

heden beraden over deze ontwerp-richtlijnen en adviseert de Kamer in te stemmen. Ik stel voor, dit advies te volgen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de gezamenlijke behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200-XII);**

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

De beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Eigeman** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun uitvoerige antwoord. Ik snap nu dat de ambtenaren tot vanochtend 05.30 uur hun werk hebben gedaan; ook zij moeten in mijn dankwoord worden betrokken. Daar zit echter ook een van mijn problemen. De politieke kwintessens is namelijk een beetje verstopt geraakt in de verhalen van de bewindslieden. Dat is jammer, hoewel dat niet wil zeggen dat het vele werk voor niets is geweest. Het was echter lastig om de rode draad vast te houden. Ik heb twee hoofdpunten waarop ik nader zal ingaan, en nog een aantal kortere punten.

Ik heb een aantal dingen gezegd over geloofwaardigheid. Daarover heb ik eerlijk gezegd een beetje een dubbel gevoel, wat niet goed is. Ik ben positief over de inbreng van de staatssecretaris over veiligheid en risicoacceptatie. Dit biedt perspectief voor een debat dat wij nog moeten voeren. Zij voelt het dilemma goed aan. Het gaat om bestuurlijke keuzes en uiteindelijk om het verantwoording afleggen over die keuzes. Daarbij heb je normen nodig, maar je moet oppassen dat je daarin niet verstrikt raakt. De staatssecretaris is verder goed ingegaan op "ruimte voor de rivier", de aanpak van noodoverloopgebieden en het internationale perspectief. In de toekomst zullen wij daarover nog verder praten, maar de staatssecretaris heeft hierbij de kwintessens goed opgepakt.

Met de antwoorden over Schiphol heb ik het moeilijker. Stel dat de staatssecretaris gelijk heeft – ik weet dat nu nog niet – in haar oordeel over de motie-Baarda. Zelfs dan heeft zij nog problemen met de omgeving. Er zijn actiegroepen, medeoverheden en losse burgers die allemaal het idee hebben dat het niet klopt. De staatssecretaris moet die mensen meekrijgen. Naar mijn idee is het zaak om daaraan te werken. De staatssecretaris zegt dat zij de PKB Schiphol uit 1995 beter uitvoert. Waarom voert zij niet gewoon uit wat daarin staat? Zo kan zij laten zien dat haar inspanningen tot een beter resultaat zullen leiden. De staatssecretaris heeft verder gezegd: ik heb met Baarda gesproken. Dat is allemaal prachtig, maar in politieke zin niet relevant. Het gaat erom dat zij de Kamer ervan overtuigt dat de motie-Baarda overeenkomstig de wil van de Kamer wordt uitgevoerd, zodat de beoogde effecten daadwerkelijk ontstaan. Als de staatssecretaris de Kamer daarvan overtuigt, ligt er een goede basis om ook de maatschappelijke groeperingen te overtuigen. Nogmaals, het gaat niet op het technische gelijk.

Mijn opmerkingen over de Polderbaan waren pure beeldspraak. Ik heb helemaal geen verstand van het aanleggen van landingsbanen, laat staan van Polderbanen. Het grapje over "de kop in het zand" was aardig. Ik zal een anekdote vertellen uit mijn eigen loopbaan. Indertijd heb ik een bestemmingsplan Binnenstad gemaakt onder buitengewoon lastige omstandigheden; het ging om een historische binnenstad. Daarbij is heel veel geïnvesteerd in het communicatieve proces met burgers. Daar is de uitspraak ontstaan dat oplossingen die burgers aanbieden, misschien niet bruikbaar, maar wel van waarde zijn. De vierkante toren van Culemborg speelde daarbij een belangrijke rol. Als mensen tegen mij zeggen "kleur die toren rood", weet iedereen dat dit niet kan. Je hebt namelijk met allerlei bepalingen te maken van Monumentenzorg. Ik kan die opmerking afdoen met "daar hoeft ik dus niets mee te doen", maar ik kan ook proberen om uit te vinden wat mensen daarmee willen aangeven, bijvoorbeeld met betrekking tot kleurgebruik in de stad. Het gaat mij erom burgers die inbreng hebben, daadwerkelijk serieus te nemen. Dat is voor de minister misschien nog

gemakkelijker dan voor de grote organisatie achter haar, waar veel mensen zitten die er natuurlijk veel meer verstand van hebben. De kunst van de politiek is niet gelijk hebben, maar gelijk krijgen, ook bij burgers.

Ik laat de kaderrichtlijn Water voor dit moment zitten, want daar komen wij nog op terug. Als de staatssecretaris ervoor zorgt dat niet meer op het laatste moment een ingewikkeld rapport verschijnt waardoor de besluitvorming vertraagt, dan zal ook in deze Kamer de juridische implementatie redelijk soepel verlopen. Wij hebben dan nog wel een aantal andere problemen. Een van mijn zorgen was dat eind november een rapport verscheen, terwijl de behandeling in de Tweede Kamer bijna afgerond was. Het moment van verschijnen van het Alterrapport – volgens mij een kwestie van politiek procesmanagement – is ongelukkig geweest. Dat heeft de vertraging deels veroorzaakt en maakt dat deze Kamer zit te trappelen om ermee aan de gang te gaan, maar niet mag.

Eerder had ik het over mijn dubbele gevoel over de geloofwaardigheid. Bij de minister had ik dat ook. Zij geeft heel kordate antwoorden, maar heeft zij daadwerkelijk gevoel voor wat er in deze Kamer speelt? Vanuit zowel de fractie van de VVD als die van de PvdA is de vraag gesteld: doet u iets met het aanbod van de provincies om het onderhoud van 1000 kilometer weg over te nemen? Volgens het IPO kan het goedkoper, dus dat betekent dat de minister geld kan verdienen. Ik denk eerlijk gezegd dat er ook efficiencywinst bij de provincies zelf kan optreden. De minister krijgt dus een kans voor open doel. Vervolgens krijg ik een antwoord waarvan ik denk: wilt u het nu wel of niet? Ik snap ook dat er problemen in de uitvoerende zin aan kleven, dat de minister moet onderhandelen en dat het maatwerk moet zijn. Wil de minister er nu wel of niet mee aan de slag?

Ik was blij met het klip en klare antwoord van de minister over veiligheid. Ik snap dat zij prioriteit wil geven aan verkeersveiligheid, maar ik pak daar toch ook het perspectief van de langere termijn bij. Begin jaren zeventig vielen er jaarlijks ruim 3000 doden in het verkeer. Door de gezamenlijke inspanningen van de overheden is dat cijfer teruggebracht tot ruim 1000. Zeker individueel

bekeken zijn dat ruim 1000 doden te veel, maar wij hebben nu eenmaal te maken met afwegingen. Daarom heb ik de vergelijking getrokken met de 5000 doden die jaarlijks als gevolg van dieseluistoot sterven in Nederland. Het is raar om daar in termen van "nut" over te spreken, maar je moet er wel even over nadenken. Je kunt misschien heel wat winnen op het terrein van veiligheid en betere gezondheid als je daarin scherpere keuzes durft te maken, want niet alles kan.

Na geloofwaardigheid is duurzame ontwikkeling mijn tweede hoofdpunt. De bewindsvrouw heeft een brief toegezegd, maar ik ben nog niet helemaal gerust. Ik heb een schriftelijk antwoord gezien dat niet ingaat op het punt waar het mij om gaat bij duurzame ontwikkeling. De minister beheert 6 mld euro waarvan een belangrijk deel in mensen gaat zitten. Een ander belangrijk deel gaat zitten in de aanpak van wegen en de aanleg van waterstaatwerken. Daar zit milieurendement in. Als de minister het slimmer aanpakt en beter gebruik maakt van de knowhow die de afgelopen jaren is opgebouwd inzake duurzaam bouwen, kan de milieubelasting worden teruggebracht door milieuvriendelijker te bouwen. Zij kan ook naar ruimtebesparende oplossingen kijken, bijvoorbeeld het dubbeldekker project. Voorts kan zij kijken naar energiebesparing. De minister hoeft niet eens méér geld uit te geven, maar zij moet het bestaande budget slimmer besteden. Het antwoord "in de begroting staan alle maatregelen en doelstellingen" is mij net iets te kort door de bocht.

De discussie over het waterschap zal best een ingewikkelde zijn. Ik kan mij niet vinden in de typering van D66 dat het een middeleeuws stelsel zou zijn. De waterschappen zijn in de middeleeuwen ontstaan, maar het systeem werkt wel en kan zich nog steeds moderniseren. Er is in de afgelopen tien jaar een stevige slag gemaakt in de waterschapswereld. Er is behoorlijk gefuseerd en er wordt behoorlijk werk geleverd. Steeds meer burgers beginnen belangstelling te krijgen voor de waterschappen. In een provincie als Friesland zijn zomaar 1000 kandidaten te vinden voor waterschapsbesturen. Ik denk dat er heel wat gemeenten zijn die verhoudingsgewijs een groter probleem hebben met het vinden van gemeenteraadsleden. Ik vind dat

overigens erg jammer, want ik geloof sterk in de lokale democratie.

Ik heb zojuist al iets gezegd over het dubbeldekkerproject. De minister neemt dit mee in de afweging voor 2005. Ik denk dat het ook goed is om te bezien wat er kan worden verdiend door met de partners samen te werken. Ik weet dat er een ingewikkelde PPS-discussie aan vastzit, maar wellicht kan er dubbele of zelfs driedubbele win-winsituatie ontstaan, want zij kan er iets mee in het kader van de planologische kernbeslissing Ruimte voor de rivier, zij lost het fileprobleem op en zij kan ook experimenteren met PPS. Ik zou zeggen: ga er maar aanstaan. Ik wil echt dat hier serieus naar wordt gekeken.

Wat Randstadspoor betreft, gaat het om de regio Utrecht. Ik heb echter ook gekeken naar de zuidelijke tak. De Randstad is eigenlijk net een slag groter dan de feitelijke Randstad waarover wij spreken. Heel veel mensen trekken naar de rand en heel veel files worden juist veroorzaakt door de mensen die in deze rand wonen. Als Randstadspoor daarnaar wordt verlengd en als wordt bezien wat het effect is op files – dat heb ik tot nu toe in besluitvorming weinig teruggezien – kan de minister wellicht meer winnen dan wij ons op dit moment kunnen voorstellen.

Ik sluit mij aan bij wat collega Van den Oosten heeft gezegd over het gebruik van het tracébesluit. Als de minister geen budget heeft, kan zij toch een tracébesluit nemen. Zij neemt dan als het ware een besluit op voorraad. Ik geef daarvan een heel simpel voorbeeld. De A2 wordt op dit moment verbreed. De coupure in de Diefdijk tussen Leerdam en Culemborg wordt alvast zo groot gemaakt, dat die straks vier banen extra kan hebben. Er worden er straks maar twee gebruikt, maar er wordt ruimte gemaakt voor vier banen en dat is heel verstandig, omdat wij ook verder moeten kijken. Zo kijk ik ook aan tegen de ideeën van collega Van den Oosten over het tracébesluit.

□

De heer **Lemstra** (CDA): Ik dank de bewindslieden van het departement van Verkeer en Waterstaat voor hun uitvoerige antwoord. Ik dank uiteraard ook de medewerkers van de minister. Als oud-secretaris-generaal van drie departementen

weet ik dat het toch altijd hoogtij-nachten waren, mits er gehaktballen en bitterballen waren en de korenwijn vloeide. Ik neem aan dat dit bij Verkeer en Waterstaat nog steeds het geval is. Zo niet, dan moet de minister daar iets aan doen.

De minister draagt PPS lichtelijk een goed hart toe. Ik blijf haar daarop uitdagen, omdat ik denk dat haar departement daarin meer leiding zou moeten zijn. Ik heb alle respect voor de heer Zalm en zijn departement van Financiën en voor het kenniscentrum PPS bij Financiën. Voor de theoretische vormgeving is dit prachtig, maar het departement dat aan PPS moet doen en ook doet, is nu eenmaal het infrastructuur-departement Verkeer en Waterstaat. Daarom citeer ik met plezier uw medewerker De Bont: "je gebruikt de denkkraft en de commerciële kracht van de markt om de kosten van de infrastructuur uiteindelijk zo beperkt mogelijk te houden. Wij moeten met PPS werken, om te voorkomen dat infrastructuur elke keer weer de dure sluitpost van de ruimtelijke-orderingsrekening wordt; een rekening die door de toenemende ruimtelijke complexiteit steeds hoger uitvalt. Je redt dat niet alleen als je al in de fase van de ontwikkeling de markt erbij betreft. Rijkswaterstaat moet dan wel afleren de touwtjes in handen te houden. Je hoeft niet altijd de primus inter pares te zijn. Je moet een gedeputeerde, een burgemeester of een wethouder die rol ook gunnen, als je daardoor optimaal kunt opereren." Dat is mij uit het hart gegrepen. Ik hoop vurig dat het departement daar serieus werk van maakt. Ik wijs ook nog op een vraag van het Tweede-Kamerlid Hofstra. Hij vroeg welke mogelijkheid de minister ziet om extra PPS-constructies te ontwikkelen nu Eurostat van oordeel is dat PPS-constructies onder bepaalde voorwaarden niet meetellen bij de bepaling van het begrotingstekort en de overheidsschuld. Dat opent gigantische perspectieven. Dat moet niet alleen worden overgelaten aan Financiën. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet het voortouw nu nemen.

Mijn tweede opmerking klinkt misschien negatief. Ik wil voorop stellen dat ik een positief gevoel heb over de beide bewindslieden en het departement. Ik bemerkte namelijk ook enige droefheid bij de staatssecretaris. Er is gezegd dat er weinig

geld is en dat er niet meer kan gebeuren dan in het MIT is vastgelegd omdat er geen ruimte is. Daarnaast zegt de minister dat infrastructuur de verstedelijking structureert. Ik wil de bewindslieden uitdagen met betrekking tot de ontwikkelingen op langere termijn. Zij hoeven zich toch niet uitsluitend te laten bepalen door het MIT? Zij kunnen toch de rest niet laten liggen omdat er geen geld is?

De minister heeft gezegd dat het na de Maasvlakte, de HSL, de Betuwelijn en de Zuidas uit is. Dit land gaat wel door. Als de economie over één of twee jaar weer aantrekt, moeten er wel plannen zijn. Daarom heb ik ook tegen de staatssecretaris gezegd dat ik het prachtig vind wat zij allemaal met Schiphol doet, maar dat er een langetermijnfilosofie moet zijn van het kabinet over waar het in deze eeuw naartoe wil met de mainport Rotterdam en de mainport Schiphol. Dat betekent dat er moet worden nagedacht en dat het futurum moet worden benaderd. Wij moeten niet alleen bezig zijn met het MIT. Een bepaald deel van het ministerie, dat een fantastische organisatie is, moet zich bezighouden met langetermijnontwikkelingen. Dat moet niet alleen worden overgelaten aan de ruimtelijke ordenaars van VROM. Er moet worden nagedacht over een luchthaven in zee of aan een bouwlokatie in zee, over de plannen van Waterman. Die liggen in de ijskast. Die ijskastdeur moet worden opengegooid. Er moet opnieuw over worden nagedacht. Dit kabinet heeft toch ook de ambitie om verder te kijken dan 2006 of 2007? Het gaat om investeringskeuzen van vandaag die bepalend zijn voor de kwaliteit van de samenleving van morgen.

Grote containerschepen varen dertig dagen over de oceanen van deze wereld en moeten vervolgens in 24 uur in de Rotterdamse haven worden gelost. Men lost die dan op 100 of 120 trucks met aanhangers. Die belasten vervolgens de verkeerswegen. Waarom wordt er niet nagedacht over de mogelijkheden van de binnenvaart? Waarom wordt er niet nagedacht over bargeterminas in de steden, zodat de distrivaart niet alleen wordt gebruikt voor het bier en het afval in de Utrechtse grachten? Het moet toch denkbaar zijn dat een visie wordt ontwikkeld over de manier waarop wij de komende tientallen jaren verder

willen met de binnenvaart? Of wachten wij maar af waar het bedrijfsleven of bepaalde wetenschappelijke instituten mee komen? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is altijd een fantastisch departement geweest. Het moet niet alleen bezig zijn met de dagelijkse sores en het passen op de winkel. Het moet ook kijken naar wat ons over tien, twintig of dertig jaar te wachten staat. Als wij dat niet doen, blijven wij achter de feiten aanhollen.

Er is al veel gezegd over de evaluatie van Schiphol. Ik wil de staatssecretaris het volgende in overweging geven. De commissie Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer is een club van mannen en vrouwen die zich niet door de waan van de dag laten leiden. Waarom gebruikt de staatssecretaris die groep, eventueel samen met een aantal groepen die haar continu belagen met geschriften, niet om de discussie over de motie-Baarda ten finale te voeren? Anders komt die continu terug. Zij moet dat gewoon een keer doen. Zij heeft gezegd dat wij met haar ambtenaren kunnen praten. Daar heeft niet iedereen gebruikt gemaakt. Ik heb dat wel gedaan en ik heb meer informatie gekregen dan ik al had. Waarom wordt die zaak niet opengegooid zodat zij niet bij voortduring bij incidenten of bij de begroting opnieuw wordt geconfronteerd met de motie-Baarda? Nodig ons uit om mee te doen. Gebruik ons voor hetgeen nodig is. Onze commissie belegt verschillende bijeenkomsten waarop zij mensen of groeperingen uitnodigt. Laten wij echter de kwestie uitpraten. Ik vind namelijk dat de staatssecretaris een goed verhaal heeft. In dit verband wil ik nog één suggestie doen. Tegen de staatssecretaris zeg ik: overweeg eens of u de commissie-Eversdijk ook niet de taak moet geven om de evaluatie van de Schipholwet ter hand te nemen. Waarschijnlijk laat u die evaluatie nu op het departement uitvoeren. Het gaat mij erom dat er altijd mensen in het land zijn die u willen verdenken van manipulatie. Om dat te voorkomen zeg ik: geef de commissie-Eversdijk een extra opdracht en laat die de evaluatie ter hand nemen. Misschien kunt u daarmee scoren.

Mijn laatste opmerking betreft de privatisering van Schiphol. Ik ben het met de minister eens dat de waarborg van het publieke belang

daarbij leiding is. Ik wil echter graag weten waarom mijnheer Cerfontaine zo graag wil privatiseren. Wat kan mijnheer Cerfontaine nu niet dat hij wel kan als Schiphol is geprivatiseerd? Schiphol is in rangorde toevallig wel de derde luchthaven van de wereld. Deze luchthaven behoort in de huidige situatie tot de top drie. Waarom moet er dan nog geprivatiseerd worden, vraag ik mij als leek af. Daarop wil ik nog graag antwoord.

Overigens nogmaals: hartelijk dank voor de uitvoerige, kundige en ook soms blijmoedige reactie op onze vragen. Houd moed!

□

De heer **Pormes** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ook mijn fractie dankt beide bewindspersonen voor de beantwoording en uiteraard ook voor de openhartigheid. De minister heeft gezegd dat elke keer weer over die Baarda wordt gesproken, maar zich afvraagt: waar zit die man? Welnu, die man zit in de mooiste provincie van Nederland, eigenlijk de meest multiculturele provincie: Friesland. Omdat u hier voor het eerst optreedt, hebben wij de heer Baarda meegenomen. Ik heb namelijk een ingelijste foto van hem bij me. Ik zet die voor mij op het kathedraal, zodat u de heer Baarda kunt zien. Voor beide bewindspersonen hebben wij een foto, zodat zij altijd herinnerd kunnen worden aan hun debuut in deze Kamer, het debuut waarbij lang werd gesproken over Baarda.

Mevrouw de voorzitter. Staat u mij toe een aantal opmerkingen te maken en een aantal vragen te stellen. Allereerst wil ik iets zeggen over het mobiliteitsplan en het rekeningrijden. Ik ben blij met de opmerking van de minister. Zij heeft een aantal obstakels genoemd voor de beprijzingsmethode, de BPM, de fiscaliteit, de administratie etc. Ik kan haar geruststellen, want dat soort problemen zijn er nog nauwelijks, althans dat hebben de technologische vernieuwers mij verzekerd. Ik sluit mij dan ook aan bij de oproep van de vorige spreker: ga voor de technologie en zoek de innovatie. Mijn verzoek is niet meer en niet minder dan dat de minister dat doet, ondanks het feit dat zij nog allerlei belemmeringen ziet. Die zijn er echt niet meer. Probeer ons op de hoogte

te stellen. Als zij mij dat kan toezeggen, ben ik erg blij.

Wat ik zojuist zei, geldt ook voor het Londense systeem. Ik vroeg me af waarom de minister niet wil weten of dat systeem in Nederland bruikbaar is. Misschien denkt zij dat het gebruik hiervan later aan de orde kan komen. Echter, zij is nu bezig met de planvorming. Uiteraard ben ik benieuwd naar de mening van de minister over dat gigantische project in Engeland. Sommigen zeggen: Nederland is er misschien te klein voor. Maar misschien is dit niet zo. Ik zeg daarom tegen de minister: laat dit uitzoeken. Dat lijkt me simpel. Dan weten wij vast meer en daarmee houdt het denken ook niet op.

Op de opmerkingen over de spoedwet wegverbreding heeft de minister schriftelijk gereageerd. Zij zegt dat zij de desbetreffende motie uitvoert. De bewoners menen van niet, maar we kunnen dit simpel regelen. Ik heb gesproken over de onderdelen 2 en 4. Bij onderdeel 2 gaat het om het uitgangspunt voor de plannen die nu worden opgesteld en waarmee de te treffen geluidsmaatregelen worden beschreven. Ik denk daarbij aan de mogelijkheid om de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid als uitgangspunt te laten gelden. Met de motie-Eversdijk wordt gezegd dat die in het verleden vastgestelde hogere waarden moeten worden gerespecteerd. De woningen waren er namelijk veel eerder en toen golden andere geluidswaarden. Ik vind dat je niet halverwege het verhaal de spelregels kunt gaan veranderen. Dat is ook de achtergrond van de motie-Eversdijk. Dus de geluidswaarden die destijds in aanmerking zijn genomen, moet je respecteren. Dat is alles. Als de minister dat toezegt, voert zij de motie uit.

Volgens de bewoners moet er conform de motie-Eversdijk een lijst komen met de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor de diverse woningen en geluidsgevoelige bestemmingen. Dat moet opgenomen worden. Zij zeggen dat dat niet gebeurt. De minister heeft dat in de beantwoording niet expliciet aangegeven, zodat ik haar deze vraag stel.

De ambtenaren van de bewindslieden hebben tot vanmorgen half zes gewerkt, waarvoor waardering en complimenten. Toen zij bezig waren met de beantwoording van de vragen rond Kyoto was het

inmiddels 05.15 uur, zodat ik het hen niet kwalijk neem dat ik nog een vijftal aanvullende vragen heb. Het kabinet gaat twee nota's schrijven over verkeer en mobiliteit en de emissies. Waarom niet gewoon één nota? Dat is helder en inzichtelijk, waardoor we precies kunnen zien waar de schoen wringt. De bewindslieden zijn optimistisch over het halen van de streefwaarden in 2010. Dat verbaast mij, want waarop is hun optimisme gebaseerd? Ik bewonder hen voor dat optimisme, omdat de OESO Nederland vorig jaar een tik op de vingers gaf. De afgelopen tien jaar daalde de uitstoot van CO₂ niet. De Raad van State sprak vorig jaar zijn verontrusting uit, en toch zijn de bewindslieden optimistisch, wat mij bevalt. Ik ben ontzettend benieuwd naar de redenen voor dat optimisme en hoop dat zij dat met ons kunnen delen.

Extra maatregelen zijn niet aan de orde als er tegenvallers zijn. Maar volgens mij is er iets anders aan de hand, wat niet helemaal is meegenomen en gewogen in alle maatregelen. Ik noem de niet-voorzienere stijging van de automobiliteit ten gevolge van de fiscale regels en de invoering van de Spoedwet wegverbreding. Dit leidt allemaal tot een verhoging van de uitstoot, wat we moeten kunnen opvangen, mogelijk ook in de toekomst. Nationaal hebben we het volgens iedereen gehaald, maar niet het departement van Verkeer en Waterstaat. Ik zou het goed vinden als elk departement op de eigen streefcijfers wordt afgerekend. Natuurlijk ga je met één vier ook over, maar je krijgt dan wel flink op je donder van je ouders. Het zou ontzettend goed zijn als iedereen een voldoende haalt bij het bereiken van de streefcijfers in het kader van Kyoto.

Greenpeace klaagt het ministerie aan over illegale handel in tropisch hardhout in ten minste twee projecten van Verkeer en Waterstaat, namelijk de HSL en de Volkerakbrug. Tropisch regenwoud is een bittere noodzaak in de strijd tegen de CO₂-uitstoot. Als dit beleid wordt, is dat water naar de zee dragen. Hoe gaan de bewindslieden dat in de toekomst voorkomen?

Wat Schiphol betreft, moeten we echt naar oplossingen zoeken. Ik heb al de Handelingen erop nagekeken, de laatste van 1 april vorig jaar, en dan zie je een herhaling van

argumenten. Dat moeten wij niet doen. Toen de staatssecretaris begon met het Schipholdossier had zij de indruk dat zij door ons werd opgejaagd. Dat is mijn intentie noch mijn bedoeling. Mocht dat zo zijn overgekomen, dan bied ik daarvoor hierbij mijn verontschuldiging aan. Maar we zijn misschien ook zelf schuldig aan de onduidelijkheid over de motie-Baarda. Oud-collega Terlouw heeft het zo treffend gezegd: in de motie is gesproken over de overgangsartikelen, misschien hadden we dat niet moeten doen. De verschillen tussen de overgangsartikelen en de PKB zijn al vaker aan de orde geweest. De leden Bierman en Baarda zijn daarop ingegaan. Een ding is zeker: de intentie van iedereen is de bescherming van het buitengebied. Het heeft er mee te maken dat wij vinden dat koppeling aan de PKB wettelijk verankerd moet zijn. In de PKB is dat namelijk tot 20 Ke geregeld, en in de overgangsartikelen is dat minder geregeld. De bewindslieden en hun voorgangers hebben ons niet kunnen overtuigen van de wettelijke inbedding van de overgangsartikelen. Bij de uitvoering van de motie-Baarda ligt het volgens mij heel simpel. Het ministerie wil graag inzicht hebben, wat belangrijk is voor de toekomst, en het wil bescherming bieden. De bewindslieden beschikken over alle vluchtgegevens over de afgelopen tien jaar. We kunnen dus exact berekenen hoeveel lawaai er in het buitengebied is geproduceerd. Het ijkpunt is ook bekend. Dat is 1990. Het geluid wordt elk jaar berekend en vervolgens gerelateerd aan onder andere het aantal ernstig gehinderden. Op die manier wordt de motie gewoon uitgevoerd en daar gaat het om. Simpel kan ik het niet zeggen. Dan krijgen de mensen die klagen ook het gevoel dat ze wettelijk worden beschermd, juist vanwege de PKB. Het kan tussen de oren zitten, maar misschien moeten we ook ingaan op het voorstel van de vorige spreker. Wat dat betreft moeten we in de commissie nog maar eens bezien of we er niet uit kunnen komen. Ik houd het hier in elk geval bij.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor het uitgebreide, gedegen en soms blijmoedige antwoord op de

in eerste termijn ook door ons gestelde vragen. Naar mijn gevoel was er ook een heel mooi moment in de beantwoording van de minister, namelijk toen zij naar aanleiding van een vraag zei: "...de markt, tenzij...". U begrijpt, voorzitter, dat dit de liberale harten sneller doet kloppen. Luisterend naar de minister dacht ik: ze is bijna één van ons.

Het antwoord van de minister over vervoer over water ondersteunen wij van harte. De minister maakt inderdaad sier met haar aanpak van het achterstallige onderhoud van onze vaarwegen. De heer Lemstra heeft het belang daarvan al uiteengezet. Vervoer over water is de juiste weg, zoals Schuttevaer aangeeft. Wij zijn het daar van harte mee eens.

Dan een minpuntje. De minister sprak niet over de pleziervaart. Wij zijn het van harte eens met de maatregelen, gericht op het verbeteren van het vaarwegennet, maar die zijn ook gunstig voor de pleziervaart. Ik moet bekennen dat ik een boot heb, maar het gaat, nu in alle ernst, om meer dan dat. De pleziervaart in Nederland zorgt voor een economisch effect van 2 mld euro per jaar. Dat benadert de omzet van de beroepsvaart. Het lijkt mij goed om dat mee te nemen als wij spreken over een verbetering van het vaarwegennet in ons land.

Dan iets over het standpunt van het IPO over de mogelijkheid van de overdracht van 1000 kilometer weg, nu in beheer zijnde bij het Rijk. Dit behoort niet echt tot het snelwegenpakket. Kijk je naar het profiel van deze wegen, dan kun je constateren dat ze bijna tot de provinciale wegen behoren. Ze hebben hetzelfde profiel. Het IPO wil die wegen graag van het Rijk overnemen. Dat leidt tot lagere onderhoudskosten, omdat het IPO het onderhoud in zijn pakketten meeneemt. Het IPO wil daar indringend met het Rijk over spreken. Deze kwestie, die nog maar twee jaar geleden als positief werd ervaren op het ministerie, wil het IPO weer oppakken. Het trof mij vanmiddag dat de minister enigszins terughoudend reageerde. Ik heb er toen ook over geïnterrumpeerd. De minister zou het bijna als manna uit de hemel moet ervaren dat ze op die manier, samen met de regionale overheid, kan komen tot een efficiënter en dus goedkoper beheer, ook voor de burger in het land, van dat wegenbeheer. De minister heeft

vanmiddag aangegeven voor decentralisatie te zijn. Ze zei toen ook dat zij open staat voor een gesprek, maar ik nodig haar uit om dat gesprek daadwerkelijk opnieuw te beginnen.

Dan een kwestie die vanmiddag even aan de orde kwam, maar later zeker zal terugkomen, namelijk die van de beprijzing. De heer Pormes heeft kennelijk geweldige haast om rekeningrijden in te voeren. We hebben er gisteren bij interruptie ook over gesproken, want wij hebben die haast niet. Wij hechten er aan dat er voor de automobilist een alternatief is zolang wij ons wegnen niet op orde hebben. Er zijn nog steeds snelwegen in Nederland die net zo breed zijn als in de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw. Zolang het Randstadspoor, waaraan de minister geweldig trekt – waarvoor complimenten – nog niet op orde is, zal er een alternatief moeten zijn voor de automobilist. Door het Randstadspoor zullen duizenden mensen uit de auto gaan om daar gebruik van te maken. Ik ben het voluit met de minister eens dat de trein belangrijk is als vervoermiddel tussen de grote steden in de Randstad. De aanvoer tussen gemeenten rondom die grote steden is daarbij ook heel belangrijk. Zolang dat alles niet op orde is, is het de vraag of je zo'n haast moet maken met rekeningrijden en of je het hier eigenlijk alleen nog zou moeten hebben over de technische mogelijkheden van het invoeren van dat systeem. Wij hechten er dus aan om de automobilisten een alternatief te bieden.

Mijn laatste opmerking betreft het op tijd gereed hebben van plannen voor bijvoorbeeld wegverbredingen. Het is belangrijk dat Rijkswaterstaat de plannen tijdig gereed heeft. De minister heeft vanmiddag gezegd dat een en ander echter zal kunnen leiden tot capaciteitsproblemen bij de planvoorbereiding en dat tevens de mogelijkheid bestaat dat de regio's er een toezegging aan ontnemen. Ik zou haar dan willen verwijzen naar het Kamerstuk Aanleg en aanpassing van hoofdinfrastructuur, onder nummer 29385, d.d. 22 september 2003. Daarin zegt de minister: "In de huidige praktijk worden echter soms planstudies voor nieuwe infrastructuur gestart, terwijl nog onduidelijk is of daarvoor op de langere termijn financiering beschikbaar komt." Dat is nu precies

wat wij willen. Vervolgens zegt de minister in dat stuk: "Het ontbreken van financiering is een belangrijke oorzaak voor het niet tijdig vaststellen van een Tracébesluit." Wij willen juist wel dat dit Tracébesluit wordt vastgesteld. Wij hechten eraan dat als het zo ver komt dat die financiering er wel is, de minister dan snel kan doorschakelen. De zwaarbelaste Nederlandse automobilist heeft er recht op om dan vervolgens niet tien jaar te moeten wachten totdat dergelijke plannen daadwerkelijk van de grond komen. Wat is erop tegen om pasklare plannen te hebben? Ik heb gisteren al uiteengezet dat mogelijke wijzigingen in bijvoorbeeld de sfeer van wetgeving niet een belemmering behoeven te zijn om die plannen van tevoren gereed te maken. Dat is ook al duidelijk geworden uit het onderzoek van de Universiteit van Utrecht. In antwoord op een vraag van de heer Lemstra heeft de minister vanmiddag gezegd dat je niet alleen moet kijken hoe iets niet kan, maar dat je ook moet kijken hoe iets wel kan. En daar willen wij haar van harte toe uitnodigen.

□

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Het was voor mij een leerzaam debat vandaag. De minister pleit voor pais en vree aan het front van Verkeer en Waterstaat. Vooral op z'n Tilburgs krijgen deze woorden een mooie dubbele betekenis. De staatssecretaris is dol op de spagaat, zo liet zij ons met betrekking tot Schiphol weten. Pais en vree mogen wij bij toekomstige infrastructurele projecten niet verwachten. De minister is hiervan blijkbaar nog niet op de hoogte, maar bij zijn afscheid begin april verklaarde de Amsterdamse PvdA-wethouder Halbertsma toch onomwonden dat hem bij de besluitvorming rondom de Noord-Zuidlijn in oktober 2002 "volstrekt duidelijk was dat het met zulke budgetten niet kon". Ook spreekt hij van financiële cosmetica die nodig was om het besluit door de gemeenteraad te krijgen. Het is niet de verantwoordelijkheid van de minister dat het Amsterdamse gemeentebestuur zijn burgers voor de gek houdt. Wel is zij gebaat bij een goede uitvoering van dit project, aan de financiering waarvan zij 1,4 mld euro bijdraagt. Ik vraag de mening van de minister over de gang van zaken.

Pais en vree is het evenmin in het busvervoer. De grens van 2007 voor volledige aanbesteding van het stads- en streekvervoer is voor de minister niet meer heilig. Wel heilig is de toename van de reizigersbijdrage. Veel beleidsvrijheid voor de lagere overheden zie ik niet. Mijn fractie moet constateren dat de beoogde decentralisatie en eigen verantwoordelijkheid voor gemeenten en provincies in de praktijk neerkomen op de vrijheid om de visie van de minister door te voeren. "De markt, tenzij", doet mijn socialistenhart overslaan.

De staatssecretaris stelt dat op haar departement een omslag in het denken over de NS heeft plaatsgevonden. Dat doet mij deugd. Het was de politiek leider van de staatssecretaris die onlangs tijdens het fraudedebat aan de overzijde van het Binnenhof verklaarde dat meer markt niet kan zonder meer overheid. Mijn fractie zou het toejuichen als de staatssecretaris de Nederlandse Spoorwegen weer in gemeenschaps handen brengt. Zij heeft gelijk wanneer zij stelt dat ook in het verleden de organisatie van het spoorvervoer niet optimaal was. Naar de opvatting van mijn fractie is echter het verkeerde probleem aangepakt. Niet de organisatie van het spoorvervoer is veranderd, maar de verantwoordelijkheidsstructuur. Wellicht voelt de staatssecretaris zich op haar gemak in de bestuurlijke spagaat waarin zij nu terecht is gekomen. Toch vertrouwde zij ons vandaag toe dat de verantwoordelijken bij de liberalisering van de NS voor haar onduidelijk waren en dat investeringen achterbleven. Ik neem aan dat zij met ons kan concluderen dat de liberalisering van de NS op deze punten is mislukt.

Mijn fractie ziet niets in de privatisering van Schiphol. Mainport Schiphol moet concurreren met andere Europese mainports en daarom privatiseren, aldus de staatssecretaris. Dan moet zij deze Kamer er toch eerst van overtuigen dat privatisering van Schiphol leidt tot een beter Schiphol. Wat voor lessen heeft zij wat dit betreft geleerd van de Nederlandse Spoorwegen? Met de heer Lemstra vraag ik naar de langetermijnvisie van de staatssecretaris met betrekking tot Schiphol. Tot slot merk ik op dat zij ook mij mag misbruiken om te zijner tijd meer duidelijkheid te krijgen over de motie-Baarda.

□

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. De minister heeft in het begin van haar betoog vier ankerpunten neergezet. Het eerste was "samen". Daar hebben wij een heel exposé over gekregen. Dit duo werkt heel goed samen en de minister wil graag samen met de lagere overheden dingen doen. Zij noemde ook "slagvaardig". Dat slaat vooral op het wegwerken van het achterstallig onderhoud. "Betrouwbaar" wil zeggen dat de minister niet te veel wil beloven. Zij wil dat de mensen weten waar zij aan toe zijn. Het laatste punt was "slim". Mijn fractie meent dat het beleid wel slim is, maar nog niet slim genoeg. Ik zeg de heer Lemstra na dat het mankeert aan de ontwikkeling van een visie.

In eerste termijn heb ik gesproken over het gebrek aan langetermijnvisie op de mobiliteit in de Randstad. Ik heb de begroting er nog eens op nagelezen, maar ik vind er eigenlijk helemaal niets over. Als ik het antwoord van de minister probeer samen te vatten, dan kom ik tot drie onderdelen. In de eerste plaats is de Randstad belangrijk. In de tweede plaats is de auto belangrijk en in de derde plaats is decentralisatie belangrijk. Dat vind ik toch wat te dun. Ik heb gezegd dat de mobiliteit in de Randstad vastloopt. Openbaar vervoer is niet één systeem. De steden en de provincies schreeuwen om een integrale visie. De concurrentiepositie van de Randstad is achteruit gehold. Als de minister doorgaat met marginale oplossingen op korte termijn, blijft zij achter de feiten aanlopen. Ik voel de noodzaak om in tweede termijn nogmaals in wat steviger woorden het kabinet en met name deze twee bewindslieden op te roepen om een visie te ontwikkelen op de inrichting van de bereikbaarheid, de openbaarvervoersverbindingen in de Randstad. Dat is noodzakelijk.

Ik heb bij interruptie aangegeven dat er succesvolle voorbeelden zijn van goedkoper openbaar vervoer. Wetenschappelijk is bewezen dat alleen een financiële prikkel mensen doet overstappen van de auto op het openbaar vervoer. Veel experimenten bewijzen dat ook. Ik heb er reeds een aantal genoemd. Ik vraag de minister om daar serieus naar te kijken en om ook op dat punt meer visie te ontwikkelen. Ik verwijs naar de visie van onze zuiderburen op het

openbaar vervoer. Men investeert daar behoorlijk in tram, metro en bus. Voor mensen boven de 65 jaar is het openbaar vervoer gratis, waardoor er veel meer mensen gebruik van maken. Hierdoor neemt de sociale binding toe. Familierelaties worden versterkt omdat men elkaar vaker met gebruikmaking van het openbaar vervoer opzoekt. Dat moet een familiepartij zoals het CDA aanspreken. Ik roep de minister op om eens even over de schutting heen te kijken, om dit soort denkbeelden bij het beleid te betrekken en om te komen tot een meer integrale visie op het gebied van het openbaar vervoer. Als de minister dat niet doet, blijft het bij ad-hocachtige oplossingen, waardoor voor gemeentebestuurders, provinciale bestuurders en investeerders de lijn van het departement niet duidelijk is. Anderen zullen dan de koers bepalen in plaats van het daarvoor bedoelde departement.

Het zal de staatssecretaris zijn opgevallen dat ik mij wat principiëler opstel ten aanzien van Schiphol dan zij. Schiphol is geen normaal bedrijf. De waardering en de bedrijfsvoering mogen niet afhankelijk worden gemaakt van een beursnotering. Schiphol behoeft zich wat mij betreft dan ook niet als een projectontwikkelaar te gedragen. Schiphol is geen projectontwikkelaar. Dit is ook een reflectie op de vraag van de woordvoerder van het CDA, wat een geprivatiseerd Schiphol denkt te kunnen doen wat nu niet mogelijk is. Het antwoord is vrij simpel: projectontwikkelaar spelen. De vraag is of de overheid dat moet willen. Volgens mij niet, want daarvoor zijn er al projectontwikkelaars.

Ik ben blij met de passie die de minister toont op het punt van de verkeersonveiligheid. Ik merk dat de meer dan 1000 verkeersdoden haar niet lekker zitten. Zij vindt dat daar iets aan gedaan moet worden en kondigt forse maatregelen aan. Dat is fantastisch. Ik steun haar daarin volledig. Ik wil graag wat preciezer weten hoeveel verkeersdoden veroorzaakt worden door drank- en drugsgebruik. Als de percentages bekend zijn, weten wij welke maatregelen wij op dat punt moeten nemen. Wellicht zijn maatregelen om drugs- en drankgebruik in het verkeer terug te dringen veel effectiever dan de invoering van het brommerrijbewijs. Ik weet dat nu niet, omdat mij het inzicht ontbreekt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden hartelijk voor de uitvoerige beantwoording. Zoals anderen dat op hun eigen wijze hebben vertolkt, veel mooier dan ik het ooit kan zeggen, mis ik een stuk gedrevenheid als het gaat om de hele infrastructuur. Wij hebben gisteren en vandaag gedebatteerd over de begroting van Sociale Zaken. Wij hebben nog eens vastgesteld dat hele bedrijfsprocessen uit ons land vertrekken naar het buitenland.

Een van de grote problemen waarmee wij in dit land worstelen, moet toch een keer op orde komen, wil de economie aantrekken. Een van de collega's zei: als de economie aantrekt, maar ik zeg dat je voorwaarden moet scheppen. Om de economie te laten aantrekken, moet je al die verstoppen wegwerken, voor zover dat redelijk mogelijk is. Wij zien dat de economische activiteiten in ons land worden verlegd naar streken waar deze wat gemakkelijker gaan. Ik wil even meegeven dat dit ook moet doorklinken in de ambities van de bewindslieden.

Toen ik al die enthousiaste bijdragen hoorde, dacht ik: je zult toch maar als bewindslieden zo'n Kamer hebben. Ik heb het gevoel dat wij eigenlijk zeggen: kom op, bewindslieden, kom met visie, kom met aanpak, kom met plannen, kijk niet naar die beperkte termijn van vier jaar, maar ook naar de toekomst. Collega Lemstra heeft dat op voortreffelijke wijze verwoord. Hij hield een verhaal met complimenten voor het ministerie, waarin ik hem volg, en vroeg de minister om te komen met nieuwe vergezichten of met plannen. Ik vraag de bewindslieden welke plannen met meerjarenperspectieven er al liggen. Het is altijd een politieke keuze. De bewindslieden zeggen dat er uitgaande van het MIT en van de mogelijkheden, wat aan het achterstallig onderhoud moet worden gedaan. De bewindslieden zeggen natuurlijk dat er heel schitterende plannen liggen voor de toekomst. Het is verleidelijk om daarmee te voorschijn te komen, maar mijn concrete vraag is welke plannen met toekomstvisies er liggen.

De minister heeft gezegd dat zij geen mogelijkheden ziet in PPS voor

vaarwegen. Ik kan niet beargumenteren dat er wel mogelijkheden in zitten, maar ik sluit mij aan bij de vraag van collega Lemstra om wat meer met PPS-constructies te gaan doen. Ik ben blij dat er zicht is op een oplossing voor Zwartsluis.

Over de veiligheid is de minister heel duidelijk. Daar ben ik haar zeer erkentelijk voor. Zij was daar even heel warm bezig, voor zover een minister dat kan zijn, zeker van dit departement. Maar goed, er klonk toch een stuk bevlogenheid uit en daar zijn wij erkentelijk voor.

Ik wil even ingaan op hetgeen collega Van den Oosten heeft gezegd. Ik ken hem al jaren en weet dat hij een heel wijs mens is. Als hij iets voorstelt en om plannen vraagt, zodat zodra het wat beter gaat, meteen aan de slag gegaan kan worden, dan heeft hij dat niet zomaar voor deze begroting bedacht. Daaraan ligt ervaring ten grondslag. Ik steun zijn pleidooi dan ook van harte. De minister ging er naar mijn gevoel wat te gemakkelijk aan voorbij.

De staatssecretaris heeft op een heel indringende wijze nog eens aangetoond dat de portefeuille waterbeheer bij haar in goede handen is. Zij spreekt met deskundigheid en toont bevlogenheid en visie. Dat waarderen wij zeer. Ik ben blij dat de integratie van de waterwetgeving goed ter hand wordt genomen en dat het parlement daar straks kennis van kan nemen.

Er is gesproken over het plan Ruimte voor de rivier waarmee een goede start wordt gemaakt. Het is fijn dat zij een opening bood inzake de waterbodems die een belangrijk item zijn. Als er vanuit andere regelingen geld overblijft, zal zij zich inzetten daarvan iets te gebruiken voor de waterbodems.

Ik weet niet beter dan dat wij hier al jaren spreken over de spoorwegen en Schiphol. Ik heb veel rapporten gezien, evenzoveel kritiek daarop gehoord en cijfers gezien die later weer niet bleken te kloppen. Daar word je een beetje grijs van, zoals ik ook ben geworden. Daarom vond ik het een uitstekende suggestie van de heer Lemstra om met de commissie uit de Eerste Kamer in conclaaf te gaan. Daar komt wel wat goeds uit en daar hebben wij allemaal belang bij.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik bedank de Kamer voor de tweede ronde vragen en opmerkingen.

De heer Eigeman vroeg of ik nogmaals wilde ingaan op het aanbod van de provincies. Elk aanbod van een provincie wordt door ons afzonderlijk beoordeeld. Er zijn overigens provincies die nooit een dergelijk aanbod doen, maar bijvoorbeeld met Zeeland werken wij aan een wegenruil. Wij hebben echter wel wat meer ervaring met werk aan vaarwegen en kanalen. De kosten daarvan zijn tot nu toe niet goed uitgepakt voor het ministerie. Het heeft geleid tot goudgerande kanalen die veel duurder zijn dan andere kanalen. Dat is voor ons een reden te meer om maatwerk te willen leveren. Ook al heeft het ons geen geldelijk voordeel opgeleverd, wij staan er wel voor open en zijn bereid om met elke provincie, die ons daadwerkelijk een aanbod doet, een gesprek aan te gaan. De heer Eigeman vraagt mij om een heel generieke regeling en daar kan ik geen eenduidig antwoord op geven, behalve dan dat wij maatwerk willen leveren.

Wij moeten inderdaad aan de verkeersveiligheid blijven werken. Ik ben dan ook blij dat alle fracties hebben aangegeven daaraan een bijdrage te willen leveren. De Kamer moet echter wel in het oog houden dat Nederland op twee na het veiligste land in Europa is, hetgeen betekent dat wij op het terrein van de verkeersveiligheid geen grote stappen meer kunnen zetten. Wij zullen moeten zoeken naar kleine stapjes. Dat is een belangrijk inzicht, want om een maatregel die tien doden per jaar minder oplevert, aangenomen te krijgen, hebben wij wel de steun van alle fracties in de Eerste en Tweede Kamer nodig.

Aangezien wij geen maatregelen meer kunnen nemen die zeventig of tachtig doden per jaar schelen, moeten wij kleine stapjes durven en willen zetten, omdat dat uiteindelijk kan leiden tot pakket maatregelen dat wel degelijk verschil maakt. Daarvoor hebben wij de steun van alle fracties in de Kamers nodig en dat is niet altijd het geval. Ik ben daar zeer bezorgd over.

Er is zeker ook goed nieuws te melden over de nieuwe generaties diesels en schone auto's. Op dit moment rijden in Nederland heel

veel Euro 1- en Euro 2-auto's, de meest vervuulende vrachtwagens, maar er is ook een omslag aan de gang naar Euro 3-vrachtwagens. Dat zijn schonere vrachtwagens, maar omdat zij nog niet schoon genoeg zijn, is het een goede zaak dat er eind volgend jaar een aanzienlijk aandeel auto's is dat voldoet aan de Euro 4-norm. Bovendien zijn de Euro 5-auto's in aantocht. Als die auto's er in 2008 zijn, zullen vrachtwagen buitengewoon schoon zijn. Het spoor en de binnenvaart zullen aan moeten potentie om die ontwikkeling bij te houden. Het vrachtverkeer op de weg is dus bezig met het leveren van een heel goede prestatie, want als die Euro 5-auto's eenmaal rijden, is ook het fijn stof verdwenen dat op dit moment verantwoordelijk is voor 5000 doden.

De personenauto zal hiermee gelijke tred moeten houden. Nederland staat altijd achter de strengste eisen die Europa wil opleggen. In 2010 zijn wij toe aan de uitfasering. Dat is helaas wat laat, maar het is nu eenmaal zo dat vuile auto's vijftien jaar mee kunnen. Een en ander doet echter niets af aan het feit dat er op het front van de schone auto's goed nieuws is te melden.

De maatregelen die wij bijvoorbeeld bij Overschie nemen, zijn genomen met het oog op de omgeving. Het ministerie van VROM heeft nog tien van dergelijke lokaties aangewezen en op mijn ministerie wordt op dit moment bezien welke van deze lokaties vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming in aanmerking komen voor een soortgelijke maatregel.

De heer Pormes heeft zeer gedetailleerde vragen gesteld over duurzame ontwikkeling. Ik stel voor dat wij die schriftelijk uitgebreid beantwoorden. Over dit onderwerp wil ik nog wel een paar algemene opmerkingen maken. Mijn ministerie is bezig met een aantal wetenschappelijk gefundeerde projecten om over te gaan naar een zuiniger gebruik van energie. Daarbij gaat het onder andere om energiezuinige auto's en energiezuinig transport. Ook in Europees verband zijn wij betrokken bij verschillende projecten. Dit is een van de speerpunten tijdens het Nederlands EU-voorzitterschap; hierover wordt een conferentie gehouden. Met het ministerie van VROM overleggen wij over het bijmengen van biodiesel in gewone brandstof.

Tegen de dubbeldekssnelweg wordt verschillend aangekeken. De een zal zeggen dat deze ruimte bespaart; de ander zal het horizonvervuiling vinden. Indien wij heel Nederland vol zouden zetten met dubbeldekssnelwegen, zou ik hier niet alle handen op elkaar krijgen als deze in een kwetsbaar landschap worden geplaatst.

De staatssecretaris zal zodadelijk nog iets zeggen over de Merwedebrug. Wij voeren druk overleg met de regio over Randstadspoor. Dit is een belangrijk project dat is bedoeld om mensen uit de regio naar de stad te vervoeren. Het lijkt erop dat in het Utrechtse meer belang wordt gehecht aan het zuidelijke dan aan het noordelijke tracé. In overleg met de regio zullen wij dit bestuderen; wij staan hier positief tegenover.

De heer **Eigeman** (PvdA): In het licht van de verlenging naar Geldermalsen moet de minister zich niet alleen richten op de Utrechtse regio; er zit nog een regio onder. Ik zou het op prijs stellen indien de effecten van Randstadspoor op de filedruk ook in overleg met die regio worden bekeken.

Minister **Peijs**: Over welke regio gaat het dan precies?

De heer **Eigeman** (PvdA): Bijvoorbeeld de regio ten zuiden van Utrecht, het Gelders rivierengebied en de Betuwe.

Minister **Peijs**: Ik kom zodadelijk nog terug op het openbaar vervoer. Met alle goede wil die wij hebben, moeten wij ook de kosten in het oog houden. Met de Tweede Kamer hebben wij vastgesteld hoeveel instappers nodig zijn als je nieuwe stations aanlegt. Op dit punt kom ik later nog uitgebreid terug, in antwoord op vragen over een visie op het openbaar vervoer.

De heer **Eigeman** (PvdA): Geldermalsen hoort niet bij de regio Utrecht. De minister zal dus met meer overheden moeten praten. Praten met overheden doet de minister al veel, dus het lijkt mij niet zo moeilijk om ook deze overheden erbij te betrekken; meer vraag ik niet.

Minister **Peijs**: Die overheden heb ik nog niet gehoord.

Ik ben het met de heer Lemstra eens dat PPS een uitdaging is voor

VW; laten wij dat voor eens en altijd vaststellen. Wij zijn druk bezig in ondernemingsland. VNO-NCW heeft echter aangegeven niet te willen praten over projecten die al in het MIT zitten. Dan wordt de spoeling echter wel erg dun. Het is niet zo dat ik naast het MIT helemaal niets doe, maar het grote geld zit toch daarin; dat is ons wegebouwprogramma. Het bedrijfsleven wil bij deze projecten blijkbaar niet praten over PPS omdat het denkt: die komen er toch wel dus laten wij naar extra zaken kijken. Dan zijn er nog wel projecten als de A4, maar het meeste geld zit nu eenmaal in het MIT. Ik wil PPS dus ook graag toepassen bij projecten uit het MIT. Het bedrijfsleven kan dan zeggen: wij zijn niet thuis, want je gaat het toch doen dus dat levert ons niets op. Het geld dat overblijft, schuift dan door naar het volgende project. VW voelt zich uitgedaagd door PPS. Inmiddels is PPS toegepast bij de A59, het Dok in Amsterdam, Sytwende en voorts hebben wij verschillende onderhoudscontracten via een PPS-constructie innovatief aanbesteed. Wij doen dus van alles. De ontwikkelingen op lange termijn brengen wij op dit moment samen in onze nota Mobiliteit. Deze nota is nog niet gereed. Wij spreken daar momenteel over met het mobiliteitsberaad en alle overlegpartners van VW. Rond de zomer komen wij ermee naar buiten. Dat is natuurlijk onze langetermijnvisie. Als mijn vandaag wordt verweten dat ik geen langetermijnvisie heb laten zien, zeg ik: dat is nogal logisch, want die zijn wij nog aan het maken in de vorm van de nota Mobiliteit. Ik kan niet met de nota Mobiliteit komen voordat de nota Ruimte er is, want mijn nota is daar een uitwerking van. In de nota Mobiliteit staat de langetermijnvisie van dit departement.

Ik kom nu op de binnenvaart. Wat dat betreft ben ik bijna beledigd! Als er één minister voor heeft gezorgd dat enkele van de huidige vaarwegen niet op slot gaan, dan is het wel deze minister. Toen ik binnenkwam, zei het departement: mevrouw, u moet een paar keuzes maken, maar wij stellen voor om deze vaarwegen dicht te doen. Het departement kwam daar uit louter armoe mee. Dat was bij mij tegen het zere been. Ik ben daar tegen omdat het goederenvervoer volgens mijn beleid gaat verdubbelen tot 2020. Dat betekent

dat ik iedere vaarweg in Nederland nodig heb om gevaarlijke goederen van de weg te halen en voor meer veiligheid te zorgen. Sommige bedrijven zitten bovendien met opzet aan een vaarweg en daartegen kun je dus niet zeggen: wij doen deze vaarwegen dicht.

Met alle respect voor deze Kamer, maar er wordt wel gemakkelijk over de centen gesproken. Die centen zijn er gewoon niet! De Kamer heeft budgetverantwoordelijkheid. Ik wil alles wat de Kamer wil wel even optellen. De Kamer heeft de macht om er iets aan te doen, dus laten wij samen aan de slag gaan. Wij kijken wat wij nodig hebben en gaan dan allerlei leuke dingen doen voor de toekomst. Ik vrees dat de woordvoerders bij terugkomst in de fractie echter dezelfde integrale afweging moet maken die het kabinet maakt. De fractie zegt: wij hebben mobiliteitsproblemen, een zorgprobleem, een sociaal probleem en die problemen zullen wij integraal tegen elkaar afwegen. Dat doet het kabinet en zodra de woordvoerders terug zijn in hun fractie doen zij dat ook. Het zal duidelijk zijn dat zij vervolgens niet alleen met wegen uit hun fractie komen. Ik denk dat dit kabinet gedaan heeft wat het kon om wegen en infrastructuur te ontzien. Meer was niet mogelijk, want ook bijvoorbeeld sociale zaken en onderwijs zijn erg belangrijk. Je kunt niet alleen met wegen naar de mensen toe.

De heer **Van Raak** (SP): Zo gemakkelijk is het niet, minister.

Minister **Peijs**: Precies, daar hebt u groot gelijk in.

De heer **Van Raak** (SP): Wij zijn met zijn allen rijker dan ooit. Het probleem is niet dat er geen geld is, maar het is een kwestie van verdeling en keuzes die zijn gemaakt. U kunt deze Kamer niet aanspreken op het feit dat wij geldverkwisters zouden zijn. U kunt ons wel aanspreken op het feit dat wij andere keuzes zouden maken. Die nuance wil ik wel aanbrengen. Het is geen kwestie van geld, maar van keuzes.

Minister **Peijs**: Dat vertel ik u ook. Als u tegen mij zegt: "U legt niet genoeg aan en doet niet genoeg aan het spoor", dan zeg ik: "Daar heb ik wel een budget voor nodig." Ik snap heel goed dat deze Kamer in haar

totaliteit een afweging maakt. Dat hebben wij in het kabinet ook gedaan. Wij moeten ook aan werkgelegenheid, sociale zaken en zorg denken. Dat zijn allemaal buitengewoon belangrijke zaken die integraal tegen elkaar worden afgewogen. Ik denk dat dit kabinet zijn verantwoordelijkheid op infrastructuurgebied duidelijk heeft genomen.

Ik kom even terug op de binnenvaart. Het departement van Verkeer en Waterstaat stimuleert al jarenlang het gebruik van binnenvaartcontainers en binnenlandse containerterminals. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Het bedrijfsleven neemt ook zelf de verantwoordelijkheid daarvoor. Onlangs heb ik in Alphen aan den Rijn een binnenvaartterminal geopend. Ik denk dat het heel goed werkt. Distrivaart is een buitengewoon innovatief concept, dat heel goed kan helpen om heel veel vrachtwagens van de weg te halen. De binnenvaart komt het beste tot zijn recht op lange trajecten. In Amsterdam heb ik met mijn Duitse collega een overeenkomst gesloten om op de lange afstanden grote hoeveelheden goederen via de binnenvaart te vervoeren. Anderhalve week geleden ben ik met mensen van de binnenvaartorganisaties de Merwede opgegaan. Ik ben aan boord geklommen van twee heel grote containerschepen, die vierhonderd containers vervoerden. Dat betekent vierhonderd vrachtwagens van de weg. Men vindt in mij een gelovige en hoeft mij niet te overtuigen van het nut van de binnenvaart. Ik vind wel dat wij dit allemaal zouden moeten uitdragen, want dit geloof is hier in Den Haag niet wijd verbreid.

De heer Van den Oosten verwijt mij dat ik de pleziervaart niet betrek bij de beantwoording van vragen uit de Eerste Kamer. Ik kan hem alleen maar antwoorden: daar hebt u niet naar gevraagd. De pleziervaart is eveneens een belangrijke economische sector en heeft de aandacht van mijn ministerie. Waar mogelijk proberen wij de betonningen en zelfs vuurtorens zoveel mogelijk in stand te houden.

De heer Pormes dringt erop aan om de innovatie te zoeken en niet zoveel problemen te hebben met het prijs rijden. De ene kant van de Kamer wil helemaal niet aan beprijzing doen, terwijl de andere kant, waartoe de heer Pormes

behoort, eigenlijk morgen daarmee wil beginnen. Ik zit in het midden. Tegen de heer Van den Oosten zeg ik: als wij ons in de toekomst op onze wegen nog tien meter willen kunnen verplaatsen, hebben wij beprijzing eerder nodig dan u denkt. Tegen de heer Pormes zeg ik: ik denk dat ik meer tijd nodig heb dan u denkt, omdat wij een goed en goedkoop systeem moeten hebben. Ik vind het zonde van het geld als 40% tot 60% van de opbrengst opgaat aan het innen van de bijdrage van onze geachte burgers. Het systeem in Londen, waar dit het geval is, werkt fantastisch, maar men heeft daar last van het eigen succes, want men kan niet zoveel geld in het openbaar vervoer steken als men zich had voorgenoemd. Omdat er minder auto's Londen binnenkomen, wordt er minder opgehaald dan men had gedacht. Het Londense systeem is buitengewoon duur en dat trekt mij niet aan, maar de resultaten vanzelfsprekend wel. Ik zoek naar een goed technisch systeem. Wij moeten op een zeker moment wel. Rijkswaterstaat heeft voor ons op een rij gezet hoe het gaat in 2012. Na 2012 hebben wij tijdens de daluren net zoveel files als in de spits. Wij staan dan van 's morgens vroeg tot 's avonds laat met zijn allen gezellig in de file. Dat betekent een heel ander soort familieleven, waar je even aan moet wennen. Dat wil dus niemand, ook niet vanuit economisch gezichtspunt, want dan slibben alle wegen dicht en zijn onze bedrijven niet meer bereikbaar. Ik spreek ook bedrijven zelf hierop aan. Wie zijn de file? Het bedrijfsleven is de file. Ambtenaren hier rondom Den Haag zijn de file. Ik denk dat iedereen een eigen verantwoordelijkheid heeft voor bereikbaarheid. Ondernemers moeten mee nadenken over het oplossen van de file.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Het spijt mij dat de minister opnieuw niet ingaat op een buitengewoon belangrijk punt, namelijk het alternatief voor degene die nu met de auto naar zijn werk gaat. Wij hebben gesproken over Randstadspoor. De vraag is wanneer dat operationeel is. Wanneer is de keuze er voor de automobilist die gewoon naar zijn werk wil? Het gaat niet aan om mensen die gewoon naar hun werk moeten een entreekaartje te laten betalen als zij geen alternatief

hebben. Daar hoor ik u zo weinig over.

Minister **Peijs**: Het is niet zo dat er in Utrecht helemaal geen trein rijdt. Het is wel een knooppunt van allerlei treinen. Wij hebben er alle hoop op dat het Randstadspoor klaar zal zijn als de grootste ellende op de weg begint. Wij zijn bereid om het te financieren. De regio gaat het iets naar voren trekken en zal het voorfinancieren. Dat is een goede zaak. Het Randstadspoor zal in 2012 of 2013 rijden. Het zal Leidsche Rijn en Houten ontsluiten. Utrecht vindt dat deel van de regio zelf ook het belangrijkste.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Het is mooi dat u het steeds over Utrecht hebt.

Minister **Peijs**: U vroeg toch naar het Randstadspoor?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Dat klopt, dat is een van de voorbeelden. Het geldt ook voor andere delen van de Randstad. Het gaat erom op welk moment er voor de automobilist het alternatief is waar wij zo naar hunkeren. Zo lang dat er niet is, is het zeer de vraag of de beprijzingsmaatregelen werken. De mensen moeten immers wel op hun werk kunnen komen.

Minister **Peijs**: Beprijzen helpt wel. Ik kom straks te spreken over het openbaar vervoer.

Er waren enkele vragen over geluid. Wij hebben een spitsstrokenplan 1 en een spitsstrokenplan 2. Op spitsstrokenplan 1 is de motie-Eversdijk van toepassing. Wij hebben een bepaald tempo afgesproken en dat wordt onverkort aangehouden. In het gehele spitsstrokenplan 2 is het geluid meegenomen. Ik denk dus dat wij de motie-Eversdijk helemaal uitvoeren. Er werd naar een lijst gevraagd. De ambtenaren zullen ervoor zorgen dat die lijst er komt. De vragen over verkeer en mobiliteit en emissies zal ik schriftelijk beantwoorden. Wij hadden al besloten dat er scherp zal worden gelet op het gebruik van hardhout. Er zal alleen nog maar met gecertificeerd hout worden gewerkt.

Ik onderschrijf het belang van het onderhoud van vaarwegen. Ook de Tweede Kamer is daar buitengewoon op gespist. Toen wij 35 mln vrij konden maken, is dat onmiddellijk in

de vaarwegen gestopt. Daar was iedereen tevreden over, ik ook. Ik heb de pleziervaart niet genoemd, omdat u er niet naar had gevraagd mijnheer Van den Oosten. Er waren ook vragen over de overdracht van het onderhoud van de rijkswegen. Wij staan daar open voor. Het onderhoud moet echter wel plaatsvinden en het moet inderdaad goedkoper en efficiënter zijn.

Er werd ook gevraagd naar de beprijzing als er geen alternatief is. U kon wel een CDA'er zijn, mijnheer Van den Oosten. Het CDA zegt immers: eerst bewegen. U bent dus van harte welkom bij ons.

Er waren opmerkingen over het tijdig gereed hebben van plannen. Wij hebben een MIT-spelregelset. Die is helemaal besproken met de Tweede Kamer. Er is afgesproken dat er niet te veel extra plannen worden gemaakt zonder dat er zicht is op uitvoering. Dat is overigens staand beleid. Wij moeten ons op dit moment af en toe buitengewoon haasten omdat bijvoorbeeld een tracéwet verloopt, zoals in Zeeland bijna het geval was. Wij doen dan ons best om de zaken toch nog te realiseren zolang de tracéwet nog geldig is. Daar zijn wij op gespist. Er is echter eenvoudig geen geld om stapels plannen in de kast te leggen. Het is echt staand beleid om dat niet te doen. Dat is afgesproken met de Tweede Kamer.

De heer Van Raak heeft gesproken over de Noord-Zuidlijn. Ik neem kennis van zijn opmerkingen. Ik heb al aangegeven wat er is gebeurd. Destijds hebben wij een bijdrage aan de bouw van de Noord-Zuidlijn geleverd. Onze risico's hebben wij echter afgekocht. Het gemeentebestuur heeft daar helemaal niet over geklaagd. Het weet precies hoe alles zit. Ook de gemeenteraad heeft de overschrijding geaccepteerd als een soort bedrijfsrisico. Ik begrijp dat de heer Van Raak nooit een groot voorstander van de bouw van de Noord-Zuidlijn was, maar ik wijs erop dat het wel een openbaarvervoersverbinding is.

De heer **Van Raak** (SP): Het ging mij met name om de besluitvorming. De wethouders wisten dat er iets niet klopte. Zij hebben vervolgens de raad en de bevolking voorgelogen. U bent een partner van de gemeente Amsterdam en daarom vraag ik u wat u hiervan vindt.

Minister **Peijs**: Ik hoor dit alleen van u, mijnheer Van Raak, en daar heb ik een beetje moeite mee. Ik heb veel ervaring met mensen die alleen maar reageren op krantenkoppen.

De heer **Van Raak** (SP): Ik geef u het artikel van de Staatscourant.

Minister **Peijs**: Maar daar ga ik niet op reageren.

De heer **Van Raak** (SP): Ik heb deze informatie van mijn fractie en niet uit de krant. Toevallig stond hierover ook een artikel in de Staatscourant. Daarom heb ik die meegebracht.

Minister **Peijs**: Over het busvervoer en de vrijheid van de decentrale overheden verschillen wij van mening. Mijn idee is dat een decentrale overheid alle vrijheid van de wereld heeft. Wel geldt dat wij ooit de Wet personenvervoer hebben opgesteld. Met die wet heb ik maar te leven. Ik kan die wet niet zomaar onder het bed schuiven. Deze wet is vastgesteld door de Tweede en Eerste Kamer, maar een aantal artikelen gelden nog niet helemaal en dat biedt ons ruimte. In de wet staat dat wij in 2007 ook het stadsvervoer moeten aanbesteden. Twijfels zijn er bij mij ten aanzien van Utrecht, omdat die plaats geen rail heeft. Wat deze aanbesteding betreft ontstaan de moeilijkheden niet bij het busvervoer, maar vooral bij het rail- en metrogedeelte. Wat ik nu wil is dat het vervoer één geheel wordt, zodat bussen, trams en metro's in onderlinge samenhang voor het vervoer gaan zorgen. Dat lijkt mij buitengewoon belangrijk. Als er meer tijd nodig is om dat te realiseren, ben ik wel zo flexibel om naar de mogelijkheid van verlenging op zoek te gaan. Ik wil dan dus nagaan of wij die verlenging op de een of andere manier waar kunnen maken. Ik meen dat de decentrale overheden heel veel beleidsvrijheid hebben. Een grote bundel geld gaat naar de decentrale overheden en dat kunnen zij uitgeven op de manier die zij willen. Ik hoop wel dat zij de verkeersveiligheid niet vergeten, maar daarvoor zitten ook de mensen van de heer Van Raak in de gemeenteraad.

De heer Schouw heeft gevraagd naar mijn visie op het openbaar vervoer. Ik wijs hem dan op het volgende. In het begin van het volgende decennium hebben wij de

Hanzelijn, de HSL-Zuid en de Betuweroute. Doordat deze lijnen erbij komen, krijgen wij op het traditionele spoor meer ruimte. Als wij meer ruimte krijgen op het spoor, kunnen daarop meer treinen voor personenvervoer rijden. Dan kunnen we overgaan tot wat de NS graag willen zijn, namelijk niet de NS van het spoorboekje maar de NS van de snel achter elkaar komende treinen.

Welke initiatieven zijn vervolgens aan de orde? Er zijn veel initiatieven. Ik noem: Randstadspoor, Randstad-rail, de Rijn-Gouwelijn, de Noord-Zuidlijn, de stedenband en de verbinding Almere-Haarlemmermeer. Die laatste verbinding zal in de toekomst heel belangrijk zijn. Eventueel hebben we dan misschien wel de Zuiderzeelijn. We hebben de BDU-discussie. Daarmee kunnen de decentrale overheden samenhangende netwerken voor hun openbaar vervoer maken. We hebben voorts een beheer- en onderhoudsprogramma waar je u tegen kunt zeggen. Dat programma is bedoeld om robuustere netwerken te krijgen en om die meer betrouwbaar te maken. Dat is natuurlijk de basis voor een betrouwbaar openbaar vervoer. Denk daar niet te licht over! Bij de grote verkeersstromen in de Randstad zou je de betrouwbaarheid en de robuustheid het eerst moeten bewerkstelligen. Als ik naar dit programma kijk, vind ik dat we hartstikke veel doen. We creëren tegelijk met de ruimte die ontstaat door de aanleg van de Betuweroute niet alleen meer ruimte voor personenvervoer, maar ook een veiliger ruimte. Je reist daardoor niet meer vanuit Rotterdam door Venlo met gevaarlijke stoffen. Als je in zijn totaliteit kijkt, ligt er een bundel aan initiatieven, waardoor we een samenhangend netwerk krijgen in de Randstad. Dit alles zal klaar zijn op het tijdstip waarop we het hardste nodig hebben, namelijk als Nederland ook in de daluren dichtslibt.

De heer **Schouw** (D66): Buitengewoon bedankt voor dit inzicht in de bundel van maatregelen. Maar waarom zitten burgemeester Deetman van Den Haag, de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland, de heer Franssen en vertegenwoordigers van het gemeentebestuur van Amsterdam met de handen in het haar, omdat zij een integrale, samenhangende visie missen van het departement van

Verkeer en Waterstaat op de bereikbaarheid van de Randstad?

Minister **Peijs**: Over het MIT, de nota Mobiliteit en de nota Ruimte overleggen wij met alle betrokkenen in de Randstad, maar het kan niet allemaal vandaag worden uitgevoerd. Dit programma is niet in 2008 klaar. Dat geduld zullen we met zijn allen moeten opbrengen. Dit alles komt wel klaar op het moment dat de wegen op zijn drukt zullen zijn. Ik ben het eens met de heer Van den Oosten dat er vanaf 2011/2012 zal worden geprijsd, en dan moet er een alternatief zijn voor de mensen als zij niet langer met de auto willen. Als wij met de regionale partners praten, gaat het ook om de knikkers. In deze tijd, waarin wij praten over de genoemde nota's, probeert iedereen binnen te halen wat mogelijk is. Iedereen speelt daarbij zijn eigen rol: zij de hunne, en wij de onze. Samen komen we er absoluut uit.

De heer **Schouw** (D66): In het verlengde hiervan heb ik nog een vraag. Zit er een prijskaartje aan de Nota mobiliteit?

Minister **Peijs**: Ja, en wel een hoog prijskaartje!

De heer Schouw miste warmte in mijn woorden over gratis openbaar vervoer. Dat klopt wel. Er is namelijk geen gratis openbaar vervoer. Alleen al voor Utrecht geldt een prijskaartje van 70 mln à 100 mln euro, wat dus onbetaalbaar is. In België is gebleken dat het daar geen mensen uit de auto heeft gehaald, maar alleen mensen in de trein gekregen die anders niet met de trein reisden. Voor de mobiliteit bood het dus geen oplossing.

De heer **Schouw** (D66): De minister luistert selectief. In tweede termijn heb ik het niet meer gehad over gratis openbaar vervoer, maar over goedkoop openbaar vervoer. De wetenschap heeft bewezen dat mensen alleen maar overstappen van de auto naar het openbaar vervoer als dat scheelt in de portemonnee, als dat dus goedkoper is. Wat dat betreft zijn wij in dit land met de verkeerde redenering bezig. We proberen deze kwestie tegen kostprijs neer te zetten, zodat een ritje met de auto naar Den Haag net zo duur is als een treinkaartje. Daardoor stappen mensen echter niet over. Dus is dat beleid verkeerd.

Dat wetenschappelijk bewezen inzicht heb ik de minister voorgehouden. Ik vraag haar wat zij daarmee doet. Dan moet de minister niet meer beginnen over gratis openbaar vervoer en alle argumenten daartegen, want ik kan ook argumenten voor bedenken.

Minister **Peijs**: Goedkoop openbaar vervoer krijg je pas als de auto niet meer doortelt als je met het openbaar vervoer gaat. Stel dat iemand een auto heeft, maar toch met de trein wil. Dat gaat hij pas doen als de autokosten niet meer doortellen. Ik wijs er overigens op dat 80% van de mensen in de trein een hoger inkomen verdient. Alles wat wij aan de trein besteden, komt niet in de zakken van de laagst-betaalden terecht, maar in de zakken van de mensen met de hogere inkomens. Dat wil niet zeggen dat het prijskaartje extreem duur moet worden, want dan pakken die mensen de auto weer.

We gaan eerst betalen per kilometer. Zo gauw je in de trein stapt, telt de prijs van de auto niet meer door. De overweging of je met de auto of met de trein zult gaan, wordt dan een financiële. Als je in de trein stapt, is dat gunstig voor je portemonnee. Je laat je auto namelijk staan, maar de kosten daarvan tellen niet door. Je stapt in de trein en je gaat rijden. De auto kost dan geen geld meer. Dat geldt voor iedereen, ook voor degenen met een kleine auto. Ik denk dat openbaar vervoer dan zeer vaak wordt gebruikt. Bovendien is er geen andere oplossing, omdat men anders van vroeg tot laat in de file staat. Tegen die tijd moet het openbaar vervoer op orde zijn.

Ik kan nog geen inzicht verschaffen in het aantal doden, veroorzaakt door drank en drugs. Op dit moment worden de nieuwe cijfers geanalyseerd. Als wij die hebben, zullen wij die aan de Kamer zenden. Aan de hand van oude cijfers is wel uitgerekend dat, als het alcoholpercentage wordt verlaagd van 0,5 naar 0,2, dit tien doden per jaar scheelt onder de categorie jonge automobilisten. Ik vind dat de moeite waard. In de kleine stapjes die wij kunnen nemen, is dat in mijn ogen een heel grote stap.

De heer Van den Berg mist gedrevenheid rond de infrastructuur. Ik betreur die opmerking. Als ik iets in het departement heb geïntrodu-

ceerd, dan is dat het besef dat wij met zijn allen voor een heel zware economische opgave staan. Als wij moeten besluiten waar wij in dit land iets aan gaan doen, dan is de economie het eerste criterium dat naar voren komt. Daarom moeten wij er met het oog op de middelste band van Nederland – daar valt bijna de gehele Randstad in – voor zorgen dat de verbindingen naar het achterland in orde zijn, evenals de verbinding naar Antwerpen. Dat is ons belangrijkste criterium, zowel bij beheer en onderhoud, als bij de aanleg van infrastructuur. Wij zijn juist buitengewoon gedreven op het punt van de infrastructuur. Ik leg aan wat ik kan, maar er wordt eerst onderhoud gepleegd. Ik wijs voorts op de regionale enveloppe en op de A4, de N201 en de N31 van de heer Hofstra. Alles bij elkaar is dit een pakket dat er niet om liegt. We hebben wel keuzen moeten maken, maar die gedrevenheid is er wel degelijk op het departement.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb de minister willen prikkelen. Iedereen begreep dat, behalve de minister. Ik plaatste mijn opmerking in de context dat, als je economische vooruitgang wilt boeken, je eerst moet zorgen dat het openbaar vervoer op orde is. We hebben echter met elkaar geconstateerd dat dit nog lang niet op orde is en dat er helaas nog heel veel achterstallig onderhoud is. Als de economie niet aantrekt, dan zullen wij tot in lengte van jaren blijven tobben. Mijn opmerking is geslaagd, want de minister gaat er nu enthousiast op in.

Minister **Peijs**: U drukt gewoon op de knop, mijnheer Van den Berg, en dan komt het er vanzelf uit. Ik zou nog wel willen zeggen dat het gelet op de huidige moeilijke economische en financiële situatie jammer is dat wij de verantwoordelijkheid voor allerlei structuren en infrastructures niet genomen hebben in een tijd waarin wij het geld er wel voor hadden.

De toekomstvisie waarnaar de heer Van den Berg vroeg, komt in de nota Mobiliteit aan de orde.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Eigeman heeft

gevraagd waarom in het kader van "Ruimte voor de rivier" niet meteen geprobeerd is om ten aanzien van de Merwededebruggen te komen tot een dubbeldeksconstructie en verruiming van de bruggenhoofden. In het algemeen zijn wij voorstander van een integrale aanpak. Dat is ook uitgangspunt bij "Ruimte voor de rivier". Wij proberen allerlei verschillende belangen te koppelen. Wat betreft de Merwededebrug is het voor de variant van 16.000 kuub echter niet aan de orde, maar zou het pas van toepassing kunnen zijn voor toekomstige varianten van bijvoorbeeld 17.000 kuub of 18.000 kuub. Daarom valt een punt zoals het verbreden van de brug niet onder "Ruimte voor de rivier". Hoewel wij altijd groot voorstander zijn van koppeling, levert die in dezen geen extra geld op; het geld dat wij bestemd hebben voor "Ruimte voor de rivier" zullen wij dan ook echt inzetten voor water en voor veiligheid. Wie weet is het in het volgende traject wel aan de orde als het gaat om een eventueel verdere verruiming van de 16.000 kuub.

De heer Van Raak vroeg mij wederom of ik niet van oordeel ben dat de liberalisering van de NS mislukt is. Wederom zeg ik hem dat ik niet vind dat die liberalisering mislukt is. Het gaat niet om het systeem maar om de inhoud. Er zijn in het kader van die liberalisering in het verleden verkeerde afspraken gemaakt. Nu hebben wij nog steeds te maken met een liberaal systeem maar dan met andere afspraken. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft kort geleden een advies uitgebracht onder de titel "Hoezo marktwerking?". Dat gaat in op een aantal liberaliseringstrajecten, zoals dat voor de NS. Ook de raad geeft aan dat het niet de vorm is die niet goed is, maar de wijze waarop bepaalde projecten zijn aangepakt. Liberalisering is een prachtig begrip, alleen, wij moeten met elkaar beter definiëren wat wij er eigenlijk mee willen bereiken.

Tevens is mij gevraagd welke lessen zijn geleerd van de gang van zaken bij de NS die vervolgens toegepast kunnen worden bij Schiphol. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft zich daarover uitgesproken, in de zin dat Schiphol een ander type bedrijf is dan de NS. Bij Schiphol is in tegenstelling tot de NS de zaak wel op orde. Als zodanig is er dus sprake van verschillende

casussen. Wij hebben de raad wel gevraagd om alsnog een advies uit te brengen over de privatisering van Schiphol. Ook hierbij geldt welke afspraken worden gemaakt en wat je wil bereiken met privatisering. Een aantal leden van deze Kamer hebben aangegeven dat ik er tot nu toe nog niets over gezegd heb. Welnu, dat klopt, omdat ik er pas op terugkom nadat hierover binnen het kabinet is gesproken en het aanhangig is gemaakt bij de Tweede Kamer. Er is gevraagd wat het uitmaakt als Schiphol extra kan lenen of activiteiten in het buitenland kan ontplooien, omdat het nu toch al de derde luchthaven van de wereld is. Ik wil dat Schiphol zijn positie kan behouden. Misschien kan het zelfs nummer één worden. Er zal echter steeds ingespeeld moeten worden op allerlei ontwikkelingen. Wij moeten ook naar de concurrerende luchthavens in het buitenland kijken, waar sprake is van privatiseringen. Voor het bedrijf is dit voordelig. Het kan meer dan alleen lenen, want er is ook de mogelijkheid om opties uit te geven en het kan participeren in andere bedrijven. Mij gaat het er vooral om dat privatisering de overheid veel oplevert. Dan kan er eindelijk op het publieke belang gestuurd worden; iets wat nu niet kan via de aandelenconstructie.

De heer **Van Raak** (SP): Op dat laatste punt heeft u mijn steun. U maakt terecht onderscheid tussen vorm en inhoud. Het probleem bij de NS was dat er geliberaliseerd moest worden voordat er over de inhoud was nagedacht. Ik wil graag voorkomen dat Schiphol geprivatiseerd wordt omdat de liberalen daar nu eenmaal in geloven. U heeft het al over privatisering van de mainport voordat de visie op tafel ligt. Ik nodig u uit om u eerst met de inhoud bezig te houden. Daar kan logischerwijs uit voortvloeien dat privatisering noodzakelijk is. Als goed gelovig liberaal zegt u dat u eerst gaat privatiseren voordat u de inhoud heeft bestudeerd. Ik vraag u om dat andersom te doen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan heeft u niet goed naar mij geluisterd. Ik heb vandaag maar ook eerder gezegd dat het niet aangaat om te privatiseren om te privatiseren. Het gaat om de inhoud. Sterker nog, ik heb erop gewezen dat ik hier en ook

elders veel commentaar op de privatisering heb gehoord, terwijl niemand het voorstel nog heeft gezien. Ik straal een zeker enthousiasme uit omdat het voorstel klaar is en op weg is richting ministerraad. Ik weet dus wat er in staat. Ik ga ervan uit dat de Kamer straks het voorstel op zijn inhoud zal beoordelen. Ik hoor de heer Van Raak ook zeggen dat hij graag wat meer sturingsmogelijkheden van de overheid wil. Wellicht vindt hij het voorstel om die reden wel prachtig. Wij zullen zien.

Ik kom nu op het pièce de résistance. Ik zet de foto van onze grote vriend die ik zojuist ontvangen heb, maar even op tafel. Wellicht lukt het ons om vanavond met een mond te spreken. De motie-Baarda heeft heel veel discussie opgeleverd. Er staat in dat er getoetst zal worden aan de overgangsbesluiten. Wij moeten voorkomen dat wij blijven hangen in de discussie over de betekenis daarvan. Veel sprekers zijn dat met mij van mening. In de pauze heb ik ook een aantal mensen hierover gesproken. De algemene opvatting is dat de inhoud centraal moet staan en niet het instrument.

De kern van de vraag betreft het verschil tussen de systemen. Daar moet de discussie over gaan. Er zijn verschillende voorstellen gedaan. Er is geopperd om een commissie uit de Eerste Kamer in te stellen. Er is gesuggereerd om de PKB uit 1995 als ijkpunt te nemen, ook al geldt deze nu niet meer. Er is voorgesteld om een berekening van de geluidsbelasting in het buitengebied in de afgelopen tien jaar te maken. Ik zal nu een voorstel doen, waarmee ik al deze voorstellen omhels. In de overgangsbesluiten wordt beschreven waarop getoetst zal worden. Ik daag de leden uit om aan te geven wat zij daarbij nog missen. Deze elementen kunnen bij de evaluatie betrokken worden. Het maakt dan niet uit in welke vorm hierover gediscussieerd wordt. Het lijkt mij het beste dat wij hier in commissieverband op terugkomen. Ik sta overigens open voor suggesties op dit punt. Tot zover de verschillen.

Misschien kunnen wij op sommige punten eerder resultaat boeken dan bij de evaluatie in 2006. Ik doel onder andere op het voorstel van de heer Pormes voor een berekening van de afgelopen tien jaar inzake de bescherming van het buitengebied. Ik wil dat graag doen en zal daarmee

niet wachten tot 2006. Ik zal aan het eind van dit jaar een tussenrapportage laten opstellen door een onafhankelijke partij over de periode vanaf 1990 van zowel het gebied met een geluidshinder van meer dan 20KE als van de ontwikkeling van het aantal ernstig gehinderden in het gebied. Deze informatie is gewoon te verkrijgen. Je moet op de juiste manier vragen wat je nodig hebt. Dat werkt sneller dan dat wij over de systematiek bakkeleien.

Als men dan nog twijfelt aan mijn openheid, moeten wij proberen om de zorgen te benoemen, zodat van daaruit gewerkt wordt in plaats van dat wij elkaar mistigheid verwijten. Als de Kamer dan nog steeds twijfelt aan mijn openheid, doe ik het volgend voorstel inzake de evaluatie. Ik ga daarbij ook in op het punt van de heer Lemstra. Wij hebben weliswaar veel deskundigen op het ministerie, maar als er iets geëvalueerd of bedacht moet worden, tellen deskundigen van buiten altijd stukken meer. Ik vind het prima om voor de evaluatie een externe commissie te overwegen. De MER-commissie toetst sowieso ook. Wij zullen nagaan of dat de commissie-Eversdijk of een andere commissie moet zijn. Wij hebben haar voor één opdracht gevraagd en dat betekent natuurlijk niet onmiddellijk dat zij alles wil doen. Wij kunnen dat overwegen. Ik heb niets te verbergen. Ik wil liever praten over de knelpunten dan dat wij elkaar iets verwijten.

De heer **Van der Lans** (SP): Als voorzitter van de commissie denk ik dat wij dankbaar gebruik kunnen maken van deze aanpak. Wij vrezen allemaal dat wij met iconen gaan werken. Dit voorstel lijkt mij een goede opening om een werkbare formule tot stand te brengen die ons en de buitenwacht wellicht enige helderheid biedt en waarmee voortgang wordt geboekt. Wij gaan – ik spreek hierbij ook namens mijn collega's – graag op dit voorstel in.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Prachtig.

Er is nog gevraagd of wij de omwonenden serieus willen nemen bij de evaluatie. Dat doen wij. Ik vond de grap over de kop in het zand bij de hellinghoek onder maaiveld wel zo leuk, maar dat wil nog niet zeggen dat ik dat punt er

niet bij wil betrekken. Wij zullen op een gegeven moment wel een variant moeten vinden om voorstellen die voor de evaluatie worden aangedragen, te kunnen beoordelen. Er moeten criteria daarvoor worden opgesteld. Je kunt duizenden systemen ontwikkelen, maar elk systeem heeft voor- en nadelen. Wij zullen alles toetsen aan de op te stellen criteria.

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik ben het volstrekt met u eens. Het gaat juist niet om systemen, want daar zit men niet op te wachten. In het bestuurlijk verkeer gaat het erom, een bepaald gevoel te geven. Vandaar dat ik de rode toren heb aangehaald.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil ze niet alleen het gevoel geven dat zij serieus worden genomen, maar ik zal ze serieus nemen.

Tot slot hoop ik dat de rust kan wederkeren, totdat de mainportvisie komt, waaraan hard wordt gewerkt. Deze zal ongetwijfeld weer debat opleveren over de toekomst van Schiphol; of het zo moet doorgaan, of anders of op een andere plek. Dat houdt ons levendig en bezig.

Ik hoop dat wij er met de afronding van de discussie over de motie-Baarda en over de Luchtvaartwet gezamenlijk voor kunnen zorgen dat er wat rust wordt gecreëerd. Ik heb volledige openheid gegeven en alles op tafel gelegd, maar dan verwacht ik ook dat wij naar buiten toe worden gesteund, als de systematiek wordt vastgesteld. Er zullen allerlei mensen zijn die iets niet willen en die daar allerlei redenen voor hebben. Dan moeten wij er ook met z'n allen achter staan en zeggen dat wij dat nu eenmaal met beide Kamers hebben besloten en dat wij dat dan ook zo gaan doen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van de SP wordt conform artikel 112 van het Reglement van orde aantekening verleend dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel 29200-A te hebben kunnen verenigen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ik dank beide bewindslieden van harte voor hun aanwezigheid en hun bijdrage aan het debat.

Sluiting 22.58 uur