu staat u bij de microfoon. Vooruit maar.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik kan deze kans niet laten lopen, voorzitter.

Ik begrijp de woorden van tevredenheid van de heer Hofstra niet helemaal in relatie tot het feit dat het kabinet nu slechts één kwart van het benodigde geld weet te vinden en in 2007 niets om de veiligheid in 2011 gedeeltelijk te realiseren, terwijl wij met zijn allen afgesproken hebben dat dit moet gebeuren.

De heer **Hofstra** (VVD): Die interruptie komt juist op tijd, want ik had twee afrondende vragen op dit punt. Het bedrag van 50 mln. dat de VVD hiervoor vorig jaar bij elkaar heeft gesprokkeld en dat natuurlijk slechts een klein bedrag is, wordt helemaal niet gebruikt in 2006. In 2007 gebeurt er ook niets. Hoe moet ik dat rijmen met de inzet van het amendement van mevrouw Snijder-Hazelhoff om dit geld ook te gebruiken voor spoedeisende zaken?

Ik ben het met de heer Van Hijum eens dat wij dit vandaag niet hoeven te beslissen, maar als dit niet genoeg blijkt te zijn, moet de minister een duidelijke claim neerleggen in het overgangsdossier. Er is binnenkort een nieuw kabinet en dat moet zich daarop beraden. Extra geld is prima, want het is een goed doel, maar niet ten koste van andere voor het departement van Verkeer en Waterstaat belangrijke taken. Ik wijs erop dat het toch gelukt is om 420 mln. uit de algemene middelen te krijgen.

Een tweede kernpunt bij het departement is het mobiliteitsbeleid. In de krant stond deze week dat de Nota Mobiliteit nu echt klaar is. Er lag nog iets ter inzage geloof ik. Op mijn bureau belandde een heel pakket met rapporten en kaarten. Er zit veel ambitie in dat plan, er gaat veel gebeuren en er is veel geld beschikbaar. De VVD-fractie heeft echter nog twee zorgen die ik graag met de minister wil delen. De eerste is dat wij beducht moeten zijn voor vertragingen. Fijnstof is al genoemd. Wij moeten alles op alles zetten om het sneller te kunnen realiseren. Vandaar ook onze motie bij de algemene beschouwingen om naar een eenbesluitenregeling te gaan voor infrastructurele projecten.

De tweede zorg betreft het geweldige bereikbaarheidsprobleem van de Randstad. Dit gebied glijdt af in Europa, ook op de economische ladder. Er is dus ook een geweldig economisch probleem. Wij vinden dat er een extra element aan de Nota Ruimte moet worden toegevoegd voor de Randstad.

Wij hebben een prachtige parabool. In 1992 was de file 60 eenheden, in 2000 was het 100 eenheden en inmiddels is het 134 eenheden. Het gaat misschien wel door naar 200 eenheden. En als een soort duveltje uit een doosje gaat het weer terug naar 60 eenheden in 2020. Het lijkt wel zwarte kunst! Dit doen mij denken aan die oude CO<sub>2</sub>-discussie. Lubbers tekende die grafiek en dan was het opeens zo.

Wij hebben twijfels of het allemaal wel zo goed gaat. Vandaar dat wij ons afvragen of wij niet wat visionairder moeten zijn. Wij moeten de wegcapaciteit nadrukkelijker

## Hofstra

realiseren. Ik verwijs even naar het debat van gisteren waarbij veel getrek en gedoe was over een enkel strookje. Laten wij in dezen toch daadkrachtiger zijn. Wij moeten zoeken naar creatieve oplossingen. Het idee om te overkappen is prima. Dat kan goed gebruikt worden. Dubbeldeks noem ik ook nog maar eens een keer. Vooruit met die hele handel. Maar er moet ook aandacht zijn voor het openbaar vervoer. Ik refereer graag aan wat er deze week gebeurde in de kerk aan het Spui. De vereniging Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) vierde daar haar 125-jarig jubileum. Daarbij waren ook de majesteit en de minister aanwezig. De majesteit kreeg een prachtige tekening van de gebroeders Das aangeboden. Daarop staan heel inventieve oplossingen voor infrastructuur, stedenbouw en vervoer. Dat spreekt ons aan: een stukje visie. Nu wij binnenkort niks meer te doen hebben omdat de Betuweroute en de hsl klaar zijn, zouden wij een nieuw megaproject moeten aandurven. Dat zou naar onze smaak het Rondje Randstad moeten zijn. Dat is niet alleen maar openbaar vervoer. Ik vind dat project zo sterk, omdat je door knopen te maken op alle kruisingen van snelwegen en spoorlijnen de overgang van auto naar openbaar vervoer heel goed kunt realiseren. Mijn stelling is: alleen met de auto komen wij er in de Randstad niet, hoe nuttig en handig ik dat voorwerp ook vind; wij hebben ook het openbaar vervoer nodig. De minister is straks demissionair en heeft het dan wat rustiger. Zou zij niet een verkennende studie kunnen doen in de komende maanden die laat zien hoe het met zo'n project zou kunnen gaan, zodat het volgende kabinet kan zeggen: goed idee, laten wij er middelen voor uittrekken?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij vinden het ook een goed idee. Het is heel belangrijk dat de Randstad een ov-verbinding krijgt die past bij het grootstedelijke karakter. Maar denkt u dat er binnen de Nota Mobiliteit voldoende middelen voor vrijgemaakt zijn? Een van onze problemen met die nota is dat er zo verrekte weinig geld voor nieuw spoor in zit.

De heer **Hofstra** (VVD): Ook daarvoor heb ik een suggestie. Er is al een consortium uit het bedrijfsleven bezig geweest om dergelijke plannen voor te bereiden. Het ziet er in die zin heel gunstig uit dat het met een relatief kleine bijdrage van de rijksoverheid via PPS goed financierbaar zou kunnen zijn. Als wij de economie en de infrastructuur in de Randstad belangrijk vinden en als wij nog geld tekortkomen, dan moeten wij ook de discussie durven aan te gaan om er zo nodig extra geld voor te vragen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben op zichzelf geen tegenstander van de gedachte om samen met het bedrijfsleven hier iets moois te realiseren. Maar het probleem van dat voorstel is wel dat men dan weer met de techniek van de magneetzwefbaan komt, die wellicht niet helemaal past binnen de huidige infrastructuur, waardoor de aansluiting een probleem kan zijn. Met zo'n vorm van infrastructuur denk je nu misschien dat je voor een miljard bij wijze van spreken voor een dubbeltje op de eerste rang zit, maar je weet helemaal niet zeker of je dat kunt volhouden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar dat geldt ook voor andere systemen. De magneetzweftechniek lag

inderdaad ten grondslag aan dat project. Door dat vreselijke ongeluk in het Eemsland met 21 doden is dat project nu misschien technisch aan het eind van zijn Latijn, hoewel de oorzaak een andere fout was dan een technische fout. Maar ik denk dat het systeem ook werkt bij een andere aandrijving. Je kunt bijvoorbeeld ook kiezen voor een sneltramconstructie. Dan worden de reistijden natuurlijk wel iets langer, maar het systeem wordt niet wezenlijk bepaald door de aandrijftechniek. Dat zou je ook nog goed kunnen bekijken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik juich het natuurlijk enorm toe, als de heer Hofstra zich ontpopt als pleitbezorger van het openbaar vervoer. Maar u heeft wel vier jaar laten lopen, want het idee van het Rondje Randstad is niet nieuw. De afgelopen vier jaar had u ook zaken op dit terrein kunnen doen, maar eind goed wellicht al goed. Ik heb vanochtend heel vluchtig – het kwam net vrij – de CPB-doorrekening van het VVD-programma voor de komende vier jaar en de onderlegger bekeken, maar ik vond er geen cent in terug voor dit mooie plan. Geen cent!

De heer **Hofstra** (VVD): Windt u zich nu niet zo op. In ons programma wordt hoge prioriteit toegekend aan de investeringen in de infrastructuur. Alleen hebben wij de verleiding kunnen weerstaan om alle projecten in het land op te sommen. Maakt u zich geen zorgen. Als dit project van de grond kan komen, hoop ik dat u ook instemt met al die parkeerplaatsen bij de stations. Ik ken u langzamerhand ook: er mag van u helemaal niks.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U trekt in uw verkiezingsprogramma een paar honderd miljoen extra uit voor infrastructuur. U houdt ook een krachtig pleidooi voor meer wegen. Daar kun je echt dat Rondje Randstad niet van betalen.

De heer **Hofstra** (VVD): De belangrijke vraag is hoe je dat financiert. Ik ben van mening dat het door PPS relatief goedkoop kan, zeker in verhouding tot andere megaprojecten. Gesteld dat puntje bij paaltje komt en er nog wat geld bij zou moeten. Wij willen de Randstad toch terugbrengen in een sterkere economische positie? Dan moet je er ook geld voor over durven te hebben. Binnenkort is een ideale periode, want er komt een nieuw kabinet. Het zal wederom een verstandig kabinet worden, zo schat ik in. Dat zal hieraan waarschijnlijk een hoge prioriteit willen geven. Nogmaals, de kracht van zo'n systeem zou zijn dat je niet alleen kiest voor de auto en niet alleen kiest voor het openbaar vervoer, maar dat je die kruising bevordert. Dat lijkt mij heel kansrijk om meer mensen af en toe naar plaats en tijd uit de auto te krijgen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik had eigenlijk dezelfde vraag als de heer Duyvendak over het verkiezingsprogramma van de VVD. Ik moet het de heer Hofstra nageven dat hij met het CDA de meeste middelen reserveert voor nieuwe infrastructuur. Resteert de vraag of dit de verstandigste investering is. De komende jaren hebben wij honderden miljoenen extra nodig om het reizen zonder spoorboekje in de Randstad een stap dichterbij te brengen. Dan gaat het erom dat je om de tien minuten een trein hebt van en naar de grote steden. Ik denk aan lightrailprojecten, zoals de stedenbaan. Het



## Hofstra

zijn allemaal initiatieven die wij willen omarmen. Is het dan verstandig om er een groot megaproject aan toe te voegen? Nogmaals, onze ambitie is een goed en stevig openbaarvervoernetwerk in de Randstad.

De heer **Hofstra** (VVD): Op zichzelf is dit een legitieme vraag. Ook al zouden wij het graag willen, het grootschalig uitbreiden van het wegennet op een zodanige manier dat er genoeg capaciteit is, kan niet. De ruimte is juist in de Randstad beperkt. Het is trouwens ook duur. Wij hebben een ov-systeem dat wij op allerlei punten willen verbeteren. Wat wij missen, is dat prachtige vervoerssysteem dat Londen en Parijs kennen. Dat zijn stedelijke gebieden die net zo groot als de Randstad zijn, maar omgekeerd qua structuur. Het RER-systeem in Parijs met snelle treinverbindingen is heel mooi. Het Rondje Randstad is in feite de Parijse RER op zijn Hollands.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wil de heer Hofstra de komende periode investeren in verbetering van het openbaar vervoer of wil hij een duur nieuw systeem?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik meen te mogen stellen dat dit nieuwe systeem zoveel voordelen heeft boven het bestaande openbaar vervoer, dat je wellicht een deel van de investeringen die nu op de rol staan voor het bestaande systeem, kunt gebruiken voor zo'n nieuw systeem. Ik wil daar vandaag helemaal geen definitieve conclusie over trekken. Mijn meest springende punt bij dit onderwerp is het verzoek aan de minister om daarover in haar demissionaire periode een verstandig verhaal op papier te zetten met de plussen en de minnen. Dan kunnen wij daar heel verstandig over oordelen.

Een kwaliteitssprong voor de auto en het openbaar vervoer is noodzakelijk. De NS-suggesties zullen wij van harte steunen: sneller en vooral beter. Wij moeten ons echter wel realiseren dat al die wensen op het terrein van het openbaar vervoer extra geld kosten, en dat moet er natuurlijk wel zijn. Gelukkig krijgen wij de chipkaart, hetgeen effectiviteit met zich mee zal brengen. Het is moeilijk te kwantificeren, maar het zal gebeuren. Tegen mevrouw Dijkma en mevrouw Gerken zeg ik: hou op met die plannen voor gratis openbaar vervoer, want dat kost alleen maar geld. En dan wordt het alleen maar moeilijker om verbeteringen voor elkaar te krijgen. De marktwerking moeten wij gewoon doorzetten. Connexion verkopen is een heel goed plan. In Brabant maakte iemand een rekenfout en ineens stond alles ten onrechte op tilt. De minister had volledig gelijk toen zij voor Radio 1 zei dat die chauffeurs nooit risico hebben gelopen, dat zij een goudgerande wettelijke positie hebben. De gemeentelijke vervoerbedrijven, een historisch overblijfsel, moeten natuurlijk ook opgaan in de marktwerking. Ze moeten min of meer gesaneerd worden, hetgeen moet leiden tot een betere positie van het openbaar vervoer in de stedelijke gebieden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Hofstra nodigde mij uit om ergens mee op te houden, namelijk met het denken over gratis openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Ik kan hem daar niet blij mee maken. Wij houden daar absoluut niet mee op. Het moet ook hem een lief ding waard zijn als wij bijvoorbeeld in de daluren mensen in plaats van lucht gaan vervoeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zijn ook voor creatieve tarieven. Als die ertoe leiden dat je op een gegeven moment meer mensen in de bus krijgt, ben ik het er helemaal mee eens. Maar het principe van gratis openbaar vervoer is niet goed. Bedenk u een andere term, want anders kost het ons heel veel geld!

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik wil het nultarief best de Hofstraprijs noemen. Maar dan moet u ook instemmen!

Mevrouw **Gerken** (SP): Gratis openbaar vervoer zou 140 mln. kosten. De heer Hofstra sprak over aanbestedingen en marktwerking in het openbaar vervoer. Hij sprak van een goudgerande positie van de chauffeurs. Ik heb al eens eerder gezegd dat de arbeidsvoorwaarden anders zijn dan de cao-regelingen. De onzekerheid van het personeel geeft op dit moment veel aanleiding tot onrust. 15 november zal een grote demonstratie plaatsvinden tegen de Wet personenvervoer 2000. Wat heeft de heer Hofstra nog nodig om zijn ogen te openen en hem duidelijk te maken dat die marktwerking misschien niet zo zaligmakend is?

De heer **Hofstra** (VVD): De marktwerking bij het stads- en streekvervoer, zeker in het streekvervoer, heeft tot nu toe heel duidelijk gemaakt dat het gewoon een goede richting is, dat het echt voordelen oplevert, dat het echt lagere kosten met zich brengt. Natuurlijk moeten mensen wat betreft hun arbeidssituatie altijd rechtvaardig worden behandeld. Het is echter niet begrijpelijk dat een groep werknemers van in dit geval de stadsvervoersbedrijven een geheel andere positie zou moeten hebben in dit opzicht dan heel grote groepen werknemers uit private bedrijven. Er is toch niemand die zo'n werkgarantie heeft? De minister heeft onlangs geprobeerd om er wat van af te knabbelen, met onze steun, maar helaas heeft het CDA al in de hoorzitting dit punt weggegeven, waardoor die bijstelling niet meer mogelijk was. Echter, dat wat nu op de agenda staat voor de stemmingen, moet wat ons betreft gewoon doorgaan. Dat is verstandig en dat zal het openbaar vervoer opruimen in dit land.

Vervolgens kom ik te spreken over het punt anders betalen voor mobiliteit. Wij zijn de commissie-Nouwen veel dank verschuldigd. Na alle inspanningen van die commissie heeft de Kamer vorig jaar middels de motie-Hofstra c.s. een duidelijke politieke afronding gegeven aan dit belangwekkende project. Ik prijs mij nog steeds erg gelukkig dat dit gelukt is met een brede Kamermeerderheid, waardoor ik verwacht dat het nieuwe kabinet, hoe dan ook samengesteld, gewoon op die lijn door kan gaan en niet het wiel opnieuw zal moeten gaan uitvinden.

Ik sluit mij aan bij de opmerking van collega Van Hijum dat het met de kostenmonitor de goede kant opgaat. De bedragen dalen inderdaad, maar ik houd toch vast aan de 5% die in de motie staat. Wij hebben er vertrouwen in dat het technisch en qua kosten goed zal komen, hoewel het nog even kan duren. Wel zou ik de minister nadrukkelijk willen adviseren om 2012 niet meer te gebruiken. In de motie wordt 2012 ook nadrukkelijk niet genoemd. Dat heeft ook een betekenis. De minister wekt namelijk verwachtingen en op een gegeven moment komt het allemaal in de knel. Dus ik zou zeggen: de voorwaarden zijn zoals ze zijn en geprobeerd wordt om het allemaal zo snel mogelijk te realiseren, maar het is allemaal pas haalbaar als aan de voorwaarden is

## Hofstra

voldaan. Ik ben namelijk bang – 2012 komt dichterbij – dat het nog problemen kan geven.

Verder is mijn fractie van mening dat de fiscaal-politieke uitwerking waarover ook collega Van Hijum sprak, er nu heel snel moet komen. Ik ken de gezonde tegenzin bij Financiën. Die was er ook bij het besluit over de desbetreffende motie. Financiën heeft nog steeds moeite met het aftappen van geld voor de schatkist. Er moet worden gedefiscaliseerd. Als dat niet gebeurt, krijgen wij het de burgers niet uitgelegd en komt alsnog het gehele project in gevaar. Wil de minister ervoor zorgen dat als de wiedeweerga dit belangwekkende onderwerp wordt uitgewerkt, zodat ook de communicatie met burgers en bedrijven in dit land op gang kan komen?

Wat betreft de versnellingsprijs sluit ik mij korthedshalve aan bij wat de heer Van Hijum daarover heeft gezegd. Het kan in principe, tol kan ook in de nieuwe infrastructuur, maar wij moeten wel goed opletten dat het allemaal nog begrijpelijk is wat er gebeurt.

Het idee van de minister om met gevarieerde snelheidslimieten te gaan werken, willen van wij harte ondersteunen. Dat is vanuit onze fractie ook niet nieuw. Waar dat nodig is, 80 km per uur, respectievelijk 100 km per uur. Maar mogen wij in gevallen waar dat wel kan, een beetje harder? Er is al eens een motie over aangenomen. Kijk naar Duitsland, waar de adviessnelheid 130 km per uur is. Je mag er op bepaalde stukken weg zelfs twee keer zo hard, maar 130 km per uur vind ik persoonlijk snel genoeg. In Frankrijk is dat ook de maximumsnelheid. Dus laten wij nu opgaan in een groot Europa en uitgaan van 130 km per uur en de overige limieten. De minister moet de bordjes boven de weg dan wel even aanpassen, want er mist nog een positie. Nu kan er maar 99 op en ik ga ervan uit dat op alle nieuwe bordjes die worden geplaatst ook de aanduiding 199 of 999 kan verschijnen. Maar goed, zo snel hoeft het ook weer niet; 130 zou dan in elk geval kunnen.

Dan de bekende rode kruisen die wij af en toe boven de weg zien. Daar zijn toch wel heel rare regels voor. De desbetreffende stroken zijn ingesteld om in het geval van files dat fileprobleem juist op te lossen. Het rood wordt nu echter pas groen als de files er zijn! Dat vind ik toch wel heel raar. Ik heb begrepen dat de minister er iets aan wil doen, maar ik ben van oordeel dat zodra er te veel verkeersaanbod is, te allen tijde de strook gewoon open moet. Het kan soms om een heel tijdelijke situatie gaan, zoals sportevenementen.

In het kader van het MIT komen wij nog te spreken over de 80 km-kwestie bij de Utrechtsebaan.

Dan de apk. Ik ben bijzonder verheugd dat het kabinet heeft aangegeven in principe tot een versoepeling te willen komen. Ik zeg in principe, want er is nu weer eerst een plan gemaakt om het beleidsneutraal om te zetten in een besluit in plaats van in een wet. Ons standpunt hierover is bekend. Dat hebben wij vele jaren achtereen verkondigd. Ik hoop nu toch dat het ervan komt. De tegenstanders kennen wij ook allemaal. Die zijn niet helemaal belangeloos bij dit onderwerp, maar zij halen volgens mij heel principieel een verkeerde discussie aan. Ik vind dat je als eigenaar van een voertuig verantwoordelijk bent voor de staat van onderhoud en de staat van veiligheid. De overheid controleert dat middels de apk. Dat is prima en dat willen wij ook zeker niet afschaffen. Er moet echter niet worden gezegd: wij moeten elke dag controleren, omdat wij bang zijn dat iemand met gladde

banden rijdt. Dat is primair de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto. Dat kan ook heel goed. Kijk maar naar Zwitserland. Dat is een fatsoenlijk land en daar is de veiligheid ook redelijk gewaarborgd. Er zijn nog meer voorbeelden. Dus graag die kant op.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voordat wij over gezamenlijke problemen beginnen, wil ik zeggen dat u volgens mij nu een klein probleempje heeft. Als ik hoor wat u nu zegt over de apk-wetgeving, dan denk ik dat u zich rijk rekent. De regering heeft nog geen nieuwe frequentie afgesproken. Die wordt pas vastgesteld op basis van hetgeen in Europa gebeurt.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klopt. Ik hoop dat u Europa kent – misschien nog wel beter dan ik het ken – want dan weet u dat men nooit op de Nederlandse frequentie gaat zitten. De Nederlandse regering zal zich daar ook niet tegen verzetten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De Nederlandse regering kan natuurlijk wel gerechtvaardigde argumenten hebben om te laten zien dat juist als het gaat om milieu en verkeersveiligheid, het van groot belang is dat de frequentie enigszins op orde blijft. Ik weet wel dat u over het algemeen niet voorop wil lopen in Europa, maar met sommige dingen moeten wij dat wel gewoon blijven doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat ben ik helemaal met u eens. Laten wij nu maar eens beginnen met het bronbeleid. De heer Van Geel is op dat punt echter een soort roepende in de woestijn. Het enige land dat hem steunt, is Polen. Wij kunnen beter onze energie daarin steken, dan in de apk als daar straks uitkomt dat het Spaanse systeem de Europese norm gaat worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is bij u – ik betrapte de heer Van Hijum daar ook al een beetje op – wel erg Europa à la carte. Op het moment dat het u uitkomt, moet Europa zich ergens mee gaan bemoeien, maar op het moment dat het niet zo goed uitkomt, moet Europa zich terugtrekken. Dat gaat niet altijd samen. U zult dan ook wat consistentere moeten worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij bedrijven hier politiek! Ik zou het zeer naïef vinden om altijd te zeggen: Europa heeft gelijk. Je moet ook een beetje pragmatisch handelen.

Mijn laatste vraag als het gaat om de apk is of ik mijn Nederlandse auto nu ook in Spanje kan laten keuren. De minister was het ermee eens dat dat moest kunnen, maar kan het nu ook?

Voorzitter. Over de eenbesluitregeling het volgende. Wij denken dat wij op dat punt grote vorderingen zouden moeten kunnen maken. Ik hoop ook dat dat gebeurt bij de uitvoering van de motie die ik eerder al heb genoemd. Als je dat punt naar voren brengt, wordt altijd gezegd dat het in Nederland niet langer duurt dan in andere landen. Dat is volgens mij niet waar, maar ook als het wel waar zou zijn, kunnen wij nog wel besluiten om het sneller te doen. Verder wordt gezegd dat de procedures niet het probleem zijn, maar de politieke besluitvorming. Wat ook het probleem is, wij moeten naar lex-specialisachtige dingen: eenbesluitregeling, de spoedwet die al is genoemd en waar wij een doorstart mee moeten maken. Voor het spoor mag er wat mij

## Hofstra

betreft ook een spoedwet komen. Wij moeten dat gewoon gaan aanpakken en eindelijk eens al die dikke rapporten en al die ingewikkelde procedures en al die rechtelijke procedures uit gaan werken. Kan de minister de tijd van het demissionair minister zijn niet gebruiken om een paar slimme mensen aan het werk te zetten? Die moeten dan met praktische voorstellen komen, die wij op korte termijn kunnen invoeren, waardoor wat kan worden gedaan aan die gedeelde ergernis.

Wat betreft de luchtkwaliteit ben ik het helemaal met de heer Van Hijum eens dat het een schande is dat Europa op dit punt niet een effectiever beleid kan voeren. Het is echter ook een schande dat wij in Nederland de wetgeving zo ingewikkeld hebben gemaakt dat wij er wel last van hebben, maar geen enkel ander Europees land. Daarom zeg ik dat het jammer is dat het verstandige amendement van mijn fractiegenoot De Krom – dat is overigens ook een heel verstandige fractiegenoot – niet is gesteund door het CDA. Dat amendement voorzag er namelijk in dat wij konden ontkoppelen als het in Europa mis gaat. Iedereen was optimistisch, maar is het wel gerechtvaardigd om optimistisch te zijn? Europa moet nog definitief besluiten en het parlement moet ook nog wat zeggen. De vraag is wat daar uit komt. Ik ben er niet van overtuigd dat het zonder meer goed zal gaan. Wij moeten ons daarom voorbereiden op die sluiproute, die vluchtroute. Als het weer mis gaat, willen wij geen jaren wachten, maar dan gaan wij ontkoppelen en dan bouwen wij gewoon wat wij willen bouwen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij gaan het debat over de Wet luchtkwaliteit hier waarschijnlijk niet overdoen, maar ik neem aan dat u de brief van de minister hebt gelezen. Daaruit blijkt dat zij met die nieuwe wet en het daaronder hangende plan van aanpak gewoon aan de slag kan. Dan is het voor de luchtkwaliteit, de gezondheid en de omgevingsaspecten toch belangrijk om dat in wetgeving te verankeren? Zo raar is het toch niet om een koppeling waar je geen last van hebt, te handhaven?

De **voorzitter**: Een heel korte reactie, want dat debat gaan wij inderdaad niet overdoen.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is duidelijk dat er een gezondheidsaspect aan zit. Ik zeg ook niet dat wij niet moeten normeren op basis van het aspect van de luchtkwaliteit, maar wij moeten dat wel een beetje op een handige manier doen. Hoewel het nu goed lijkt te gaan, ben ik bang dat wij straks door nog scherpere besluitvorming in Brussel misschien toch weer achteroplopen. Voor dat geval – maar alleen voor dat geval – zou ik willen zeggen: kijk nog eens goed naar dat amendement. Wij kunnen dat later natuurlijk weer aanpassen via wetswijziging.

Mijn laatste opmerking betreft de luchtvaart. Het gaat niet om Schiphol, want daar praten wij hier elke week al over. Er zijn andere luchthavens die ook in onze warme belangstelling staan. Hoe gaat het met het ombouwen van vliegbasis Twenthe van militair naar civiel? Daarover zijn bepaalde afspraken gemaakt; lopen die goed? En dan mijn eigen vliegveldje natuurlijk, Eelde. Er is nu al een vertraging van 30 jaar voor een paar centen. De aannemer is al klaar en het geld is al betaald. Dit is dus ook helemaal geen verwijt aan de minister, maar zou zij ervoor kunnen zorgen dat wij dat vliegveld kunnen openen voordat zij echt weggaat?

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik richt mij eerst tot de heer Hofstra. Omdat ik meteen na hem spreek en omdat dit waarschijnlijk de laatste eerste termijn is die ik van hem meemaak, wil ik in ieder geval zeggen dat ik hem en zijn altijd integere, eerlijke en "recht door zee"-inbreng in de Kamer zal missen.

De heer **Hofstra** (VVD): Mag ik de heer Duyvendak hartelijk danken voor deze vriendelijke woorden? Dat geldt natuurlijk ook voor mevrouw Dijkema, maar ik word tot 30 november door het Nederlandse volk betaald. Wij weten dus niet wat er gebeurt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hopen erop dat het misschien op 29 of 30 november nog een keer gebeurt. Trouwens, 30 november is mijn verjaardag; dus wie weet?

Laat ik voorzichtig zijn: naar het zich laat aanzien is dit de laatste begroting van minister Peijs. Deze minister zei op 26 mei in HP/De Tijd: "Mijn opvolger krijgt er een luizenbaan aan." Dat deed mijn wenkbrouwen fronsen, want in haar periode zijn de files niet alleen in aantal, maar ook in lengte en zwaarte toegenomen. In haar periode is het autoverkeer ook meer aan de klimaatverandering gaan bijdragen dan ooit, is de trein – gelet op de dienstregeling voor 2007 – langzamer gaan rijden en loopt het streekvervoer leeg. Terwijl de zeespiegel in Nederland stijgt, blijken wij onvoldoende voorbereid te zijn op overstromingen. Het is maar wat je "een luizenbaan" wilt noemen.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik heb mij zojuist ingehouden bij een andere collega, maar dit is de tweede keer dat iemand de minister verwijt dat er nu extra files zouden zijn. Alle voorgaande kabinetten hebben er onder andere voor gezorgd dat er veel achterstallig onderhoud is. De huidige files worden mede veroorzaakt door alle wegopbrekingen en dergelijke. Ik vind het dus een beetje te makkelijk om dit te zeggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Was het maar zo dat die files worden veroorzaakt door die verbeteringen. Die verbeteringen zijn er niet in verdisconteerd en hebben trouwens deels ook in eerdere periodes plaatsgevonden. Nee, de files zijn gewoon toegenomen omdat het autoverkeer is toegenomen, omdat dit kabinet niet de moed heeft gehad om rekeningrijden, een kilometerheffing of tolsystemen in te voeren en omdat dit kabinet veel te weinig heeft gedaan om van het openbaar vervoer een serieus alternatief te maken. Daarom zijn de files toegenomen en daarom nemen zij al decennia toe.

De heer **Van Hijum** (CDA): Als wij u mogen geloven, is het allemaal heel erg. Dat zou geloofwaardig zijn als er tenminste een alternatief van GroenLinks lag voor het aanpakken van de problemen. Uw partij heeft echter voorgesteld om het beschikbare budget voor de Nota Mobiliteit van 80 mld. te halveren. Daarmee denkt u op een geloofwaardige manier te kunnen aantonen dat het allemaal veel beter zou zijn geweest als u het voor het zeggen zou hebben gehad. Ik neem daar kennis van, maar dat is, met alle respect, natuurlijk niet echt een heel geloofwaardige redenering.

## Duyvendak

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de tweede helft van mijn betoog ga ik in op onze alternatieven.

Het kabinet laat zich typeren met een radicale keuze voor asfalt. De minister gelooft immers niet dat meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen zijn. Zij gelooft evenmin in een sociale functie voor het openbaar vervoer. Toch was bij aanvang van haar termijn de ambitie heel erg groot. Ik citeer haar "Mijn inzet is om Nederland op korte termijn weer in beweging te brengen en in de toekomst in beweging te houden." Misschien herinnert de Kamer zich nog mijn voorspelling bij het eerste begrotingsdebat: Met minister Peijs ben je langer op reis. Wat is het geworden? Meer in beweging of langer op reis?

De heer Hofstra haalde al aan dat de minister zei dat in het jaar 2020 de files met 44% teruggebracht moeten zijn. De trend onder haar bewind is precies andersom. Het doel is verder weg komen te liggen. In het eerste jaar van haar bewind stegen de files nog met minder dan 1%, in het tweede jaar met 6,5% en in het derde jaar met 8%. Ik hoor hierop graag een reactie. In de auto was je dus met minister Peijs langer op reis.

De grote massa van de mensen zou er in 2007 in de trein op vooruitgaan. Dan zouden immers al die investeringen gaan renderen. De GroenLinksfractie heeft zelf achttuizend verbindingen moeten narekenen. De minister heeft het nooit gedaan. Wat bleek? Op de meeste reizen is de reiziger van station tot station langer op weg, ook op de drukke verbindingen. 52% van de mensen zal langer onderweg zijn in het jaar 2007, terwijl er veel minder mensen op vooruit gaan. De mensen die langer moeten reizen, gaan er bovendien sterker op achteruit dan de mensen die korter gaan reizen er op vooruitgaan. Het gaat vaak om enkele minuten. Ook hier de conclusie: met minister Peijs ben je langer op reis. Graag een reactie.

De Kamer lijkt verschillende malen onjuist geïnformeerd te zijn over de nieuwe dienstregeling. Dat is een zeer ernstig feit. De minister stelde keer op keer, op schrift en in debatten, dat de gemiddelde reistijd van station tot station met 1% tot 3% daalt. Wat blijkt, die stijgt met 2,5% tot 3%. De minister zei ook dat voor de grote massa de situatie verbetert. Het blijkt echter allemaal niet te kloppen. Graag een reactie.

De jaren van het kabinet-Balkenende waren voor het stads- en streekvervoer jaren van stagnatie en achteruitgang. Buslijnen worden opgeheven. Het aantal reizigers daalt elk jaar. Het aantal kilometers in bus, tram en metro is in deze periode gedaald met maar liefst 8%. Ook hier geldt: met minister Peijs ben je langer op reis. De minister heeft Nederland helaas niet in beweging gekregen.

Al Gore was onlangs in Nederland. De politici waren er wel, maar luisterden niet. Met de stijging van de zeespiegel wordt onze bescherming tegen hoog water essentieel. Er was niemand minder dan Willem-Alexander voor nodig om ons te waarschuwen dat Nederland achter de feiten aanloopt. Onze dammen, dijken en duinen schieten tekort. Ik maak een amendement om voor komend jaar 75 mln. extra uit te trekken voor het onderhoud van onze dijken, dammen en duinen.

Wij moeten Nederland weer in beweging krijgen. Er zijn heel veel kansen en mogelijkheden. Wij moeten die wel pakken, bijvoorbeeld bij de kilometerheffing en het invoeren van tol. Waarom kan het in Stockholm en Londen maar niet bij ons? In Stockholm was de

bevolking zeer sceptisch over de invoering van tol. Nu is die ingevoerd en zijn de resultaten positief: 14% minder CO<sub>2</sub>, 10% minder fijnstof, veel minder files en meer openbaar vervoer. Een plezierige stad met schone lucht. Onlangs konden de bewoners van Stockholm zich in een referendum uitspreken over de vraag of het systeem definitief moest worden. Het was geen wonder dat zij volmondig "ja" zeiden. Het voorbeeld van Stockholm toont aan dat het bestuur lef moet tonen, vooruit moet durven lopen en initiatieven moet nemen. In Londen zagen wij eerder hetzelfde beeld. Ten tijde van het aantreden van het kabinet-Balkenende in 2002 hadden de Vlamingen nog veel minder reizigers in het stads- en streekvervoer, maar inmiddels hebben zij ons bijgehaald. Mechelen, bijvoorbeeld, halveerde de prijzen van de buskaartjes en in vijf jaar verviervoudigde het aantal reizigers. Wij hoeven niet alleen naar België te kijken. Wij kunnen ook naar onze andere burens kijken. In Duitsland, Karlsruhe, is de afgelopen vijf jaar het ov-gebruik explosief gestegen.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Duyvendak heeft enige tijd geleden een wetsvoorstel ingediend. Ik brand van ongeduld om hier met hem over te debatteren, maar het bereikt de Kamer maar niet. Waarom stelt hij dat dan niet gewoon voor?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik denk dat de heer Van Hijum doelt op het wetsvoorstel waarmee gemeenten zelf tolheffing kunnen invoeren, zoals in Londen en inmiddels ook in Stockholm is gebeurd. Het is inderdaad een perspectiefrijk systeem dat ik net nog heb toegejuicht. Hij heeft groot gelijk, maar ik ben politiek pragmatisch. Ik weet dat dit wetsvoorstel geen kans heeft als de heer Hofstra daar dinsdag zijn laatste eerste termijn aan besteedt en als deze Kamer daarover gaat stemmen. Ik wacht liever even. Ik hoop dat de kiezer na 22 november voor een andere verhouding in de Kamer zorgt, waardoor dat initiatief wel kansrijk is. Ik hoop dat een meerderheid van de Kamer de gemeentebesturen dan de vrijheid wil geven om de oplossingen te bieden die nodig zijn. De G4, de vier grote steden, steunen mijn initiatiefwetsvoorstel en wil hier dolgraag mee aan de slag, maar ik wacht nog even. Ik hoop dat wij het in december kunnen bespreken. Ik hoop dat hij er dan ook nog bij is, maar dan wel in een andere Kamer-verhouding.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Het lijkt steeds meer op een verkiezingspraatje. U zet in op het spoor, maar u weet dat de capaciteit beperkt is. U houdt de kiezer dus ook een worst voor. Straks zitten wij in een trein die al stampvol zit en waar niet veel bij kan. U moet er wel bij zeggen dat dit pas na veel jaren mogelijk is. Het is niet één, twee, drie te regelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Van alle partijen reserveert GroenLinks het meeste geld voor het openbaar vervoer: jaarlijks 800 mln. U kunt het nakijken in de CPB-doorrekeningen. Daarmee willen wij dit warmaken.

Voorzitter. Wij willen investeren in hoogwaardig, modern en comfortabel openbaar vervoer. Wij hebben onderzocht wat er in het buitenland allemaal gebeurt en van sommige voorbeelden werden wij erg optimistisch. Wij hebben ook voorstellen voor Nederland geformuleerd.



## Duyvendak

leerd. Daarbij is het wel van belang dat de politiek ontwerpt, grenzen stelt en durft te innoveren. Wij publiceerden er een boekje over: Economie, inspiratie voor innovatie dat ik de minister graag aanbied. Zij heeft het hele weekend om het te lezen. Dan kan zij daar maandag in haar eerste termijn een geïnspireerde reactie op geven. Ik zal het zo ook aan de collega's overhandigen.

Ook komend jaar moet de dienstregeling beter. Daarom heb ik een amendement ingediend voor 31 mln. om de snelheid op belangrijke delen van het spoor te verhogen. Ook heb ik een amendement ingediend voor 40 mln. om een serie quick wins te realiseren. Deze amendementen lijken op amendementen van de fracties van CDA en PvdA die later kwamen. Misschien moeten wij kijken of wij ze in elkaar kunnen schuiven. Het is belangrijker dat wij dingen realiseren dan dat wij elkaar in de haren vliegen.

Tot slot maak ik deze minister nog een groot compliment. Het aantal verkeersdoden is fors gedaald. De minister heeft zich consequent zeer betrokken getoond. De daling van het aantal verkeersdoden is onbetaalbare winst. Wij maken ons nog wel zorgen over het grote aantal doden onder de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers. Met kleine technische aanpassingen van de auto is het mogelijk het aantal slachtoffers substantieel te laten dalen. Het gaat vooral om aanpassingen van de motorkap. Om daar verder onderzoek naar te kunnen doen, heb ik een amendement ingediend. Het gaat om € 200.000 en daar vraag ik de aandacht van de minister voor.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Verkeer en Waterstaat is de afgelopen vier jaar in een steeds interessanter daglicht komen te staan. Vroeger was het een ministerie van wegenbouwers, stoere mannen en vooral ook stoere vrouwen, vrouwen met sigaren, grote auto's. Macha's heb ik ze wel eens genoemd. Maar nu is het steeds meer een ministerie dat te maken krijgt met geopolitieke problemen, bijvoorbeeld de opwarming van de aarde, verwoestende stormen. Zijn de dijken wel goed genoeg zoals de prins van Oranje vraagt? Hoe gaan wij om met het wassende water van de rivieren, onze gezellige moerasdelta en de altijd goedlachse ministers en staatssecretarissen worden soms iets ernstiger. Dat is interessant, want veel van de problemen waar een deel van het departement oplossingen voor zoekt, wordt veroorzaakt door een ander deel van hetzelfde departement. De uitstoot van het verkeer vormt immers een belangrijke bijdrage aan het probleem van de opwarming van de aarde.

In dat licht staat vandaag ook de begrotingsbehandeling en eigenlijk ook de begrotingsbehandelingen voor de komende decennia. Wij evalueren nu ook een beetje minister Peijs, een minister die soms, zeker aan het begin, wat onhandig te werk ging, soms de hele Kamer tegen zich trof, zoals bij dossiers van de Zuiderzeelijn, de concessie van de NS en andere onderwerpen, maar op dat punt steeds meer is verbeterd en ook heeft ingezien dat de oppositie niet alleen maar kwaad wil met verkeer en vervoer, ook toen ik zelf nog lid was van de coalitie. Overigens is het ook een minister die meer had met asfalt dan met biezen en met een hart dat zeker lag bij verkeersveiligheid. Het is ook een

minister die op een aantal punten knopen heeft doorgehakt, bijvoorbeeld rond de A6/A9, maar helaas niet echt bij de kilometerheffing. Zij heeft daar wel een principebesluit over genomen, maar juist door die vrijheid aan steden te geven om er zelf mee aan de slag te gaan is voor D66 belangrijk. Al die VVD'ers, rechtse liberalen die nu nog in de file staan, zou ik een links-liberaal alternatief gunnen bij de volgende verkiezingen en net zoals hun lijsttrekker op D66 willen laten stemmen!

Voorzitter. Gisteren ontvingen wij een brief over een motie van mijn hand die ging over aanvullend onderzoek naar de ontwikkeling van het ov op het platteland. Het is goed te lezen dat flexibel ov, bijvoorbeeld via regiotalaxi's de mobiliteit van ouderen heeft vergroot. Dat geloof ik ook wel en in vorige debatten hebben wij al uitgesproken dat dit een hartstikke goed alternatief is. Ik heb echter nog wel enkele andere vragen over dat onderzoek dat wij gisteren kregen over de vervoersarmoede en welk effect dat heeft op de vestiging van gezinnen op het platteland. Hoe staat het bijvoorbeeld met de samenstelling van die gezinnen? In welke sociaaleconomische laag zitten die? Welk effect heeft dit op de kinderen van die gezinnen? Gaan die sneller uit huis, komen ze überhaupt nog terug naar het platteland? In het rapport staat dat de leeftijdscategorie 20 tot 34 jaar sterk is afgenomen, maar dat zien wij allemaal eigenlijk niet terug in het rapport dat wij van de minister hebben gekregen. Ik stel deze vragen natuurlijk omdat wij niet willen dat het platteland ontvolkt. In hoeverre heeft dat te maken met het ov? Wij hebben een uitgebreid rapport gekregen, maar aan deze punten besteedt dat eigenlijk te weinig aandacht.

Een klacht die wij vaak horen is bijvoorbeeld dat jongeren het gewoon niet meer prettig vinden op het platteland omdat ze moeilijk uit kunnen gaan. Bijvoorbeeld 's nachts zijn er slechte verbindingen. Als ze eenmaal uitvliegen, zijn ze niet snel geneigd om terug te komen op het nest. Dat is dus niet een echte investering in het vitaal zijn van het platteland.

Met andere woorden, wij zien graag dat dit beter onder de loep wordt genomen. Als de minister straks, zoals zij ook heeft toegezegd, met provincies en gemeentes om de tafel gaan zitten om te bezien hoe dat probleem van het afnemend gebruik van het openbaar vervoer op het platteland willen oplossing, moet de discussie met hen wel zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten. Wij hebben die motie ingediend om te bezien of er meer geld nodig is om dat openbaar vervoer op het platteland te versterken. Als wij dan allemaal verschillende analyses en cijfers hebben, komen wij er weer niet uit en blijft het ov op het platteland alleen maar meer afnemen.

Voorzitter. Door andere fracties zijn er de afgelopen jaren heel wat voorstellen gedaan, ook die vooral de steden hebben willen verbeteren. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het amendement dat ik verleden jaar samen met de heer Van Hijum heb ingediend over de Randstad en over Brabantstad. Dit soort initiatieven is erg belangrijk. De minister heeft de afgelopen jaren goed werk geleverd door vooral het openbaar vervoer in de steden te versterken. Daar wonen de meeste mensen en uit onderzoek blijkt dat daar ook de meeste winst is te boeken voor het openbaar vervoer. Ik complimenteer de minister met dit resultaat. Wij moeten op die weg verder gaan; wij moeten de sterktes in Nederland verbeteren en

## Van der Ham

nog sterker maken, maar tegelijkertijd moeten wij oog houden voor de plattelandsgebieden.

Het goederenvervoer over water kan in Nederland nog flink groeien. Het is waar dat schepen ook uitstoot veroorzaken, maar die is door de hoeveelheid vracht die zij vervoeren relatief minder dan de uitstoot door vrachtwagens. Is het waar dat er nog voor de verkiezingen een convenant zal worden getekend waarin is opgenomen dat de brandstof voor binnenvaartschepen voor 2010 net zo zwavelarm moet zijn als die voor het wegverkeer?

Wat moet er de komende jaren gebeuren? Een snelle invoering van de kilometerheffing. Wat mij betreft mogen de steden daar zelf al mee beginnen. Strengere eisen aan auto's en dan niet wachten op de rest van Europa, want dan komt het er niet van. Wij hebben de afgelopen maanden kunnen zien dat de autolobby zo sterk is dat hij kan verhinderen dat er strengere eisen aan auto's worden gesteld. Laten wij in Nederland beginnen, bijvoorbeeld door de apk te gebruiken om binnen tien jaar "vieze" auto's van de weg te halen. Hoe staat het met het onderzoek naar aanleiding van de moties die hierover zijn ingediend?

In de ruimtelijke ordening zou meer rekening moeten worden gehouden met de vestiging van bedrijven. De uitgebreid verspreide industrieparkjes in Nederland leveren extra vervoer op. Is de minister bereid om samen met haar collega van VROM hier een klem op te zetten en nauwgezet te volgen of de provincies hun regietaak wel naar behoren uitvoeren? Wij horen hier veel kritiek op en volgens mij loopt het de spuigaten uit. Wil de minister dit kritisch volgen? Als dit na een aantal jaren niet blijkt te werken, zou de rijksoverheid de teugels moeten overnemen. Wij mogen het landschap en ook de mobiliteit niet laten verrommelen door een slechte regie van provincies en gemeenten.

Dit is het laatste plenaire debat dat ik voor de verkiezingen zal voeren. Het eerste debat dat ik in de Kamer voerde, ging over de gelijke behandeling van chronisch zieken en gehandicapten. Tijdens dit debat zijn moties ingediend en aangenomen om te bevorderen dat het openbaar vervoer ook voor deze groepen toegankelijk zou worden. Nu, vier jaar later, moet ik vaststellen dat er eigenlijk heel weinig voor die groep is gebeurd. Er staat van alles in plannen, de minister heeft daarover goed onderhandeld met de NS, maar de NS doet hier echt te weinig aan. De huidige dienstregeling brengt met zich mee dat er vaker moet worden overgestapt en er is veel te weinig geregeld om dit te faciliteren. Als de minister straks met het beetje geld dat zij van CDA en VVD krijgt, naar de onderhandelingstafel gaat, zou zij in het debat over de dienstregeling moeten meenemen dat de positie van gehandicapten moet worden versterkt. Daar moeten extra prestatieafspraken over worden gemaakt. D66 staat voor vrijheid en voor het ontplooiën van mensen, maar als zij nog niet eens de deur uit kunnen, wordt het wel heel moeilijk.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Aan het einde van een kabinetsperiode is het gepast om eens terug te kijken op de afgelopen vier jaar. Temeer omdat dit ook mijn laatste begrotingsbehandeling zal zijn, doe ik dit graag. Als ik de afgelopen periode mag typeren: het is een periode van goede wil geweest, maar met helaas te

weinig resultaten. Ik spreek dan met name over de resultaten op het gebied van de infrastructuur. Dit wordt natuurlijk vooral veroorzaakt door de Nederlandse vertaling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit. Ik houd mijn hart vast als ik kijk naar de eenzame opstelling van staatssecretaris Van Geel. Die nieuwe regelgeving moeten wij in ieder geval niet koppelen. Verder houd ik ook mijn hart vast voor het Besluit luchtkwaliteit zoals wij dit hebben ingevoerd. Ik zet met name vraagtekens bij de robuustheid van deze wet. Wij hebben consequent gepleit voor het ontkoppelen. Wij zijn hier later nog in gesteund door de VVD, maar het is er helaas niet van gekomen.

De resultaten op het gebied van infrastructuur zijn helaas te mager. Aan de inzet en wil heeft het niet gelegen. Ik noem het project ZSM I en II en het voornemen om de A4-Noord en Zuid aan te leggen. Helaas zijn wij met die aanleg nog niet verder gekomen, maar de wil is er. Er zijn echter mislukkingen aan te wijzen: de hsl, de Betuweroute en de 80-kilometerzones. Die zones waren een experiment, dat echter niet terug kan worden gedraaid. Inmiddels ligt er een wetsvoorstel voor dat hopelijk wordt aanvaard. Naar mijn mening mag geen experiment worden gestart als niet kan worden teruggegaan naar de oude situatie. Ik hoor graag de reactie van de minister op dit punt.

Er zijn ook successen aan te wijzen. Ik noem met name de verkeersveiligheid. Deze minister kan de geschiedenis ingaan als de minister van de verkeersveiligheid. Ook het onderhoud is een succes te noemen. Onderhoud maakt nu pas integraal deel uit van de projecten en de omgang met infrastructuur. Een ander succes is de omgang met de grote projecten. De minister en het ministerie hebben een enorme cultuuromslag doorgemaakt. De opstelling van de minister bij de hoorzitting van de TCI en de werkelijke omslag binnen het ministerie, uitmondend in een echt "nee" tegen de Zuiderzeelijn, zijn echt opmerkelijk. Nu de Kamer nog. Ik doe de oproep om afscheid te nemen van de Zuiderzeelijn waarover de minister van Financiën zeldzaam negatief heeft gesproken; hij heeft deze pure welvaartsvernietiging genoemd.

Ik zie ontwikkelingen die mij verheugen. Er liggen op dit moment netwerkanalyses voor; eindelijk een integrale aanpak van de vervoersstroom in dit land. Ik heb mij jaar in, jaar uit sterk gemaakt voor de aanpak van het onderliggende wegennet. Wij vinden het immers van belang om enerzijds de capaciteit te vergroten en anderzijds lokaal en interlokaal verkeer te scheiden. Vorig jaar heb ik nog gepleit voor het aanpakken van de verkeerslichten: zorg dat er groene stromen komen. Tot mijn vreugde zijn er inmiddels teams in het leven geroepen die ervoor zorgen dat die groene golven er op lokaal niveau van komen. De doorstroming en het milieu zijn daarmee gebaat. Ik voeg hier graag wat aan toe. In Duitsland en Turkije hebben rond die verkeerslichten interessante ontwikkelingen plaatsgevonden. In Duitsland springen de lichten eerst op oranje voor zij op groen springen. In Turkije loopt een meter mee die aangeeft hoe lang het duurt voordat het groen wordt en vervolgens hoe lang het groen blijft. In Nederland zitten mensen vaak te suffen of hun make-up te doen, waarna bij groen licht een gat valt in de rij wachtende auto's en als het stoplicht weer op rood springt, de auto's weer moeten stoppen. Daar zijn de doorstroming en het milieu niet bij gebaat. Het gaat om iets heel simpels en ik kan mij voorstellen dat dergelijke slimme en goedkope

## Hermans

oplossingen passen in de systematiek van dit ministerie. Ik vraag de minister om hierop te reageren.

Een kleiner punt betreft de verkeersveiligheid. Wij hebben er veel aan gedaan om kinderen in auto's veiliger vervoerd te krijgen. Naar aanleiding van een krantenartikel over een ongeluk van een motorrijder met een kind achterop heb ik echter eens bij de SWOV geïnformeerd. Er blijkt maar één regel voor het vervoer van kinderen op motoren te gelden, namelijk dat zij een helm dragen. Ik vind dat echt heel gek. Als een kind zelfstandig kan zitten en een helm kan dragen, mag het dus mee op een motor. Dat lijkt mij een slechte zaak. Het ligt voor de hand om daar een leeftijdsgrens voor in te voeren. In elk geval moet bepaald worden dat motorrijders pas na een aantal jaren ervaring kinderen op de motor mogen vervoeren. De grootte van het probleem valt mee: drie ziekenhuisgewonden en zes lichtgewonden per jaar. Wie weet echter wat er nog staat te gebeuren op het punt van het motorvervoer? Wellicht neemt het toe. Als aan de ene kant voor automobilisten strenge regels worden opgesteld, dan mogen aan de andere kant motorrijders hun kinderen niet zomaar achterop zetten.

Een ander punt dat aandacht verdient, is de aanbestedingspraktijk rond infrastructurele projecten. Er is terecht ingezet op een toekomst waarin aan PPS en DBFM een grote rol wordt toebedacht. De eerste successen zijn er al, zoals de A59 en de N31. Helaas is er gebrek aan een constante opdrachtenstroom. Die is noodzakelijk om hieraan een succesvol vervolg te geven. De kennis is er en de bereidwilligheid van het bedrijfsleven ook. Er zijn successen, maar de opdrachten ontbreken. Ik citeer de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat die in Cobouw zegt: "De besluitvorming werkt bijzonder belemmerend. Ik ben bang dat wij de ambities voor nieuwe doornijdingen niet kunnen waarmaken." De hoofdingenieur geeft toe dat de markt heel goede oplossingen op tafel heeft gelegd voor bijvoorbeeld de tweede Coentunnel. "Toch kunnen wij niet kiezen voor de beste bouwmethode, simpelweg omdat de lopende procedures dan in de knel komen waardoor er nog meer kans op vertraging ontstaat. Ik ben met handen en voeten gebonden."

Voorzitter. Dit is voor mijn fractie niet aanvaardbaar. Hoe is het mogelijk dat er niet voor de beste bouwmethode gekozen kan worden? In ieder geval moet het voor nieuwe projecten de standaardprocedure zijn, maar ook zou die nieuwe methode mogelijk moeten zijn voor lopende procedures. Wij moeten toch naar de beste bouwmethode toe. Ik wil hier graag een oplossing voor vinden en vraag de minister deze te gaan bieden. In aanvulling hierop blijkt het PPS-centrum van Financiën te zijn opgeheven. Gemeenten kunnen nergens terecht met hun vragen over nieuwe aanbestedingspraktijken. Wat mij betreft neemt Verkeer en Waterstaat die functie over. Er moet ergens een loket zijn om die kennis te delen.

Collega Van Hijum heeft de mogelijkheid geopperd om treinen sneller te laten rijden teneinde verslechtering in de dienstregeling tegen te gaan. Mijn fractie staat hier positief tegenover met die aanvulling dat een maximumsnelheid niet zoveel zegt over actuele reistijd. De aanwending van die gelden zullen wij steunen, maar laten wij die zo kosteneffectief mogelijk inzetten. Laten wij dit slim doen. Ik wijs nog maar eens op de CPB-studie waaruit blijkt dat mensen betrouwbaarheid van groter belang achten dan reistijd. Mogelijk is een

investering van die 30 mln. op een andere manier dan ook slimmer.

Veel van mijn collega's maken altijd een groot punt van het openbaar vervoer in Nederland. En met recht. Toch zijn wij van mening dat de rationaliteit in dergelijke debatten wel eens wat zoek is. Ik zal vertellen waarom. 83% van de reizigerskilometers wordt op dit moment met de auto gemaakt en een kleine 10% met het ov. De investeringen in relatie tot de Nota Mobiliteit zijn ongeveer fiftyfifty. Verder loopt er een programma om achterstanden in te halen dat tot ongeveer 2020 zal duren. Investeringen in het ov zijn natuurlijk zeer zinvol, maar de effecten kunnen wel eens worden overschat. Het ov zal de komende twintig jaar geen alternatief kunnen bieden voor de auto. Wij hebben een dubbel net nodig om maar 10% van de automobilisten in het ov te kunnen accommoderen. Het is om deze reden ook dat de LPF-fractie de dienstregeling steunt. Hierbij zij overigens opgemerkt dat wij meedoen met het zoeken naar verbeteringen. Wij steunen de dienstregeling omdat de NS de capaciteit optimaal moet kunnen benutten. De betrouwbaarheid moet toenemen. Zeker nu er sprake is van fiske groei, moet de NS in staat worden gesteld om de reiziger vast te houden.

Een enorme uitbreiding van het ov-net ligt er niet een, twee, drie. Natuurlijk zijn wij ook voor een hoogwaardig ov en willen wij ook die sprong in kwaliteit naar de toekomst. In onze visie is het huidige treinenet immers aan het einde van zijn Latijn. Op dit moment zul je je euro's moeten besteden op de meest zinvolle manier en dat is toch ook in het wegennet. Ik wijs erop dat ook de problematiek rond de luchtkwaliteit er in de toekomst een stuk beter uitziet. Vanaf 2015 kunnen wij de eerste auto's met nuluitstoot verwachten. Mijn verwachting is dat het autoverkeer rond 2035, als je ontwikkelingen hebt gestimuleerd en aangejaagd, nauwelijks nog uitstoot zal veroorzaken. Wie kan er dan nog tegen individueel vervoer per auto zijn? Ik kan alleen Milieudefensie verzinnen, want zij is immers overal altijd tegen. Wij zullen dus onverkort moeten inzetten op capaciteitsuitbreiding van het wegennet.

De laatste tijd is water mijns inziens een beetje gehypet. Ik heb namelijk niets nieuws onder de zon gezien. De praktijk in dit huis is dat de waterwoordvoerders zich bijzonder betrokken voelen bij het water. Zij steunen investeringen. Er wordt apolitek met het probleem omgaan. Er zal een aanpak van prioriteiten komen. De angst die het debat een beetje is ingebracht, is mijns inziens onterecht. Nederland is op dit moment zeer veilig. Overigens moeten wij niet nalaten om te investeren, maar de angst moet een beetje uit het debat.

In mijn inbreng heb ik zijdelings de omvang met de grote projecten aangehaald. Dit is een van de zaken die ik mij als doel had gesteld bij intrede in dit huis. Dit punt sluit ook enigszins aan bij de eenbesluitmotie van de VVD-fractie. Ook de LPF-fractie is bijzonder ontevreden over doorlooptijden en het besluitvormingsproces rond infraprojecten. Wij hebben de motie van de VVD-fractie dan ook gesteund met de gedachte dat het in ieder geval op de agenda geplaatst moet worden. Ik weet niet of het haalbaar is om het met één besluit te doen, maar wij zullen toch moeten proberen om Nederland weer in beweging te krijgen om ervoor te zorgen dat mensen hun brood kunnen verdienen.

Ik neem altijd graag de Tweede Maasvlakte als voorbeeld. Dit project kent een ongelofelijk draagvlak, op

## Hermans

Milieudefensie na natuurlijk. Er is hier sprake van een uitruil tussen natuur en infrastructuur. Iedereen is voor dit project. Ik heb al eerder gezegd dat een PKB-procedure als deze onmogelijk te managen is. Er kan niet meer met alle belangen rekening worden gehouden. Er zal altijd een belang te vinden zijn dat onvoldoende aandacht heeft gekregen en dat leidt er automatisch toe dat er een herstelde PKB-procedure moet worden gevolgd. Dit is niet de weg die wij in zouden moeten gaan.

Vertegenwoordigers van de projectorganisatie van de Tweede Maasvlakte zijn recent bij mij geweest om te vragen of er ideeën leven in de Kamer om deze procedure te versnellen. Ik heb daar zeker ideeën over. Ik vind dat het ter hand moet worden genomen. Zeker bij een project met een dergelijk draagvlak, ligt de rijks-projectenregeling voor de hand. Er zou ook voor kunnen worden gekozen om het politieke draagvlak wat meer gewicht te geven. Ik wil nog aandacht vragen voor een apart item, namelijk de mogelijkheid om het bestuursrecht uit breiden met het interlocutoire vonnis. Dat betekent dat de Raad van State bij twijfel of kritiek de betrokken partijen opnieuw kan horen en hen aanvullende bewijsvoering kan laten aanleveren. Dan hoeven wij niet meteen terug te grijpen naar een herstelde PKB-procedure. Dat zou tijd schelen.

Wij hebben gisteren gesproken over de rol van het CPB in de besluitvorming rond de A6/A9. Het is natuurlijk lastig om de minister daarop aan te spreken. Gezien de rol die de Kamer in de besluitvorming heeft gegeven aan het oordeel van het CBP en de stukken die wij hebben ontvangen, vind ik het van het grootste belang dat er wordt gekeken naar de wijze waarop een en ander is verlopen. Ik wil voorstellen om een werkgroep vanuit de commissie in te stellen die verschillende casussen ten aanzien van infrastructuur onder de loep gaat nemen en daarbij de rol, het functioneren en de transparantie van het functioneren van het CPB onderzoekt. Ik vraag dit niet aan de minister omdat niet aan haar is, maar aan de Kamer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nu de heer Hermans zo duidelijk een oproep doet aan de Kamer, denk ik dat het goed is dat de woordvoerders zich hierover uitspreken. Ik zeg hem namens mijn fractie steun toe voor zo'n voorstel.

De heer **Hermans** (LPF): Dat stel ik zeer op prijs. Ik kan niet anders doen dan proberen om het te agenderen voor de volgende procedurevergadering. Ik ben in elk geval blij dat één woordvoerder erop reageert.

Ik kom nu aan mijn laatste cri de coeur. Ik heb mij de afgelopen jaren verbaasd over de opstelling van veel mensen die zich tot de milieubeweging rekenen. Ik zal een voorbeeld geven van een discussie die ik heb gehad. Er kwam iemand van een milieubeweging, ik zeg niet welke, rond de A4 Midden-Delfland die een volledige ondertunneling wilde. Ik vroeg hem of wij niet beter tot een uitruil konden komen omwille van de infrastructuur en omwille van de natuur. Ik zei hem dat zijn extra inpassing 400 mln. kost en ik vroeg hem of hij met 100 mln. niet meer voor het milieu zou kunnen doen. Jazeker, zei de beste man. Ik vroeg hem: waarom doen wij dat dan niet? Zo werkt het niet, zei hij. Ik zei: maar het is toch uw bedoeling om iets goeds voor het milieu te doen? Ja, zei hij, maar zo werkt het niet.

Ik vertel dit verhaal omdat ik vind dat het zo wel zou moeten werken. Een weg zou duurzaam moeten worden ingepast en daarnaast zou er ook iets voor het milieu moeten worden gedaan. Wij moeten ervoor zorgen dat wij van die hindermacht, die alleen maar nee zegt en een goudgerande inpassing willen hebben, afkomen. Een voorbeeld is opnieuw de Tweede Maasvlakte. Daar is die uitruil tot stand gekomen. Er komt 70 hectare natuur en een Tweede Maasvlakte die daar robuust en duurzaam ingepast is. Dit zou moeten worden opgepakt. Wij moeten af van de relatie met een hindermacht die tot in het absurde wordt gesubsidieerd en streven naar een welwillende dialoog waarvan het resultaat een voldoende duurzame inpassing plus compensatie van het milieu is.



De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Hermans zei al dat het de laatste keer is dat hij hier in de eerste termijn van de behandeling van deze begroting het woord voert. Hoewel er op het terrein van Verkeer en Waterstaat nogal wat verschillen bestaan tussen de fracties van de LPF en de ChristenUnie, heb ik toch veel waardering en respect voor de gedegen wijze waarop hij in de afgelopen jaren op dit terrein zijn werk heeft gedaan. Dat geldt ook voor de uitermate plezierige samenwerking die wij hebben gehad in de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

Ook de minister zit hier voor het laatst. Dat is helemaal zeker, dacht ik. Ik heb niet zoveel tijd om uitvoerig terug te blikken, maar wil wel tegen haar gezegd hebben dat ondanks het feit dat er tussen mijn fractie en de regering op een aantal onderdelen verschillen van mening waren, zoals zo meteen ook uit mijn bijdrage zal blijken, mijn fractie de debatten en het contact met haar altijd zeer hebben gewaardeerd. Ik constateer ook dat zij steeds meer in haar rol is gegroeid. Dat is beter dan andersom.

Ik wil een aantal onderwerpen bespreken, allereerst het infrastructuurfonds en de FES-impuls. Met het oog op de begrotingsstaat voor het infrastructuurfonds, lijken de uitgaven voor hoofdwegen en spoorwegen redelijk in evenwicht. Dat was volgens mij de aanleiding voor collega Hermans om over fiftyfifty te spreken. Kijken wij echter naar de verhouding tussen onderhoud en aanleg, dan blijkt dat bij de hoofdwegen bijna tweederde van het budget naar aanleg, verkenningen en planstudies gaat, terwijl dit bij het spoor iets meer dan eenderde is. Dit is het gevolg van jarenlang achterstallig onderhoud. Middels de FES-impuls wordt beoogd, enkele maatregelen te versnellen. Ook op dit vlak is de verhouding in de ogen van mijn fractie scheef. De extra budgetten voor de versnelde aanleg van wegen zijn ruim vijf maal zo hoog als voor de spoorwegen. Is de minister zich daarvan bewust? Waarom doet zij het zo? Dit heeft natuurlijk wel gevolgen. In de infrastructuuragenda worden deze cijfers vertaald in de mijlpalen voor 2007. Hieruit blijkt dat voor een groot aantal snelwegen de realisatie start of een tracébesluit wordt genomen, terwijl er totaal geen mijlpalen zijn voor tracébesluiten of de startrealisatie van projecten voor het personenvervoer op het spoor. De komende jaren zullen wij in deze tabel dus weinig gerealiseerde projecten zien. Als wij de resultaten van de gesprekken met de regio's over de netwerkanalyses hierbij optellen, wordt duidelijk dat de verhouding nog



## Slob

schever is. Ik krijg graag een reactie van de minister op dit onderwerp.

Ik ben het met collega Hermans eens – als ik zijn naam kan noemen, doe ik het – dat de cijfers die onze gewaardeerde kroonprins over hoogwater naar buiten heeft gebracht, eigenlijk al bekend en dus niet nieuw waren. Ik vind het goed dat de kroonprins een duidelijk statement over water heeft gedaan, maar hij heeft daarna wel direct het land verlaten. Wij als achtergeblevenen moeten het dus oppakken. Laten wij hopen dat hij terugkomt. In ieder geval is er een enorme discrepantie tussen het benodigde bedrag van 1,6 mld. voor de normen die wij gezamenlijk hebben gesteld en het bedrag van 420 mln. dat voor de periode 2007-2011 voor de waterkeringen is uitgetrokken. Wat vindt de minister ervan als wij gezamenlijk proberen om de realisatie van die normen te versnellen? Daar is vast nog wel wat geld voor te vinden.

Het Economisch instituut voor de Bouwnijverheid heeft geconstateerd dat er voor 2007-2011 een tekort van circa 525 mln. voor de tijdige uitvoering van planstudieprojecten is. Met name bij de hoofdvaarwegen is er een groot tekort. Hoe wil de minister de tijdige uitvoering van de vaarwegprojecten garanderen? Er komt een onderhoudsoffensief voor de vaarwegen. Wat is het oordeel van de minister over de realisatiedatum van 2020 in relatie tot die voor de wegen, 2010 en voor de spoorwegen, 2013? Van de kleinere vaarwegen kan nog steeds geen preventief onderhoud worden gepleegd. Dat staat in schril contrast met het aanzienlijke aantal aanbestedingsmeevallers op de vaarwegen. Mijn fractie wil dan ook dat het onderhoud wordt versneld en dat aanlegprojecten eerder worden gerealiseerd.

Wij waren bezig met een amendement, maar nu blijkt dat er al een amendement van de heer Van der Staaij en collega Gerkens ligt. Dat zullen wij steunen, maar ik sluit niet uit dat wij een aanvullend amendement indienen, want er is echt heel veel geld nodig. Als wij daar een dekking voor kunnen vinden, waarom zouden wij dat dan niet doen bij deze begrotingsbehandeling?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik vind dat een zeer sympathiek voorstel, maar ik heb begrepen dat dit de projecten zijn die zij komend jaar kunnen uitvoeren. Al vinden wij meer geld, de vraag is of dat kan worden uitgerold in de binnenvaart.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het geluid is weer erg slecht. Ik heb ook begrepen dat een groot aantal projecten kan worden versneld. Laten wij daar nog eens naar kijken in verband met de hoogte van de bedragen en wat er de komende jaren op de schop kan worden genomen. Ik ben het met u eens dat men enigszins terughoudend moet zijn met het beschikbaar stellen van geld als men niet meer aankan.

Consumentenorganisaties zoals Rover hebben te maken met een sterke groei van het aantal klachten over het ov. Reizigers zijn niet tevreden over de afhandeling van klachten door ov-bedrijven. Wij stellen twee verbeteringen voor om de positie van reizigers te versterken. Allereerst verzoeken wij de minister om op korte termijn met de NS te overleggen over het beter bereikbaar maken van de klantenservice door het openstellen van een centraal telefoonnummer en e-mailadres. Daarnaast willen wij graag een impuls geven aan de realisatie van een centraal loket. Daarvoor

hebben wij samen met de PvdA een amendement ingediend. Het bedrag dat daarvoor nodig, is zo gering dat er wellicht niet eens een amendement voor nodig was geweest. Om de kwestie in deze begrotingsbehandeling goed te regelen, hebben wij toch maar een amendement ingediend. Graag steun van de minister hiervoor.

Dan de Hanzelijn. De discussie over de tunnel en de brug is eerder gevoerd. Er ligt zelfs een aangenomen motie, waarin de regering wordt verzocht zo'n tunnel te realiseren. De regering heeft daar de afgelopen jaren echter niets mee gedaan. Zij heeft wel heel veel tijd en ook geld gemorst die hier eventueel voor hadden kunnen worden aangewend. Er ontstaat nu een nieuwe situatie, omdat de Zuiderzeelijn, zoals het er nu naar uitziet, op de voorgestelde wijze niet kan doorgaan, waardoor de Hanzelijn-plus als reële optie weer in beeld komt. Rond de A28 is de laatste tijd ook sprake van een aantal ontwikkelingen. Daar moet serieus naar worden gekeken. Als er een mogelijkheid is, de tunnel toch aan te leggen, moeten wij die niet zo maar aan de kant schuiven. Ik vond dat de minister zich er wel erg gemakkelijk van afmaakte. Wij willen hier maandag graag over doorspreken, nu wij toch in deze regio zijn.

De vragen van de heer Van Hijum over de IJsseldelta ondersteun ik van harte.

Dan kom ik op de tweede fase van het herstelplan spoor. Wij zijn benieuwd naar de maatregelen die de minister wil nemen om de bereikbaarheid van het noorden en het oosten in de nieuwe dienstregeling te verbeteren. Daarover is eerder gesproken. De financiering van de maatregel voor de dienstregeling 2007-2009 mag echter niet ten koste gaan van de maatregelen voor het pakket tweede fase herstelplan spoor. Kan de minister aangeven hoe zij de extra uitgaven gaat dekken? Het aantal potentiële knelpunten in de tweede fase herstelplan spoor is groter dan kan worden gefinancierd. Even een correctie wat betreft een interruptie van mijn kant in de richting van mevrouw Dijkema. Ik noemde toen een bedrag van 493 mln., maar dat is het bedrag dat beschikbaar is. Er is 1,5 mld. nodig. Dat betekent, gelet op het amendement dat mevrouw Dijkema met de heer Van Hijum heeft ingediend – dat levert 70 mln. op – dat wij dan op 563 mln. zitten. Ik heb inmiddels een amendement ingediend om er nog eens 40 mln. bij te doen. Daarvoor hebben wij dekking gevonden, maar dan zitten wij nog maar op 603 mln. van die 1,5 mld. Er ligt dus nog een grote taakstelling wat dat betreft. Ik geloof dat de heer Duyvendak ook nog met een amendement komt. Laten wij proberen om er verder in te komen. Het is fijn dat er nu veel meer draagvlak in de Kamer is dan ooit het geval is geweest.

De netwerkanalyse spoor geeft aan dat er in 2012 nog een aantal knelpunten ligt voor het goed kunnen uitvoeren van de treindienst. De NS stelt dat de oplossing van deze knelpunten circa 3 mld. kost. Om een eerste stap te zetten naar reizen zonder spoorboekje is een investering van nog eens 3 mld. nodig. Dat zijn gigantische bedragen. Mijn fractie is blij dat er een landelijke capaciteitsanalyse voor het spoor komt. Eigenlijk had dat dit jaar al moeten gebeuren. Bij de vorige begrotingsbehandeling gaf de spoorsector al aan dat de ambities voor het spoor omhoog moeten en dat er voor de periode na 2012 geen middelen zijn gereserveerd voor knelpunten. Mijn fractie wil geen verdere vertraging en vraagt de minister bij de presentatie van

## Slob

de begroting 2008 in september 2007, maar dat is uiteraard een kwestie voor haar opvolger, met de definitieve uitkomsten van de capaciteitsanalyse te komen. Graag een toezegging op dit punt.

Wat is de status van de capaciteitsanalyse? Kan die worden opgevat als een verkenning volgens het MIT? Wij willen in ieder geval geen verdere vertraging. De capaciteitsanalyse moet wat ons betreft een verkenning zijn binnen het MIT-kader. Uiterlijk in 2007 dienen de planstudies te worden gestart voor de benodigde maatregelen op het gebied van de belangrijkste corridors. Indien nodig, zullen wij daar maandag een motie over indienen. Het lijkt mij goed daarover een aantal heldere afspraken te maken.

Dan nog iets over de NS-dienstregeling. Daarover zou nog een brief naar ons toe komen, maar de minister heeft aangegeven dat dit een vergissing was. Er lag wel een brief, maar de minister vond die onvoldoende. Daarom is die niet naar ons toe gegaan. Ik ben wel benieuwd naar de stand van zaken. Is dit het als het gaat om de dienstregeling? Of komt er vóór aanstaande maandag nog een brief? Ik heb namelijk begrepen dat de NS mogelijkervijs deze week met een laatste bod komt over de dienstregeling, met eventueel enige optimalisaties. Ik weet niet of dat bericht heel solide is, maar een duidelijke verbetering zou niet onplezierig zijn. Ik herhaal wat ik al vaker heb gezegd en waarover ook moties over zijn ingediend die ook zijn aangenomen: wij moeten aan het werk met al die aanvullende maatregelen om te voorkomen dat wij nog eens zo'n discussie voeren als wij in de afgelopen maanden hebben gedaan. Daar verlangt niemand naar terug, zeker de minister van Verkeer en Waterstaat niet.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijnheer de voorzitter. Bij deze laatste begroting past een korte terugblik. Er zijn plussen en minnen te noemen. Deze minister heeft de afgelopen jaren een aantal sterke prestaties neergezet. Ik denk dan aan het wegwerken van heel veel achterstallig onderhoud. Dat was erg hard nodig. Zeer positief zijn wij verder over de aanpak van de verkeersveiligheid. Dat heeft de minister gedreven opgepakt en met klinkende resultaten. Iedere verkeersdode betekent een zee van leed. In die zin is er eigenlijk geen terrein te bedenken waarop béter werk kon worden verricht en is verricht. Hulde daarvoor!

Er zijn ook minpunten te noemen. Op het punt van de beprijzing van mobiliteit zijn onvoldoende vorderingen gemaakt. Er komt voor 2012 geen kilometerheffing. Bij de Betuweroute en de hsl was de regie niet altijd even sterk. Het schrappen van de subsidieregeling voor modal shift zien wij ook als een misser, waardoor een verdere mogelijke verduurzaming van het vervoer achterblijft. Ik sluit mij ook aan bij vragen die collega Van Hijum heeft gesteld over alternatieve subsidiemogelijkheden.

Terugblikkend op de afgelopen kabinetsperiode op het terrein van Verkeer en Waterstaat viel mij iets op wat je op andere departementen eigenlijk niet in die mate tegenkomt: Onze agenda is danig beïnvloed door internationale verdragen die meer dan een eeuw oud zijn. Nu hecht mijn fractie ook grote betekenis aan geschiedenis en is zij bepaald niet afkerig van oude documenten of boeken, maar als het gaat om dergelijke verdragen, kruipen de wenkbrauwen toch wel omhoog.

Ik denk dan natuurlijk aan het verdrag inzake de IJzeren Rijn en aan het verdrag dat betrekking heeft op de Westerschelde. Beide verdragen zijn van toepassing tussen Nederland en België. Het is dan eigenlijk te gek voor woorden, dat onze stellingname over de doorvaart van oceaanreuzen over de Westerschelde wordt bepaald door een verdrag uit de tijd van zeilschepen. Kort en goed: voor welke onaangename verrassingen kunnen wij in de toekomst nog gesteld worden als het gaat om oude, sluimerende verdragen, waar wij pas achterkomen als er een beroep op wordt gedaan en het ons niet uitkomt? Kan de minister zorgvuldig inventariseren welke sluimerende verdragen nog aan de orde zijn? Kan zij ook nagaan in hoeverre die verdragen kunnen worden geactualiseerd of in hoeverre wij er van af kunnen, als zij niet meer van deze tijd zijn?

De minister heeft zich ingezet voor een inhaalslag bij achterstallig onderhoud aan wegen, zowel op het gebied van asfalt als rail als water. Er is hier echter geen sprake van gelijke monniken, gelijke kappen. De wegen zijn in 2010 weer bij de tijd, het spoor in 2013 en de vaarwegen in 2020. Dat vinden wij geen goede prioriteit. Juist middels de binnenvaart kan er nog heel veel vervoer van de overvolle wegen worden gehaald. Dit vergt feitelijk een flink bedrag, 100 mln. per jaar extra, voor vaarwegenonderhoud. Wat valt hier nog te schuiven?

Daarnaast meen ik dat er ruimte is voor het naar voren halen van een aantal concrete vaarwegprojecten. Mevrouw Gerkens heeft al een toelichting gegeven op het amendement dat ik met haar heb ingediend, dat 40 mln. toevoegt aan het vaarwegenbudget. Deze extra middelen kunnen worden ingezet voor het versnellen van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, het versnellen van de verruiming Maasroute en het versnellen van de aanleg van ligplaatsen. Dit zijn projecten waarvan ik begrijp dat het technisch en procedureel mogelijk is om die al op korte termijn te realiseren. Als er nog geld over is, zou dat voor andere vaarwegprojecten kunnen worden ingezet, waarvoor dezelfde voorwaarde geldt dat het technisch en procedureel mogelijk is. De dekking kan worden gevonden in de te verwachten onderuitputting op wegen. Ik heb het dus over een schuiven met gelden, in de zin dat het bedragen zijn die voor de toekomst wel degelijk zijn ingeboekt. Ik meen dus dat dit amendement heel realistisch is. Graag hoor ik van de minister een reactie op dit amendement.

Op het grensvlak van nat en droog wil ik stilstaan bij de veerpontproblematiek. Dat was het hoogtepunt van vorig jaar. Vorig jaar heeft de Kamer aan de hand van een amendement van de SGP-fractie de minister gevraagd om te komen tot een landelijk verenfonds, waarmee de zo essentiële verjonging en innovatie van de veerpontenvloot gestalte moet krijgen. Dit fonds zou worden gevuld met een rijksbijdrage van 10 mln.. Nu had ik al begrepen via een brandbrief uit de sector dat de decentrale overheden nog niet staan te trappelen om hun verantwoordelijkheid te nemen. Dat is teleurstellend; maar het is wel een beetje het oude liedje. Het probleem wordt door iedereen onderkend, maar de verantwoordelijkheid ervoor wordt niet genomen. Tot mijn verbazing lees ik uit de brief van de minister dat zij helemaal niet aankoerst op een landelijk verenfonds en die 10 mln. via de BDU beschikbaar wil stellen. Ik vind het bepaald niet chique dat de Kamer op deze manier moet vernemen hoe het amendement wordt uitgevoerd. Ik had daarover liever eerder een brief gehad van de minister.

## Van der Staaij

Het gaat mij uiteindelijk niet om een verenfondsen als middel, maar om de zaak zelf. Uit de brief krijg ik de indruk dat de minister de verenproblematiek vooral voor de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid laat. Daar hoort die verantwoordelijkheid ook, maar het al jarenlang slepende probleem is nu juist dat die verantwoordelijkheid niet wordt genomen. Welke garanties biedt de brief van de minister dat de problematiek nu echt wordt opgepakt door de provincies? Ik zou willen dat de minister hier een krachtige regie gaat voeren. Desnoods moeten wij gewoon weer een deel van het geld dat jaarlijks naar de provincies wordt gesluisd, scherp oormerken als zijnde bestemd voor verjonging en vernieuwing van de veren. Welke mogelijkheden liggen hier? Het moet duidelijk zijn dat het bedrag van 10 mln. uit het amendement concreet en volledig wordt ingezet voor de problematiek van de veerponten en niet verwaterd in een brede doeluitkering. Verder moet duidelijk zijn dat de provincies alleen aanspraak kunnen maken op een bedrag uit dat fonds als zij zelf geld bijleggen en het provinciale beleid in dezen goed is geregeld. Er moet ook een goede afstemming zijn met andere provincies; 30% van de veren vaart namelijk tussen twee provincies. Daarom hebben wij ook gezocht naar een manier om de afspraken tussen de provincies te waarborgen. Ik hoor graag de reactie van de minister. Voor ons is het van groot belang dat niet iedere provincie eigen spelregels en voorwaarden opstelt waarmee de verensector als geheel niet gediend is. Ik begrijp dat de provincie Gelderland bezig is met een onderzoek naar de manier waarop zo'n verenfonds zo efficiënt mogelijk kan worden ingezet. Wij horen graag of dit onderzoek nog andere interessante invalshoeken biedt dan de minister nu in de brief naar voren heeft gebracht.

Het kabinet wil de productie van tweede generatie biobrandstoffen stimuleren. Dit is hard nodig. Nederland loopt achter in vergelijking met de rest van Europa. Er ligt een reservering voor 2007, maar die schiet tekort. Er zijn hierover amendementen ingediend. Die hebben onze sympathie. Ik hoor daarop graag de reactie van de minister.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de waterveiligheid. Op grond van eerdere rapportages is duidelijk dat er een grote gefundeerde claim is voor meer geld voor de waterveiligheid. Laten wij bekijken welke versnelling hierin kan worden aangebracht. Dat zal inderdaad in de volgende kabinetsperiode zijn beslag moeten krijgen.

Er is veel zinnigs gezegd over het spoor. Mag ik mij expliciet aansluiten bij de vragen die gesteld zijn over de positie van de Zeeuwse stations? Wij moeten het zwaard van Damocles daar niet langer boven laten hangen.

□

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Mijnheer de voorzitter. Mobiliteit is een van mijn stokpaardjes en dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Wat ik net hoorde, doet mij opmerken: "Met meer GroenLinks in de Kamer, uw auto onder de hamer!" Of "De automobilist die beslist". Iedereen moet straks bij de verkiezingen erg goed opletten. Dat geldt zowel voor mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer als voor automobilisten.

Wij moeten flink opletten met mobiliteit. Nederland moet soms het voortouw nemen en soms gewoon volgen. Een aantal van de vorige sprekers heeft er al wat over gezegd.

Een heleboel mensen zijn wat ongelukkig over de verandering van het grijs kenteken, waardoor zij er geen gebruik meer van kunnen maken.

Over mobiliteit gesproken. Het valt mij op dat er bij bushaltes vaak te weinig fietsparkeerplaatsen zijn. Als je mensen bepaalde dingen wilt laten doen, moet je dat hele traject nagaan. Ik vraag de minister om die trajecten eens samen met de provincies te laten bekijken. Ik heb er jaren geleden een brief over geschreven. Het ligt er in sommige provincies nog steeds zo bij als vier jaar geleden.

Over de verdragen heeft collega Van der Staaij een heel goede opmerking gemaakt. Maak eens een inventarisatie en kijk wat dat kan betekenen voor Nederland.

Ik kom bij het openbaar vervoer. Bij een evaluatie van de tot nu toe gerealiseerde aanbestedingen in het ov dienen alle succes- en faalfactoren in kaart te worden gebracht. Die uitslag moet bepalend zijn voor verder beleid. Moeten bij de eisen van concessies niet de overstaprelaties trein, stadsvervoer en streekvervoer worden meegenomen? Daar ontbreekt nogal eens wat aan.

Taxizaken zijn een ander stokpaardje van mij. Ik weet dat er een heleboel regels zijn, maar ik vraag toch aandacht voor de herkenbaarheid van taxi's. Die is achteruitgegaan sinds de liberalisering. Wij hebben ooit gekozen voor duidelijkheid en voor een ander nummerbord. Maar wie ooit de kleur blauw met zwart heeft bedacht, die moet op zijn donder hebben. Dat is de slechtste kleur om te herkennen. Ik heb de stukken nagelezen. Het schijnt dat die kleur alleen maar is opgeworpen en dat die nergens aan verbonden is. Ik stel voor dat wordt onderzocht hoeveel het ons zou kosten, als wij de kleur van alle taxinummersborden een keer veranderen.

Heel veel ouders geven hun kinderen in het weekend het advies mee om een taxi naar huis te nemen. Ik hoor te vaak klachten en ik denk dat alle vrouwen die wel eens een taxi hebben genomen daarover kunnen meepraten. Af en toe wordt er niet op de juiste manier omgegaan met een wat zwakkere groep, of het nu iemand is die te veel gedronken heeft of een vrouw in een taxi. Ik wil dat de verklaring omtrent gedrag voor taxichauffeurs onder de loep wordt genomen. Wordt er wel genoeg gekeken naar de antecedenten van bepaalde taxichauffeurs? Voor de hele doelgroep geldt dat het fantastische chauffeurs zijn, maar laten wij het kaf van het koren scheiden.

Het is mij opgevallen dat de skaters niet in de wet staan. Wij hebben in Amsterdam heel vaak op vrijdagavond een prachtige skateavond, maar eigenlijk horen zij op de stoep, want er is helemaal geen regel. Ik stel voor dat de skater ergens in de wet terugkomt. Ik heb er een motie over klaarliggen, maar misschien kan de minister het nog laten nakijken.

Ik heb niemand gehoord over voetgangers. Wij hebben gesproken over het openbaar vervoer, over de fiets en over de automobilist, maar ik miste uit de hele groene hoek de voetganger. Met de voetganger bedoel ik degenen die oversteken. Iedereen weet dat er toch fietsers, bromfietzers en automobilisten doorheen gaan. Wordt het niet tijd dat wij dat dubbel gaan rekenen: een

## Van Oudenallen

knalharde, enorme bekeuring als u iemand op een zebepad omver rijdt? Wij hadden het net over Europese factoren. In Engeland is er altijd zo'n knipperbol. Heb niet het lef om daar iemand aan te rijden, want je weet niet wat voor bekeuringen je daarvoor krijgt en je kunt zelfs het gevang in. Het is misschien een mooie uitdaging in de tijd dat er wordt gedebatteerd wie er terugkomt in de Kamer. Dat zal vast hetzelfde kabinet zijn.

Tot slot vestig ik de aandacht op een vervoermiddel dat eigenlijk geen vervoermiddel is: de rollator. Deze blijkt verschrikkelijk veel ongelukken te veroorzaken. Misschien kan deze minister met een heel aardige andere minister, Hoogervorst geheten, eens bekijken of er een soort apk kan komen voor rollators. Het is een obstakel voor vele ouderen. De rollators worden druk gebruikt, maar niet nagekeken.

Het kon natuurlijk niet anders dan dat ik iets zei over het watervoer. Op de A27 en de Merwededebrug zal ik maandag terugkomen. Over de tweede zeesluis bij IJmuiden is mijn standpunt bekend. Het is goed dat de minister meedenkt. Natuurlijk heb ik heel veel berichten uit Delfzijl gekregen. Ook daarop zal ik maandag ingaan. Wat kan de Tweede Kamer daar nog voor betekenen?

De algemene beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Zoals bekend, zal het debat worden voortgezet in een wetgevingsoverleg aanstaande maandag. Ik dank eenieder voor het mogelijk maken van een dergelijke behandeling.

De vergadering wordt van 13.52 uur tot 14.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de stemmingslijst van dinsdag 31 oktober aanstaande:

- het ontwerp van een profielschets ten behoeve van de benoeming van een Voorzitter van de Tweede Kamer (30849);
- het wetsvoorstel Subsidiariteitstoets van het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor bodembescherming en de wijziging van richtlijn 2004/35/EG (COM(2006) 232) (30839);
- het voorstel van wet van het lid Noorman-den Uyl houdende vaststelling van een wet inzake ondersteuning van alleenstaande ouders bij arbeid en zorg (Wet voorzieningen arbeid en zorg alleenstaande ouders) (29948);
- het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek in verband met onder meer versterking van de rechtspositie van de student en de verplichte instelling van de raad van toezicht en verbetering van zijn bevoegdheden

- (rechtspositie studenten en raden van toezicht) (30832);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet ammoniak en veehouderij (30654);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de PKB Ruimte voor de Rivier (30080, nr. 21);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet werk en bijstand, de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers en de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen om gemeenten meer zekerheid te geven dat mensen met een kleine kans op inschakeling in het arbeidsproces met behoud van uitkering gedurende maximaal 2 jaar onbeloonde additionele werkzaamheden kunnen verrichten (30650);
- het wetsvoorstel Uitvoering van titel 7.5 (Pacht) van het Burgerlijk Wetboek inzake de samenstelling en werkwijze van de grondkamers en de centrale grondkamer (Uitvoeringswet grondkamers) (30833);
- het wetsvoorstel Regels omtrent ruimtevaartactiviteiten en de instelling van een register van ruimtevoorwerpen (Wet ruimtevaartactiviteiten) (30609);
- het wetsvoorstel Opheffing van het Scheepvaartfonds 1955, wijziging van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en herstel van enkele gebreken in andere wetten op het terrein van verkeer en waterstaat (30643);
- de brief van het Presidium over onderzoek naar de MEP-subsidieregeling (28665, nr. 85);
- de motie-Koenders over het stabiliserings- en veiligheidsproces in Afghanistan (30800-V, nr. 19);
- de motie-Ferrier c.s. over bevordering van circulaire migratie vanuit Europese landen (30800-V, nr. 24);
- het wetsvoorstel Wijziging van het tijdstip waarop de geneeskundige geestelijke gezondheidszorg deel uitmaakt van de aanspraken ingevolge een zorgverzekering als bedoeld in de Zorgverzekeringswet (30807);
- het wetsvoorstel Wijziging van diverse wetten op of in verband met het terrein van VWS, ten einde wets-technische gebreken te herstellen en andere wijzigingen van ondergeschikte aard aan te brengen (Reparatiewet VWS 2006) (30831);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de rechtsbijstand houdende herijking van de verlening van rechtsbijstand door de raden voor rechtsbijstand en de invoering van een lichte adviestoevoeging, alsmede de regeling van de vergoeding van mediation (30436).

Voorts stel ik voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de amendementen en de wetsvoorstellen betreffende de begrotingen voor 2007 van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (30800-VIII), Financiën (30800-IXB), Nationale Schuld (30800-IXA), Defensie (30800-X), Verkeer en Waterstaat (30800-XII), Economische Zaken (30800-XIII), Sociale Zaken en Werkgelegenheid (30800-XV) alsmede het Infrastructuurfonds (30800-A), het Fonds economische structuurversterking (30800-D), het Spaarfonds AOW (30800-E) en het BTW-compensatiefonds (30800-G).

Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op maandag 30 oktober 2006 van 13.00 uur tot 17.00 uur van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over:

- het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek in verband met onder meer versterking van de rechtspositie van de student en de verplichte instelling van de raad