

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 73

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 augustus 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 29 juni 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

I. Uitvoering moties:

- de brief van de minister van 6 juni 2005 over de stand van zaken (29 800 XII, nr. 68);
- de brief van de minister van 6 juni 2005, mede namens de minister van Justitie over Begroting 2005; 29 800 XII, motie-Van Hijum/Dijksma, nr. 17 (uniform boetesysteem voor zwartrijders) (29 800 XII, nr. 65);

II.

- de brief van de minister van 1 juni 2005 over het standpunt N50 Ramspol-Ens (29 800 A, nr. 49);

III.

- de brief van de minister van 31 mei 2005 met antwoorden op commissievragen over het project Ruimte voor de fiets (Aanhangsel der Handelingen II, vergaderjaar 2004–2005, nr. 1779).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Gerkens** (SP) vermeldt dat conducteurs van de NS in het kader van de week van de service leren om klantvriendelijk te zijn. Klantvriendelijk is alleen niet het nieuwe boetebeleid van de NS waardoor conducteurs al diegenen die in de trein niet in het bezit zijn van een geldig kaartje, een boete van € 35 moeten opleggen. Welwillende reizigers kunnen het boetebedrag terugkrijgen, zij het slechts één keer. Dit is niet de manier waarop de aangenomen motie tegen zwartrijders diende te worden uitgevoerd. Zijn de indieners het hiermee eens? Een streng boetesysteem is goed, maar welwillende reizigers moeten de mogelijkheid behouden om in de trein een kaartje tegen een verhoogd tarief te kopen, zoals nog steeds het geval is in bus, metro en tram. Hierdoor borg je ook uniformiteit. Als die mogelijkheid niet blijft bestaan en het strenge boetebeleid ingaat, wordt volgens de FNV een grotere inzet van spoorwepolitie noodzakelijk. Doet de minister hier iets aan? Beseft de minister net als de FNV dat er door het strenge boetebeleid onrust onder het

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA) en Van der Sande (VVD).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA) en Szabó (VVD).

NS-personeel kan ontstaan? Is de minister ook bereid om de belangen van de reizigers en het personeel te verdedigen door het strenge boetebeleid tegen te houden?

Gemeenten verwijderen vaak fietsen van treinreizigers die buiten de fietsenrekken staan. Dat gebeurt in sommige gevallen zelfs onrechtmatig, want fietsen die niet hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staan, mogen niet worden verwijderd. Bovendien ligt het aan gemeenten en het Rijk zelf dat fietsen buiten de fietsenrekken worden geparkeerd, want zij plaatsen er te weinig van bij de treinstations. Projecten als «Ruimte voor de fiets» en de plaatsing van fietsenstallingen bij de HSL-stations lopen vertraging op. Daardoor worden mensen uit de trein de auto in gejaagd. Dit kan niet de bedoeling zijn. Kan de minister in overleg met de gemeenten voorkomen dat zij nog fietsen verwijderen?

De motie inzake het Wilhelminakanaal wordt niet uitgevoerd overeenkomstig de bedoeling ervan, maar hier zal de indiener, de heer Van der Staaij, ongetwijfeld op in gaan.

De heer **Van Hijum** (CDA) sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw Gerkens over de motie inzake het Wilhelminakanaal.

In 2003 en 2004 hebben conducteurs 1,6 miljoen mensen zonder treinkaartje aangetroffen. Een groot aantal zwartrijders zal niet zijn aangetroffen door de conducteur, dus het exacte aantal zwartrijders is veel groter. Van de 1,6 miljoen aangetroffen zwartrijders kocht 1 miljoen alsnog een duurder kaartje bij de conducteur en kregen 600 000 mensen uitstel van betaling. Daarvan betaalden 420 000 mensen niet ondanks het feit dat zij meerdere aanmaningen hadden gekregen en er zelfs incassobureaus op ze af waren gestuurd. Slechts 4800 mensen van die 420 000 kregen een boete. Zwartrijden loont dus nog steeds in Nederland. De voortvarende uitvoering van de motie door de minister en de NS is dus lovenswaardig. Klopt het dat de NS en de ondernemingsraad de welwillende reiziger nog steeds willen ontzien? Blijft de mogelijkheid bestaan tot het kopen van een treinkaartje tegen een verhoogd tarief? Zo niet, dan wordt de motie niet helemaal overeenkomstig de bedoeling ervan uitgevoerd.

Bij incidenten moet het NS-personeel kunnen rekenen op de assistentie van de politie, of dat nu de spoorweg- of de regiopolitie is. Het gaat erom dat de aanrijtijd beperkt is. Leidt het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) ertoe dat de politie de NS in de praktijk voldoende ondersteunt? In Friesland en op de Flevolijn worden treinverboden uitgevaardigd tegen notoire zwartrijders en geweldplegers naar aanleiding van een handleiding waarmee alle regio's aan de slag kunnen gaan. Die handleiding is vrijblijvend. Ziet de minister de aanpak in Friesland en op de Flevolijn als kansrijk voor de uitvoering van het tweede deel van de motie?

Wat is de stand van zaken in de uitvoering van de motie-Mastdijk over de A4? Blijft dat een volwaardige snelweg overeenkomstig de amendementen van de fracties van het CDA en de VVD?

Hoe verhoudt het standpunt van de minister over het traject op de N50 tussen Ramspol en Ens zich tot het langetermijnperspectief voor de gehele N50? Op welke termijn wil zij een tweede rijstrook in beide richtingen aanleggen, zodat de N50 een A50 wordt? Biedt het voorstel van de minister op termijn voldoende uitbouw mogelijkheden?

De minister kiest voor een brug van 7 meter over het Ramsdiep. Gezien de ontwikkeling van de N50 en de verkeersintensiteit over zowel weg als water, is voorspelbaar dat er een verkeersknelpunt ontstaat. Kan dit niet worden voorkomen door meteen een brug van 10 of 13 meter te bouwen? Is de minister bereid om dit te bestuderen in de aanloop naar het ontwerptractébesluit (OTB), zodat de Kamer een verantwoorde keuze kan maken tijdens de bespreking ervan?

De heer **Slob** (ChristenUnie) vindt de antwoorden van de minister op de schriftelijke vragen van zijn fractie over de Rijn-Gouwelin niet bevredi-

gend. Hij wil over de 5 mln. van de Universiteit van Leiden na het reces nog eens met de minister spreken. Hij heeft ook begrepen dat na het reces wordt gesproken over het Wilhelminakanaal. Daar is hij blij om, want hij is teleurgesteld over de antwoorden van de minister op de vragen daarover. Hoe staan de zaken ervoor met betrekking tot de IJzeren Rijn? Klopt het dat de minister de indexeringsbudgetten als risico wil blijven bestempelen in tegenstelling tot wat werd beoogd met de ingediende motie over de risicoreserveringen of denkt zij nog na over een oplossing voor het boekhoudkundige probleem dat ontstaat door het niet meer als risico bestempelen van indexeringsbudgetten?

De minister wil de maximumsnelheid op snelwegen niet verhogen in verband met de luchtkwaliteit. Dat is absoluut te billijken, maar de motie-Hofstra waarmee dit is beoogd, is aangenomen en moet dus worden uitgevoerd.

Gezien het ongeluk bij Hattemerbroek op 24 april 2005 lijkt het de fractie van de ChristenUnie beter als er in beide richtingen meteen en niet pas op termijn twee rijstroken worden aangelegd. Halfzachte kortetermijnoplossingen hebben geen zin. Hetzelfde geldt voor de brug over het Ramsdiep. Kan die, nu er genoeg geld is, niet beter meteen hoog genoeg worden gemaakt?

De heer Slob sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Van Hijum over de sociale veiligheid en verwacht dat de andere indiener van de motie die daarop betrekking had, mevrouw Dijksema, hier ook nog behartigenswaardige woorden over zal spreken.

De decentrale overheden dienen als eerste te worden aangesproken op het gebrek aan fietsenrekken. Toch speelt het Rijk hierin ook een rol, want dat wil dat zo veel mogelijk mensen met het openbaar vervoer reizen. Is de minister bereid om hierover te praten met de decentrale overheden?

Mevrouw **Dijksema** (PvdA) sluit zich aan bij de vragen en opmerkingen van mevrouw Gerkens over «Ruimte voor de fiets».

Hoe toekomstbestendig zijn de standpunten van de minister over het traject Ramspol-Ens en de brug over het Ramsdiep? Wat kost de oplossing van de minister en hoeveel kosten de alternatieven? Waarom doet de minister het niet in één keer goed?

De motie inzake het Wilhelminakanaal moet gewoon worden uitgevoerd. Dat is nu niet het geval.

Vindt de minister het ook onacceptabel dat haar Belgische collega Vande Lanotte heeft gezegd dat hij nog voor het tracé is aangepast, treinen over de IJzeren Rijn wil laten rijden?

Zwartrijden loont nog steeds; veel mensen doen het dan ook bewust. Zij veroorzaken voor de helft de agressie in de trein. Hier moet een einde aan komen via een simpel systeem. Het huidige systeem is veel te gecompliceerd en maakt onderhandelen met de conducteurs gemakkelijk. Dat bezorgt hun problemen. Syntens heeft een uniform boetesysteem, maar laat ruimte aan conducteurs om geen boete op te leggen indien zij ervan overtuigd zijn dat iemand buiten zijn schuld niet in het bezit is van een kaartje. Dit gaat goed. Kan de minister de NS niet laten overleggen met Syntens, zodat de NS-conducteurs hun werk naar eigen inzicht kunnen doen? Kunnen NS-conducteurs nog steeds een beroep doen op politietoelsteuning?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) sluit zich aan bij de vragen van de heer Slob over de uitvoering van diens motie inzake de risicoreserveringen. Het is niet duidelijk hoe de minister die precies denkt uit te voeren. Voorts merkt hij op dat zijn fractie altijd tegen nieuwe wegcapaciteit is, indien die wordt geschapen om meer autoverkeer te genereren. Nieuwe infrastructuur mag in haar ogen alleen worden aangelegd omwille van de scheepvaart of de verkeersveiligheid. De minister kiest inzake de N50 voor een alternatief waarover noch een inspraakprocedure is gevoerd, noch een

complete milieueffectrapportage (MER) is opgesteld. Bovendien lijkt zij de weg zo in te richten dat er gemakkelijk stroken naast kunnen worden aangelegd, zodat de N50 een A50 wordt. Dit zint de fractie van GroenLinks geenszins. Kan de minister in het OTB aangeven in hoeverre het alternatief waar de minister voor kiest, de aanleg of het voortbestaan van fiets- en wandelpaden belemmert en wat zij eraan doet om dat te voorkomen? De brug over het Ramsdiep zou wel hoger moeten worden.

Waarom voert de minister geen kerosineheffing in, maar wil zij er een zoveelste onderzoek naar laten doen, terwijl er op Europees niveau al zoveel mogelijkheden toe bestaan? Het door de NS voorgestelde boetebeleid is net iets te rigide. Waarom blijft de mogelijkheid tot het kopen van een kaartje in de trein niet bestaan voor diegenen die zich meteen na het instappen bij de conducteur melden?

De manier waarop de minister de motie-Van der Staaij over het Wilhelminakanaal wenst uit te voeren, is absoluut niet toelaatbaar. Het is maar goed dat hierover na het reces nog eens wordt gesproken.

In de praktijk gaat er nog veel mis met de afsluitingen van de spoorwegovergangen. Naar aanleiding van vragen van de fractie van GroenLinks in de gemeenteraad van Echt-Susteren heeft een wethouder van die gemeente een overleg van hem met ProRail samengevat in een brief aan die fractie. ProRail zou hem hebben gemeld dat de motie over afsluitingen van spoorwegovergangen niet op een Kamermeerderheid had kunnen rekenen en het bedrijf daarom niet van koers zou veranderen. Het is tijd dat de minister paal en perk stelt aan dit soort praktijken van ProRail. Zou de minister er een stokje voor kunnen steken dat fietsen bij stations worden weggeknipt en verwijderd zolang overdekte fietsenstallingen vroeger dicht gaan dan de laatste trein arriveert en er niet genoeg fietsenrekken zijn?

De heer **Van der Staaij** (SGP) is buitengewoon ontevreden over de uitvoering of liever gezegd: niet-uitvoering van de kamerbreed gedragen motie inzake het Wilhelminakanaal. Hij heeft de indruk dat de minister zich niet heeft afgevraagd hoe het geld zo effectief mogelijk kan worden ingezet voor het doel waarvoor het bestemd is, namelijk het opwaarderen van het Wilhelminakanaal om het vervoer over water te stimuleren, maar zich heeft afgevraagd hoe het geld het best kon worden verdeeld over water én weg in de regio.

Kan de brug over het Ramsdiep niet hoger worden? Is het niet beter om op de N50 direct twee rijstroken in beide richtingen aan te leggen ter hoogte van Ramspol?

Een zo uniform mogelijke uitvoering van de moties inzake de strenge aanpak van zwartrijden is lovenswaardig, maar voor de welwillende reiziger moet een uitzonderingsclausule worden opgesteld. Als je het namelijk overlaat aan de conducteur om al dan niet een boete van € 35 op te leggen, ontstaat rechtsongelijkheid.

Kan de minister haar ruime verantwoordelijkheid gebruiken om gemeenten te manen tot het plaatsen van meer fietsenrekken en het stoppen met verwijderen van fietsen zolang er niet genoeg rekken zijn? Anders wordt de kloof tussen burger en politiek alleen maar groter.

De heer **Hofstra** (VVD) sluit zich aan bij de opmerkingen van de overige commissieleden over de uitvoering van de motie inzake het Wilhelminakanaal. Hij vindt dat er meteen twee rijstroken in beide richtingen op de N50 bij Ramspol moeten worden aangelegd, zodat het een autoweg wordt en dat de brug over het Ramsdiep minimaal 10 meter hoog moet zijn.

Kan de minister iets zeggen over het overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de hulp van de politie bij de opsporing van gestolen fietsen?

Waarom worden moties nog steeds zo langzaam uitgevoerd? De minister is al jaren bezig met de uitvoering van de motie inzake de exploitatie van

de Betuweroute. Wordt de brief die de minister daarover heeft geschreven, in september in de Kamer behandeld?
Wanneer kan de Kamer het verdere plan voor de N33 verwachten?

Het antwoord van de minister

De **minister** zet uiteen dat de NS overeenkomstig de moties ter bestrijding van zwartrijden een streng, uniform boetebeleid gaat voeren, maar dat zij reizigers geen boete laat betalen indien die zich meteen na het instappen bij de conducteur hebben gemeld en hebben kunnen aantonen dat zij door overmacht niet in het bezit zijn van een kaartje. De conducteur geeft aan deze groep reizigers uitstel van betaling en adviseert de afdeling van de NS die dergelijke betalingen int, om geen boete op te leggen. Mensen die niet in het bezit zijn van een kaartje en zich ook niet hebben gemeld bij de conducteur, moeten te allen tijde een boete opgelegd krijgen.

In 2010 zullen volledig geautomatiseerde fietsenstallingen open zijn vanaf een kwartier voor het vertrek van de eerste trein tot een kwartier na de aankomst van de laatste trein. De minister zal tegen de VNG zeggen dat gemeenten de plannen voor het plaatsen van fietsenrekken en openen van fietsenstallingen eerder dan 2010, dus in 2006 of 2007, mogen uitvoeren om het mensen mogelijk te maken om per fiets en trein te reizen. Het budget dat zij daarvoor in 2010 zouden krijgen, wordt naar voren gehaald in de tijd, hetgeen mogelijk is dankzij het uitstel van de aanleg van spoedstroken.

Over de uitvoering van de motie inzake de opwaardering van het Wilhelminakanaal zal de minister het na het zomerreces inderdaad uitgebreid met de Kamer hebben.

Voor de A4 is in totaal een bedrag van 188 mln. beschikbaar, bijeengebracht door het Rijk en de provincie Zuid-Holland. Toch is er een tekort van 90 mln. Daarom wordt er nagegaan of de weg kan worden versoberd en of het tekort kan dalen of zelfs ongedaan worden gemaakt via een aanbesteding. Wat er dan nog aan geld tekortschiet, wil het Rijk samen met de provincie betalen. Nog voor het reces van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt bekend welk standpunt het kabinet inneemt.

De NS is verantwoordelijk voor de orde in de trein. In het NVA zijn de bevoegdheden van de conducteur, de politie en het Openbaar Ministerie benoemd en afgebakend. Hierdoor worden de handhaving en de zorg voor veiligheid efficiënter opgepakt. Over nadere details en afspraken zal de minister de Kamer per brief informeren.

Op de N50 doet zich alleen een verkeersopstopping voor als de brug openstaat. Onveilige situaties doen zich verder alleen voor op het stuk tussen Ramspol en Ens. Daarvoor beoogt de minister een toekomstbestendige oplossing te kiezen. De weg krijgt het zelfde profiel als het gedeelte tussen Emmeloord en Ens en wordt zó aangelegd dat die in de toekomst gemakkelijk uit te breiden valt. Er worden niet meteen twee rijstroken in beide richtingen aangelegd, omdat er nog geen sprake van congestie is. Voor het gedeelte tussen Ramspol en Hattermerbroek wordt gezocht naar oplossingen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In ieder geval is voor de uitbreiding naar twee rijstroken in beide richtingen geen nieuw tracé nodig. Of een dergelijke uitbreiding noodzakelijk is, wordt bepaald in het beleidskader van de Nota Mobiliteit waarin nut en noodzaak worden afgewogen tegen kosten. Voor de binnenvaart is een brug van 7 meter bij Ramspol hoog genoeg voor het vervoer van stapels van drie containers. Dat die brug niet hoog genoeg is voor de staande mastenroute is niet erg, want de mensen die daarvan gebruik maken zijn op vakantie en kunnen dus best een halfuur wachten tot de brug opengaat. Het gaat erom dat de binnenvaart niet wordt gehinderd. Het verkeer op de weg heeft wel te maken met een brug die af en toe opengaat, maar geregeld kan worden dat dit alleen buiten de spits gebeurt. Per slot van reke-

ning kost iedere 3 meter brug 10 mln. De minister gaat hier nader op in het OTB dat de Kamer rond februari 2006 krijgt. Daarin zal zij ook vermelden hoeveel het kost om direct twee rijstroken in beide richtingen aan te leggen en hoeveel een uitbreiding van de weg in de toekomst kost. De Belgische minister Vande Lanotte heeft in een brief vermeld tijdelijk te willen rijden. Minister Peijs is voornemens daarop te antwoorden dat zij het tijdelijk rijden pas mogelijk wil maken, zodra de definitieve situatie duidelijk is en na de Belgische begrotingswet te hebben gezien. Zij zegt de Kamer toe in de week na dit algemeen overleg vertrouwelijke informatie aan de Kamer te zenden over de onderhandelingspositie van Nederland rondom de IJzeren Rijn en over de geschatte uitkomst van de arbitrage. Zij zegt ook toe de motie van de Kamer exact te zullen uitvoeren, onafhankelijk van het nog niet bekende standpunt van Duitsland.

De motie over risicoreserveringen zal worden uitgevoerd, al is dat heel lastig. ProRail zal worden aangesproken op de manier waarop dat bedrijf communiceert.

Minister Remkes van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is bezig met het stevig aanpakken van fietsendiefstal. In Amsterdam wordt in dat kader een pilot uitgevoerd. Zodra de resultaten bekend zijn, wordt de Kamer ervan op de hoogte gesteld. De minister zegt toe in de brief over de samenwerking tussen de NS en de politie ook informatie te geven over de aanpak van fietsendiefstal.

De Europese Commissie publiceert deze zomer een mededeling over de kerosineaccijns. Naast emissiehandel zullen daarin andere marktconforme maatregelen als heffingen ter beperking van de invloed van de luchtvaart op het klimaat aan de orde komen. Zodra de mededeling bekend is, bepaalt het kabinet zijn standpunt ten aanzien van de daarin genoemde heffingsmogelijkheden.

Op dit moment wordt de maximumsnelheid op de snelwegen niet gewijzigd.

De Kamer ontvangt nog een brief over de manier waarop het kabinet de Betuweroute voornemens is, te laten exploiteren.

De minister voert overleg over het ontwerpplan voor de N33, dat de regio heeft gemaakt. Het Rijk heeft hier 50 mln. voor beschikbaar gesteld en de regio een ongeveer even groot bedrag. De minister gaat met de regio na wat voor een soort weg er voor dat bedrag kan worden aangelegd. Half september komt hier een vervolg op.

Toezeggingen:

1. De gemeenten krijgen eerder dan gepland, dus ver voor 2010, het budget voor de aanleg van fietsenstallingen.
2. De Kamer krijgt bij de begroting en het MIT een overzicht van de wegens de luchtkwaliteit opgelopen vertraging in wegenprojecten en de noodzakelijke financiële verschuivingen van dien.
3. De Kamer krijgt schriftelijk nadere informatie over de ondersteuning door politie bij zwartrijden en de aanpak van fietsendiefstal.
4. De Kamer krijgt rond februari 2006 het OTB met informatie over de brug over het Ramsdiep en een vergelijking van de kosten van een directe aanleg van twee rijstroken in beide richtingen met die van een toekomstige uitbreiding van een autoweg met eerst een rijstrook in beide richtingen.
5. De Kamer krijgt in de week na dit algemeen overleg vertrouwelijke informatie over de onderhandelingspositie van Nederland rondom de IJzeren Rijn en over de geschatte uitkomst van de arbitrage.
6. De minister voert de motie van de Kamer inzake de aanpassingen van het traject van de IJzeren Rijn exact uit, onafhankelijk van het nog niet bekende standpunt van Duitsland.
7. De minister voert de motie over risicoreserveringen uit.

8. De minister spreekt ProRail aan op de mogelijke sluiting van de overweg bij Sust-Echteren.
9. Zodra de mededeling van de Europese Commissie over mogelijke kerosineheffingen bekend is, bepaalt het kabinet zijn standpunt ten aanzien van de daarin genoemde heffingsmogelijkheden. De Kamer wordt daarvan op de hoogte gesteld.
10. De Kamer ontvangt een brief over de manier waarop het kabinet de Betuweroute voornemens is, te laten exploiteren.
11. Half september 2005 komt er een vervolg op het overleg van de minister met de regio over de manier waarop de N33 met het beschikbare budget van zo'n 100 mln. kan worden aangelegd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kool