

23ste vergadering

Woensdag 15 november 2000

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 120 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Buijs, Van de Camp, Cherribi, Cornielje, Crone, Dankers, Depla, Van Dijke, Dijksma, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Halsema, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Middel, Mosterd, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oplaat, Örgü, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Schimmel, Schoenmakers, Schutte, Smits, Snijder-Hazelhoff, Van der Staaïj, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, De Swart, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga en Zijlstra,

en de heer Hermans, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw

Jorritsma-Lebbink, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, mevrouw Adelmund, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, de heer Van der Ploeg, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw De Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Bussemaker en Hamer, wegens bezigheden elders;

Feenstra en Middel, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Oudkerk, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Smits, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Duivesteijn, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

De Cloe, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001 (27400-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van**

het Infrastructuurfonds voor het jaar 2001 (27400-A).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Minister Netelenbos is tot het hogere geroepen. Zoveel is wel duidelijk voor wie haar plannen en nota's de revue laat passeren. Zij heeft een hoog profiel. En hoog heft zij de glaasjes schuimwijn waarmee zij met grote regelmaat in de media verschijnt. Hoog is ook het tempo waarmee zij op allerlei onderdelen van haar beleidsterrein verkondigt dat alle betrokkenen het weer met haar eens zijn. Een hoog tempo, maar ook hoge afkoopsommen. Hoge ambities, maar ook hoge advertentiekosten.

Jammer is, dat het de bevolking ook hoog zit. Mobiliteit mag dan volgens de minister fun zijn, de gemiddelde Nederlander vindt mobiliteit allang niet meer fun. Onmacht, dat is wat burgers ervaren. Zij willen best meewerken aan een beheerste mobiliteit. Zij willen best gebruik maken van een goed openbaar vervoer, maar het probleem is dat zij vaak geen keuze hebben. Wat is de praktijk? Reizigers met openbaar vervoer worden geconfronteerd met slechte aansluitingen, aldoor vertragingen en vooral met staanplaatsen.

Onmacht ervaar je ook als je dan toch maar de auto pakt en iedere ochtend weer aan moet sluiten in de file. Niks fun, mevrouw de voorzitter. Blijvende, effectieve oplossingen zijn hard nodig. De mobiliteitsdruk zal in de toekomst alleen maar verder toenemen. 1% economische groei leidt tot 1,5% toename van de

Eurlings

mobiliteit, ook in de tijd van de nieuwe economie. De opkomst van e-business zal het belang van een hoogwaardige logistiek nog verder vergroten. Onze positie als de draaischijf van Europa moet ook in de nieuwe economische ontwikkeling een centraal beleidsaspect zijn. Voor het CDA is mobiliteit trouwens meer dan een economisch belang. Het is ook een sociaal goed dat mensen in staat stelt, elkaar op te zoeken en te ontmoeten.

De uitdaging is volgens het CDA dan ook niet de mobiliteit te bestrijden, maar deze beheersbaar te maken. Dat betekent dat mensen keuzes wordt geboden. Dat vereist een goed uitgebalanceerd en samenhangend aanbod van zowel openbaar vervoer als het wegennet en een prijsbeleid van de overheid dat uitgaat van een reële kostenbenadering.

Mevrouw de voorzitter! Wat doet de minister? Haar nieuwe woorden klinken ferm. Niet alleen mag mobiliteit nu, maar zij gaat zelfs voor een constructieve dialoog met alle betrokkenen. Het CDA is natuurlijk altijd voor een dialoog, zelfs met de ANWB. Maar wie vastzit in de trein of file, verwacht in dit oogstjaar geen woorden van de minister, maar daden.

Hoe wordt dit beleid nu omgezet in concrete daden? Op de achterkant van de krant prijken de drie B's: benutten, beprijzen en bouwen. Zo geduldig als het papier van de vele aankondigingen van de minister is, zo geduldig zijn de mensen in de file niet. In plaats van de drie B's van de minister lijkt het ons hoog tijd voor drie A's: aanpakken, attaqueren en afronden. Het CDA wil geen rigide B-beleid.

Bij de eerste B van de minister, oftewel het benutten, is het te vaak too little, too late. De concreet uit te voeren plannen zijn vaak voor een te verre toekomst. Bij de B van beprijzen, wil de minister het prijsmechanisme als een dwangmatig sturingsmechanisme toepassen. Maar dat heeft iets vruchteloos zolang burgers weinig mogelijkheden kennen voor alternatieven in hun mobiliteit. Bij de B van bouwen ontbreekt het te vaak aan verbeeldingskracht. Aandacht voor de capaciteit van infrastructuur, ook via nieuwe technologische toepassingen, is er mondjesmaat. Juist vanwege het ruimtegebrek en het milieu zouden wij daaraan extra aandacht

moeten schenken. Geen B-beleid dus. Dit beleidsterrein verdient eerder een A-locatie. Mijn betoog wil ik daarom verder concentreren op de drie A's, in de eerste plaats de A van aanpakken.

De CDA-fractie wil dat er geen vertraging komt bij een reeks van goede beleidspunten waar concrete actie mogelijk is. Het valt op dat de plannen die de minister in het NVVP noemt om beter gebruik te maken van de huidige infrastructuur, allemaal plannen zijn voor de wat langere termijn. Dit uitstel kunnen we ons niet permitteren. Er zijn trouwens tal van benuttingsmogelijkheden die al op zeer korte termijn tot resultaat kunnen leiden. Ik geef een voorbeeld: overdag een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens. Wat ook zou helpen is: in het hoofdwegennet de vluchtstrook op grote schaal als spitsstrook inzetten. Onder andere op de A28 zijn goede ervaringen opgedaan met een experiment. Regio's hebben zelf gevraagd om het invoeren van de spitsstrook op bijvoorbeeld de A1 Apeldoorn-Deventer, de A2 knooppunt Eindhoven en de A28 doorgetrokken van Hattermerbroek naar Meppel. Bovendien lijkt op het ministerie al enige tijd een evaluatie op de plank te liggen. Kan de minister ons toezeggen op korte termijn over te gaan tot invoering van de vluchtstrook als spitsstrook op de drie genoemde trajecten en de Kamer te informeren over de plannen voor het gebruik van de vluchtstroken op andere trajecten? Indien nodig zullen wij in tweede termijn de Kamer om een uitspraak op dit punt vragen.

Een tweede punt van concrete actie is voor het CDA de slechte bereikbaarheid tussen Randstad en regio's. Het is prima dat met het BOR meer samenhangend de problemen in de Randstad worden aangepakt, maar voor de bereikbaarheid van de Randstad zijn ook juist de achterlandverbindingen van belang. Zij zijn de schakels met de economisch innovatieve regio's in de rest van het land en zij zijn de verbindingen met de Europese omgeving. In het zuiden en het oosten van het land dreigt een regelrecht verkeersinfarct. De CDA-fractie is dan ook van mening dat bij de besteding van BOR-gelden ook de achterlandverbindingen dienen te worden meegewogen. Wij bevinden ons met deze opvatting in

het goede gezelschap van onder anderen de heer Stekelenburg.

Een aantal individuele BOR-projecten zal bij het MIT worden besproken. De CDA-fractie is echter van mening dat de samenhang die de minister voorstelt tussen rekeningrijden, betaalstroken, regionale fondsen en investeringen pas het groene licht van de Kamer kan krijgen bij de behandeling van het wetsvoorstel rekeningrijden. Wanneer wij dus zouden instemmen met de begroting en het Infrastructuurfonds, betekent dit niet wij ook instemmen met de verplichtingen die aangegaan worden ten aanzien van het BOR.

De bereikbaarheid tussen Randstad en regio's vereist ook, dat de bereikbaarheid binnen de regio's zelf voortvarend kan worden opgepakt. Het is hoog tijd dat er na het BOR nu ook regionale bereikbaarheidsoffensieven worden uitgewerkt. Dit bevordert dat mobiliteitsmaatregelen van de landelijke overheid, provincie en gemeenten in samenhang tot stand komen. Voert de minister daarom nu de motie-Reitsma met elan uit, of blijft die liggen?

Ik was overigens blij dat ook de PvdA-fractie nu pleit voor spitsplannen in Brabant en Gelderland. Een goede omwenteling na de motie-Van Heemst die bij de A50 tot zoveel problemen heeft geleid. Ik zou zeggen: welkom in ons kamp. Maar toch nog een vraag ter verduidelijking. Spitsplannen volgens de PvdA betekent toch niet dat naast de Randstad nu ook Brabant en Gelderland een woud van tolpoorten boven het hoofd hangt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal er straks in mijn termijn het nodige over zeggen, maar wijs er wel op dat het bij de A50 erom ging of de verkeersveiligheid kon worden gediend, een aspect dat ook bij het CDA hoge prioriteit heeft. Het was niet onze bedoeling – Van Heemst heeft dat keer op keer duidelijk gemaakt – dat er vertraging bij de A50 zou komen. U moet daar dus niet iedere keer op terugkomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik constateer alleen de uitwerking van de motie-Van Heemst zoals die in de regio is ervaren. Dat was bepaald niet in lijn met de huidige offensieve aanpak die spreekt uit uw pleidooi voor spitsplannen. Maar nogmaals:

Eurlings

ik omarm dat en heet u welkom in ons kamp. Ik hoop dat wij ook bij het rekeningrijden een goed beleid voor de regio's vorm kunnen geven, en dus niet met tolpoortjes in Brabant en Gelderland gaan werken.

Provincies moeten meer bevoegdheden krijgen om de regionale verkeers- en vervoersproblemen aan te pakken. Dit stellen de Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor de financiële verhoudingen in hun gezamenlijke advies "Stilstaan bij regionaal verkeer en vervoer". Bij dat advies kan ik kort en goed tegen de minister zeggen: pak dit nu op, ga er concreet mee aan de slag.

Een derde punt van concrete actie betreft het goederenvervoer. Dit ondervindt veel last van gebrekkige doorstroming op provinciale en lokale wegen. Vaak worden er aanpassingen in de infrastructuur doorgevoerd waarbij op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de transportsector. Het CDA is er dan ook voorstander van om bij dat soort aanpassingen structureel een logistieke toets in te voeren. Is de minister bereid deze verbetering over te nemen?

Ook de knelpunten in de vaarwegen moeten dringend worden verbeterd. De capaciteit van het goederenvervoer over water kan sterk worden vergroot. Naast aanpassingen als het ophogen van bruggen, het vergroten van sluisen en het uitdiepen van vaarwegen, is ook al heel wat te bereiken met eenvoudige aanpassingen als het 's nachts operationeel houden van sluisen. De CDA-fractie is van mening dat dit alles voortvarend dient te worden aangepakt. Kan de minister reageren op de berichten, onder andere recentelijk in Cobouw, dat het meningsverschil met organisaties in de binnenvaart ertoe zou leiden dat gelden niet worden uitgekeerd? Wij houden hoe dan ook een pleidooi voor meer financiën en aandacht hiervoor.

Bij het punt "aanpakken" past ook het leggen van een concreet accent op het principe van "de gebruiker betaalt". Het CDA steunt dit principe, maar het is de vraag op welke manier deze variabilisatie het best is vorm te geven. Ons lijken benzineaccijnzen het gemakkelijkste instrument. De voorwaarde hiervoor is wel dat de regering bereid is de accijnssystematiek met die van onze buurlanden af te stemmen om grenseffecten te voorkomen.

Vervuilende elementen als het kwartje van Kok zullen hiervoor natuurlijk moeten worden afgeschaft.

De minister is bezig met plannen voor kilometerheffing met behulp van GPS-technologie. Hierbij hebben wij grote bedenkingen. De eerste betreft de privacy van weggebruikers. Het continu volgen van de verplaatsingen van de automobilist heeft een sterk Big Brothergehalte. Waar we op tal van beleidsterreinen privacy zeer hoog in het vaandel voeren, lijkt ten aanzien van de weggebruiker alles te kunnen. De invoering van een kilometerheffingssysteem lijkt ons, gelet op de opmerkingen van de Raad van State over het rekeningrijden, alleen in Europees verband een haalbare kaart. Tot wat voor ontwerp en exploitatiekosten leidt de verdere ontwikkeling van een dergelijk systeem?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! De heer Eurlings wil van alles, maar geeft geen oplossing. Hij suggereert de accijnzen, maar die vormen al twintig jaar een probleem, omdat die in Duitsland en België nu eenmaal aanzienlijk lager zijn. Die grensproblemen hebben we nu eenmaal en daarover wordt al twintig jaar gediscussieerd.

De heer **Eurlings** (CDA): U slaat de spijker op zijn kop. Als daarover al twintig jaar wordt gediscussieerd, dan wordt het misschien tijd voor maatregelen. Wij zijn ervoor om de variabilisatie op een hoger plan te brengen, maar de vraag is welk instrument daarvoor moet worden ingezet. Als wij in staat blijken om onze accijnzen op hetzelfde niveau te brengen als in onze buurlanden, dan zou dat een gemakkelijk systeem voor de vormgeving van de variabilisatie zijn. Je hebt dan immers geen GPS-satelliet of kastjes in auto's nodig en je hebt ook geen moeilijkheden met privacy.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Over dat laatste valt nog veel te zeggen, maar daarvoor is het nu niet het moment. Maar u wilt van alles wat: u wilt variabiliseren, maar wel naar het laagste accijnsniveau van de buurlanden. Ja, zo kan ik het ook. De mobiliteitsbeheersing komt zo steeds verder van huis.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Dit zijn de algemene politieke

beschouwingen over verkeer. Ik wil zeggen dat de ontwikkeling van een kilometerheffingssysteem, mochten alle bezwaren daartegen zijn weggenomen, in groter verband zal moeten worden vormgegeven. Nu is het moment om in Europees verband andere instrumenten te onderzoeken. Benzineaccijnzen lijkt mij een gemakkelijk en goed instrument, mits in Europees verband meer gelijkvormigheid wordt bereikt. Aan de vooravond van die discussie wil ik dit inbrengen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Daar is niets mis mee, ik kan u daarin wel steunen, maar sluit u met uw plan niet uit dat de accijnzen van andere landen misschien op een hoger niveau moeten komen in plaats van dat de Nederlandse naar beneden moeten?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat kan natuurlijk altijd. Onze bezwaren tegen het kwartje van Kok zijn bekend, maar de principiële discussie over de opbouw van de accijnzen en de variabilisatie daarin gaat over een grotere eenvormigheid in Europa. Wij zullen zien welke kant die discussie opgaat.

De heer **Van den Berg** (SGP): U belijdt variabilisatie, maar ik heb de indruk dat uw interpretatie daarvan beperkt is. Een van de voordelen van de kilometerheffing is nu juist dat daarmee kan worden gevarieerd naar tijd en plaats. Met accijnzen is dat niet mogelijk. Hoe wilt u dat element inbrengen?

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Met uw welnemen kom ik later op de variabilisatie en het tijdstip daarvan terug.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil collega Eurlings vriendelijk doch dringend verzoeken om in het vervolg over het "kwartje van Lubbers" te spreken en niet over het "kwartje van Kok", anders krijgt onze fractie gewetensproblemen. Ten tweede trof mij het bericht dat het CDJA – waarmee hij toch op zekere wijze is verbonden – een hogere benzineprijs wil. Misschien kan hij uitleggen hoe dat zich verhoudt met wat hij zojuist zei.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begin met het tweede. Net zoals de JOVD vaak heel krasse uitspraken doet,

Eurlings

doet ook het CDJA dat. Het CDJA heeft ten opzichte van het CDA een onafhankelijke positie en is een horzel in de pels van het CDA, hetgeen ik erg goed vind. Ik sta hier als jonge CDA'er, maar dan als CDA-kamerlid. Onze lijn is heel consistent.

Wat het kwartje van Kok betreft: het was van voor mijn tijd, maar ik dacht echt het dat de toenmalige minister van Financiën, Kok, was die dat instrument inbracht. Maar als ik de heer Hofstra kan geruststellen en in ons kamp kan verwelkomen door het hier het kwartje van Lubbers te noemen, doe ik graag die geste, als wij maar samen uitkomen bij het afschaffen ervan, want dat is wat de burger echt interesseert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kent klaarblijkelijk al tevoren de uitkomst van een Europese harmonisatie. Dan zou dat kwartje eruit moeten. Ik geef u op een briefje dat, als je een Europese harmonisatie op dit punt zou kunnen realiseren met de tarieven zoals in Frankrijk en Italië gehanteerd worden, je eerder hoger dan lager uitkomt.

Misschien kunt u ingaan op de argumentatie – de heer Hofstra heeft dat terecht naar voren gebracht – die het CDJA in bedoeld stuk heeft neergelegd. Daar kunt u niet zomaar aan voorbijgaan. U kunt wel zeggen dat de uitspraken wat rigoureuus zijn, maar de argumentatie is wel valide.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb niet het idee dat, als wij ons aan Italië en andere landen spiegelen, de prijs hier noodzakelijkerwijs hoger wordt. Ons uitgangspunt is een reëel accijns, dus geen vervuiling, op gelijkwaardig Europees niveau inzetten als een manier van variabilisatie.

Het CDJA pleit voor een duurzaam gebruik van mobiliteit. Dat is op zichzelf heel goed. Daarom ook die variabilisatie. Ik zeg dat het geen zin heeft – maar ik kom daar nog op terug naar aanleiding van de interruptie van de heer Van den Berg – om prijsbeleid te voeren als een soort van mobiliteitsgeleidend instrument indien mensen geen keuze hebben. Daarom heb ik al eerder vanmorgen gezegd: wij vinden dat de kostenbenadering moet uitgaan van reële kosten en dat de mobiliteitsbenadering moet uitgaan van het bieden van echte alternatieven aan de gebruikers van

mobiliteit. Nu heeft men die keuze vaak niet. Je kunt de kosten wel gaan ophogen aan alle kanten, maar dan krijg je de mensen niet in een andere vervoersstroom, omdat er vaak geen alternatieven zijn. Dat is nu juist het probleem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Laat ik dan een suggestie doen die hier breder wordt gedragen. Je zou er met de kilometerheffing voor kunnen zorgen dat de mensen op het platteland minder gaan betalen, omdat zij daar geen alternatief hebben en het openbaar vervoer te duur is. Uw instrument van het gelijkstellen van de accijns in Europa en van variabilisatie voor iedereen in ons land gaat daar juist hard tegenin en brengt mensen op het platteland op hoge kosten. Dat is iets wat u niet zou moeten willen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat willen wij absoluut niet, voorzitter. Hier wordt een beetje een schijndiscussie gevoerd. Als wij gaan variabiliseren, moet je je afvragen wat er nog aan vaste kosten overblijft. Daarin kun je per regio heel wel differentiëren. Het punt is dat tal van mensen zeggen: als je tot 100% variabiliseert, maak je het bezit van de auto wel erg gemakkelijk. Ik wil die discussie best met u aan. Op tal van manieren kun je voor verschillende regio's het kostenregime hanteren. Het verschil kan bijvoorbeeld zitten in de vaste kosten die straks toch nog overblijven. Ik wil u uitnodigen te zeggen hoe variabilisatie, waar wij beiden achterstaan, het best vorm is te geven. Ik wil u ook uitnodigen in te gaan op bezwaren in de sfeer van privacy en het grotere Europese verband. Ik denk dat wij, als wij een goed systeem willen hebben, heel serieus met dat soort vraagstukken moeten omgaan, juist nu wij nog in het begin van het ontwikkeltraject zitten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U wilt de accijns in Europees verband gelijkstellen en dat als instrument inzetten voor variabilisatie. Dat idee is al ontwikkeld in het begin van de jaren negentig. Alleen verzet de Grondwet zich tegen differentiatie in Nederland. Ik kan slechts concluderen dat de lijn die u kiest ertoe leidt dat mensen op het platteland hetzelfde blijven betalen als mensen in de steden, waardoor niet gestuurd wordt zoals een groot deel van de

Kamer wil, namelijk op tijd, plaats en richting veelverbruikers.

De heer **Eurlings** (CDA): Deze opmerking is absoluut onterecht. Daar neem ik afstand van. Er zullen altijd vaste kosten overblijven, waardoor wel degelijk op tal van punten variabilisatie in regio's mogelijk is. Dit is echt een schijndiscussie. Op iets anders in deze sfeer kom ik straks nog even terug en dat betreft de tijd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De CDA-fractie geeft aan dat zij voor variabilisatie is en dat zij vindt dat de werkelijke kosten betaald moeten worden. Zij zegt ook dat het kwartje van Kok eraf moet. Bent u van mening dat nu de werkelijke kosten niet door de automobilist worden betaald?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb die analyse nog nooit gezien. Volgens mij bracht de doorrekening van de externe kosten van de automobilist de heer Kok niet tot de introductie van zijn kwartje. Ik dacht altijd dat het ging om een tijdelijke financiële maatregel die nodig was om extra financiële ruimte te creëren. Ik vind dat de automobiliteit in de toekomst uit moet gaan van een betere benutting, beprijzen op basis van een reële bekostiging en bouwen aan capaciteit samen met het bedrijfsleven waar mogelijk. Dat alles is bedoeld om mensen keuzes te geven. Dat geldt zowel voor de auto waar het gaat om de betaalstroken, als voor de relatie tussen de auto en het openbaar vervoer, dat veel meer een reëel alternatief moet zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is een mooi verhaal waar iedereen het over eens is, maar het gaat natuurlijk om de praktijk. Volgens ons betaalt de automobilist nu niet de reële kosten. Die zijn een stuk hoger als er ook wordt gekeken naar milieuverontreiniging, doorsnijding van het landschap enz. Ik vind dat u daaraan consequenties moet verbinden, zoals ook de CDA-jongeren doen; u dient te kiezen voor duurzame mobiliteit. Wat u nu doet, is mobiliteit te goedkoop maken, met alle gevolgen van dien.

De heer **Eurlings** (CDA): Absoluut niet. Als een maatregel als het kwartje van Kok wordt doorgevoerd,

Eurlings

krijgen mensen heel sterk het gevoel dat ze een soort melkkoe zijn. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Ook wijs ik erop dat met betrekking tot het rekeningrijden slechts een gering gedeelte van de middelen uiteindelijk terugvloeit naar de automobilist. Ik durf het aan om samen met u de kosten goed door te rekenen, maar dan op verschillende terreinen, de automobilist, het openbaar vervoer enz. In elk geval hebben het kwartje van Kok en de manier waarop in het algemeen met de accijnzen wordt omgegaan, niet veel te maken met een reële kostenberekening. Hetzelfde geldt voor de tolpoortjes in het kader van het rekeningrijden.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Ik herhaal dat goed moet worden gekeken naar de mogelijkheden in de sfeer van de accijnzen. Belangrijk is dat de uitgangspunten van variabilisatie helder worden neergezet. Voor mijn fractie is daarbij budgettaire neutraliteit een belangrijk element. Dat betekent dat er macro niet meer variabele kosten bij komen dan er macro aan vaste kosten afgaan. Geldt dit uitgangspunt ook voor de minister en is zij op basis hiervan tot het omslagpunt van 13.000 km gekomen? Aangezien wij niet in prijsbeleid voor het geleiden van mobiliteit geloven daar waar mensen de keuze ontbreekt, zijn wij tegenstander van tariefsdifferentiatie naar tijdstip.

Voorzitter! Het tweede punt in mijn betoog is de A van "attaque-ren". Het CDA vindt dat op belangrijke onderdelen van het beleid de inzet van de minister niet offensief genoeg is. Daar kan met meer kracht en gericht de aanval op de problematiek van de mobiliteit worden ingezet. Zo dreigt het railnetwerk te bezwijken onder de zware druk van de combinatie van goederen- en personenvervoer. Heldere keuzes zijn nu hard nodig. Voor het CDA gaat het personenvervoer daarbij voor het goederenvervoer. Zoals de Van Brienenoordbrug tijdens de spits niet opengezet wordt, zo zou er in de spits ook zo min mogelijk goederenvervoer op het kernnet moeten plaatsvinden. Wij verzoeken de minister, dit uitgangspunt op korte termijn in een noodplan voor het spoor uit te werken. Wij denken aan een noodplan waarbij ook een efficiënte planning van goederenvervoer buiten de spits en buiten het kernnet wordt betrokken. Eventueel dien ik

hierover in tweede termijn een motie in.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vind dit een interessante mededeling maar ik heb twee en drie jaar geleden al een dergelijke motie ingediend. Toen was de fractie van het CDA daar nog niet voor. Ik ben blij dat u nu in "ons kamp" – ik gebruik uw woorden – bent gekomen. Durft u ook de uitspraak aan dat het personenvervoer áltijd voorrang zou moeten hebben boven het goederenvervoer en dat alleen de restcapaciteit voor goederenvervoer beschikbaar zou moeten zijn?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat vind ik een boude uitspraak. De Kamer heeft zelf zes jaar geleden gezegd dat het goederenvervoer een goede positie moet hebben, ook als "feeder" van de Betuwelijn. Wij moeten dat uitgangspunt zo goed mogelijk overeind houden maar waar zich problemen voordoen op het terrein van de capaciteit, moet duidelijk aan prioriteitenstelling worden gedaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wat is nu het nieuwe van uw standpunt, vergeleken met wat de minister wil en doet?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat nieuwe is dat wij op het kernnet geen goederenvervoer meer willen in de spits, noch in de ochtend-, noch in de avondspits. Een personentrein behoeft maar een paar minuten vertraging te hebben en dan moet er weer een logge goederenterrein tussendoor. Vervolgens schuiven als een harmonica alle vertragingen uit. Als men de mensen het openbaar vervoer als een echt alternatief wil aanbieden, zodat zij de auto laten staan, kan men de problemen bij het openbaar vervoer niet zo groot laten zijn als ze nu zijn. Het openbaar vervoer is op dit moment in feite geen alternatief.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat ben ik met u eens, maar wat u nu zegt, is volgens mij staand beleid.

De heer **Eurlings** (CDA): Volgens mij is het geen staand beleid dat goederenvervoer in de spits wordt geweerd, maar ik hoor het graag van de minister. Als zij wat dit betreft nu een duidelijke aanwijzing geeft, zijn wij natuurlijk zeer tevreden. Dan is ook de minister in "ons kamp".

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik vind dit niet alleen een interessante discussie, maar ook een wat merkwaardige. Van het totale aantal voertuigen op de weg in en buiten de spits is ongeveer 2% vrachtvervoer. Van het totale aantal kilometers wordt 7% à 8% gereden door het goederenvervoer. Wat is de essentiële capaciteitsuitbreiding ten behoeve van de particuliere automobilist als dat deel in de spits van de weg wordt gehaald?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begrijp niet goed wat collega Herrebrugh wil.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): U doet de suggestie om een aanzienlijke uitbreiding van de capaciteit van het bestaande wegennet voor de automobilist te bereiken door het vrachtverkeer te weren. Ik geef u de cijfers: 2% respectievelijk 7%. Wat is nu de essentiële capaciteitsuitbreiding als dit naar mijn mening geringe percentage van het wegvervoer wordt weggehaald?

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Herrebrugh heeft kennelijk niet goed begrepen wat ik zojuist heb geprobeerd te zeggen. Ik heb gezegd dat wij in het treinverkeer de personen voor de goederen moeten laten gaan. Bij het wegverkeer heb ik gepleit voor meer benutting. Ik heb nergens bepleit om vrachtwagens van de weg te gaan halen. Ik heb het idee dat collega Herrebrugh mij heeft misverstaan.

De aanval op de problemen van de mobiliteit vereist een veel duidelijker accent op een gedifferentieerde aanpak. Het ruimtegebrek is bijvoorbeeld bij de discussies over de capaciteit van de infrastructuur een van de belangrijkste pijnpunten. Ook de CDA-fractie is van mening dat groene gebieden niet nog meer moet worden doorsneden. Toch moet het vergroten van de capaciteit niet buiten de discussie blijven. Die extra mogelijkheden kunnen er komen door veel sterker aan te sluiten bij al bestaande aspecten van de infrastructuur. Concreet wijs ik op de hantering van tunnelbakken, daar waar nieuwe wegecapaciteit landschappelijk schadelijk zou kunnen zijn. Het aanleggen van wegen boven elkaar, eventueel door het bedrijfsleven, is technologisch mogelijk en kan qua ruimtelijke-orderingsprocedures geweldige

Eurlings

voordelen opleveren. Ik vraag de minister op dit soort punten offensiever en gericht haar plannen uit te werken, want ook hier geldt dat het papier geduldig is en de urgentie groot. Bundeling moet wat meer onder de aandacht worden gebracht. Hoe wordt een dubbel wegdek echt mogelijk, met een stukje offensiviteit?

Over tunnels gesproken, met de tragische kennis die nu in Oostenrijk wordt opgedaan en de lessons learned van de Mont Blanc-ramp van het vorig voorjaar kan wellicht de kans op dit soort rampen in Nederland verder worden vermindert. Wij vragen de minister in dit verband, uitgaande van haar bevredigende beantwoording op eerdere vragen van collega Gerd Leers, of zij vanuit veiligheids-oogpunt verder wil kijken naar bestaande tunnels en tunnels in aanbouw in Nederland, te controleren welke regelgeving er nu op dit vlak bestaat en te bezien of in de toekomst eventueel speciale wetgeving tunnelveiligheid, die eenieder bij het aanleggen van ondergrondse infrastructuur dient te volgen, mogelijk is.

Bij het openbaar vervoer zijn ook punten aan te wijzen waar het beleid met veel meer elan en kracht tot stand moet komen. Hier gaat de uitdaging verder dan een reeks investeringen in een traditionele railinfrastructuur. Het investeren in vervoersketens is essentieel. Als de treinen goed rijden, maar je van het station nauwelijks bij je huis of werk kunt komen, heb je er weinig aan. Goede parkeervoorzieningen bij de stations zijn hiervoor essentieel. Ook vinden wij dat er vaart moet worden gemaakt met het ontwikkelen van lightrailprojecten.

Bij dit punt van attaqueren vraag ik aandacht voor de regio Utrecht. In samenwerking met de kamer van koophandel heeft men daar een concreet en offensief plan gelanceerd, een plan dat uitgaat van een combinatie van benuttingsmaatregelen en betaalstroken. Voor het CDA is het onbegrijpelijk dat de minister hier niet voortvarend op heeft gereageerd. Het kan toch niet zo zijn dat de pijn bij het rekeningrijden aldaar het denken op alle andere vlakken stopzet?

Nu ik toch spreek over de regio Utrecht en haar relatie met de minister, is er nog een punt van aandacht. Onlangs heeft collega

Hofstra samen met mijn fractiegenoot Reitsma geprobeerd de minister op andere gedachten te brengen. Het ging om haar voornemen die regio eigenlijk een strafkorting op te leggen, vanwege de onenigheid tussen regio en minister. Het debat hierover liep onbevredigend, omdat er een wat bitse toon in sloop. Dat is jammer, want het had toch om de inhoud moeten gaan. Indien dat nodig is, zal ik in tweede termijn een motie aan de Kamer voorleggen.

De derde A van mijn betoog is die van "afronden". Er zijn wezenlijke punten waarop de minister nu eens tot een heldere afronding van al te algemene voornemens moet komen. En voor een zeer wezenlijk punt waarop zijn tot een afronding moet komen is de inhoud "beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald".

Tot afronding moet het beleid heel concreet komen bij de inzet voor de Maaswerken. De combinatie van volledige veiligheid en natuurontwikkeling is hierbij van groot belang. Onduidelijkheid over de financiering van het integrale plan leidt tot minder veiligheid, hoge kademuren en sterke vertraging. Voor gemeenten en provincies is het immers ondoenlijk procedures te starten terwijl het niet duidelijk is of, hoe en, zo ja, in welke mate uitvoering aan de plannen zal worden gegeven. Ik roep het kabinet op alsnog binnen deze kabinetsperiode de financiering voor de gehele Maaswerken te regelen. Het lot van dit project mag niet op het bordje van een volgend kabinet wordt gelegd. Ook op dit punt zullen wij de Kamer, indien nodig, in tweede termijn een uitspraak vragen.

Over water gesproken, wij wachten het kabinetsstandpunt over Tielrooij met veel belangstelling af. Voor het CDA is water immers een belangrijk ordenend principe voor de inrichting van Nederland. De CDA-fractie heeft altijd gestaan voor veiligheidseisen voor dijkversterking. Wij zijn van mening dat het kabinetsstandpunt geen afbreuk aan deze eisen mag doen.

Vanuit het oogpunt van kansrijke innovatie moet de minister naar mijn mening op nog een punt een concrete afronding brengen. Dit betreft de mogelijkheden van ondergrondse mobiliteit, ofte wel het transport via buizen. Er klinken regelmatig geluiden over experimenten, maar het lijkt maar niet van de grond te komen. De technologische

vernieuwing daagt ons in dit dichtbevolkte land toch uit, hier veel concreter aan de slag mee te gaan. Ik nodig de minister uit met een praktisch plan te komen voor experimenten die niet op papier maar in de grond hun waarde kunnen bewijzen.

Ik wil de minister rond het thema innovatie overigens sowieso aanmoedigen. Positieve, vernieuwende initiatieven als haar steun voor het project De kenniswijk verdienen extra accent. Er is er nu één, bij Eindhoven-Helmond, dat van start gaat. Het is gebaseerd op een innovatieve, lokale aanpak, die insteekt op een nieuw project van de stichting Nederland kennisland. Zulke wijken zijn zeer de moeite waard, ook vanuit het oogpunt van de problematiek van de mobiliteit. Zij maken namelijk veel meer en veel flexibeler toepassingen van telewerken mogelijk. Dat beperkt de knelpunten in de mobiliteit en de druk op de infrastructuur. Het zou dus goed zijn als u verdere verspreiding van zulke kenniswijken op de politieke agenda zou zetten.

Ook de UMTS-nasleep zal tot een goede afronding moeten komen. De Tweede Kamer zal binnen drie maanden de beschikking hebben over de resultaten van een onafhankelijk onderzoek. Het is prima dat de staatssecretaris recent haar verantwoordelijkheid heeft genomen door nieuwe feiten direct naar de NMA door te spelen. Wij mogen er toch vanuit gaan dat zij, wanneer dit resultaat oplevert, deze zelfde verantwoordelijkheid waarmaakt door in een brief aan de Kamer duidelijk te maken wat er precies is gebeurd, hoe dit kon gebeuren in het door de regering ontworpen veiligheidsysteem en wat de gevolgen van deze nieuwe feiten zijn.

Ik rond het punt "afronden" af. Deze minister heeft haar reputatie verbonden aan de tolpoortjes. Dit kost schatten geld en de technologie ervoor roept steeds meer vragen op. Siemens trekt zich terug. Er is dus in feite nog maar één aanbieder op de markt. Het lijkt de UMTS-veiling wel! Een gewaarschuwd minister telt toch voor twee, mag ik hopen. Een gewaarschuwde VVD telt ook voor twee, hoop ik voor collega Hofstra en zijn fractie, temeer omdat het draagvlak in ons land voor dit experiment ondermaats is. En dát is nu het experiment dat van deze coalitie en deze minister niet mag

Eurlings

mislukken. Alles pleit er echter voor dat dit experiment fundamenteel heroverwogen wordt. Spookrijders worden bij een afslag nog één keer gewaarschuwd "Ga terug!". Ik kan dat de minister en haar coalitie-vrienden met grootst mogelijke nadruk aanbevelen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het dreigt een bekend verhaal te worden over meer asfalt, geen beprijzing en het tegenhouden van nieuwe ontwikkelingen om het verkeer in banen te leiden. Ik heb het verhaal gemist over links met het openbaar vervoer. Is dit voor het CDA niet meer aan de orde? De heer Eurlings spreekt over meer rijstroken en het gebruiken van de vluchtstrook. Maar is het niet interessanter om de vluchtstroken te gebruiken voor het openbaar vervoer, zodat dit sneller kan doorstromen? Houdt de heer Eurlings alleen maar een pleidooi tegen het rekeningrijden en voor meer asfalt?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik denk dat ik duidelijker moet spreken. De heer Van der Steenhoven heeft blijkbaar gemist dat ik gepleit heb voor een betere benutting van het railinfrastructuur, voor een veel offensievere aanpak van lightrail en voor parkeervoorzieningen bij stations, e.d. Dat het CDA geen oog zou hebben voor het openbaar vervoer is volstrekt niet aan de orde. Wat wel aan de orde is, is de vraag of je het OV en het milieu werkelijk dient met tolpoorten over snelwegen terwijl de mensen geen keus hebben. Het enige wat je daarmee bereikt is, dat mensen meer moeten gaan betalen. Daarom zeggen wij: ga reëel bekostigen en biedt mensen een keus. De mensen willen namelijk echt wel, maar nu ervaren zij onmacht, omdat zij geen keus hebben.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar ik heb het gevoel dat u de keus ontloopt. U wilt alles, maar in ieder geval niet het autoverkeer dat uw jongerenorganisatie wil. Zij wil het autoverkeer duurzaam maken, zodat de mensen meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Daarom is mijn vraag nogmaals: als u keuzen moet maken, kiest u dan op korte termijn echt voor meer faciliteiten, bijvoorbeeld voor vluchtstroken voor

openbaar vervoer, of kiest u toch voor meer asfalt?

De heer **Eurlings** (CDA): Wij kiezen voor echte alternatieven. Dat betekent: voor een betere benutting en meer capaciteit, zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer. Wij kiezen niet voor het steeds maar duurder maken van de auto. Thans is er voor de mensen namelijk absoluut geen alternatief en daarom leidt het steeds maar duurder maken van de auto tot niets. Wij zouden daarmee ons zelf voor de gek houden en de automobilist als melkkoe gebruiken als wij denken op deze manier het milieu te kunnen dienen. U weet toch ook hoeveel milieuschade files opleveren, collega Van der Steenhoven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Misschien is dit het goede moment om de vraag te stellen waarop ik eigenlijk nog steeds een antwoord te goed heb. Toen wij eerder spraken over de variabelisatie zou de heer Eurlings uitleggen wat hij vond van variabelisatie naar tijd en plaats. Ik begreep van hem dat hij daar positief tegenover stond. Ik heb later alleen de mededeling van hem gehoord: ik voel niet voor variabelisatie naar plaats. Dat heeft hij niet toegelicht. Dat kan toch niet? Wat is nu zijn idee over variabelisatie?

De heer **Eurlings** (CDA): Laat ik u een kort en goed antwoord geven. Wij kunnen ons voorstellen dat je variabeliseert naar regio. Het openbaar vervoer is namelijk niet overal in dezelfde mate voorhanden. Wij kunnen ons ook voorstellen – dat gebeurt nu al – dat je variabeliseert naar de mate van milieuvriendelijkheid of -onvriendelijkheid van bijvoorbeeld de auto. Waar wij nochtans geen voorstander van zijn, is het variabeliseren naar tijdstip. Als je dat doet zonder dat mensen keuzen hebben, kom je in feite terecht bij dezelfde systematiek als die van het rekeningrijden. Mensen krijgen dan als zij op een bepaald moment van de dag over een bepaald gedeelte van de weg rijden te maken met een toeslag terwijl zij geen keus hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mijn probleem was dat men met accijnzen niet kan variabeliseren, noch naar tijd noch naar plaats en de heer Eurlings pleit

juist voor accijnzen. Maar daarmee heeft hij dan toch niet een echt instrument voor variabelisatie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zeg net dat ik niet wil variabeliseren naar tijd. Het variabeliseren naar plaats kan door een gedeelte van de kosten in stand te houden en daarvoor variabelisatie mogelijk te maken. De discussie daarover wil ik voeren. De vraag is: als je gaat variabeliseren en de gebruiker in bepaalde gevallen meer betaalt, moet die variabelisatie dan voor 100% gelden? Hoe zouden wij dan nog tegemoet kunnen komen aan het bezwaar van veel mensen, dat je dan het bezit van de auto wel erg aantrekkelijk maakt en wildgroei van autoparken krijgt? Er zijn tal van manieren om de variabelisatie per regio vorm te geven. Daar zullen wij absoluut niet voor weglopen.

Mevrouw de voorzitter! Aan het begin van mijn betoeg wees ik er al op, dat minister Netelenbos niet zomaar een bewindsvrouw is. Zij is voor het hogere geroepen. Dat blijkt vooral als zij op een heel aparte manier mobiel is, als zij letterlijk tegen de klippen op gaat. Als ik goed geïnformeerd ben, zijn er in bergstreken weinig pieken en toppen bestand tegen de klimvermogens van mevrouw Netelenbos.

Er is in haar beleid nog een hele reeks moeilijke punten die zij niet heeft weten te bedwingen. Dat zal niet altijd maar fun zijn; zij zal valpartijen langs het ravijn moeten voorkomen. Maar nog riskanter voor wie ambieert heel hoog te klimmen is het gevaar van de ijle lucht. Daarom is het goed als wij hier in de Kamer de nuchterheid van de mensen in het dal blijven vertolken.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik mag inderdaad hopen, dat het CDA niet met de minister de berg opgaat, maar in het dal blijft, want als het CDA de andere kant van het touw moet vasthouden, heb ik niet veel vertrouwen in de klimpartij.

Mevrouw de voorzitter! De begroting voor 2001 van Verkeer en Waterstaat biedt op zichzelf niet heel veel verrassends, niet veel nieuwe dingen. Toch moet er het komend jaar heel veel geregeld worden. Dat staat ook in de begroting. Eigenlijk is 2001 in bestuurlijk opzicht een oogstjaar. De minister zullen wij daarop moeten beoordelen.

Van Gijssel

Wat staat er voor het komend jaar op de agenda? Schiphol, de middellange termijn en de normen, het BOR, de wet betaald rijden, de Nederlandse spoorwegen, de taakorganisatie, de HSL-Zuidtoewijzing, de prestatiecontracten met de bijbehorende wetgeving en het NVVP als basis voor het integraal mobiliteitsbeleid. Kortom, de minister heeft in de afgelopen tweeënhalve jaar buitengewoon hard gewerkt en een solide basis gelegd. Zij heeft met name met betrekking tot het opschonen van het mobiliteitsbeleid haar werk gedaan, bijvoorbeeld met de infrastructuur. "In beton gegoten" heet het, maar het betekent in de praktijk dat andere overheden weten waar zij aan toe zijn. Hetzelfde geldt voor de regels rondom Schiphol. Het is een positieve uitstraling, die meer vertrouwen in de overheid geeft dan er lange jaren geweest is. De minister krijgt van ons dan ook een DGV-brevet. In V en W-land zou dat kunnen staan voor directoraat-generaal vervoer, maar in dit geval betekent het: doortastend, gemotiveerd en voortvarend.

Misschien soms wel eens een tikje te voortvarend, bijvoorbeeld wanneer de minister zegt dat mobiliteit fun is. Zo simpel is het niet. Aan mobiliteit zitten grote voordelen, die wij als samenleving volledig zullen moeten gebruiken, maar er kleven ook nadelen aan, die niet veronachtzaamd mogen worden. Dat geldt zowel het openbaar vervoer als de auto. Ik noem de nadelen: onveiligheid, onleefbaarheid, uitstoot, versnippering van landschap, ruimtebeslag en uiteindelijk ook onbereikbaarheid. Wij mogen die nadelen niet veronachtzamen. Mobiliteit is fun? Mobiliteit gaat bijvoorbeeld ten koste van de leefomgeving van onze kinderen in stedelijke wijken. De auto heeft het daar al sinds jaar en dag gewonnen van het kind. In het belang van onze kinderen moeten wij terugvechten. De oproep van Jantje Beton is mij uit het hart gegrepen. Wij zouden de komende jaren moeten knokken voor 2 m² meer speelruimte per kind in het stedelijk gebied. Tot nu toe gaat de ruimte alleen maar op aan meer parkeerplaatsen.

De begroting gaat verder met benutten, begrijpen en bouwen, zoals dat vorig jaar geïnitieerd is. Er was enige verwarring over de volgorde.

De heer **Van Bommel** (SP): Het warme pleidooi voor meer veiligheid, met name voor kinderen, spreekt mij zeer aan. De heer Van Gijssel weet dat er nog een hoop projecten liggen van Duurzaam veilig eerste fase. Daar is veel geld voor nodig, met name voor de 30 km- en 60 km-gebieden. Gaat de heer Van Gijssel op dit punt concrete voorstellen doen? Hier kan echt voor een concrete verbetering van de veiligheidssituatie worden gezorgd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben hier vorig jaar al een heel uitvoerige discussie over gehad, ook met mevrouw Giskes. Samen hebben wij toen het voorstel gedaan om hiervoor meer geld uit te trekken. Dat voorstel is geaccepteerd, maar in de praktijk valt het reuze tegen om de projecten tot stand te brengen. Voorzover mij bekend, is er eerder sprake van onderuitputting dan van overvraag. Er is nog wat anders aan de orde. Wij zouden de wijken eigenlijk op een andere manier moeten inrichten. Wij zouden meer speelruimte en minder parkeerplaatsen moeten creëren. Laat het onmogelijk worden dat je voor de deur kunt parkeren. Maak vrije doorgangen naar speelplaatsen. In de architectonische opbouw van de wijken moeten wij hieraan aandacht besteden. Eerder heb ik pleidooien gehouden om experimenteel met wijken aan de gang te gaan en de auto er helemaal uit te weren.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik ben niet op zoek naar een verschil van mening met de heer Van Gijssel. De inzet moet versterkt worden. Gemeenten hebben projecten liggen en zijn bereid, er ook zelf geld in te steken. Laten wij samen zoeken naar mogelijkheden om meer projecten tot uitvoering te brengen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien leidt de reactie van de minister nog tot nader inzicht.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is natuurlijk een verband tussen de almaar groeiende automobilititeit en het pleidooi van de PvdA om vooral in woonwijken de kinderen voorrang te geven. Het staat een beetje haaks op elkaar. Immers, die auto's moeten toch ergens staan? Als de autogroei wordt geaccepteerd, dan moet helaas ook worden geaccepteerd dat die auto's

ergens moeten staan. Als het hele parkeren ondergronds zou moeten, zou dat heel veel geld kosten. Hoe wil de heer Van Gijssel met dit probleem omgaan?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Met grote regelmaat ben ik hierop ingegaan. Wij streven naar mobiliteitscentra en pleiten voor een experiment. Dit houdt in grote parkeergarages aan de rand van de wijken, waar natuurlijk ook voor betaald moet worden. Dat is de prijs die mobiliteit met zich brengt. Bij het internaliseren van de externe kosten komt dat allemaal weer terug. Er is wel een groot voordeel aan verbonden: de leefomgeving wordt teruggegeven aan degenen aan wie de leefomgeving behoort.

Tot mijn grote blijdschap heeft de minister ook een speerpunt gemaakt van technologische vernieuwing, van innovatie, van state of the art. De PvdA deed een oproep in die richting bij de vorige begrotingsbehandeling en dit voorjaar door middel van een artikel in het Algemeen Dagblad. De minister heeft die handschoen voortvarend opgepakt. Zij spreekt nu onder andere over intelligente snelwegen, intelligente toeritdoserings, voertuiggeleiding en snelheidsbeïnvloeding. Ik wijs ook nog op de 1:35- of de 1:40-motor, het liefst nog zuiniger, al wordt daar nog niet over gesproken. Kortom, het gaat om slim verkeersmanagement. Dit past ook in de hoofdstroom van benutting.

Mobiliteit is essentieel in een moderne samenleving. Die zin, die zo uit het NVVP zou kunnen komen, is door velen bekritiseerd. De zin komt overigens niet uit het NVVP, maar uit het rapport van de VROM-raad, dat ongeveer een jaar geleden is verschenen. Dat is door iedereen geprezen. Volgens ons wordt daarin voor een realistische aanpak gekozen. Het rapport van de VROM-raad klinkt ook in het NVVP door. Je ziet dezelfde soort benadering. Wij delen die in belangrijke mate. In deze rapporten zie je de tendens van een verschuiving van kwantiteit naar kwaliteit. Het gaat niet alleen om de mobiliteit op de weg en het spoor, maar ook om die in de luchtvaart. Ik verduidelijk even wat ik bedoel met de verschuiving van kwantiteit naar kwaliteit. Met betrekking tot Schiphol hebben wij afgesproken, door een gebrek aan normen op het gebied van veiligheid,

Van Gijssel

luchtkwaliteit en stank, dat wij niet meer dan 44 miljoen passagiers toelaten. Het gaat nu echter steeds meer om normen op het gebied van veiligheid, geluid en luchtkwaliteit, die wel hanteerbaar zijn. Je gaat dus sturen op basis van normen en niet meer op basis van aantallen.

Hetzelfde geldt voor de mobiliteit op de weg. De oude SVV-redenering die iedereen heeft gesteund, namelijk dat er op aantallen moet worden gestuurd, vanwege de negatieve gevolgen van de automobilititeit, verschuift in de richting van het proberen om de gevolgen daarvan aan te pakken en te mitigeren. Er moet worden geprobeerd te sturen op ruimte, veiligheid en emissies. Dat vraagt wel – dat is een zwakkere schakel – om handhaafbare kwaliteitsnormen en dus om een handhavinginstrumentarium. In het NVVP worden die nog niet gegeven. Dat brengt het risico met zich dat, wanneer je de kwantitatieve beperking schrapt, zonder die te vervangen door kwalitatieve normen, mobiliteit verwordt tot fun zonder rekenschap of, voor het CDA, zonder rentmeesterschap. Dat kan niet. De minister streeft dit ook niet na. Hier geldt een beetje het adagium dat ook voor Schiphol geldt: je gooit oude schoenen pas weg als je nieuwe hebt. De PvdA heeft vorig jaar bij de behandeling van de perspectievennota een motie ingediend, gesteund door de gehele Kamer, om in het NVVP normen op het gebied van emissies, milieu en ruimtebeslag op te nemen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Waarom is het niet mogelijk de oude doelstelling overeind te houden en de aanpak van de minister daarbij te voegen? Dan heb je een en-en-benadering.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het doel is niet om het aantal auto's te beperken. Het gaat erom de gevolgen van de automobilititeit in de greep te krijgen. Ik zit dus niet op een en-en-beleid. Dat zou onzinnig zijn. Kijkend naar de gebruiksruimte gaat het niet aan om vervolgens te stellen dat je maar een x-aantal vliegbewegingen of autobewegingen mag maken. Dat is hetzelfde als tegen Schiphol zeggen dat er wordt afgerekend op normen, maar dat er niet meer dan 40 miljoen passagiers mogen worden vervoerd. Dan vraagt Schiphol terecht waar wij mee bezig

zijn en of het om normen gaat of om aantallen. Dat is ook hierbij het geval.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Het effect van de nieuwe aanpak kan wel zijn dat er uiteindelijk minder automobilititeit wordt gegenereerd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat zou kunnen. Mochten de effecten die samenhangen met de automobilititeit heel zwaar tot uitdrukking komen in de belasting van het milieu of de leefbaarheid in het stedelijk gebied, dan zou dat een verschuiving met zich kunnen brengen. Ik sluit een verschuiving van het gebruik op het platteland of in de stad ook niet uit. Wat mijn fractie betreft moet daarvoor een gedifferentieerde aanpak worden gekozen.

Het sturingselement moet zijn gericht op het internaliseren van alle externe kosten. Het aardige is dat de heer Hofstra en ik het daar volledig over eens zijn. De vraag is echter of je in staat bent al die externe kosten echt te internaliseren. Daar moet de energie op worden gericht. De kilometerheffing is dan ook slechts een begin en geen vluchtweg, zoals voor het CDA, met nieuwe dingen, want die leiden er vervolgens toe dat wij niet doen wat wij hebben afgesproken. Ik zal een citaat geven. In 1987 introduceert minister Smit-Kroes een systeem van rekeningrijden. In 1989 wordt het systeem van rekeningrijden vervangen door de spitstoeslag op de motorrijtuigenbelasting. In 1991 moet deze spitstoeslag plaatsmaken voor tolplannen in de Randstad. In 1993 worden ze weer vervangen door elektronische spitsheffing. In 1994 schrapt minister Jorritsma de spitsheffing en reintroduceert rekeningrijden.

Die trits wil ik niet verlengen. Wij moeten eens durven door te bijten. Het beleid van het CDA is dat iedere keer weer wordt gekozen voor een vluchtweg met weer iets nieuws. Nu moeten de accijnzen als aangrijpingspunt worden gehanteerd. Het is een oude discussie, CDA. U heeft uw kans laten lopen. U moet er hier niet meer mee aankomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is ferme taal in de richting van het CDA, maar geldt niet precies hetzelfde voor de VVD?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Neen, ik denk dat de VVD in dat opzicht echt een andere positie heeft. De VVD heeft zich zowel bij Smit-Kroes als in de vorige periode uitgesproken voor rekeningrijden. Door een VVD-minister is een wet ingediend voor rekeningrijden. Zij zijn kritisch, maar dat mag. Wij zijn op een aantal punten ook kritisch. Zij hebben iedere keer gezegd dat zij het traject steunen van experimenten met rekeningrijden en dat zij daarmee doorgaan als het succesvol is. Dat vind ik een consistente lijn. Natuurlijk mag je kritisch zijn en enigszins terughoudende opvattingen hebben, maar het is wel consistent.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Volgens mij maakt u een beoordelingsfout. Als ik de lijn van de VVD-fractie goed volg, zijn zij erop uit om het nooit tot rekeningrijden te laten komen, zoals uzelf hier ook al een paar keer hebt betoogd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat heb ik nooit betoogd. Ik ga ervan uit dat voor de VVD een woord een woord is en dat zij het regeerakkoord, dat zij hebben getekend, ook nakomen. Ik heb geen enkele aanleiding om ervan uit te gaan dat dit niet zal gebeuren. Ik zie wel dat zij buitengewoon kritisch zijn. Maar ik zie ook dat de heer Hofstra hier iedere keer heeft gezegd: wat ons betreft gaan die experimenten gewoon door; als ze effect hebben, zetten wij ze om in definitieve maatregelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Tussen de 80 en 90% van de Nederlanders is tegen rekeningrijden. Er is geen enkel draagvlak voor. Waarom is het dan zo vreemd dat een politieke partij, een volksvertegenwoordigende partij met een toekomstbeeld op de mobiliteit er een punt van maakt? Als de heer Van Gijssel daarmee een probleem heeft, heeft hij dan een probleem met het CDA of met de bevolking van Nederland?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ten eerste kloppen die cijfers over het draagvlak niet. Ten tweede probeert u dat zelf te ondergraven. U bent iedere keer bezig een vorige oorlog uit te vechten. Daarmee probeert u naar voren te vluchten. Nu begint u weer over het kwartje van Kok. Laten wij wel wezen. U zat toen in het kabinet, wij ook. Wij hadden toen

Van Gijzel

een enorm financieringsprobleem. De OV-tarieven gingen met 6% per jaar omhoog. De huren gingen met 6% per jaar omhoog. De accijnzen voor de auto's gingen eenmalig met een kwartje omhoog. Nu zegt u dat alleen dat kwartje terug moet, maar dat de OV-tarieven en de huren gelijk moeten blijven. U bent bezig selectief te winkelen. Ik heb van dat opportunisme van het CDA in het afgelopen een beetje genoeg.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Die woorden zijn van de heer Van Gijzel. Ik ben niet gewend dergelijke bewoordingen hier te bezigen. De heer Van Gijzel gaat alle kanten op met het kwartje van Kok. Dat is een non-discussie, want de situatie is nu heel anders. Hij zegt dat er draagvlak is voor rekeningrijden. Kan hij dat onderbouwen? Als hij dat niet kan onderbouwen – wij blijven erbij dat uit onderzoek blijkt dat er geen draagvlak is – vindt hij het dan goed om vanuit het hautaine Den Haag gewoon door te gaan tegen de wensen van de bevolking in? Is hij nu zelfs van plan om die tolpoortjes ook in Gelderland en Brabant te introduceren? Is dat de lijn van de PvdA-fractie?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als u het niet aandurft om soms risico's te nemen in de politiek, adviseer ik u om iets anders te doen. Er zijn met regiovertegenwoordigers afspraken gemaakt om te bekijken of een experiment mogelijk is en wat het resultaat daarvan zal zijn. Ik constateer dat volgens de laatste onderzoeken een dergelijke pakketaanpak alleen maar aan steun wint.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat was mijn vraag niet. U onderbouwt niet dat er wel draagvlak bij de bevolking is. Dat constateer ik. Mijn vraag is of de PvdA-fractie het rekeningrijden, na alle kritiek daarop, nu ook wil introduceren in Brabant en Gelderland.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Er wordt vanuit Brabant ook zelf om verzocht. Ik vind dat u tamelijk arrogant omgaat met de mogelijkheid dat rekeningrijden werkt. Ik heb hier vorig jaar met de heer Leers een deal gemaakt. U zat op betaalstroken, wij wilden naar rekeningrijden kijken. De deal met de heer Leers was: laten wij het allebei doen

en laten wij het goede behouden; laten wij het allebei onderzoeken. Als rekeningrijden niet werkt, is het wat mij betreft over, maar hetzelfde geldt voor betaalstroken; die uitdaging leg ik bij u neer. De heer Reitsma heeft zich het afgelopen jaar een meester getoond in het roepen dat rekeningrijden niet helpt en dat hij het niet wil. Dat was in strijd met de deal met de heer Leers. Dat bevalt mij dus niet. Als het CDA niet meer bereid is, experimenten aan te gaan om te kijken of wij in staat zijn met vernieuwende elementen de mobiliteitsproblemen in dit land aan te pakken, dan ziet het er slecht uit voor dit land, wanneer het CDA in de regering komt.

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings, u kunt alleen maar vragen stellen. Het is weer het goede moment om te zeggen, zoals ik bij iedere begroting moet doen, dat wij bezig zijn met een beleidsdebat over de begroting voor het departement van Verkeer en Waterstaat. Dit is de eerste termijn van een beleidsdebat met de regering. Wat u het liefste doet, is onderling discussiëren. Daar heb ik veel begrip voor, maar misschien kan iedereen er een beetje rekening mee houden dat er ook nog een tweede termijn komt en dat bij interrupties eigen meningen weinig worden gewaardeerd. Ik doe dat in ieder geval niet en ik ga er toevallig over.

De heer Eurlings mag nu even kort reageren.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Van Gijzel heeft het over een deal met de heer Leers. Dat is flauwekul. Het CDA heeft altijd een duidelijke lijn. Ik zal het de heer Van Gijzel nog een keer uitleggen. Wij zijn voor beter en effectiever benutten, voor beprijzen op basis van een reële kostenbenadering, omdat mensen nu geen keuze hebben. De heer Van Gijzel komt dan bij het rekeningrijden uit. Je kunt mensen wel *f* 5 extra vragen, maar als zij geen alternatief hebben, kunnen zij daar geen gebruik van maken. Wij zijn voor meer bouwen om mensen die keuze te geven. Dat meer bouwen geldt zowel voor wegen als voor het openbaar vervoer. Dat is een heel consistente lijn. Daar is het CDA de verkiezingen mee ingegaan. Wij staan daarvoor. En wij gaan er ook de volgende verkiezingen mee in. Als ik het betoog van de heer Van Gijzel

zo hoor, kan hij van die consistentie nog wel wat opsteken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kijk, voorzitter, omdat ik wel weet hoe het CDA ongeveer in elkaar zit, heb ik altijd een plaatje van hun verkiezingsprogramma op zak!

Het CDA is de enige partij die keihard gezegd heeft dat er in Nederland beprijzing moet komen. In het programma staat de ladder van Leers, dat wil zeggen de volgorde waarin wat moet gebeuren. Dat is volstrekt in tegenspraak met hetgeen de heer Eurlings vandaag inbrengt. Van enige consistentie is dus geen sprake.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Van Gijzel zegt dat er eigenlijk niet zo'n groot verschil van mening is met de VVD. Stemt hij met betrekking tot rekeningrijden in met de volgende afspraken, gedaan door de VVD in De Telegraaf van 7 oktober. Daar staat namelijk: als minister Netelenbos met 30 poortjes aankomt, is dat voor ons te veel; een percentage moet in de wet vast worden gelegd en als de files niet verminderen, moet die rommel binnen twee maanden worden opgeruimd. Is dat ook het uitgangspunt van de Partij van de Arbeid met betrekking tot rekeningrijden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat geldt niet voor de bewoordingen, maar wel voor de strekking. Dat is ook niet de eerste keer dat ik dat hier zeg. Ik heb al eerder gezegd dat wij in de wet afspraken moeten maken over de effectiviteit van het instrument. Ik heb dat vorig jaar december in het openbaar geroepen. Als je zo iets doet, moet je 20 à 25% filereductie, congestiereductie hebben, want anders moet je er niet aan beginnen. Dat experiment moet uitwijzen of wij dat voor elkaar kunnen krijgen. Als het niets oplevert, moeten wij ermee stoppen. Wij gaan natuurlijk niet allerlei dingen doen in Nederland die niet helpen. De minister heeft ook gezegd dat zij voor de infrastructuur alleen maar die dingen zal doen die echt zoden aan de dijk zetten.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn vraag was veel eenvoudiger. Zijn 30 poortjes ook te veel voor de Partij van de Arbeid? Moet een percentage worden vastgelegd in de wet, wanneer dat experiment slaagt?

Van Gijssel

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben afgesproken dat er 11 poortjes komen. Dat kunnen er misschien 12 of 13 worden. Dat aantal is prima om mee te experimenteren. Als er in Brabant of Gelderland ook nog afspraken gemaakt kunnen worden, omdat men daar ook graag wil meedoen, dan vind ik dat prima. Het aantal dat is voorgesteld, vinden wij werkbaar.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is het ene deel. Maar dat andere deel is cruciaal. Moet er een percentage worden vastgelegd in de wet?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja. Dat is niks nieuws.

Het idee inzake het internationaliseren van de externe kosten is om de milieugebruiksruimte voor de mobiliteit met betrekking tot de emissies vast te leggen en een gemiddelde per auto daarvoor te bepalen. Als er meer uitstoot dan het gemiddelde is, betaal je meer. Is er minder uitstoot, dan betaal je minder per kilometer. Een kilometerheffing op die manier bezien met het internationaliseren van alle externe kosten stuurt niet alleen op plaats en tijd, maar ook op uitstoot en ruimte. Zo'n heffing stuurt dus op alle maatschappelijke elementen. De kosten worden in hun geheel verschoven naar de veroorzaker. Een dergelijke aanpak ondersteunen wij ten zeerste. De EU wil de externe kosten ook op die manier proberen te verwerken.

De auto zal op die manier op het platteland goedkoper worden en in de stad aanzienlijk duurder. Daarvoor is nog veel onderzoek nodig. Ik vraag de minister een onderzoek te doen naar de mogelijkheden en effecten van differentiatie van de kilometerheffing, het benoemen van de heffingsgrondslag, het vaststellen van de tarieven, gekoppeld aan de externe kosten en de effecten voor de inkomens. Want ook die willen wij graag zien. Misschien kan daarbij ook een heffingsvrije voet worden gehanteerd.

In een interview op 16 oktober in NRC Handelsblad zei de minister dat het verdisconteren van de milieukosten – het internationaliseren dus van die kosten – niet op eigen houtje kan gebeuren. Daar hebben wij Europa voor nodig. Dat zou een ernstige blokkade zijn. Misschien kan een aantal punten echter wel degelijk worden doorgevoerd. Ik krijg hier

graag een nadere toelichting van de minister op, omdat anders gezegd zou zijn dat een zinvolle effectieve variabele kilometerheffing niet tot de mogelijkheden behoort zonder dat Europa meedoet. Overigens geeft de stichting Natuur en milieu in haar stuk zinvolle suggesties over de vraag hoe daarmee omgegaan zou kunnen worden.

Dit stuk geeft bovendien aan, zoals de minister al eerder heeft gezegd, dat het technisch mogelijk is om in 2008 een en ander voor elkaar te hebben, maar maatschappelijk niet en zeker niet wanneer alle kosten doorgerekend zouden moeten worden. In het NVVP gaat de minister uit van 2010. Ik vind dat nogal optimistisch, maar of wij het halen, zal mede afhangen van het succes van rekeningrijden. Als rekeningrijden een succes blijkt te zijn en wij daarop kunnen sturen, zal de kilometerheffing eerder tot stand komen dan wanneer rekeningrijden geen succes blijkt te zijn.

Ik wil in dit verband nog twee opmerkelijke zaken rond rekeningrijden noemen. Ik krijg altijd Verkeerskunde, het wetenschappelijk blad van de ANWB. In dat blad wordt echt nagegaan hoe allerlei zaken werken. Dat is buitengewoon interessant en ik kan dan ook iedereen adviseren om een abonnement op dit blad te nemen. Enige tijd geleden stond in dit blad een artikel over rekeningrijden in Singapore: 35% minder files en een enorme verbetering van de bereikbaarheid. In het jongste nummer van Verkeerskunde van de ANWB staat een artikel over roadpricing in Dublin: 25% minder files. Het werkt daar dus wel en het werkt ook al in Verkeerskunde, maar nog niet bij de hoofddirectie van de ANWB.

Een onderzoek van de RAI leidde onlangs tot een stukje in De Telegraaf onder de kop "Autorijder hekelt filebeleid kabinet". In dat stukje wordt aangegeven dat uit een enquête was gebleken dat voor rekeningrijden ieder draagvlak ontbreekt. Volgens de RAI wijst 75% van de mensen dat af, omdat het slechts gaat om betaald in de file staan. Daar zal, aldus verder dit stukje in De Telegraaf, 30% van de geïnterviewden niet aan meedoen en om die reden voortaan buiten de spits gaan rijden, terwijl 20% om die reden voortaan het openbaar vervoer zal kiezen of de brommer of fiets zal

pakken. Dat is curieus. De RAI en de ANWB slagen erin om zélf het tegendeel van hun "eigen gelijk" te bewijzen.

Overigens is geprijsd niet het enige instrument. De PvdA-fractie ziet veel in benutten en de minister ook. Vanuit financieel oogpunt is het benuttingstraject – slim verkeersmanagement – nog niet echt uitgewerkt en in de richtlijnen voor de juridische en planologische procedures is nog volstrekt onduidelijk, dat benutten de hoofdmarsroute in alle uitwerkingen is. De PvdA-fractie heeft daar vorig jaar en in het afgelopen voorjaar iets van gezegd toen het ging om slimme toeritdosering. De reactie van het ministerie was toen gesteld in de trant van: ja, wij zijn niet achterlijk, maar het gaat allemaal niet in de Nederlandse situatie. De minister is er nu overigens wel mee bezig, zij het op een andere manier.

In dit verband wil ik wijzen op de constatering van de heer Westland van de TU Delft, dat de Amerikaanse wegen, over 24 uur gezien, voor 70% worden benut, terwijl dat in Nederland 45% is. Er is in dat opzicht dus nog heel veel te winnen. De heer Westland zegt dat de oorzaak voor het vrij lage percentage in Nederland vooral is, dat de lobby voor het bouwen (bijvoorbeeld van het AVBB) niet is gericht op een effectieve toepassing van de bestaande infrastructuur, maar alleen nieuwe infrastructuur wil hebben omdat dit geld oplevert. Maatschappelijk gezien wordt er dan niet efficiënt met de middelen omgegaan. De minister stelt trouwens niet voor niets dat er binnen Europa niet zoveel te leren valt. Vooral op het punt van benutting valt veel te leren van de Verenigde Staten en Japan. Ik vraag de minister om een opzet te maken voor een programma van hetgeen wij daar gaan leren, en een rapportage daarover aan de Kamer uit te brengen.

Overigens is de weg niet alleen in vergelijking met de Verenigde Staten onderbenut, maar ook ten opzichte van het Nederlandse spoor. Connect heeft een onderzoek gedaan – een "betrouwbaar onderzoek", zoals men het zelf noemt – en daarbij geconcludeerd dat het spoor nu per kilometer twee keer zoveel reizigerskilometers produceert dan de auto. Spoor is efficiënter dan de auto, aldus dit onderzoek.

De minister stelt voor om van 2x2 naar 2x3 rijstroken te gaan. Daar is

Van Gijzel

op zichzelf niet zoveel tegen, maar ik doe dan wel een beroep op de minister om te kijken naar de economische betekenis en een differentiatie te maken. De Partij van de Arbeid heeft al sinds 1996 bij het SVV-2 gepleit voor aparte rijstroken voor vrachtwagens. Van 2x2 naar 2x3 zou voor ons dus betekenen een aparte doelgroepstrook voor openbaar vervoer, vrachtwagens en dergelijke. Dit verbetert de doorstroming op de andere twee rijstroken en geeft net als bij de Van Brienenoordbrug een fantastisch resultaat voor datgene dat economische het meest relevant is. Wij moeten dus niet op de oude manier doorgaan.

Voor het benutten over de rail staat de hoofdmarsroute mij nog niet echt voor ogen. De Partij van de Arbeid heeft in september 1998 de nota Steden onder handbereik uitgebracht. Ik zal daarop nu niet verder ingaan, maar die nota is hier als een warm bad ervaren. Railned was toen negatief, zei de minister. Nu zien wij in de stukken van Railned dezelfde voorstellen in het kader van de advisering en in het kader van de NVVP. Ik heb dit achtergrondstuk van Railned gelezen. Hoewel zij steun verlenen aan ons plan, wordt mij echter niet duidelijk op welke doelen zij koersen, welk uitgangspunten worden gehanteerd en wat er wordt vergeleken. Ik vraag de minister op korte termijn een serieuze studie te doen uitvoeren conform de inzet die de Partij van de Arbeid in de nota Steden onder handbereik heeft gekozen. Die inzet zou verder moeten worden uitgewerkt en de Kamer zou daarover moeten worden gerapporteerd. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Benutten is ook: niet vastvriezen. Benutten is ook: minder ongelukken. Het woord vastvriezen slaat op de railswitch waarover wij Kamervragen hebben gesteld. De Belgen passen dit toe. Het is goedkoper en leidt tot minder vertragingen op het spoor.

Het is verbazingwekkend dat er nog geen reactie is gekomen op de vernieuwing van de spoorblokken zoals wij die een halfjaar geleden hebben ingebracht. Ik heb de minister toen een papiertje gegeven met een foto van die spoorblokken in de hoop dat zij het als ik het haar fysiek overhandigde, zou doorgeven aan haar ambtenaar en dat die het op zijn beurt zou doorgeven aan

Railned en dat er dan bij de laatste iets zou gaan rinkelen. Dit is niet het geval. Railned kampt met het probleem van slalommen en een gebrek aan herkenbaarheid. Railned stelt daarom voor portalen boven de overweg op te richten met rood-witte vaantjes die de herkenbaarheid moeten vergroten, terwijl spoorblokken echt duurzaam veilig zijn. Ik vraag de minister de Kamer binnen drie maanden een rapport te sturen over de toetsing van de effecten van spoorblokken, de werkwijze en de mogelijke potentie van de uitvoering. Wij hebben dit vorig jaar ook gevraagd voor de doblispijegel. Dat kon in eerste instantie ook niet, maar er is nu een fantastisch convenant gesloten met de sector waardoor er minder doden vallen in het verkeer. En daar gaat het toch uiteindelijk om. Het afgelopen jaar vielen er nog 47 dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen. Ook op dit punt overweeg ik een motie in te dienen.

Voorzitter! Ik kom nu op de investeringen in het kader van het BOR. Ik wil de minister en de regio's feliciteren. Wij gaan akkoord met de pakketten, met inbegrip van de juridisch-planologisch verkeerskundige toetsing. Is het totaalpakket inclusief instemming van de wet? Wat ons betreft dus wel.

Ik dank de minister voor de brief over het rondje Randstad. Dit lijkt ons een prima uitwerking. Het is ook prima dat hieraan met voortvarendheid wordt gewerkt.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): De heer Van Gijzel heeft bij een vorige bespreking van het BOR gezegd dat hij op korte termijn duidelijkheid wil over de financiering van het rondje Randstad. De minister zegt in haar begrotingstechnische verhaal dat hierover pas eind volgend jaar duidelijkheid zal bestaan. In deze kabinetsperiode en bij deze begroting zou echter duidelijk moeten worden wat de financiële behoeften zijn en hoe die kunnen worden vervuld.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik ga ervan uit dat dit gebeurt. De minister heeft een studie aan ons voorgelegd. Zij schrijft: "Daarbij komt dat het kabinet zich in het licht van het bereikbaarheidsplan heeft verplicht tot realisatie van de snelle treinverbinding tussen de vier grote steden." Dit ligt ook vast in het regeerakkoord

en ik verwacht dan ook dat de minister daarmee komt.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Je kunt dit opschuiven naar eind volgend jaar, maar het is toch veel beter als nu bij de begroting duidelijk wordt hoe dit moet worden gefinancierd?

De heer Van Gijzel (PvdA): Het zou nog mooier zijn geweest als wij dat vorig jaar al wisten, maar wij hebben het net afgesproken. Verder hebben wij afgesproken dat wij eerst nog zullen bezien welke methodiek zal worden gevolgd. Kies je voor de binnen- of de buitencirkel, voor conventioneel en dan hoge snelheid of voor magnetisch. Je weet niet welke bedragen daarbij horen. Ik vond het allemaal tamelijk voortvarend; een studie heeft wel eens langzamer een rapport afgeleverd. Ik nodig de minister uit om er op die manier mee door te gaan. Als de bedragen bekend zijn, dan moet daarbij de juiste financiële constructie worden gezocht.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Als je echt serieus aan de gang wilt met het rondje Randstad, dan moeten in de vijfde nota de keuze en de financiering zitten. Eigenlijk moet dat dus al dit jaar het geval zijn.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik weet wel wat u allemaal wilt. Maar het gaat erom dat in de vijfde nota is afgesproken dat de keus wordt gemaakt voor een bepaalde modaliteit op basis van de rentabiliteit van zo'n lijn: de investeringskosten en exploitatiekosten ervan. Als die bekend zijn, dan is de interesse van het bedrijfsleven bekend, evenals wat de overheid moet bijleggen. Daarop hoeft je niet vooruit te lopen. Aan het commitment in het regeerakkoord en hetgeen de minister doet, heb ik genoeg.

De heer Van den Berg (SGP): Heel snel in een tussenzin had u het over "inclusief instemming met de wet". Bedoelt u daarmee dat u, naast een standpunt over het BOR, nu ook een standpunt inneemt over de wet over de beprijzing, die nog moet komen? Dat begrijp ik niet.

De heer Van Gijzel (PvdA): Bij de beprijzing gaat het over de filosofie

Van Gijzel

achter de wet. Wij zijn daar groot voorstander van. Ik constateer dat met de regio's is afgesproken dat op basis van die wet verder zal worden gewerkt. Overigens zit daar niet alleen rekeningrijden in, maar ook tolheffing en betaalstroken, die zonder die wet niet tot stand komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Een definitief oordeel over het functioneren van het geheel kunnen wij dus pas geven bij de wet? Is die interpretatie juist?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat klopt.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik wil nog even terugkomen op het rondje Randstad. Bent u niet bang dat bij onvoldoende financiële helderheid de consequentie kan zijn dat geld aan bestaande rail-infrastructuurprojecten zal worden onttrokken en dat er uiteindelijk sprake zal zijn van een sigaar uit eigen doos?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, daar ga ik niet van uit. De meerwaarde van de verbinding tussen die vier grote steden moet echt zodanig zijn dat van afkalking van bestaande lijnen geen sprake zal zijn. Natuurlijk zal er enige spanning of kannibalisatie zijn, maar dat is afhankelijk van hoe je het doet. Die discussie zullen wij nog voeren bij de vijfde nota. Als bestaand spoor met een upgrade wordt gebruikt, dan zullen er geen kannibalisatie-effecten optreden. Bij een nieuwe magneet zweefbaan naast een bestaande baan wel, maar in dat geval zal de bestaande rail een andere functie krijgen: het wordt dan meer een ontsluitend net dan een verbindend net.

Rekeningrijden is voor ons een middel, geen doel. Van ons mag er in de wet dus best een criterium komen. Een doorkijk naar de toekomst leert ons dat de mobiliteitsproblemen in Zuidoost-Brabant en Gelderland binnen tien jaar de grootste zullen zijn wanneer het bereikbaarheidsplan in de Randstad wordt uitgevoerd. Ik bedenk mij nu dat Utrecht daar ook als probleem bij kan komen, als dat in de komende maanden niet tekent. De laatste tijd heb ik contact gehad met mensen in Arnhem. In Den Bosch riep de heer Welschen namens de burgemeesters van de vijf grootste Brabantse steden op tot een BOB, een bereikbaar-

heidsoffensief Brabant. Tijdens een bijeenkomst heb ik hun toen gezegd dat zij, met Philips en Daf, eigenlijk slimmer, innovatiever en effectiever zouden moeten zijn. Die uitdaging is kennelijk opgenomen: onder het adagium "benutten, beprijzen en bebouwen" zeggen zij ook zo'n pakket te willen. Letterlijk zeggen zij daarbij: "rekeningrijden kan erin als het werkt, maar moet er weer uit als het niet werkt". Dat is precies onze lijn. Ik wil de minister oproepen om voor eind februari met deze regio's te bekijken of zij bereid zijn om een dergelijk pakket tot stand te brengen en daarover aan de Kamer te rapporteren.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Hier lopen twee zaken door elkaar. De motie-Reitsma sprak bij de behandeling van het BOR geheel in die richting over het bereikbaarheidsoffensief Brabant, gesteund door de heer Van Gijzel. De vraag is het middel. De heer Van Gijzel noemt de heer Welschen als iemand die achter het rekeningrijden zou staan. Durft de PvdA-fractie haar beslissing over het inzetten van rekeningrijden in Brabant en Gelderland afhankelijk te maken van de steun onder de bevolking, in plaats van van de steun onder bestuurders die daar misschien weer pakketten voor terugkrijgen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik denk dat veel mensen het heel reëel vinden om eens op een experimentele basis iets te proberen. Ik wil de discussie die ik net met u gehad heb niet herhalen. Ik zie dat het draagvlak voor een pakketbenadering groeit. Ik begrijp wel dat u een punt probeert te maken, maar als ik alleen maar mijn oren moet laten hangen naar wat er in Nederland gevoeld wordt, kan ik net zo goed stoppen. De PvdA, de VVD, D66, GroenLinks en deze minister durven het aan, via experimenten na te gaan of rekeningrijden helpt. U durft dat dus niet. Dat is bestuurlijke angstzakerij van het CDA. Als het CDA niet durft – nu herhaal ik mijzelf toch – is het met dit land slecht gesteld indien het CDA in de regering komt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik herhaal dat ik dit soort woorden in dit huis niet gewoon ben te bezigen en dat ik daarop dus niet inga. Er worden nu al allerlei problemen met het geplande experiment voor rekening-

rijden voorzien. Ik wees eerder op de heel duidelijke uitspraken van de Raad van State. Wil de heer Van Gijzel werkelijk ook in Brabant en Gelderland experimenten laten uitwerken voor rekeningrijden, terwijl het experiment in de Randstad nu al op losse schroeven staat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zeg ik niet. U bent niet bij die bijeenkomst geweest. Ik wel en ik heb opgeschreven dat de heer Welschen namens vijf grote Brabantse steden heeft gezegd: als rekeningrijden werkt, gaat het erin en als het niet werkt gaat het eruit, maar wij willen een bereikbaarheidspakket.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij praten hier niet met de heer Welschen. Ik vraag of u voorstander bent van het introduceren van een experiment met rekeningrijden in Brabant en Gelderland, terwijl het experiment in de Randstad al op gigantische problemen stuit nog voordat er mee is begonnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gigantische problemen? Ik constateer dat er convenanten met bestuurders zijn gesloten en dat er dus draagvlak zit bij het bestuur om experimenten uit te voeren. Ik merk op dat bestuurders in Brabant zeggen: wij willen er ook wel eens naar kijken, want wij hebben een groot probleem. Men zegt daar, en terecht: wij kunnen niet op de oude manier doorgaan – zoals u wil, voeg ik eraan toe – want dat levert niks op en dus moet er iets nieuws komen. De insteek van de minister dat alleen dingen worden gedaan die werken, spreekt mij aan en spreekt klaarblijkelijk ook de mensen in Brabant aan, maar u niet en dat is jammer.

De heer **Eurlings** (CDA): U kunt zich op dit moment voorstellen dat er een experiment komt in Brabant en Gelderland?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En ook met betrekking tot betaalstroken. Zou u geen betaalstroken in Brabant willen?

De heer **Eurlings** (CDA): Mijn vraag is: ja of nee.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, anders zou ik die oproep niet doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Enige tijd

Van Gijzel

geleden boden Tilburg, Eindhoven en Groningen, met als belangrijkste gemeenschappelijke kenmerk een PvdA-burgemeester, zich aan om mee te doen met experimenten rekeningrijden. Wij hebben daarover in de Kamer gesproken. De minister heeft daarbij, heel verstandig, gezegd: ik begin niet met experimenten buiten de Randstad. Ik zou zeggen: volg die lijn, want het onderwerp is al moeilijk genoeg.

Voor het BOR is veel geld beschikbaar gesteld. Daar zijn de problemen ook het grootst. Voor de rest van Nederland moeten wij in evenwicht kijken waar het neer moet slaan. Ik wijs op het NVVP. Ik heb er dan ook wat moeite mee, op voorhand te zeggen: dat zijn Arnhem-Nijmegen en Brabant. Er zijn ook nog andere delen in ons land.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Daar ben ik het mee eens. Wij hebben ook niet een in alle opzichten logische volgorde genomen. Ik zeg ook niet: eerst de Randstad en dan de rest. Wij hebben de commissie-Langman gehad, er zijn afspraken gemaakt met het noorden van het land, vervolgens met de Randstad en nu wordt gesproken over akkoorden met de rest van het land in het kader van het NVVP. Mijn oproep is: kijk waar de problemen het grootst zijn. Men ziet in Brabant en Gelderland de problemen op zich afkomen. Bij de begrotingsstukken zat een cd-rom. Ik zou zeggen: draai die nog een keer af. Er zit een enorm gat qua bereikbaarheid tussen de Randstad, Brabant en Gelderland enerzijds en de rest van ons land anderzijds. Dat kunnen wij niet zomaar laten zitten. Daarop is mijn oproep gericht.

De heer **Van den Berg** (SGP): U signaleert een zekere problematiek Randstad/niet-Randstad. Bent u het met mij eens dat de benadering van de minister, vooral in het NVVP maar die wordt nu ook al gehanteerd, inzake de 60 km/uur-doorstroomsnelheid in de spits er per definitie toe leidt dat eerder knelpunten in de Randstad dan erbuiten zullen worden aangepakt en dat wij het probleem dat u schetst dus zelf oproepen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij moeten kijken naar de negatieve gevolgen die met de automobiliteit samenhangen. Iedereen denkt daarbij altijd aan milieu en leefbaarheid maar het gaat ook om de

bereikbaarheid. Door het overvloedig gebruik van de auto neemt de bereikbaarheid voor andere groepen af. De instrumenten die ik zojuist noemde, kunnen in dit verband voor de nodige sturing zorgen. In de Randstad moeten extra voorzieningen worden getroffen maar de prijs daarvan is hoog, juist tegen de achtergrond van de maatschappelijke kosten. Men heeft het voordeel dat er meer infrastructuur is en dat er meer alternatieven zijn, maar de prijs is hoog. Ik vind het daarnaast van de gekke dat wij in Nederland voor automobilisten op het platteland precies hetzelfde bedrag hanteren als voor automobilisten in de stad. Dat moet niet. Immers, op het platteland kunnen wij geen openbaar vervoer financieren in een aanbodafhankelijk systeem. Dat is te duur; dat moeten wij niet willen. Daar is de auto dan ook de hoofddrager van de mobiliteit; het openbaar vervoer is daar de sociale achtervang voor degenen die niet willen, kunnen of mogen rijden. Dat betekent dat daar de prijs lager moet zijn. Op plekken waar de verschillende alternatieven er wél zijn of waar het ruimtebeslag zeer duur is, moet de prijs omhoog.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik ben blij met deze benadering. Afgezien van de norm die de minister stelt, is de heer Van Gijzel van oordeel dat zeer serieus moet worden gekeken naar dreigende knelpunten buiten de Randstad.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Voorzitter! Op het gebied van de mobiliteit is er veel verschoven in de traditionele posities tussen producent, consument en overheid. Dat geldt voor het openbaar vervoer als gevolg van de marktwerking, maar ook in de luchtvaart en op de weg staan grote veranderingen voor de deur, ook al zien we ze nog niet allemaal. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft het over het privatiseren van weginfrastructuur; wij spreken over PPS-constructies, betaalstroken met tolheffing. De positie van de consument is in de afgelopen jaren sterk gewijzigd. De consument is nu mondiger en zelfstandiger; hij kent ook een grotere eigen verantwoordelijkheid en wil kwaliteit kunnen beoordelen. Ga je na wat dit betekent voor het openbaar vervoer, dan spreken wij over een imperfecte markt. Het

openbaar vervoer voldoet in veel opzichten niet aan de vraag van de consument. Er is meer kennis nodig over de wensen van de reizigers. Zij weten beter dan wie ook wat goed of slecht is in het openbaar vervoer en hun invloed moet toenemen naarmate de zeggenschap van de overheid afneemt. De opbouw van de consumentenorganisaties dient, zo bezien – als gevolg van de keuzen die wij hebben gemaakt – ook een verantwoordelijkheid van de overheid te zijn. Ik zou dan ook willen oproepen om de motie-Van 't Riet/Van Gijzel opnieuw te activeren. Wij kiezen voor een gekwalificeerd advies van de consumenten ten opzichte van de vervoersbedrijven, met een marginale toetsing. Conform het advies van Coopers & Lybrand zou dit vastgelegd moeten worden door middel van wetgeving op zelfstandige grondslag. De argumentatie van de minister om daarvan af te zien, weergegeven in de brief van 21 mei 1999 op bladzijde 7, achten wij niet opportuun. Graag verkrijgen wij hierop een reactie.

Voorzitter! De reizigers van de NS staan machteloos tegenover de producent. Wij denken hierbij aan punctualiteit, zitplaatsen enz. In het kader van het overgangcontract van 1995 zijn aannames aan de orde geweest met betrekking tot groei, materieelinzet, personeelsinzet, tarieven, zitplaatsen, punctualiteit, bedieningsniveau enz. Dat alles is doorgerekend en vervolgens heeft de minister gezegd: u krijgt 450 mln. mee om dit te realiseren en u kunt op basis van groei en efficiency afbouwen naar nul. Welnu, die afspraken zijn niet nagekomen. In de praktijk is er geen goedkoper contract gekomen; er zijn geen lagere tarieven gekomen; alles wat de NS uitspaart op het terrein van materieel en personeelsinzet, steekt men in eigen zak.

Voorzitter! De minister is in deze situatie de mond van de reiziger en die mond heeft tot nu toe wat ons betreft te veel gezwegen. Graag hoor ik van de minister wat zij hieraan denkt te doen. Waarom is zij de mond van de reiziger? In de algemene voorwaarden van de NS staat: geen aansprakelijkheid voor vertragingen of afwijkingen van de dienstregeling; geen aansprakelijkheid voor het niet-uitvoeren van de dienstregeling. Een reiziger kan niets verhalen bij de Nederlandse Spoor-

Van Gijzel

wegen. De minister moet dat doen, via het contract. Wij hebben er een AO over gehad. De minister zou het nog verder uitzoeken. Hoe staat het daarmee?

Het excuus van de NS dat men een nieuw contract moest afwachten vind ik niet afdoende. Dat betekent dat wij met het prestatiecontract in 2008 weer precies dezelfde problemen krijgen. Men weet niet of men na 2010 door mag, dus men koopt niets. Men zegt dat men overvallen is door een enorme groei. Sinds Maij-Weggen proberen wij de groei te stimuleren. Dat is niet altijd gelukt. De NS is overvallen door een groei van 3%. Enorm! De groei van de mobiliteit in Nederland is 5% tot 7% per jaar. Met de groei van 3% verlies men marktaandeel. Overvallen door groei! Dit moet en kan anders.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Ik vind dat de heer Van Gijzel nu wel eenzijdig de bal bij de NS legt. Waren het niet de Tweede Kamer en Paars 1 die jaren hebben gediscussieerd hoe met de NS om te gaan? Tot op de dag van vandaag is er meningsverschil in de Kamer en in het kabinet over bijvoorbeeld privatisering. Vindt de heer Van Gijzel niet dat hij de hand in eigen boezem moet steken over de discussie van de afgelopen jaren, die tot niets heeft geleid?

De heer Van Gijzel (PvdA): U haalt dingen door elkaar heen. De directie van de NS heeft altijd gesproken over privatisering. In de Kamer is daar nooit draagvlak voor geweest. De NS, mijnheer Den Besten voorop en nu de huidige directie, heeft – en dat snap ik ook wel – gedacht dat men als men naar de beurs zou gaan meer vrijheid had en niets meer met de staat te maken zou hebben. Men heeft gekeken hoe men kan snoeien op de kosten. Men is meer naar kosten en opbrengsten gaan kijken dan naar de kwaliteit van het openbaar vervoer en de prestatie die de NS neerzet. Daar maak ik bezwaar tegen. Er is geen enkele legitimatie voor de NS om te roepen dat de politiek heeft gedraaid of niet opgelet, geen goede voorwaarden heeft gecreëerd of weet ik veel wat. In het regeerakkoord van 1998 was een tienjarig contract voor de NS op het hoofdrailnet afgesproken. Men heeft het vorig jaar willens en wetens het overgangscontract een jaar verlengd, met de normen over

punctualiteit en zitplaatsgaranties er gewoon in. Men wist wat men tekende. Het geeft dan geen pas om daarop terug te komen.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Ik zal geen pleidooi houden om de NS te verdedigen. De NS is wel degelijk verantwoordelijk voor de huidige situatie. Maar de heer Van Gijzel poetst zijn eigen rol en die van de paarse kabinetten van de afgelopen jaren weg. Die hebben de NS lang in onzekerheid gelaten. Het parlement en het kabinet hebben eindeloos gediscussieerd.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik deel die opvatting op dit punt absoluut niet. Er is veel gediscussieerd over de NS. Er ligt een contract vanaf 1995. Vanaf die tijd weet de NS precies waar zij aan toe is. Er ligt een contract en een contract is een contract, ook al komt er een nieuw. Als de heer Van der Steenhoven een onderhoudscontract met een schilder heeft, zegt die schilder toch ook niet dat hij even niet meer werkt omdat het contract op het eind van het jaar afloopt? De heer Van der Steenhoven staat er toch ook op dat het contract wordt uitgevoerd? Daarna kan weer gesproken worden over een nieuw contract. Het is geen manier van doen als de NS vlucht in het excuus, dat er geen nieuw contract is, om het oude dan maar niet uit te voeren.

Voorzitter! De Partij van de Arbeid wil een aparte wet voor een vervoersautoriteit, die de geschillen tussen individu en collectief, de geschillen tussen bedrijven onderling, tussen overheidsinstellingen onderling en tussen overheid en bedrijven kan regelen. Zij moet toezien op contractnaleving, een raad van beroep voor gekwalificeerd advies kunnen zijn, kwaliteitskeurmerken kunnen realiseren, conform het voorstel van de PvdA over versterking van het openbaar vervoer, taken van de NMA kunnen overnemen, inspecties op het gebied van veiligheid en financiën kunnen uitvoeren en de bonus-malusregeling kunnen effectueren. Wij krijgen graag op korte termijn een onderbouwde reactie van de minister over zowel de consumentenbescherming als de vervoersautoriteit. Overigens moet ook bemiddeld kunnen worden voor consumentenorganisaties over regels voor de luchtvaart, op het gebied van veiligheid en service. Wij hebben daar een oproep voor gedaan. Wij

prijzen de ANWB en de Consumentenbond, die dat graag willen aanpakken, maar zij stuiten op grote problemen, waarbij zij de steun van de minister zouden kunnen gebruiken.

Ook voor het wegvervoer geldt dat er een heldere verdeling van taken moet komen. Wat zou de minister ervan vinden als Rover de bordjes op het station plaatste, of de Consumentenbond de incheck deed op Schiphol? Net zo min vinden wij het aantrekkelijk dat de ANWB financieel participeert in de betaalstroken. Ook hier geldt meer dan tot nu toe een scheiding in verantwoordelijkheid tussen de producent, bij de aanleg, het onderhoud en de financiering van wegen, de brandstofvoorziening en de wegrestaurants, versus de consument, hulpdiensten, klachtenvertegenwoordiging consumentenbelangen en regelgeving als derde component, door een autoriteit dan wel de overheid. Terecht wordt gezocht naar heldere rollen. Terecht is dus ook gezegd, dat de ANWB onderzocht moet worden op die rollen. Rekeningrijden is daar geen reden voor, maar wel de situatie waarin de ANWB zich bevindt. Ik vind dat zij ten onrechte een uitweg zoekt om onder dat onderzoek vandaan te komen. Er is, zo zeg ik tot de ANWB, nog een wereld te winnen op het gebied van consumentenbescherming in de luchtvaart, op de weg en elders. Samen met Bovag en CBM moet gekeken worden naar de wijze waarop dat conglomeraat in elkaar zit. Wat doet men met databestanden? In welke positie bevindt Bovag zich ten opzichte van oliekartelbesprekingen? Er is een juryrapport uitgebracht over te dure dealers die kosten bij de consument in rekening brengen. Over dat soort dingen hoor ik de ANWB nooit en dat heeft ermee te maken dat er één conglomeraat op het gebied van auto's is dat elkaar vasthoudt. Dat moet uit elkaar. Duidelijk moet worden wat producenten en consumenten zijn. Daar moet een duidelijke afbakening tussen bestaan. Verleden jaar vroegen wij om een veiligheidseffectrapportage. Het afgelopen jaar is daar niet veel mee gebeurd. Wij willen een verplichte veiligheidseffectrapportage hebben. De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken heeft dat afgewezen, maar het ongeval in Oostenrijk toont weer eens aan hoe noodzakelijk dat is. Dit geldt ook voor ondergronds bouwen.

Van Gijssel

Verleden jaar heb ik aan de hand van de Velsertunnel voorbeelden gegeven van hoe het uit de hand kan lopen, maar het gaat nu ook om parkeergarages. Ik ben met een deskundige in de parkeergarage van de Kamer geweest. De vluchtroutes kloppen niet, de alarmknoppen kunnen niet bediend worden, de bewegwijzering klopt niet en de herkenbaarheid van de borden voldoet niet. Voor duizenden gulden aan boete, zo is mij gegarandeerd, zou moeten worden opgelegd. En dat is onze parkeergarage!

Hierbij speelt de richtlijn een rol dat bij een calamiteit in een parkeergarage je niet meer van buiten naar binnen mag. Voor een individuele gebruiker is niet dat interessant, want je hebt daar niets te zoeken, maar voor hulpverleners en de mensen die erin zitten is dit zeer gevaarlijk. Er moet bijvoorbeeld een moedersleutel komen voor sloten, zodat hulpverleners wel degelijk naar binnen kunnen. Ik krijg graag een reactie van de minister op de afstemming bouwbesluit, veiligheidsvoorschriften en een veiligheidseffectrapportage.

Het laatste voorstel betreft de slachtofferhulp. Wij willen een structurele financiering, maar die komt er niet. Ik stel voor om elke automobilist in Nederland te vragen, één dubbeltje per jaar opzij te leggen. Dan heeft de slachtofferhulp meer dan genoeg middelen om allerlei activiteiten te ondernemen. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister. De inning kan plaatsvinden via opcenten op de MRB of in relatie met de verzekeringsnemers. In overleg met verzekeringsbedrijven kan de premie met een dubbeltje worden verhoogd. Dat bedrag kan worden doorgesluisd naar slachtofferhulp. Wat ons betreft, is dit een belangrijke stap voorwaarts.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA):
Mevrouw de voorzitter! Ik zal kort iets zeggen over het goederenvervoer en daarna iets meer over de waterstaat.

Wij werden dit jaar opgeschrikt door commotie in het beroepsgoederenvervoer: blokkades, protesten, acties en dat allemaal omdat de dieselprijzen extreem de hoogte

gingen. De regering heeft in reactie daarop een kortdurende overbrugging, een tijdelijke tegemoetkoming, gegeven met als doel, lees ik in de brief van 8 november, de overbrugging van de liquiditeitspositie naar een nieuwe situatie. Met die overbrugging kunnen wij instemmen, maar het is wat eigenaardig, dat de minister zich vervolgens stort op het probleem van de sector. Die zou onvoldoende in staat zijn de kosten naar de klanten door te berekenen. In de brief heb ik gelezen, dat zij een aantal werkgroepen heeft ingesteld en die werkgroepen hebben tot doel tot verbetering van de situatie te komen. Mijn vraag is: wat is eigenlijk de verantwoordelijkheid van de overheid als sectoren zelf in het normale maatschappelijke verkeer er niet in slagen hun kosten naar klanten door te berekenen?

Ik vraag dit met name, omdat de bemoeienis zich in dit geval beperkt tot het beroepsvervoer over de weg. De andere sectoren in het goederenvervoer, de binnenvaart, de zeescheepvaart en het luchtvervoer, die eventueel met dezelfde reden een verzoek om ondersteuning zouden kunnen doen, moeten er in principe ook maar voor zorgen dat de kosten die de uitoefening van het bedrijf met zich brengt, bij de klant in rekening worden gebracht. Ik ben dan ook benieuwd welke onderbouwing of argumentatie de minister geeft voor het idee dat hierbij voor de overheid een taak is weggelegd.

Als er al sprake is van beïnvloeding van de bedrijfsuitoefening van de kant van de overheid zou ik liever zien dat die beïnvloeding veel meer tot doel had tot verandering van de vervoersmethoden te komen. In een eerder stadium, ook in algemeen overleggen, heb ik gezegd, dat wij meer moeten inzetten op de intermodaliteit van ons vervoer. Het vervoer van goederen dient als het ware twee punten te hebben: het dient maatschappelijk, efficiënt en nuttig te zijn, een efficiënt distributiestelsel te hebben en het moet voor de ondernemer een belegde boterham op te leveren. Als hij deze doelstelling niet op de markt kan verwezenlijken, moet hij of zijn bedrijfsvoering veranderen of een ander vak kiezen.

Wat het maatschappelijk-efficiënte distributiestelsel betreft is er nog veel te winnen met het veranderen en het doorschuiven naar multimodale systemen. Graag zag ik dat de

inzet van de regering op dat punt wat sterker en breder zou zijn. Er is een fors aantal subsidiemaatregelen met betrekking tot terminals: containerterminals en verladerterminals. Ik heb gelezen dat de subsidieregeling openbare inlaadterminals door Brussel is goedgekeurd. Er komen nu forse bedragen richting het bedrijfsleven voor het investeren in terminals. Wat ik echter mis, is een investering in de productiemiddelen, in de vervoersmiddelen. Ik heb eerder gezegd, dat een ombouw van bijvoorbeeld transportsystemen in het wegverkeer en bij de binnenvaart om te komen tot intermodaliteit meer bevorderd zou moeten worden. Waarom gebruiken wij niet de druk die thans in de binnenvaart ontstaat om tot andere vervoersmethoden te komen en om niet alleen bij containers te blijven? Wij zouden de ondernemers een handje kunnen helpen, bijvoorbeeld door een subsidieregeling te treffen waarbij vervoerders in het bezit van schepen een subsidie kunnen krijgen om die schepen om te bouwen voor bijvoorbeeld modern palletvervoer. Zou hierbij het fonds voor de Rijnen binnenvaart een rol kunnen spelen? Daarin zijn de gelden van oud voor nieuw opgenomen, gelden die nadrukkelijk bedoeld zijn voor een structurele versterking van de positie van de binnenvaart.

Voorzitter: Biesheuvel

De heer **Herrebrugh** (PvdA):
Voorzitter! Ik heb een tussenvraagje. Zijn die gelden inmiddels belegd met het oog op renteopbrengsten?

Een probleem is vaak dat het vervoer te lawaaiig, smerig en niet efficiënt is. Ik heb bij het wegvervoer gezien dat er een subsidieregeling komt voor verbetering van het milieuvriendement van de motoren. Ik heb ook gezien dat er in overleg met de binnenvaart een subsidie wordt gegeven voor de ombouw tot milieuvriendelijke gebruiksmiddelen. Kunnen er ook in de richting van het spoorvervoer maatregelen worden genomen? Op dit ogenblik worden problemen in de geluidsproductie opgelost door het plaatsen van geluidsschermen. Dat is toch een externe maatregel. Wij pleiten ervoor om in het kader van het terugdringen van de geluidsbelasting door het railvervoer ook een innovatieregeling te treffen voor brongerichte maatregelen. Wij denken daarbij aan

Herrebrugh

innovaties op het gebied van wielen, railsystemen, remsystemen, wielkasten en dergelijke die kunnen bijdragen tot een vermindering van de geluidsbelasting.

De minister heeft gezegd dat zij nauwelijks een rol voor de overheid ziet in de ontwikkeling van buisleidingen. Wij delen die visie niet geheel. Het is wel duidelijk in het geval van ondergrondse systemen in het derde ketenvervoer die in gebruik zijn bij een specifieke gebruiker, een leverancier of een afnemer van goederen, met name in de chemische of petrochemische industrie. Pijpleidingen kunnen echter ook in een openbaar systeem worden ingezet voor het vervoer van meerdere goederensoorten door meerdere gebruikers. Dit kan bijvoorbeeld een probleem oplossen bij het vervoer van chloor vanaf het noorden naar de Botlek, dat nu plaatsvindt door middel van ketelwagens en dat inmiddels in een aantal gevallen tot problemen bij de aflevering heeft geleid, zoals ontsporingen en gevaarlijke situaties. Ik begrijp dat de hoeveelheden chloor te beperkt zijn om daarvoor grotere specifieke middelen in te zetten. Het gebruik van een openbare pijpleiding waardoor in bepaalde gevallen het chloorvervoer kan plaatsvinden en in de vrijkomende tijd andere vervoersstromen kunnen worden afgewikkeld, zou evenwel kunnen bijdragen tot het oplossen van dat probleem.

Ik ga over tot de waterstaat. Wij zijn in afwachting van het standpunt van het kabinet over de commissie waterbeheer 21ste eeuw. Ik vraag de regering om in het kader van de nieuwste inzichten inzake het waterbeheer geen onomkeerbare stappen te zetten: geen nieuwe woongebieden als je weet dat het gebied in de nabije toekomst voor wateropvang moet worden bestemd, dus ook geen bebouwing buitendijks, in stroomgebieden of in rivierbeddingen en geen uitbreidingen in watergevoelige gebieden zonder dat compensatie elders kan worden gevonden. Wij vragen de regering om de plannen die op dit ogenblik in uitvoering komen te herzien op basis van de nieuwe inzichten inzake het waterbeheer en deze voorlopig niet ten uitvoer te brengen in afwachting van het vastleggen van die inzichten in beleidskaders. Ik noem hierbij twee specifieke projecten.

Het eerste project is het project Waalsprong bij Nijmegen. Ik heb begrepen dat er inmiddels afspraken zijn gemaakt met de gemeente Nijmegen over de uitvoering van het project, de kaders waarbinnen het plaatsvindt en de mogelijkheid om compenserende maatregelen in het rivierbed te nemen door middel van riviervergroting en dijkverlegging. Ik verneem graag welke specifieke afspraken zijn gemaakt en of de besluiten over de uitvoering daarvan voorafgaand aan de bebouwing van het gebied kunnen worden genomen.

Het tweede project is het bouwplan Oolder Veste bij Roermond. Al eerder heb ik in een algemeen overleg aangegeven dat dit plan wat de PvdA-fractie betreft in strijd is met de nieuwste inzichten inzake het waterbeheer en de richtlijnen voor Ruimte voor de rivier. Op basis van nieuwe feiten, zoals de gegevens die ons met betrekking tot de planvorming hebben bereikt, vraag ik de staatssecretaris om een eventuele nieuwe vergunning inzake het bouwplan te bezien in relatie tot nieuwe inzichten op het terrein van het waterbeheer en de richtlijnen van Ruimte voor de rivier.

Vooruitlopend op de behandeling van de rapportage van de commissie waterbeheer 21ste eeuw, vraag ik de staatssecretaris om alvast een proefproject te starten om in één of twee stroomgebieden met een samenwerkingsplatform van alle op het water gerichte belangen met een gebiedsgerichte taakopdracht in de sfeer van attentie en berging te komen.

Wij hebben laatst nog een uitgebreid overleg gehad over de Maaswerken. Het tijdspad waarin de uitwerking tot stand moet komen vind ik erg lang. Dit heeft voor de langere termijn onder andere te maken met de invulling en financiering van het project. De eerste maatregelen inzake de kadevoorzieningen in de gemeenten aan de Maas, die voor 2006 gepland zijn, moeten echter eerder uitgevoerd worden. De provincie schrijft dat met de kadevoorzieningen eind 2005 in de beoogde hoogwaterbescherming kan worden voorzien. Aangezien er meer water naar ons toe komt dan wij oorspronkelijk dachten, moet het veiligheidsniveau eerder dan in 2005 bereikt worden.

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is natuurlijk op welke manier dat

veiligheidsniveau moet worden bereikt. De PvdA heeft zich eerder in de regio nogal krachtig uitgelaten op het punt van volledige veiligheid, ook op basis van het integrale plan. De heer Herrebrugh zei toen in een debat: wat ik hier in Den Haag zeg, telt hier. Het grote probleem is dat gemeenten en provincie om met de procedures te kunnen beginnen zicht moeten hebben op de totale financiering van het integrale plan. Is de PvdA-fractie bereid om samen met ons een nadrukkelijk verzoek aan het kabinet te doen om nog vóór het eind van deze kabinetsperiode die totale financiering van het integrale plan in orde te maken en dit dus geen speelbal te laten zijn van datgene wat ons na de verkiezingen te wachten staat?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): In het algemeen overleg hebben wij gesproken over de financiering van de Maaswerken. Op dit moment is 680 mln. beschikbaar voor de technische uitvoering van de rivierverruiming, de geulverdieping en de aanleg van kades. Voor het ontbrekende gedeelte, de invulling van de natuurwaarden die in het integrale project naar voren komen, zijn nog enige honderden miljoenen nodig. Ik ga ervan uit dat middelen gevonden kunnen worden via een claim op de ICES-3-gelden. Eventuele middelen hoeven pas beschikbaar te komen bij de uitvoering van de natuuruitvoeringswerken. Gezien de eerste inzet bij de uitdieping van de rivier, de vergroting van de waterafvoer en de aanleg van geulen en kades, verwacht ik de feitelijke begrotingstechnische invulling niet eerder dan in 2004. Ik heb er alle vertrouwen in dat het huidige kabinet op basis van de invulling van de ICES-3-claim de middelen beschikbaar zal stellen op het moment dat ze nodig zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Als er geen zicht is op de uitvoering van het totale plan, is er het risico dat er nu hoge kades worden gebouwd en dat daarna aan verbreding en natuurontwikkeling wordt gedaan. De heer Herrebrugh schuift de verantwoordelijkheid door naar een volgend kabinet. Wil hij niet met mij de ambitie hebben om het dit kabinet al te laten regelen, temeer daar alle uitgaven vervolgens over vele jaren worden uitgesmeerd?

Herrebrugh

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dit kabinet zal invulling geven aan de financiële claims. Dat gebeurt in het kader van ICES-3 en zal ook volgende kabinetten kunnen regardereren.

De heer **Eurlings** (CDA): Een volgend kabinet moet dat waarmaken?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ja, want dan wordt het in de begroting opgenomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Moeten die hoge kades worden aangelegd zonder dat helder is of ook de andere maatregelen genomen kunnen worden?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dat vereist een afweging tussen veiligheid op kortere termijn en die op langere termijn. Ik heb geconstateerd dat de veiligheidsaspecten voor de korte termijn, zo ongeveer tot 2005, 2006, het helaas noodzakelijk maken de kades eerder aan te leggen. Wij zijn het er echter over eens dat die kwestie eigenlijk het sluitstuk had moeten zijn. Kies je voor een zo groot mogelijke veiligheid voor de bevolking, dan moet je de kades eerder aanleggen. Ik heb vernomen dat de veiligheid betrekking heeft op 70 tot 100% van het achter de kade liggende gebied. Ik heb de staatssecretaris daarom gevraagd de uitvoering met spoed ter hand te nemen, zodat het veiligheidsniveau al eerder dan pas in 2006 wordt behaald.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Herrebrugh heeft ook begrepen dat zo'n aanpak grote risico's heeft? Als er echt iets fout gaat, dan kan dat tot vrij desastreuze ontwikkelingen leiden.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Het kan voorkomen dat kades zo hoog worden aangelegd dat er een gevaarlijke situatie ontstaat bij een eventuele doorbraak. Ik ga er echter van uit dat de nu gemaakte keuzen, met name voor de locaties Roermond, Venlo en Gennep, ervoor zorgen dat zich geen doorbraak zal voordoen en dat een en ander niet tot een extreme veiligheidssituatie leidt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Nog even over de consistentie in het

betoog van de heer Herrebrugh. Hij roept de staatssecretaris op de diverse plannen, ook die met betrekking tot Oolder Veste, zoveel mogelijk te beoordelen in het licht van het nieuwe beleid. Dat wil zeggen dat de veiligheid die moet worden bereikt, ook zoveel mogelijk moet worden gerealiseerd conform de normen van het nieuwe beleid. Je moet dan dus via een versnelling van het totale plan voorkomen dat de kades moeten worden aangelegd. Zou dat niet de inzet van de heer Herrebrugh moeten zijn?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): In principe ben ik dat volledig met de heer Van den Berg eens. In de praktijk wordt het veiligheidsniveau echter niet binnen door mij gewenste termijn van 2005 gehaald. Dus een extra kadeverhoging kan een tijdelijke oplossing zijn. Ik ben er niet gelukkig mee. Ik had ook liever gezien dat het project zodanig op tijd zou kunnen worden uitgevoerd dat het veiligheidsniveau tijdig zou kunnen worden gehaald. Ik constateer echter dat dit niet het geval is. Je moet dan kiezen tussen twee kwaden. Je accepteert dat je de veiligheid waar de provincie om heeft gevraagd niet kunt geven op die termijn en je doet niets. Of je neemt een noodmaatregel, zodat de veiligheid op korte termijn in ieder geval beter gegarandeerd is. Daar kiezen wij voor.

De **voorzitter**: U bent door uw tijd heen. Alles wat u nog zegt, gaat af van uw resterende begrotingstijd.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! Heel kort nog iets over de baggerproblematiek. Wij komen daar op 7 december uitgebreid over te spreken. Inhoudelijk ga ik er niet op in. Voor de jaren 2003 en 2004 wordt er 40 mln. beschikbaar gesteld voor slibverwerking, maar ik vind dat veel te laat. Dat geld moet eigenlijk al voor het volgende begrotingsjaar beschikbaar zijn. Welke mogelijkheden zijn er om die in wezen beschikbare gelden naar voren te trekken? Mocht ik daar geen bevredigend antwoord op krijgen, dan overweeg ik om er alsnog een amendement over in te dienen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens de

minister is mobiliteit fun. Volgens de VVD is automobilititeit een grondrecht, zo mochten wij vorig jaar bij de begrotingsbehandeling vernemen. Inderdaad, voor degene die in een auto rondscheurt kan dit fun zijn, maar dan vooral in reclamefilmpjes. Dan zie je uitgebreide landschappen met één auto en een chauffeur die zich helemaal kan uitleven. In de praktijk ligt het echter anders. De fractie van GroenLinks houdt ook van fun. Wij komen ook graag op voor de mensen die niet in die fun delen. Het afgelopen jaar vielen er weer meer verkeersslachtoffers. Vorig jaar 2% meer doden en vele duizenden gewonden, met name onder kinderen. De heer Van Gijzel sprak er ook al over. De honderden verkeersdoden zijn slechts het topje van de ijsberg. Onder het wateroppervlak schuilt een leefomgeving, waar ouders hun kinderen niet meer buiten durven laten spelen, een leefomgeving die gevaarlijk is geworden. Men durft de kinderen niet alleen meer naar school te laten gaan. Een van de belangrijkste oorzaken daarvan is inderdaad het vele autoverkeer in de steden.

Daar komt bij dat de milieuverkenningen sombere voorspellingen geven voor het binnenstedelijk leefmilieu, grotendeels door het verkeer. Geluidsoverlast, ruimtebeslag, stank en gezondheidsproblemen tasten de kwaliteit van het leven steeds meer aan. Dan hebben wij het nog niet over de uitstoot van vervuilende stoffen. De grote ambities wat betreft een reductie van 75% van het NO_x uit het SVV-2 zijn al eerder verlaten. Nu staat in het NVVP het voornemen om deze ambities ook voor andere stoffen uit te hollen. Dat hebben wij bij de VROM-begroting voorgerekend. Wij hebben dat later ook in een brief namens de commissie nog een keer aan het kabinet laten weten. Onze analyse wordt nu in een brief van de heer Pronk erkend. Voor SO₂ en NO_x heeft de minister de milieudoelinden in het MVVP afgezwakt. Met name voor CO₂ kan dit een tragedie worden.

Ik zeg dit ook, omdat op dit moment de klimaatconferentie in Den Haag plaatsvindt. De voorspelde extreme weather events blijken inderdaad uit te komen. De klimaatverandering treedt op en de prognoses zijn niet hoopgevend. Met name op het gebied van verkeer en vervoer – goed voor 33% van de

Van der Steenhoven

binnenlandse CO₂-uitstoot – mag toch een bijdrage verwacht worden. In de milieuverkenning wordt becijferd dat bij ongewijzigd beleid de CO₂-uitstoot door het verkeer met 60 tot 90% zal toenemen tot 2030, veel meer dan in andere Europese landen.

Wij delen de zorg die de heer Pronk in zijn brief van maandag hierover uitspreekt wel degelijk. Maar wij vragen ook aan de minister van Verkeer en Waterstaat of zij zich hiervoor verantwoordelijk voelt. Met name in deze weken waarin echt geprobeerd wordt, iets te doen op dit terrein in Den Haag verwachten wij van deze minister een actieve en effectieve bijdrage om die CO₂-problematiek op te lossen. Onlangs hebben wij kunnen lezen dat doordat standaard aircó's in auto's worden ingebouwd een nieuwe, onverwachte uitstoot van broeikasgas plaatsvindt die de hele technische ontwikkeling die ertoe bijgedragen heeft dat de uitstoot uit auto's vermindert toch weer teniet wordt gedaan.

Als de vraag is hoe blijven wij mobiel en funny, maar ook hoe zorgen wij ervoor dat wij niet verzuipen in het wassende water, verwacht je een plan dat daarvoor oplossingen biedt. Ik zou bijna zeggen: ik wacht smachtend op een plan waarin alle overheidslagen in samenwerking met maatschappelijke organisaties de problemen aanpakken. Wij wachten op een plan dat al deze negatieve ontwikkelingen te lijf gaat en een koers uitzet richting duurzame mobiliteit. Wij wachten op een beleid dat respect heeft voor natuur en een gezond milieu en daarvan wat overlaat voor toekomstige generaties. Wij wachten op een beleid dat voor meer groepen fun is vanwege de maatschappelijke waarden die wij koesteren.

Dat betekent voor de fractie van GroenLinks een nationaal pakket aan verkeers- en vervoersmaatregelen, niet alleen voor de files op het hoofdwegennet, maar ook voor natuur- en milieudoelinden; een pakket om de leefbaarheid in steden en de verkeersonveiligheid aan te pakken. Dat pakket moet echt een bijdrage leveren aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen. Wij denken daarbij tevens aan herstel van doorkliefd natuurgebieden en een goede inpassing van nieuwe infrastructuur in woongebieden. In veel woongebieden leidt de drukte op de

rijkswegen tot ernstige situaties. Ik noem als voorbeeld de A6, de Gaasperdammerweg in de Bijlmer, en de A13 in Overschie. In beide wijken gaat de geluidsoverlast naar de 70 dB(A) en overschrijdt de luchtvervuiling de normen. Een snelheidsverlaging naar 80 km/uur ter plekke zal de leefbaarheid danig verbeteren. Kan de minister hierop reageren? Wij denken dat dit een van de weinige middelen is om de leefbaarheid voor de mensen die daar wonen op korte termijn te verbeteren.

Bij het terugdringen van de CO₂-uitstoot verwachten wij eveneens daden. Een jaar geleden hebben mevrouw Vos en ik een motie ingediend om een goed element uit het regeerakkoord, de maximumsnelheid van 100 km/uur, gerealiseerd te krijgen, te beginnen in de Randstad. De voordelen zijn enorm, namelijk een flinke vermindering van de CO₂-uitstoot, tientallen verkeersslachtoffers minder, een flinke reductie van de geluidshinder en een betere doorstroming. Tot op de dag van vandaag heeft de minister deze feiten niet willen of kunnen weerleggen. Wij vragen met name in de week van COP6 als Nederlandse regering een daad te stellen. Wij verwachten daarop een positieve reactie, een echte bijdrage aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot met een betaalbare maatregel.

Wij hebben eveneens een amendement ingediend over de inpassing van infrastructuur in natuurgebieden. De wegbeheerders van het ministerie schetsen in een uitvoeringsplan dat er jaarlijks 25 mln. nodig is voor ontsnippering volgens de doeleinden in het SVV-2. Ik heb de minister daarover schriftelijk een vraag gesteld onder nr. 32, maar helaas een onduidelijk antwoord gekregen. Ons amendement maakt dit bedrag vrij ten koste van artikel 3.5, te weten rekeningrijden. Ik neem aan dat er geld over is nu het plan voor rekeningrijden helaas veel beperkter is.

Over rekeningrijden gesproken: wij willen een heldere en eerlijke prijsstelling, alle maatschappelijke kosten inbegrepen voor mobiliteit, zoals eigenlijk ook de kabinetten-Lubbers II en III en -Kok I en II van plan waren. Rekeningrijden is maar een stapje in de goede richting. De minister heeft onlangs een rapport van de Vrije Universiteit aangeboden

gekregen, waarin een succesvol traject beschreven staat om in 2008 tot een volledige invoering van een kilometerheffing te komen. Graag krijgen wij van de minister een reactie op dit rapport.

Vorig jaar nam de minister een motie over inzake de bus op de vluchtstrook. De PvdA-fractie zei ook al dat dit een effectieve maatregel is om de mobiliteit te geleiden en files tegen te gaan. De minister was vorig jaar positief over de motie en deze werd daarom niet in stemming gebracht, maar daarna hebben wij er eigenlijk weinig meer van gehoord. Kan de minister precies aangeven wanneer hier concrete actie op wordt genomen? Nog even en als het aan het CDA ligt, zijn alle vluchtstroken opengesteld voor regulier verkeer en dan hoeft het niet meer.

Paars 2 heeft 13 mld. uitgetrokken voor nieuwe wegen en autotunnels. De verwachting was anders, met eindelijk een PvdA-minister op Verkeer en Waterstaat, maar de praktijk is dat er nog nooit zoveel geld naar nieuwe wegen is gegaan. De PvdA-fractie horen wij ondertussen niet meer over het eigen verkiezingsprogramma of over de later gepresenteerde plannen als het koffertje van Van Heemst. Weet u nog: als er extra geld voor mobiliteit wordt uitgetrokken, éérst naar duurzame mobiliteit? Ik noem ook het rapport Steden onder handbereik van de heer Van Gijssel, of Kracht en kwaliteit: allemaal stukken die een andere richting aangeven inzake mobiliteit dan nu door het kabinet wordt voorgesteld.

Er is maar één conclusie mogelijk: de invloed van de PvdA-fractie op de mobiliteitsopvattingen van dit kabinet is zeer gering. De paarse regering weigert het beleid bij te sturen en de PvdA-fractie doet er het zwijgen toe, wat dit betreft. Paars 2 is goed in asfalt- en betonmaatregelen; je zou kunnen zeggen "van A naar B, van asfalt naar beton". Typerend is echter de verwaarloosde staat van het andere mobiliteitsbeleid. Vorig jaar steunde een meerderheid van de Kamer een amendement van mevrouw Giskes inzake de pot voor flankerend beleid. Die pot werd door de Kamer vergroot, om iets meer aandacht te kunnen geven aan vervoersmanagement, parkeerbeleid en fietsbeleid. Helaas blijkt uit schriftelijke antwoorden nu al een forse onderuitputting. Hoe komt dat?

Van der Steenhoven

Waarom kan er geen invulling worden gegeven aan deze door de Kamer gewenste intensivering?

Ook bij het fietsbeleid gebeurt er te weinig. De minister heeft gezegd dat zal worden geëvalueerd wat lokaal gebeurt, omdat fietsbeleid lokaal uitgevoerd hoort te worden. Uit de monitor De fietsbalans die jongstleden vrijdag door de Fietsersbond is gepubliceerd, blijkt dat veel gemeenten hun infrastructuur slecht onderhouden, dat verkeerslichten zo staan afgesteld dat fietsen vooral wachten is, dat fietsenstallingen te weinig worden aangelegd, enz. Er gebeurt dus heel veel niet en dan is het toch belangrijk dat de minister aangeeft hoe zij dat beoordeelt en wat zij eraan gaat doen. Wij dringen nadrukkelijk aan op een actieve rol van de landelijke overheid. Een voorbeeld daarvan zou kunnen zijn het project OV-fiets, dat door de NS en de Fietsersbond is gepresenteerd om te starten met een aantal pilots. Ook dat kan een bijdrage leveren aan het terugdringen van de file- en de milieuproblematiek.

Wat het spoor betreft, moet worden geconstateerd dat het ook daar niet echt fun is. Dat is ook de verantwoordelijkheid van de NS, maar uiteraard eveneens van Paars 1 en Paars 2. Zij hebben de afgelopen jaren wel voorstellen gedaan om de NS te verzelfstandigen en de taakorganisaties uit te plaatsen, maar dat heeft er niet toe geleid dat het spoorproduct de afgelopen jaren is verbeterd. Wij vragen van de minister om de komende weken met een concreet aanvalsplan te komen, om de noodsituatie aan te pakken die er nu op het spoor is. Hoe komen wij op korte termijn aan extra conducteurs, hoe kan het spoor beter onderhouden worden, hoe kunnen de treinstellen beter onderhouden worden e.d.? Dit is niet alleen een probleem van de NS, maar ook van de regering die de afgelopen jaren heeft nagelaten om een goed spoorproduct op de rails te zetten. Daarnaast vragen wij om meer duidelijkheid over het toezicht op het komende contract. De discussie daarover vindt later nog plaats, maar wij vragen nu aan de minister om er wat meer over te zeggen. Hoe gaat dat lopen en hoe kunnen de consumentenorganisaties er meer invloed op krijgen?

Wat de veiligheid op het spoor betreft, hebben de fracties van de

PvdA en GroenLinks vorig jaar aangedrongen op experimenten met spoorblokken. Wij vinden dat hier veel te weinig gevolg aan is gegeven, terwijl er een goede oplossingsmogelijkheid ligt die nu echt door de NS opgepakt moet worden. Wij vragen een actieve inzet van de minister om daarvoor te zorgen, teneinde het aantal slachtoffers bij overgangen terug te dringen.

Ten aanzien van de wateraanpak vinden wij, dat met name in Limburg het combinatiealternatief voor de Maas gekozen zou moeten worden. Wij vragen de staatssecretaris om hierop in te gaan en ervoor te zorgen dat het inderdaad zo gebeurt. Wij hebben al eerder onze mening gegeven over Oolder Veste.

Wij zijn van mening dat nu nog geen definitief besluit kan worden genomen over het BOR. Eerst moet voor de Kamer duidelijk zijn op welke wijze private partners zullen deelnemen in de investeringen en hoe de wet rekeningrijden eruit zal zien.

□

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie constateert met genoegen dat het kabinet in deze begroting en het NVVP voor het eerst uitgaat van de onvermijdelijkheid van mobiliteit. Het kabinet legt zich neer bij de realiteit. Er wordt niet meer getracht de mobiliteit te beperken doch slechts in goede banen te leiden. En gelukkig met respect voor de keuzevrijheid van de burger. Er wordt niet meer gezegd dat de ene modaliteit beter is dan de andere; dat de auto slecht is en de trein goed. Elke modaliteit heeft zijn eigen voor- en nadelen en de burger kan zelf wel uitmaken wat goed voor hem is. Dit is een liberaal uitgangspunt! En wij zijn daarmee tevreden. Het is nu zaak dat de overheid de mobiliteit ook werkelijk zal faciliteren.

Mobiliteit van personen, maar ook van goederen en informatie, is een belangrijke factor van onze welvaartsontwikkeling. Het een kan niet zonder het ander. Welvaartsontwikkeling is mede een gevolg van mobiliteit en roept vervolgens weer nieuwe mobiliteit op. Het is eigenlijk een perpetuum mobile. Restrictief beleid op de mobiliteit leidt tot derving van werkgelegenheid en remt dus economische groei, terwijl stuwend beleid enorme positieve

effecten op werkgelegenheid en welvaartsontwikkeling met zich meebrengt. Ik hoor wel eens geluiden dat we af moeten van het concept Nederland distributieland en toe moeten naar een kennismaatschappij – en met dat laatste kan ik het moeilijk oneens zijn –, maar ik wil er wel op wijzen dat onze mainport toch de drager is van onze brainport. We moeten onze mainports als vitale organen dan ook de ruimte geven en tegelijkertijd de infrastructuur – zowel weg als spoor – als bloedsomloop op orde brengen en houden. We moeten aderverkalking van de achterlandverbindingen te lijf gaan en daar waar nodig bypasses aanleggen. Zo pleit de VVD niet voor niets al jaren voor het doortrekken van de A4. Komt daar met de PPS-constructie nu echt schot in?

Hoe wordt die mobiliteit op de weg nu gefacilieerd? Als uitgangspunten voor beleid noemt de minister: beprijzen, benutten en bouwen. De VVD vindt dat die drie uitgangspunten niet volgtijdelijk moeten worden uitgewerkt, maar tegelijkertijd. Infrastructuur bouwen kost veel tijd aan voorbereiding. We moeten daarom nu beginnen om niet straks helemaal vast te lopen. Op het uitgangspunt beprijzen gaat collega Hofstra zo meteen in.

De benuttingvariant kan zorgen voor oplossingen op korte termijn. De VVD steunt het plan om rond de grote steden van twee, drie rijstroken te maken. Wij zien dit vooral als een noodmaatregel die snel genomen moet worden en niet zozeer als een structurele oplossing. We vinden het overigens noodzakelijk om in het kader van de veiligheid de rechter rijbaan breder te houden dan de linker twee zodat het vrachtverkeer voldoende ruimte heeft. Wanneer zal de minister dit plan uitvoeren? Dit had naar het oordeel van de VVD gisteren al moeten gebeuren, want dan was de automobilist vandaag al op een aantal plekken van de grootste pijn verlost.

De VVD vindt dat niet alleen naar de grote steden in de Randstad, maar ook naar de rest van het land. Zo loopt bijvoorbeeld het verkeer rond het knooppunt Eindhoven dagelijks vast. De verkeersintensiteit op de A2 daar is in de afgelopen vijftien jaar verdubbeld. Om in termen van bloedsomloop en vitale organen te spreken, lijkt het daar op een trombosebeen. Dit vraagt om

Weekers

snelle actie, want wij weten waartoe trombose anders kan leiden. Er zal over een paar jaar gebouwd worden, maar er kunnen nu al noodverbanden worden aangelegd en dat moet dan ook gebeuren. De VVD kan zich dus vinden in de woorden van compact rijden, maar wij willen nu ook snel daden zien!

De afgelopen jaren zijn nogal wat proeven gedaan met slimme en relatief goedkope maatregelen om de doorstroming te verbeteren.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): U gebruikt het beeld van trombose. Meestal is het verdunnen van het bloed daarvoor een goede oplossing. Maar over het terugbrengen van de automobilititeit hoor ik u niet. Ik begrijp daaruit dat dit voor u geen oplossing is.

De heer **Weekers** (VVD): In het begin van mijn betoog zei ik dat wij het goed vinden dat niet meer wordt getracht om de mobiliteit te beperken. Wij moeten trachten de mobiliteit in goede banen te leiden.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Is dat niet een heel eenzijdige aanpak?

De heer **Weekers** (VVD): Helemaal niet, want wij zijn tegelijk voorstander van de bevordering van het openbaar vervoer, carpoolen en telewerken en andere maatregelen om de automobilititeit in de hand te houden. Wij stellen echter de keuzevrijheid van de burger voorop. Als de burger wil kiezen voor automobilititeit, dan moeten wij ervoor zorgen dat die in goede banen kan worden geleid. Daarvoor dragen wij oplossingen aan. Ik heb de indruk dat wij met bepaalde oplossingen, zoals compact rijden, niet van mening verschillen met de minister. Wij vragen ons alleen af waarom het allemaal zo lang moet duren.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wij zullen zien wat uw woorden waard zijn, bijvoorbeeld als er zal worden gestemd over amendementen over extra geld voor openbaar vervoer.

De heer **Weekers** (VVD): Wij bestuderen alle amendementen en moties natuurlijk zeer zorgvuldig, maar kijken daarbij ook altijd heel goed naar de dekking. De heer Stellingwerf zal het geld wel bij investeringen voor wegen willen

halen en dat lijkt ons geen goede zaak, omdat wij vinden dat alles moet worden gefaciliteerd.

Ik vervolg mijn betoog. Ik had het over de proeven met spitsstroken, doelgroepstroken, zoals busbanen en carpoolstroken – met wisselend succes overigens – dynamische toeritdosering, dynamische snelheidsaanwijzingen, verschillende vormen van wegmarkering, de proeven met de doorzwaaiers. Kan de minister aangeven welke ervaringen met de diverse proeven zijn opgedaan en tot welk concreet, liefst samenhangend beleid de proeven leiden? En dan bedoel ik niet alleen de ervaringen met doorstroming, maar ook wat de automobilist ervan vindt. Wanneer met bepaalde maatregelen bijvoorbeeld nogal wat irritatie bij de weggebruiker kan worden weggenomen, dan zijn we al een heel eind. Zo heeft het inhaalverbod van vrachtauto's positief gewerkt op dat verkeersklimaat. De VVD vraagt de minister dan ook om op drukke tweebaansautosnelwegen dat inhaalverbod overdag standaard in te voeren; zulks kan een hoop irritatie wegnemen. En kunnen de vrije busbanen, ook in de stad – al gaat de minister daar niet over – niet mede worden gebruikt voor het besloten busvervoer en op de snelwegen misschien zelfs ook voor het vrachtvervoer? Zou er niet een rustiger verkeersbeeld ontstaan wanneer snelheden van de meeste weggebruikers wat meer bijeen zouden worden getrokken? Zo vragen KNV en ANVR om de snelheidsbeperking van 80 km/uur op de autosnelweg specifiek voor touringcars op te heffen en hen 100 km/uur te laten rijden, net zoals in de ons omringende landen. Zowel het besloten busvervoer – toch de ultieme vorm van carpoolen, mijnheer Stellingwerf – als de Interliner zou daarmee toch een aantrekkelijker alternatief voor de auto vormen? Ik vraag de minister hierop in te gaan.

Worden good and bad practices tussen dienstkringen van RWS wel optimaal uitgewisseld? Bestaat er voldoende eenheid in beleid? En kan de communicatie met de weggebruiker niet beter? De VVD meent dat een en ander nog voor verbetering vatbaar is. Zijn er nog verbeteringen mogelijk in het incidentmanagement en de communicatie daarover? Wat is bijvoorbeeld de aanrijtijd van

hulpdiensten? Kan die versneld worden op de zwakke plekken in ons wegennet? Weten automobilisten dat ze na een aanrijding op de snelweg met louter blikshade niet op de rijbaan hoeven te wachten op de politie, omdat er afspraken bestaan tussen verzekeraars dat dergelijke gevallen soepel worden afgehandeld?

Mijn fractie snapt niet waarom voor komend jaar nauwelijks benuttingmaatregelen voor weg en spoor staan gepland. De VVD vraagt de minister dan ook om nog voor het kerstrees met een substantieel pakket aan benuttingmaatregelen te komen. Op dit terrein wil de VVD nu eens daden zien.

Al jarenlang slepen de onderwerpen ketenbenadering en korte ritten. Maar wat wordt nu werkelijk aan bevordering van het fietsverkeer gedaan? Natuurlijk zullen de meeste initiatieven lokaal genomen moeten worden. De VVD acht het lokale bestuur daar ook goed toe in staat. Maar worden good and bad practices wel voldoende uitgewisseld? Hoe staat het met de antidiefstalchip en hoe kijkt de minister aan tegen het plan OV-fiets dat zojuist al door collega Van der Steenhoven ter sprake is gebracht?

De heer **Van Bommel** (SP): De antidiefstalchip is interessant. Fietsendiefstal is een van de centrale problemen in het fietsbeleid, denk ik. Is de VVD bereid voor dit onderdeel extra middelen uit te trekken, eventueel te komen tot een interne verschuiving? Ik zal in mijn bijdrage met een voorstel hieromtrent komen. Volgens mij is dit de weg naar een beter fietsbeleid.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Het is niet altijd de overheid die de uiteindelijke investering moet doen. Ik weet dat de antidiefstalchip op dit moment nog niet helemaal geschikt is, als ik tenminste niet verkeerd ben ingelicht. Ik vraag de minister in elk geval de informatie die verkregen wordt via onderzoeken in deze sfeer snel aan de Kamer kenbaar te maken. Vervolgens kunnen wij bezien hoe wij de antidiefstalchip kunnen invoeren. Overigens heeft de eigenaar van de fiets ook een verantwoordelijkheid. Ik zou als overheid niet alle verantwoordelijkheid naar mij toe willen trekken.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is

Weekers

ook niet mijn intentie. Wij weten dat er bepaalde instrumenten zijn. Gememoreerd is al de dobliespiegel. Als wij de ontwikkeling en het gebruik daarvan willen stimuleren, kan van de kant van de overheid een duwtje in de goede richting worden gegeven. Ik roep u op, op dat punt mee te denken met fracties in deze Kamer die dit instrument willen inzetten.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! De VVD is altijd een voorstander van stimulerend beleid. Wij willen goed gedrag graag belonen en slecht gedrag graag bestraffen. Wij moeten nagaan wat de concrete voorstellen zijn. In de begroting zijn hiervoor bedragen beschikbaar gesteld. De minister heeft zelf gesproken over allerhande initiatieven. Wij willen graag horen wat de minister van plan is. Vervolgens kunnen wij bezielen of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Voorzitter! Veel initiatieven richten zich op het slim aan elkaar rijgen van modaliteiten, maar een goed multimodaal reisadvies is nergens te krijgen. OVR beschikt over het monopolie van openbaarvervoersinformatie. De VVD vraagt de minister de openbaarvervoerders te verplichten hun dienstregelingen beschikbaar te stellen, opdat de markt optimale reisadviezen kan aanbieden van combinaties van auto, fiets en openbaar vervoer en zich zo kan richten op de wensen van de consument.

Ik verzoek de minister de Kamer te informeren over wat allemaal op stapel staat inzake ICT-toepassingen op de weg en het bevorderen van telewerken in dat kader.

Voorzitter! Een goede communicatie is van belang als het gaat om vertragingen op het spoor. De ergernissen zijn vaak groot. Ik kan uit ervaring spreken. Ook vanochtend was het weer zover. Afgelopen week was maar liefst 27% van de treinen vertraagd. Een tekort aan treinen en aan conducteurs en een toename van mankementen leiden tot overvolle en vertraagde treinen, wanneer ze al rijden. En zoals een goede bureaucratie betaamt, wordt dan een werkgroep of een stuurgroep ingesteld die met intentieverklaringen komt. Maar de reiziger wil daden zien! Waarom moet het tot 2005 duren om dynamische reisinformatie in de trein te kunnen geven? Waarom wordt bij een

vertraging niet gewoon verteld wat de oorzaak is? Kweek, zeg ik over het hoofd van de minister heen tegen de NS, begrip voor de situatie en geef een fatsoenlijk alternatief reisadvies. Nu moet je maar afwachten of en, zo ja, welke aansluitingen mogelijk zijn. Ik kan de minister bezwaarlijk verantwoordelijk houden voor de bedrijfsvoering bij de NS, maar ik roep haar wel op tot management by speech.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zegt: misschien kan in de trein worden meegedeeld wat de oorzaak van de vertraging is. Zou niet een van de oorzaken kunnen zijn dat wij de afgelopen zes jaar in deze Kamer met verschillende kabinetten over de NS hebben gesproken waarbij er maar weinig duidelijkheid is geboden over de positie van de NS?

De heer **Weekers** (VVD): Dat kan ik niet ontkennen. De Kamer was in het verleden verdeeld toen het ging om de vraag of de NS moesten worden geprivatiseerd of niet. De Kamer mij dus voor een gedeelte de hand in eigen boezem steken. Echter, de zaken die ik zojuist noemde, hebben echt te maken met gewone bedrijfsvoering. De VVD meent dat, wanneer er eerder marktachtige prikkels waren ingebracht, de NS zelf al was gekomen tot een meer klantgerichte opstelling. Op die manier had men een aantal problemen kunnen oplossen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Met andere woorden: als er weer eens vertraging is, moet er worden omgeroepen: dankzij de PvdA en de VVD heeft u nu vertraging; ze hebben de afgelopen jaren de zaak door laten modderen? Kunt u aangeven wat naar uw oordeel de verantwoordelijkheid van de minister nú is om in deze situatie zo snel mogelijk verbetering te brengen?

De heer **Weekers** (VVD): Allereerst uw vraag of omgeroepen zou moeten worden dat de PvdA en de VVD voor een en ander verantwoordelijk zijn. Dat betwist ik. Nogmaals, als wat meer marktwerking wordt ingebracht, komt een onderneming vanzelf wel op de gedachte dat zij meer klantvriendelijk moet opereren. Overigens gaan wij elke dag bij de

fileberichten óók niet zeggen: dit heeft u aan GroenLinks te danken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ja, dat is waar: wij hebben in de afgelopen jaren erg veel bestuurd...

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik kan begrip opbrengen voor het betoog van collega Weekers. Ik zit vaak in dezelfde trein en ook ik erger mij niet alleen aan de vertragingen maar ook aan de miscommunicatie. De vraag is echter of de heer Weekers bereid is om, samen met het CDA, te zoeken naar maatregelen die op korte termijn de oorzaken hiervan kunnen wegnemen. Ik vraag hem om een reactie op ons voorstel om een noodplan uit te werken als gevolg waarvan er in de spits meer ruimte komt voor reizigerstreinen.

De heer **Weekers** (VVD): Die uitdaging wil ik wel aangaan maar ik vraag de minister welke mogelijkheden zij op korte termijn ziet om de vertragingen tijdens de spits weg te werken, de klantvriendelijkheid te bevorderen en de dienstverlening te verbeteren. De NS zal toch op een aantal trajecten meer materieel moeten inzetten en ook beter materieel dan de Franse treinstellen uit de jaren vijftig die nu op sommige trajecten worden ingezet en tot vertragingen leiden.

Voorzitter! De motie van de heer Eurlings komt erop neer dat tijdens de spits alle goederenterreinen stil worden gezet. Dat zou dan het ei van Columbus zijn maar dat betwijfel ik. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister hierop, maar herinner eraan dat de Kamer op grond van verschillende nota's over het goederenvervoer heeft uitgesproken dat het goederenvervoer per spoor aantrekkelijk moet worden gemaakt. Als nu wordt gezegd dat goederentreinen altijd moeten wijken en in Nederland tijdens de spits nergens mogen rijden, dan komen die treinen mogelijk in Keulen of Mannheim in de spits terecht. Ik vrees dat dan de internationale goederenterreinen een gemiddelde snelheid van 15 km/uur nog niet halen. Nogmaals, wij willen met z'n allen het goederenvervoer per spoor bevorderen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Er zijn trajecten waarop er in de spits overbelasting optreedt en goederen-



Mevrouw Giskes (D66)

en personenvervoer in feite niet meer samen kunnen gaan. Wat heeft in dergelijke situaties nu voor de fractie van de VVD prioriteit, het personenvervoer of het goederenvervoer? Ik heb er overigens direct bij gezegd: wij zullen samen met de minister de uitdaging moeten oppakken om het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk buiten de spits te plannen, zodat wordt voorkomen dat goederenvervoer per spoor niet meer zou kunnen.

De heer **Weekers** (VVD): Ik wil in zoverre een klip en klaar antwoord geven, dat daar waar een goederentrein in de spits moet concurreren met een overvolle intercity natuurlijk de VVD prioriteit geeft aan die overvolle intercity. Je kunt je echter afvragen of tijdens de spits, bijvoorbeeld buiten de Randstad op bepaalde knooppunten het noodzakelijk is om goederentreinen geen voorrang te geven. Ik durf best de stelling aan dat een internationale goederentrein voorrang moet hebben op een vrijwel leeg stoptreintje. Dit soort kwesties zou eens heel goed moeten worden uitgewerkt. Ik kan mij overigens niet goed voorstellen dat dit soort zaken niet goed zouden worden uitgewerkt.

Ik kan de vraag naar de minister doorgeleiden. Zou zij dat eens in kaart willen brengen voor het hele

land? Welke efficiëncyslagen zouden daar nog kunnen worden gemaakt?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik constateer, dat de heer Weekers het eens is met mijn betoog in eerste termijn. Wij hebben gepleit voor voorrang voor het personenvervoer op de punten waar zich problemen voordoen. De handreiking die ik nog kan doen is, dat nu de prioriteit niet duidelijk is. De heer Weekers zegt dat een overvolle intercitytrein die vertraging oploopt prioriteit heeft boven het goederenvervoer in de spits. Ik dank hem daarvoor. Wij leggen de bal nu bij de minister.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik attendeer de heer Weekers erop dat hij als hij goederen naar Keulen en Mannheim wil vervoeren beter over het water kan gaan dan over de rails of de weg. Ik heb nu een mooi verhaal over goederenvervoer gehoord, maar ik heb van de VVD nog niets gehoord over het vervoer over water. Heeft hij daar een visie op?

De heer **Weekers** (VVD): Goederenvervoer over het water is natuurlijk heel belangrijk. Zoals de heer Van den Berg weet, zijn wij in het verleden altijd grote voorstanders geweest van een modal shift, om een aantal vervoersbewegingen die nu over de weg gaan via het water te

doen. Ik kom zo meteen terug op het goederenvervoer. Ik zal dan wel focussen op het goederenvervoer over de weg. Wellicht wordt de heer Van den Berg niet bediend door mijn pleidooi, maar dat hoor ik dan nog wel.

Mevrouw **Giskes** (D66): De VVD kan wel mooie woorden spreken over het goederenvervoer op het spoor, maar de VVD steunt zelf allerlei voorstellen van de minister om meer goederen over bestaand spoor te sturen, bijvoorbeeld de noord-oostverbinding van de Betuwelijn. Hoe spoort dat met elkaar?

De heer **Weekers** (VVD): Ik meen dat mevrouw Giskes hier abuis is. De VVD is een groot voorstander van de Betuwelijn. In de prognoses voor het goederenvervoer voor de komende jaren zien wij een gigantische toename van het goederenvervoer. Je zult daar nu eenmaal alle modaliteiten moeten gebruiken. Als je weet dat de Betuwelijn over een paar jaar wordt geopend, zul je voor een goed exploitatie van de Betuwelijn het goederenvervoer per spoor nu al zekere kansen moeten geven. Ik weet niet waarop mevrouw Giskes doelt als zij zegt, dat de VVD dit zou tegenwerken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb het over het uitwerken van het plan voor de Betuwelijn. Wij zien af van een noordoostelijke verbinding, want de minister zegt dat alle goederen wel over het bestaande spoor kunnen, bijvoorbeeld door de Randstad. Dat wordt dan nog concurreren met het personenvervoer!

De heer **Weekers** (VVD): De VVD let altijd heel goed op de portemonnee van de burger én de portemonnee van de overheid. Voor elke beslissing zal een goede kosten-batenanalyse moeten worden gemaakt. Je kunt dan voor de afweging komen om een bepaalde investering nu niet te doen en de prioriteit ergens anders te leggen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Het verhaal van de heer Weekers over het goederenvervoer wekt nu toch eigenlijk het beeld op dat alles moet kunnen en eigenlijk ook op elk moment. Kortom, hij stelt geen prioriteiten.

De heer **Weekers** (VVD): Geen

Weekers

prioriteiten? Wij kennen de cijfers over het goederenvervoer tussen nu en tien jaar. Er is dan geen sprake van prioriteit, maar je moet alle middelen willen benutten om alle vervoersstromen straks te kunnen verwerken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Maar ten aanzien van de consequenties voor bijvoorbeeld het personenvervoer laat u het dan maar voor wat het is. Daar moet u zelf een visie op ontwikkelen en dat doet u niet.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Wat betreft de consequenties voor het personenvervoer zouden we het laten zoals het is? Dat is helemaal niet het geval. De VVD is een warm voorstander en een pleitbezorger om te investeren in zowel de weg- infrastructuur, alsook de spoor- infrastructuur. Ik moet zeggen dat er de laatste jaren ontzettend hard wordt gewerkt om de spoorcapaciteit te vergroten. Wat dat betreft prijzen wij daar de minister voor. Het is overigens één van de oorzaken dat we in de trein nogal veel vertragingen ondervinden. Maar we vinden dat er zowel op de weg, alsook op het spoor moet worden geïnvesteerd, en niet alleen voor goederentreinen, maar ook voor het personenverkeer.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik constateer dat het allemaal mooie woorden zijn, maar dat de heer Weekers voor hetgeen waar hij mee begon, het personenvervoer en alle problemen die daarbij spelen, feitelijk geen oplossing heeft.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Het is niet aan mij om hier vandaag oplossingen voor de bedrijfsvoering van de NS aan te reiken. Ik kan de minister daar ook bezwaarlijk voor verantwoordelijk houden. Het zou helemaal ver voeren, als ik daar zelf de verantwoordelijkheid voor zou gaan nemen. Ik heb alleen wat handreikingen gedaan en gevraagd of de minister het instrument management by speech nog eens zou willen hanteren.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Er zijn de laatste jaren initiatieven op het terrein van carpools ontplooid. Bij Zaandam heeft het project Carpool-plus nogal wat tegenwerking gehad en nu het begint te lopen, dreigt de stekker eruit getrokken te

worden. Ik vraag de minister uitdrukkelijk dit project tijd van leven te gunnen, binnen de mogelijkheden die er zouden zijn, en de initiatiefnemer daartoe snel en binnen de bestaande mogelijkheden een steuntje in de rug te geven.

De VVD mist voldoende specifieke aandacht voor het goederenvervoer in de begroting en we missen eveneens een heldere visie in het NVVP. Vier jaar geleden heeft de Kamer het rapport Transport in balans goedgekeurd. Dat rapport lag in het verlengde van het SVV-2. Inmiddels ligt er het concept-NVVP – wat een afkortingen allemaal! –, met wezenlijk andere uitgangspunten overigens. Leidt dit tot nieuwe inzichten voor het goederenvervoer, zo vraag ik de minister. Wordt de keuzevrijheid van vervoersmodaliteit in het NVVP ook volledig doorgezet naar het goederenvervoer? Lukt het überhaupt om aan de diverse modaliteiten binnen het goederenvervoer vanwege internationale regelgeving een goed prijskaartje te hangen? En wat betekent dit allemaal voor modal-split- en modal-shiftbeleid? De VVD is overigens het overzicht kwijtgeraakt over het stimuleringsbeleid dat met TIB, Transport in beweging, in gang is gezet. Kan de minister de Kamer toezeggen binnen bekwame tijd met een integrale evaluatie te komen en zo mogelijk ook met een actualisatie van het TIB? Is het niet logisch om Transport in balans te actualiseren en ook te integreren in het NVVP?

Voorzitter! Ook vraag ik de minister een MDW-operatie op te starten en alle relevante wetgeving voor het goederenvervoer over de weg door te lichten en te bezien of deze de toets van marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit nog wel kan doorstaan.

De Wet goederenvervoer over de weg (WGW) is een bedrijfstak-regulerend instrument, dat pogingen doet de Nederlandse bedrijfstak van vervoer en logistiek te reguleren. De VVD vindt dat deze wet aan herziening toe is vanwege de Europeanisering, zowel qua marktomstandigheden, alsook qua regelgeving. Waarom gelden voor deze sector nog nationale toetredingseisen voor het beroep, terwijl die voor andere bedrijfstakken zijn afgeschaft of zeer binnenkort zullen worden afgeschaft? Moet het nationale vergunningensysteem nog wel onverkort blijven bestaan? En

werkt het concurrentievoorwaardenstelsel wel zoals het bedoeld was? We horen daarover veel klachten: discriminatie naar grootte van het bedrijf, juridische onvolkomenheden en concurrentieverstorend met het buitenland. Wij vinden dat die klachten serieus genomen moeten worden.

De VVD vindt dan ook dat onnodige regels weg moeten en onwerkbare regels aangepast, alsmede dat regels getoetst moeten worden op marktwerking. Doublures of stapeling van regelgeving met EU-regelgeving moet worden tegengegaan. Voorzover Europa niets heeft geregeld en er toch regels moeten bestaan – dat is denkbaar –, zal de Nederlandse regelgeving vergeleken moeten worden met de regels in andere EU-lidstaten. Datzelfde geldt voor de handhavingspraktijk. Dat kan ertoe leiden dat wij onze regels of praktijken zullen moeten aanpassen dan wel in Europees verband de knelpunten die wij zien, agenderen. Dan heb ik het over de handhaving, boetes, de keus tussen het territorialiteitsprincipe of extra-territorialiteitsprincipe et cetera.

Voorzitter! Als het gaat om overbelading gaat Nederland, overigens als enig land in de Europese Unie, werken met weeglussen. Dat is op zichzelf een goede zaak, want overbelading moet zowel op grond van veiligheidsoverwegingen als vanwege de beschadigingen aan ons wegennet worden tegengegaan. Maar met die methode wordt niet alleen gecontroleerd op het totale gewicht, maar ook per as. Van het Europees type vrachtauto heb ik een klein model meegebracht. Dat type auto is altijd op de trekas overbeladen. Het voorstel van de vrachtauto heeft maar één achteras. De oplegger heeft aan de achterzijde drie assen en de helft van het gewicht van de oplegger rust dus op de ene achteras van de voorauto. Dit betekent dat de trekas in de praktijk vrijwel altijd overbeladen is. U kunt dat zien aan het model dat ik nu in mijn hand heb. Ik vraag de minister na te gaan of de regelgeving voor de asdruk zodanig kan worden aangepast, dat het voor iedereen mogelijk wordt zich aan de wet te houden. Naar het schijnt, kan de Franse regelgeving als voorbeeld dienen. In Frankrijk hanteert men een kleiner maximumgewicht dan Nederland, maar men staat daar een iets grotere variatie per as toe.

Weekers

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik zag dat interessante model van de vrachtauto dat de heer Weekers in zijn hand hield en vroeg mij iets af. Ik weet dat de VVD voor sponsoring van politieke partijen is, is dit een kwestie van sponsoring door het desbetreffende bedrijf?

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Ik had twee papiertjes geplakt over het logo van het bedrijf. Die papiertjes zijn er helaas afgevallen. Ik zal toch naar andere plakkertjes moeten zoeken.

Voorzitter! Is de minister bereid de wet- en regelgeving door te lichten en die MDW-operatie te starten? In hoeverre kan een van de na de dieselcrisis ingestelde werkgroepen daarbij behulpzaam zijn? De markt voor het goederenvervoer over de weg is wel heel erg in beweging en er zijn tal van knelpunten.

De VVD heeft ook buiten de transportsector behoefte aan het uitvoeren van de Europatoets op allerhande regelgeving rondom de auto. Kan de minister inventariseren op welke punten de Nederlandse regelgeving afwijkt van die van de landen om ons heen, welke beleidskeuze daaraan ten grondslag ligt, of die nog steeds geldt en in hoeverre het vrije verkeer van goederen en personen daarmee in enigerlei mate wordt belemmerd? Ik noem het volgende wonderlijke verschijnsel. Wanneer iemand bij zijn vakantiehuisje in het buitenland een autootje heeft staan, moet hij elk jaar naar Nederland rijden voor de APK. Kan dat niet anders?

Kan minister iets ondernemen om de Fransen op andere gedachten te brengen? Afgelopen september hebben zij touringcars van meer dan 12 meter gewoerd. De gedachte daarbij was de nationale carrosserie-industrie te bevoordelen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik hoor van de zijde van de VVD een sterk pleidooi voor Europese harmonisatie. Wat blijft met dat uitgangspunt nog over van de subsidiariteit? Stel dat wij in Nederland iets goed geregeld hebben en betere voorwaarden stellen, voorwaarden die een grotere veiligheid tot gevolg hebben. Dan is daar toch niets op tegen?

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Zoals de heer Van Bommel ongetwijfeld weet, is de VVD in algemene zin

voorzitter van enige beleidsconcurrentie in de Europese Unie. Daarbij denken wij een aantal economische terreinen. De lidstaten mogen van ons een wedijver aangaan, want dat leidt tot betere prestaties. Wel geldt, dat voor het goederenvervoer over de weg op Europees niveau al een aantal goede maatregelen is genomen. Wij denken echter ook aan de vakbekwaamheid van de chauffeur. Daarvoor moet je aandacht hebben met het oog op de veiligheid. Dan moet je kijken of je er op Europees niveau bepaalde normen aan kunt stellen. Het heeft geen enkele zin dat Nederland op dergelijke punten – dat geldt ook voor veiligheid – een Alleingang inzet. Buitenlandse vervoersbedrijven kunnen ontzettend gemakkelijk op de Nederlandse markt opereren en ook in de rest van Europa zaken doen. Ook het Nederlandse bedrijfsleven zou dat goed kunnen doen. Ik pleit ervoor om onnodige Nederlandse regelgeving en doublures van regelgeving te schrappen. In hoeverre kan de huidige regelgeving, die in het verleden misschien op heel goede gronden op basis van de situatie van toen is opgesteld, vanwege de gewijzigde marktomstandigheden en de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven nu worden geschrapt dan wel worden geharmoniseerd?

De **voorzitter**: Voordat de heer Van Bommel reageert, verzoek ik u om iets korter op de interruptie te reageren. Anders lopen wij wat uit in de tijd.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De kern van mijn vraag betreft niet de doublures en de overbodige regelgeving. De heer Weekers pleit voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Nederland en relateert dat aan maatregelen die wij in Nederland hebben genomen. De VVD zal toch ook niet wensen dat wij onze normen voor veiligheid naar beneden aanpassen om die concurrentiepositie te versterken.

De heer **Weekers** (VVD): Gerechvaardigde regels voor veiligheid moeten wij zeker niet loslaten. Wij weten echter dat de SP heel anders aankijkt tegen tal van regels dan de VVD. Wat de SP noodzakelijk kan vinden, kan de VVD overbodig vinden.

Ik heb al iets gezegd over het goederenvervoer per spoor. De uitplaatsing van taakorganisaties van de NS komt slechts moeizaam op gang. Wij hebben er onlangs een brief over ontvangen. Omdat het railnet en de verkeersleiding tot de dag van vandaag organisatorisch zijn verbonden aan NS Reizigers, is er een schijn van belangenversterving ten nadele van het goederenvervoer. Ik heb eerder in de richting van de heer Eurlings gezegd dat het goederenvervoer niet altijd voorrang moet krijgen, maar je moet wel een afweging maken. Als het bijvoorbeeld gaat om een internationale goederentrein versus het stoptreintje waar bijna niemand in zit, moet je ook kunnen zeggen dat die goederentrein voor gaat. Dat is misschien lastig, wanneer de capaciteitstoeiding wordt uitgevoerd door een taakorganisatie die zeer nauw is verbonden met NS Reizigers. Ik vraag de minister om daarop in te gaan. Als ik het goed heb, wordt de capaciteit toegewezen namens de minister, die er ook beleidsregels voor vaststelt. Met andere woorden, hoe worden conflictueuze situaties voorkomen en hoe wordt omgegaan met de tweepettenproblematiek?

Hoe beoordeelt de minister de voortgang van de in gang gezette marktwerking op het spoor? Wij krijgen signalen dat er nog knelpunten bestaan. Worden die door het ministerie geïnventariseerd en worden ze ook weggewerkt? Wij krijgen bijvoorbeeld klachten over de verkrijgbaarheid en de prijs van ATB-kasten. De leverancier is monopolist en er bestaat geen markt in tweedehandsjes, omdat de NS ze angstvallig achter slot en grendel zouden houden. Zeker nu er een gebruiksheffing wordt gevraagd, vraag ik of de minister dergelijke knelpunten kan oplossen om een gelijk speelveld te garanderen.

De heer **Van Bommel** (SP): Op verschillende plaatsen in het land worden er knelpunten gesignaleerd. U stelt de minister vragen op dat punt. Wat is nu het oordeel van de VVD-fractie over de huidige stand van zaken van de marktwerking in het openbaar vervoer?

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter! Wat mijn fractie betreft, zou er veel meer marktwerking in het openbaar vervoer moeten zijn. Ik zal het debat over het personenvervoer nu niet

Weekers

overdoen. Ik neem aan dat u dat geen goede zaak zou vinden. Wat de marktwerking op het spoor betreft is de laatste jaren een tweetal nieuwe partijen toetgetreden. Deze partijen klagen over knelpunten. De marktwerking op het spoor voor goederentransport kan echt beter. Overigens zullen er in internationaal verband ook nog heel wat slagen moeten worden gemaakt. De minister heeft daarover onlangs in Brussel goede overeenstemming bereikt. Ik ben zeer benieuwd hoe de samenwerking op dit terrein zal verlopen tussen Europees Parlement en Europese Commissie. Ik mag niet hopen dat de voortgang daar, vanwege twee totaal verschillende principiële stellingnames, in een impasse zou raken.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Weekers bepleit een internationaal level playing field. Vindt hij dat Nederland op dit punt een sprong vooruit moet maken of zegt hij dat wij beter een pas op de plaats kunnen maken, omdat wij al vooruitlopen? Dat laatste lijkt meer aan de orde.

De heer **Weekers** (VVD): In de marktwerking op het terrein van goederenvervoer per spoor moet een sprong voorwaarts worden gemaakt.

Ik kom op de verkeersveiligheid. Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid is het niet in de eerste plaats beslissend of adequate verkeersregels worden vastgesteld, maar of deze door het publiek worden geaccepteerd en nageleefd en, bij niet-naleving, strak worden gehandhaafd. Goede communicatie over de normen is van belang. Bovendien is strakke handhaving nodig, niet alleen om overtreders te ontmoedigen, maar ook om te voorkomen dat burgers die correct handelen de teugels laten vieren als zij merken dat er niets wordt ondernomen. De pakkans is van belang. De praktijk van alledag leert dat politie en justitie vaak onvoldoende prioriteit kunnen geven aan het optreden tegen met name kleine verkeersovertredingen. Het wordt tijd om de kleine ergernissen in het stadsverkeer door gemeentelijke handhavingdiensten te laten afdoen. Ik denk aan foutparkeren, fietsen of brommers op de promenade, geen licht of reflectors voeren op de fiets, te hard rijden en rood licht negeren. Al jaren wordt onderzoek gedaan

naar de kansen, risico's en mogelijkheden. De VVD-fractie vindt dat het kabinet spoedig knopen moet doorhakken. Daarbij zouden de opbrengsten van die bestuurlijke handhaving moeten toekomen aan het handhavende bestuur ter dekking van de handhavingskosten. Overigens moet voorkomen worden dat inkomstgenerering het primaire doel van handhaving wordt. Dat kan gemakkelijk voorkomen worden door te bepalen dat de handhavingsoopbrengsten de kosten niet mogen overschrijden, dan wel dat de handhavingswinst in verkeersveiligheid moet worden gestoken. Ik vraag de minister uitdrukkelijk, vanuit haar verantwoordelijkheid hierop in te gaan en het voortouw te nemen in de discussie in het kabinet om juist de kleine ergernissen in het verkeer door gemeentelijke handhavingdiensten te laten afdoen.

Wat de spoorblokken betreft ondersteun ik het betoog van de heer Van Gijzel krachtig.

De overstromingen in Limburg in 1993 en 1995 en de bijna-overstroming in de Betuwe in 1995 hebben aangetoond dat Nederland minder beschermd is tegen het water dan wij dachten. Te lang hadden wij getreuzeld bij dijkverhogingen. Het Deltaplan grote rivieren, dat toen in gang is gezet, heeft aangetoond dat de daadkracht groot kan zijn als er politieke wil is. Het plan nadert nu zijn voltooiing en dat is zeker een compliment aan de regering waard. Toch blijven er nog zwakke plekken. Ik denk aan Sliedrecht, waar omwonenden dijkversterking tegenhouden. Ik denk aan bepaalde plaatsen in Limburg. Kan de staatssecretaris aangeven hoeveel echt kwetsbare plekken in ons systeem zitten en hoe deze zullen worden aangepakt?

Bij de Maaswerken onderscheidt de VVD-fractie een drietal zaken. Ten eerste de kadeproblematiek. Op dit moment wordt gestudeerd op alternatieven. Ik hoop dat er heel snel uitsluitel komt. Voor de VVD staat veiligheid voorop. Dat betekent dat de schop snel de grond in moet. Voor de tweede fase van het project Maaswerken, met name als het gaat om de combinatie met de natuurontwikkeling, is er nog sprake van een financieel probleem. Wij zijn blij dat de bewindslieden van LNV en van Verkeer en Waterstaat inmiddels een ICES-claim hebben ingediend.

Dat wil zeggen dat dit probleem in de toekomst kan worden opgelost. Ten slotte speelt de kwestie van de procedures. De VVD heeft vorige week ter gelegenheid van de behandeling van de VROM-begroting een motie ingediend op dit punt. Wij wachten op het antwoord van minister Pronk.

De **voorzitter**: Dat antwoord is er al, weet ik uit andere hoofde. Het is overigens mede namens de staatssecretaris gegeven.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! De kwestie is – een partijgenoot van de heer Weekers, gedeputeerde Vestjens uit Limburg, heeft dat ook aangegeven – dat de provincie Limburg eerst zicht had op een totale financiering van het integrale plan. Ik ga de discussie daarover niet verder voeren, maar het grote probleem in de regio is momenteel dat er nauwelijks procedures in gang kunnen worden gesteld, omdat er geen zicht meer is op zekerheid over de totale financiering en de uitvoering van het project. Nu geen zekerheid betekent voorts dat er veel te hoge kaders komen en daarna pas verbreding. Dat is een bijkomend probleem. Wat is erop tegen, ook los van de discussie in Limburg over deze kwestie, om de uitdaging op dit punt niet door te schuiven naar een volgend kabinet, met alle onzekerheden van dien, maar om dit kabinet te vragen de totale financiering van het integrale plan nog in deze kabinetsperiode te regelen?

De heer **Weekers** (VVD): Ik wijs erop dat dit een langlopend project is. Het project loopt tot 2015. Het heeft geen enkele zin vandaag in de begroting 2001 een aantal middelen op te nemen dat je vervolgens toch niet kunt uitgeven. De VVD vindt het belangrijk dat de schop zo snel mogelijk de grond in gaat, met het oog op het garanderen van de veiligheid voor de mensen in Limburg. Daarover zijn afspraken gemaakt in het verleden, maar er liggen nogal wat problemen. Aanvankelijk was Limburg voorstander van de kadeverhoging, maar inmiddels wil men toch studeren op enige alternatieven. Dat wil zeggen dat, voordat er definitieve uitspraken over kunnen worden gedaan in de Kamer, die alternatieven eerst in beeld moeten zijn. Dat geldt ook voor de consequenties voor de

Weekers

veiligheid en die voor het budgettaire beslag. Wat de ICES-claim betreft ligt er een toezegging van zowel de staatssecretaris van LNV, afkomstig van de PvdA, als van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, afkomstig van de VVD. Mij dunkt dat deze partijen in elk geval hebben aangegeven dat zij vinden dat dit knelpunt moet worden opgelost, overigens in de gehele scope van de planningsperiode. Ik snap dat het CDA er behoefte aan heeft nog in deze kabinetsperiode geld daarvoor vast te leggen. Ik zou dat ook doen als ik in de oppositie zou zitten. Als wij ergens geld voor uittrekken, dan moeten wij dat echter ook kunnen besteden. Dan moet de schop ook de grond in kunnen. Dat is op dit moment jammer genoeg nog niet het geval.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is de kern van de zaak, want in Limburg zitten het CDA en de VVD niet in de oppositie. Daar is men statenbreed teleurgesteld in het resultaat van een en ander. De heer Weekers vindt dat er zo snel mogelijk iets moet worden gedaan, met het oog op de veiligheid. De kern van het probleem is echter dat er nu geen zicht is op de totale financiering. Die hoeft niet nu te worden geregeld, maar het commitment daartoe moet wel duidelijk zijn. Die zekerheid is er echter niet. Nu kunnen mensen niet beginnen, omdat ze niet weten wat er dadelijk uitkomt. Daar komt bij dat er hoge kades moeten worden opgetrokken die later misschien weer moeten worden afgebroken. Dat is toch geen manier van doen? Waarom niet nu dat commitment?

De heer **Weekers** (VVD): Dat commitment ligt er! Ik kan herhalen wat ik er zojuist over heb gezegd. Ik kan herhalen wat mevrouw Verbugt tijdens het algemeen overleg heeft gezegd, maar als ik dat doe, dan tikt de voorzitter mijn waarschijnlijk op de vingers. De ICES-claim is ingediend. Daarover wordt te zijner tijd besloten. Wij hebben geen zin om Jan en alleman voor de voeten te lopen op dit moment. Ik vind het slecht dat er wordt geroepen dat er 100% zekerheid moet zijn over die financiën, voordat er verder wordt gewerkt. Ik zou zeggen: wij moeten nu de mouwen opstropen en aan het werk gaan! Het kabinet heeft die intentie, net als de Kamer. Wij hebben nog tot 2015 om er jaarlijks

voor te zorgen dat er voldoende geld beschikbaar is.

De heer **Eurlings** (CDA): Intenties zijn mooi, maar op een gegeven moment is het zaak, in de Kamer de daad bij het woord te voegen. Daarin stelt de VVD-fractie mij helaas andermaal teleur.

Veiligheid is niet iets voor een oppositioneel spel, mijnheer Weekers. Veiligheid gaat ons allen aan, ongeacht het feit of wij in de oppositie of de coalitie zitten.

De heer **Weekers** (VVD): Dat stel ik dan met zeer grote voldoening vast. Ik constateer dat ook de heer Eurlings van mening is dat er snel begonnen moet worden aan de eerste veiligheidsmaatregelen. De financiële tekorten doen zich met name in fase 2 voor. In die fase wordt een combinatie gemaakt met natuurontwikkeling. Daaraan komen wij de eerste paar jaar nog niet toe. Zodra wij daaraan toe zijn, is de besluitvorming over de ICES-gelden allang genomen. De VVD heeft duidelijk een intentie uitgesproken, evenals het kabinet.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik wil nog iets zeggen over de kadeverhoging. De heer Weekers zegt dat er gezocht wordt naar alternatieven voor de voorgestelde extra kadeverhogingen. Zowel uit het bestuursoverleg van 30 maart, waarvan ik het verslag heb toegestuurd gekregen, als uit de brief van 10 november van de provincie Limburg heb ik begrepen dat het huidige, voorziene niveau voor 2005 van de kadeverhoging – wij vinden dat te laat – 100% bescherming tegen hoogwater biedt in de aangewezen gebieden. De heer Weekers pleit er toch niet voor nog eens te kijken naar alternatieven voor die specifieke kadevoorzieningen?

De heer **Weekers** (VVD): Ik wil niet verder gaan dan de speelruimte die staatssecretaris De Vries na het laatste overleg heeft geboden aan de provincie Limburg. Men gaat de mogelijkheden na. Voor de VVD staat de veiligheid voorop. Als de alternatieven voor de kades passen binnen de kaders voor veiligheid en budgettaire ruimte, dan valt daarover te praten. De staatssecretaris heeft dat al eerder aangegeven.

De **voorzitter**: Mijnheer Weekers, u hebt de opgegeven spreektijd ver overschreden.

De heer **Weekers** (VVD): Ik zal de laatste punten kort bespreken. Ik zal proberen dat binnen een minuut te doen.

De commissie-Tielrooij heeft haar rapport naar buiten gebracht. Zij heeft aandacht gevraagd voor de hele waterhuishouding. Het rapport heeft over het algemeen een goed onthaal gekregen, ook bij de VVD-fractie. Wanneer is het regeringsstandpunt gereed? Mogen wij dat tegelijk met de vijfde nota ruimtelijke ordening voor het kerstreces ontvangen?

In dit kader heeft de heer Herrebrugh het project Oolder Veste in Roermond genoemd. Ik wil het daar tijdens dit debat niet over hebben, ook niet in een motie, omdat de zaak onder de rechter is. Het is een goed gebruik in deze Kamer dat wij daar geen enkel inhoudelijk politiek oordeel over uitspreken.

Kan de staatssecretaris nog enige voortgang melden bij de uitvoering van de motie-Geluk/Wagenaar en een verzekering tegen oogschade tot de mogelijkheden gaat behoren?

Ik heb nog een cri de coeur. Voor de kwaliteit van het Maaswater en de Westerschelde zijn wij afhankelijk van de Belgen en de Fransen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken, ook niet als ik provinciale dagbladen lees, dat zij de Maas en Schelde nog te veel gebruiken als riool voor uiterst kwalijke stoffen. Ik verzoek de staatssecretaris haar collega's in België in Frankrijk nog eens op te roepen om de twee rivieren voortaan schoon te houden.

De vergadering wordt van 13.15 uur tot 14.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

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



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De files groeien ons meer dan ooit boven het hoofd. Het is, denk ik, al de vierde keer dat wij dit bij de begroting van Verkeer en Waterstaat zeggen. Nieuw is dat wij niet alleen files op de weg hebben, maar nu ook op het spoor en zelfs in de trein. Allemaal een gevolg van enerzijds een sterke groei van het vervoer en anderzijds een grote achterstand de laatste decennia in investeringen in de wegen en het openbaar vervoer. Wij stellen vast dat het gebruik van de auto zowel bij personen- als goederenvervoer ook dominant is in gebieden met files. Iedereen kent de grap van Freek de Jonge: je moet wel heel erg stom zijn om elke dag in dezelfde file te staan. Toch is dat heel slim, want als mensen dat niet zouden doen, zouden ze elke dag één of misschien wel twee uur langer bezig zijn om hun werk te bereiken, omdat het openbaar vervoer niet in staat is om al het vervoer in dit land op te nemen. De minister zegt dit gelukkig ook vaak en wij vinden dat een zeer verstandige uitspraak.

De VVD-fractie komt langzamerhand tot de conclusie dat wij moeten spreken van een noodsituatie. Zo'n situatie vergt ook noodmaatregelen die wij zouden moeten durven nemen. Wij komen daarbij twee echte monopolisten tegen. De ene is Rijkswaterstaat, met een omzet van 10 mld. en bijna 11.000 man personeel, de tweede is de NS met een omzet van 6 mld. en 24.000 man personeel, waaronder trouwens ook vele vrouwen. Dat is nog wat anders dan op zoek gaan naar de monopolist ANWB, met een omzet van 25 mln. als het gaat om de borden langs de weg. Over die borden hebben wij nog nooit een klacht gekregen. Elke dag fileklachten, maar niet over de borden.

Voor de lange termijn is er het NVVP. Het is goed dat dit stuk er nu is. De uitgangspunten zien er zeer goed uit. Er is kennelijk veel naar de VVD geluisterd, waarvoor hulde. Het sprookjesboek van mevrouw Hanja Maij-Weggen is uit en wij gooien het nu weg. Twee punten missen wij en dat is vervelend, want de minister heeft deze punten bij het overleg over de perspectievennota wel toegezegd. Het ene punt betreft een duidelijk overzicht van de interne en de externe maatschappelijke kosten. Het feit dat dit overzicht niet

uitvoerig in het plan staat, brengt ons tot de conclusie dat de auto inderdaad een nettobetaler is en vele andere technieken netto-ontvangers. Dat moet consequenties hebben. Het tweede punt dat wij helaas missen is, dat uitgegaan zou moeten worden van een realistische prognose van de infrastructuur die wij in de toekomst nodig hebben. Dit zijn naar onze mening toch onderdelen die in het eerste deel van het NVVP moeten worden opgenomen. Wij zullen dan ook vragen om een aparte bespreking van dit stuk.

Vervolgens de drie B's: bouwen, benutten en beprijzen. Ik merk hierbij op, omdat ik eerder in deze zaal over mijn Nederlands onderwezen ben, dat Van Dale het woord "beprijzen" niet kent. Het is dus heel lelijk Nederlands, maar het is een woord dat begint met een B.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Hofstra zei zojuist dat de doorberekening van de kosten aan de automobilist niet reëel is en dat dit consequenties moet hebben. Kan hij aangeven welke consequenties dat in zijn optiek zouden moeten zijn?

De heer **Hofstra** (VVD): Het woord "beprijzen" suggereert, net als het woord "rekeningrijden", dat het autorijden nu gratis zou zijn. Dat is natuurlijk niet zo. De belasting op een autokilometer is de laatste tien jaar met 40% gestegen, na aftrek na de inflatie. Het kabinet is dus terecht begonnen, zij het onder enige aandrang vanuit de Kamer, om de motorrijtuigenbelasting te verlagen. Naar ons gevoel kan dat nog verder, zoals ook vastligt in de motie-Dijkstal. Het gaat dus niet om beprijzen in de zin van "nu kost het niets en straks kost het wel wat", maar om een andere verdeling van de kosten. Naar onze mening is dat verstandig.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Hofstra weet dat de CDA-fractie op deze lijn zit en hem heeft gepusht om nog meer te doen aan bijvoorbeeld de accijnzen. Welke concrete initiatieven kunnen wij nu van de VVD-fractie verwachten om een einde te maken aan de irreële doorbelasting aan de automobilist?

De heer **Hofstra** (VVD): Ons doel is om het bedrag van 30 mld. dat de rijksoverheid volgend jaar bij autorijgend Nederland weghaalt, met

eenderde te verlagen in een termijn van vijf à tien jaar. Samen met de PvdA en D66 hebben wij kans gezien om te komen tot een verlaging van de motorrijtuigenbelasting per 1 januari. Het ziet er naar uit dat dit volgend jaar weer zal gebeuren; het kabinet heeft zich hierover al positief uitgelaten. Wij doen er dus echt iets aan, maar er blijven nog belastingen over. Wij vinden het terecht dat die op een andere manier aangrijpen opdat zij leiden tot een selectiever gebruik van de auto.

De heer **Eurlings** (CDA): Is de heer Hofstra het dan met mij eens dat het niet zozeer beprijzing moet zijn, maar bekostiging en dat dit voor de VVD ook in de toekomst de maatstaf moet zijn opdat wij haar op dit uitgangspunt kunnen aanspreken?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals: als automobilisten te veel betalen, hoor je hen geld terug te geven. Verder zal het overzicht van de interne en externe maatschappelijke kosten ook leiden tot een prioriteitenstelling in de overheidsuitgaven en de infrastructuur. Er moet dus ook uitdrukkelijk geld worden uitgetrokken voor de wegen.

Voorzitter! Wij hebben meer geld nodig. Nu schreeuwt iedereen om geld, alle ministeries, maar ik denk dat dit toch een prioriteit moet blijven, ook bij een volgende kabinetsformatie.

Het is bekend dat de VVD blijft hameren op het stroomlijnen van procedures. Wij hebben nu geld en er zijn plannen. De procedures mogen er niet toe leiden dat die plannen pas heel laat kunnen worden uitgevoerd.

Het NVVP bevat een essentieel besluit over de normering. Nu is er nog sprake van een filekans van 2% op de hoofdtransportassen en van 5% op de overige snelwegen. Het voorstel is om over te gaan naar een gemiddelde snelheid van 60 km/uur. Bij de verkeersmeldingen valt dit in de categorie langzaam rijdend en stilstaand verkeer. Wij vinden het een griezelige ontwikkeling dat wij de bestaande praktijk van files nu tot norm verheffen. De heer Van den Berg heeft vanmorgen ook al gevraagd of deze norm niet wat te eenzijdig is en of wellicht een wat ruimere normering is geboden. Is de minister met mij van mening dat wij hierdoor de zaak verslechteren? Welke normering zullen wij hanteren

Hofstra

voor het openbaar vervoer en buiten de spits? Zal er onderscheid worden gemaakt tussen de Randstad en andere delen van ons land?

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb die norm inderdaad eenzijdig genoemd, maar wel met het oog op een specifiek aspect, namelijk de verhouding tussen de Randstad en de overige delen van Nederland. Daar zie ik dat gebeuren en de heer Hofstra is dat denk ik met mij eens.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja en ik vrees dat dit ook gebeurt met deze norm, die ik overigens aan de lage kant vind. Ook buiten de Randstad zullen dan veel situaties ontstaan die wij eigenlijk ongewenst achten.

Voorzitter! Wij zijn blij met de recente opmerkingen van de minister over een snelle spoorlijn naar het noorden en het rondje Randstad. Ik las in de krant: "hoe sneller in Groningen, hoe beter". Ik ben het daarmee eens, maar ook omgekeerd zou het zo moeten zijn, want er zijn twee gebieden die met elkaar moeten worden verbonden. De VVD-fractie pleit voor halvering van de reistijden, ook voor het rondje Randstad met snelspoor. Dit zou kunnen met een HSL. Overigens vind ik – gelet op het feit dat de Zuiderzee er niet meer is – de benaming HSL-Noord beter dan Zuiderzeespoorlijn. Verkorting van de reistijd kan ook worden bereikt met een magneetweefbaan. Deze techniek dateert nog van voor de laatste wereldoorlog, maar is nooit tot wasdom gekomen. De aanbieding van Siemens voor dit traject is interessant. Wij hopen dat Siemens zich niet op het laatste moment terugtrekt. Wij zien graag snel een besluit van het kabinet op dit punt en een studie naar de varianten, opdat de Kamer een besluit kan nemen.

Voorzitter! Ik wil nu nog een enkele relativerende opmerking maken over nut en noodzaak, ook in het kader van het NVVP. Heb ik het goed gelezen dat voor de A28, de flessenhals tussen Hattemerbroek en Meppel eerst nog een nut- en noodzaakdiscussie moet worden gevoerd? Dit kan natuurlijk niet. Ten noorden van Meppel liggen acht rijstroken. Eén snelweg in de richting van Groningen en één in de richting van Leeuwarden. Ter zuiden voert één snelweg naar Apeldoorn en één naar Amersfoort. Het aantal rijstroken had allang moeten zijn

uitgebreid, dus die nut- en noodzaakdiscussie is volkomen overbodig. De aannemer heeft zojuist nieuwe stukken rijbaan opgeleverd. Waarom liggen daar geen drie rijstroken? Er moet snel iets gebeuren om aan die noodsituatie het hoofd te kunnen bieden. De minister moet een aantal noodmaatregelen durven nemen, zowel voor het spoor als voor de wegen. Is zij bereid om het extra FES-geld dat op korte termijn beschikbaar is, in te zetten voor naar voren te halen projecten?

Bij het spoor heeft de politiek gekozen voor de tucht van de overheid. Ik stel vast dat dit tot nu toe niet veel succes heeft gehad. Wij zijn ervoor om hier ook de tucht van de markt los te laten door de staat een aandelenpakketje van 20 à 30% aan de meest biedende te laten verkopen. Ik wijs erop dat de Deutsche Bahn, een veel groter bedrijf, inmiddels heeft besloten – inclusief het CDU, zeg ik aan het CDA – om 24,9% te verkopen. De Deutsche Bahn heeft geld nodig en zover is het bij de NS nog niet, maar volgens ons zou zoiets de bedrijfs-cultuur aanmerkelijk verbeteren. Collega Van Gijzel sprak onlangs bij de hoorzitting behartigenswaardige woorden, die vroeger alleen maar van de VVD kwamen, over productiviteit, chagrijnigheid van personeel en te weinig klantvriendelijkheid. Hier is dus een draagvlak voor. Natuurlijk moet er meer materieel komen en moet dat slimmer worden ingezet, maar dat is primair aan de NS zelf.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Een kleine correctie. Ik geef toe dat het stevige woorden waren, maar ik was daarin niet origineel genoeg. Dezelfde opmerking over de chagrijnigheid van het personeel bij de NS had ik namelijk ook al eens gemaakt over het personeel van het GVB in Amsterdam: mensen zijn daar niet chagrijnig geboren, maar chagrijnig geworden door het bedrijf. Die opmerking was echter van een jaar of zeven geleden, dus het is geen uitvinding van de laatste maanden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben er alleen maar des te blijer om dat dit een structureel gevoel is bij de PvdA-fractie. Maar we moeten iets doen om de bedrijfs-cultuur te verbeteren. Dat zal leiden tot een

grotere klantvriendelijkheid en tot een betere concurrentie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U doet een voorstel om aandelen van de NS de deur uit te doen. Denkt u dat dit de oplossing is voor de huidige problematiek op het spoor?

De heer **Hofstra** (VVD): In elk geval zal dat een bijdrage leveren. Wij moeten alles doen om de noodsituatie op het spoor te verbeteren. Ik erken dat de politiek ervoor heeft gekozen om op dit moment niet te privatiseren en zich ook aan die keus heeft gebonden, maar nu is er een noodsituatie. U kent het gezegde "nood breekt wet". Dat geldt zeker voor een regeerakkoord. Waarom zullen wij nu geen pakketje verkopen? Het gaat niet om alle aandelen en ook niet om een beursgang. Ik stel voor om een financieel conglomeraat te zoeken, of een ander bedrijf dat dit aankan, waaraan onder bepaalde condities 20 à 30% van de aandelen kan worden verkocht.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U kunt mij elke keer weer verbazen. Met dagelijks problemen op het spoor stelt u als oplossing voor om een aantal aandelen de deur uit te doen. Dat kunt u toch niet menen? U maakt daarmee toch een politiek-ideologische keuze, die niets te maken heeft met oplossingen?

De heer **Hofstra** (VVD): U verwisselt steeds doel en middel. Over het doel zijn we het vast eens: wij willen een goed werkend spoorwegbedrijf, dat klanten goed vervoert, klantvriendelijk opereert en redelijk geprijsd is. Wij geloven in de markt. Een vreemde die daarin wordt gezet, wil rendement, dividend en dus een goede bedrijfs-cultuur. Zoiets zou de heer Huizinga, die ongetwijfeld heel wat aankan, helpen om het proces uit te voeren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U stelt aandelenverkoop voor om op korte termijn extra materieel en meer conducteurs, kortom echt concrete maatregelen mogelijk te maken. Deze discussie zal nog maanden in de Kamer doorgaan, maar niet leiden tot concrete stappen om het product van de NS te verbeteren.

Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Wat denkt u dan van het concrete voornemen in Duitsland om een kwart van de aandelen te verkopen? De Deutsche Bahn gaat nota bene straks misschien op de HSL-Zuid rijden. Zouden wij dan niet een stukje van de NS kunnen verkopen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De NS hebben op dit moment miljarden in kas voor nieuw materieel en andere investeringen. Ze moeten er alleen flink toe worden gedwongen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben bang dat de heer Hofstra geld zal moeten meenemen bij zijn verkoop van aandelen NS; ik denk niet dat hij onder de huidige omstandigheden veel geld uit de markt zal trekken. Misschien kan hij ingaan op de volgende analyse: de gedachte van de NS-directie om naar de beurs te gaan, heeft ertoe geleid dat men veel op personeel en materieel heeft bespaard om de rentabiliteitspositie zo goed mogelijk te maken en daarmee op de beurs aardig te scoren. Dat was misschien mede een aanleiding voor de problemen die wij nu hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat denk ik niet. Over een beursgang is wel eens gesproken door de directie van de NS, maar er is nooit een meerderheid van de Kamer voor geweest. Ik ben nu ook helemaal niet voor een beursgang. Ik zeg alleen: zoek een groot en sterk bedrijf dat bereid is minderheidsaandeelhouder te worden naast de staat als meerderheidsaandeelhouder.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dit betekent dat u eigenlijk zegt: er moet een bedrijf van buitenaf komen en niet alleen geld, want dat helpt niet, welk bedrijf de directievoering moet overnemen, aangezien de NS daartoe kennelijk niet in staat is. Wat levert dit nou op voor dat bedrijf?

De heer **Hofstra** (VVD): Het doel is natuurlijk om rendement te maken. De NS is best een interessant bedrijf, maar er is nu een personeelsprobleem. Laatst heeft men acties gevoerd, omdat men bezwaar had tegen het efficiënt inzetten van personeel. Heeft de heer Van Gijssel het ooit zo gek gehoord bij een beursgenoteerd bedrijf of bij een overheidsbedrijf?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat kom je overal wel tegen, maar u heeft gelijk dat het bij de NS op dat punt niet goed zit. Overigens zit het op heel veel punten niet goed. De vraag is hoe je daarmee omgaat. Wij hebben een contract gesloten met de NS. Dat zou gewoon nagekomen moeten worden. Mijn analyse is...

De **voorzitter**: Wij zijn bezig met de eerste termijn van een beleidsdebat met de regering. Ik zou zeggen: hou nog iets over voor de tweede termijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De constatering is dat er erg veel geld gereserveerd is sinds het einde van het ministerschap van mevrouw Smit-Kroes ten behoeve van de investeringen voor de NS. De NS konden op basis van het contract alles doen wat nodig was, maar men heeft het niet gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij lopen niet weg voor het prestatiecontract. Dat betekent de tucht van de overheid. Alleen vanwege de noodsituatie zeggen wij: laten wij dit instrument ook inzetten, want het draagt ertoe bij om de goede kant op te gaan.

Ten aanzien van de wegen, voorzitter, is een aantal jaren geleden door ons een motie ingediend, die ook is aangenomen, over het instellen van een antifileplatform. Na herlezing van die motie heb ik moeten vaststellen dat daar niets mee is gedaan. Toch ligt er een groot probleem, in dit geval bij Rijkswaterstaat, een heel machtig orgaan in ons land. Wij zijn ervoor, die club te reorganiseren. Misschien kan de minister de heer Wijers die nu toch wat tijd over heeft, vragen daar ook eens naar te kijken. Zeer veel decentraliseren naar de provincies kan volgens mij. Misschien kan er ook een stukje geprivatiseerd worden. Wij moeten eraan werken om alleen de goede, goedkope en snel te nemen maatregelen te selecteren.

Verder denk ik aan noodprocedures. Nood breekt wet, heb ik eerder gezegd. Op de A28 bij Utrecht ligt een spitsstrook aan de noordkant die uitstekend functioneert. Aan de zuidkant ligt geen spitsstrook. Ik heb mij laten vertellen dat die er niet kan komen vanwege de Wet geluidhinder. Dat vind ik te gek. Zet er dan een beetje snelheidsbeperking op,

zodat het geluid wat gedempt wordt. Maar dit kan natuurlijk niet.

Bij de beheersbaarheid van de projecten zien wij problemen ontstaan van overschrijding in tijd en in geld.

Ik wil een enkele opmerking maken over het BOR. Veel dingen vinden wij goed. Het extra investeringspakket vinden wij uitstekend. Samenwerking met regio's is natuurlijk ook heel goed. Het evenwicht tussen auto en openbaar vervoer als het gaat om de verdeling van middelen vinden wij uitstekend.

Wij hebben bewust gekozen voor het geven van prioriteit aan de Randstad, omdat daar het probleem het grootst is. De rest komt bij het NVVP. Met betaalstroken en tolwegen hebben wij geen problemen, net als met de criteria vooraf in de wet. Wij moeten er natuurlijk nog over spreken hoe het precies zit, maar het principe onderschrijven wij.

Wij hebben ook nog wat kritiekpunten. Het bruuskeren van Utrecht noem ik als eerste. De PPS komt nog te weinig uit de startblokken. Is er wel draagvlak, ondanks het feit dat veel handtekeningen zijn verzameld door de minister? Is dit wel effectief? Kijk ook naar de effecten van de hoge benzineprijs en het kwartje van Lubbers, zeg ik in de richting van het CDA, ten aanzien van de invloed van de mobiliteitsgroei. Ik wil nog wijzen op de advertentiecampagne en op de ANWB. Op die punten vragen wij ons af: is het allemaal wel handig?

Het terugtrekken van Siemens vinden wij jammer, omdat nu een aanbieder wegvalt. De kosten van de proef zijn extreem hoog. Ik heb het even omgerekend naar passages. In die twee jaar kost deze proef per passage bijna f 30 in totaal. Automobilisten betalen minder, namelijk f 5 of f 7, maar in totaal betaalt de belastingbetaler bijna f 30.

Kan de kilometerheffing, waarmee de minister in het NVVP is gekomen, direct ingevoerd worden, zodat wij een korte, dure periode overslaan?

Ik spreek nog maar niet over de BTW in relatie met de buitenlanders en ook niet over het eigen belastinggebied dat gemeenten en provincies nu krijgen.

Er zijn dus nog veel kritische vragen waaromtrent pas een finale afweging kan plaatsvinden in het kader van de wet. Wij gaan niet stilzwijgend, via de begroting, akkoord met dit pakket. Dat betekent

Hofstra

dat wij van de minister de toezegging willen hebben dat zij geen uitgaven doet of verplichtingen aangaat voordat dit pakket definitief door de Kamer is behandeld. Ik ben blij dat ook veel andere woordvoerders dit hebben gezegd.

Voorzitter! Ik wil met een positief gebaar mijn betoog afsluiten. Een en andermaal hebben wij de minister gevraagd om gegevens over de verkeersintensiteiten bij de tolploorten. De minister wist het niet. Ik heb mijn fractiegenoten zover gekregen om te gaan turven, dagen en nachten; gelukkig hebben wij een grote fractie. Ik kan nu de minister de resultaten van die tellingen aanbieden. Ook heb ik uitgerekend wat de opbrengst is; die komt wat hoger uit dan de minister heeft voorspeld. Echter, waarschuwend moet ik erbij zeggen dat Utrecht er wel bij staat, maar dit wekt wat ons betreft geen verwachtingen en zeker geen rechten. Wij kijken wat de getallen betreft ook niet op één autootje. Wellicht dat de minister en de andere woordvoerders hiermee hun voordeel kunnen doen. Voorzitter! Ik verzoek u dit overzicht als noot in de Handelingen te laten opnemen.

De **voorzitter**: Ik neem aan, dat tegen het opnemen van een noot in de Handelingen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De betogen van de heren Reekers en Hofstra zijn sterk gericht op extra investeringen en mobiliteit en bijna niet op het milieu. Ja, één keer, toen het ging om een oproep om de Wet geluidshinder te ontduiken bij de A28...

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De vraag is of de VVD ook ziet dat het najagen van het individuele belang kan botsen met collectieve waarden, zoals gezondheid, milieu, broeikaseffect – daarover wordt in Den Haag op het moment veel gezegd – enz. Heeft de VVD ook daarover een opvatting of mag naar haar oordeel de individuele behoefte onbelemmerd worden nagejaagd?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het niet met u eens. U zult het niet willen geloven maar wij hebben zelfs twee woordvoerders die zich met het milieu bezighouden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Heeft u namen?

De heer **Hofstra** (VVD): Die zijn te lang om nu uit te spreken.

Voorzitter! Waar hebben wij het nu over? Het kabinet heeft gezegd dat mobiliteit niet als negatief moet worden beschouwd, maar als positief. De Kamer is daar in meerderheid heel blij mee, maar wij hebben een geweldige achterstand in onze infrastructuur. U zult het met mij eens zijn dat er wat dat betreft sprake is van een noodsituatie. Daarom is het goed – wij hebben allemaal beperkte spreektijd – om het accent te leggen op datgene wat je het belangrijkste vindt. Ik wil overigens de Wet geluidshinder niet ontduiken, maar wij moeten leren om daar creatief mee om te gaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Tussen "creatief mee omgaan" en "ontduiken", voorzitter, zie ik bij de heer Hofstra geen verschil. Ik herhaal dat er een botsing tussen verschillende belangen gaande is, maar de heer Hofstra heeft het uitsluitend over het individuele recht op mobiliteit. Hij spreekt niet over de prijs die daarvoor moet worden betaald en ook niet over de noodzaak dat collectieve belangen worden beschermd.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb het begrip "individueel recht" niet gebruikt. Het kabinet komt met een goed verhaal en onderstreept dat wij mobiliteit als positief moeten beschouwen en ook mogelijk moeten maken. Welnu, de VVD-fractie is in dat verband vóór het hanteren van prijsmechanismen. Bij de uitwerking daarvan zullen wel verschillen van inzicht naar voren komen, maar dat is maar goed ook omdat dan de mensen iets te kiezen hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): U heeft een mooie opmerking gemaakt die mij hoopvol stemt. U heeft immers gezegd: nood breekt wetten, en zeker ook een regeerakkoord. Gelet op de nood in het kader van het project rekeningrijden, op het terugtrekken van Siemens, op het oordeel van de

Raad van State dat het niet in Nederland alleen kan enz., vraag ik hem of hij hier, in de Kamer, durft te breken met het experiment rekeningrijden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zou ik wel durven maar daartoe bestaat helemaal geen aanleiding. Wij hebben afspraken gemaakt en lopen daarvoor niet weg. Wij hebben onze handtekening gezet onder een document dat voorziet in een kleinschalige proef met rekeningrijden. Iedereen in het land heeft kunnen zien wat wij de laatste twee jaar hebben kunnen bereiken; het regeerakkoord 1998 zat heel anders in elkaar. Wij lopen voor die kleinschalige proef niet weg, maar wij hebben zo onze eigen ikpunten en wij willen graag nagaan of het allemaal goed wordt uitgevoerd. Vandaar dat wij wat dit betreft pas tot een goede afweging kunnen komen nadat het desbetreffende wetsvoorstel is behandeld. Ik sluit niet uit dat dat eindoordeel negatief is, maar ik hoop dat het positief zal kunnen zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Een kleinschalige proef... Dat klinkt mooi, maar wij hebben zojuist uw coalitiepartner horen zeggen dat er ook tolploortexperimenten komen in Brabant en Gelderland. Gaat u ook daarmee akkoord? Wat is nu uw stellingname? Als andere partijen het rekeningrijden totaal anders gaan interpreteren en veel ruimer uitleggen dan het regeerakkoord aangeeft, heeft de VVD dan de moed om pas op de plaats te maken en te zeggen: dit is voor ons geen begaanbare weg meer?

De heer **Hofstra** (VVD): Collega Van Gijssel was inderdaad even dwalend met zijn opmerking over Gelderland en Brabant. Ik heb hem vanochtend per interruptie gezegd, precies te doen wat de minister ons heeft voorgesteld te doen. Wij doen dat experiment alleen in de Randstad. Zolang het niet helemaal is uitgevoerd en geëvalueerd, gaan wij nergens in het land, noch in Zeeland, noch in Brabant, noch op Schiermonnikoog, rekeningrijden. Die discussie hebben wij vanochtend al gevoerd. Verder moet de fractie van het CDA zich niet te veel zorgen maken over het regeerakkoord.

De **voorzitter**: De heer Hofstra is

Hofstra

een meester in het uitlokken van interrupties. De heer Van Gijzel moet daar niet aan toegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil toch nog iets zeggen.

De **voorzitter**: Wilt u even met mij naar de klok kijken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar ik maak toch graag de opmerking, dat de VVD – trouwens het CDA ook – altijd de mond vol heeft over aandacht voor de regio's. Nu zijn er regio's die zelf zeggen dat zij zo'n pakket willen. Ik vraag de minister om daarover te onderhandelen. De heer Hofstra is nu de eerste die zegt dat je dat niet moet doen met de regio's.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat moet je hierbij inderdaad niet doen. Hetzelfde geldt voor het recht voor gemeenten en provincies om zelf tol te heffen. Daar zijn wij niet voor. Wij moeten dat bij de wet goed bekijken. Wij zien dan wel of het licht op groen, rood of misschien nog oranje moet.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! Als wij het persbericht bij deze begroting mogen geloven, dan wordt Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar door innovatie in een dynamische delta. Het innovatieve zit vooral in de maatregelen die helpen de bereikbaarheid te vergroten; het dynamische lijkt vooral te zitten in de wijze waarop deze minister de discussie over haar beleidsterrein met het veld voert. Deze minister is op één punt succesvol: ze is altijd in het nieuws. Helaas ook bijna altijd negatief. Ze krijgt ruzie met vrijwel iedereen: met de ANWB, met Schiphol, met minister Borst, eerder al met de spoorwegen en met de Bijlmerbewoners. Eén ding is zeker: deze minister staat op de kaart.

De ruzie met de ANWB is nog niet ten einde. Als klap op de vuurpijl van het antifileplan wordt gezien of de ANWB het plaatsen van bewegwijzeringsborden kan worden ontnomen, omdat "met name in de beleidsbeïnvloedingsrelatie spanningen zijn ontstaan rondom de discussie met betrekking tot rekeningrijden". Er is niets mis met het transparant maken van afspraken, maar de wijze waarop de

minister de informatie via de media naar buiten bracht, verdient geen schoonheidsprijs. Dat vond de ANWB ook. En onderzoeker Wijers kennelijk ook, zodat de onderzoek-sopdracht nu weer bij de minister ligt. Iedere keer slaagt deze minister erin om mensen tegen zich in het harnas te jagen. De VVD lacht als coalitiepartner in zijn vuistje. Stiekem hoopt de VVD dat het de minister niet zal lukken om rekeningrijden ingevoerd te krijgen. Het verschil van inzicht met de VVD wordt met de mantel der liefde bedekt en wordt afgekocht met peperdure compromissen waar geen sterveling op zit te wachten. Het wekt verbazing dat de minister nog dúrf't door te gaan op dit dossier. De vraag is: hoe lang nog?

Een ander heikel dossier is Schiphol. De discussie over de boetes voor Schiphol is voorlopig afgerond. De omwonenden van Schiphol zijn nog niet gerustgesteld en komen volgende week een zwartboek aanbieden. Nieuw in de dynamiek is dat nu ook de VVD zich, met het CDA, tegen de minister heeft gekeerd. De dwangsom is in de ogen van die partijen veel te hoog, maar in de ogen van partijgenoot Van Gijzel te laag. De minister zit klem in de coalitie, omdat de VVD is gaan buitenspelen. Het lukt de minister slechts met de grootste moeite haar coalitiegenoot binnenboord te houden. Heeft zij te weinig gezag in het kabinet? Is dát de reden dat Schiphol, ondanks alle negatieve gevolgen voor gezondheid en milieu, gewoon mag doorgroeien? Is angst voor de VVD de reden dat de minister twee weken wachtte voor ze de eerste dwangsom aan Schiphol uitdeelde?

Ook over de privatisering van de luchthaven heeft de minister nog harde noten te kraken. Twee partijgenoten van de minister toonden vorige week in Trouw haarfijn aan waarom Schiphol beter niet kan privatiseren. Hun visie wordt gedeeld door de SP, want een natuurlijk monopolie, zoals infrastructuur, hoort in overheidshanden te zijn. Anders is de consument de dupe.

De minister krijgt meestal weinig steun voor haar beleid van de SP. Dat heeft te maken met haar keuze tussen openbaar vervoer en wegvervoer en met haar voorliefde voor megaprojecten. Dat laatste lijkt ook een fundamentele visie op

verkeer en vervoer in de weg te staan. De keuze vóór de Betuwelijn betekent bijvoorbeeld ook een keuze vóór het verslepen van grote hoeveelheden goederen door Nederland die om geen enkele reden in Nederland hoeven te zijn. Dat betekent dus ook meer vervoer per vrachtauto en per binnenschip. De vaarwegen vanaf Rotterdam kunnen die groei zonder miljarden-investeringen aan, bij het wegnemen van de minister niet anders. Als de minister niet een rem zet op de almaar toenemende vraag naar vervoer van goederen en personen, dan helpen zelfs alle privaats gefinancierde A-zoveels niet om de Randstad ook maar enigszins bereikbaar te houden. Dit volslagen gebrek aan visie levert een non-beleid op dat zo snel mogelijk naar de prullenbak dient te worden verwezen.

De Rekenkamer gaf in het voorjaar het goede voorbeeld door het beleid inzake de Betuwelijn naar de prullenbak te verwijzen. De minister zinkt steeds verder in het bestuurlijk moeras en stort iedere keer weer nieuw geld in de bodemloze Betuweput. De Raad van State heeft zich ondertussen ook uitgesproken over het beleid van deze minister. De minister heeft eigenhandig het verzoek van de stichting Duurzame mobiliteit om de planologische kernbeslissing Betuweroute in te trekken afgewezen, terwijl dat volgens de Raad van State een beslissing van de ministerraad had behoren te zijn. Kennelijk een gebrek aan bestuurlijk inzicht. Minister: u kunt nóg steeds terug. Het is echt nog niet te laat. In Duitsland is nog geen spa de grond in. Maakt u gerust een pas op de plaats en blaas het tweede deel van de Betuwelijn af. Dát zou pas dynamisch besturen zijn.

Het is overigens niet allemaal kommer en kwel wat de klok slaat bij deze begroting. Bij de HSL-Oost heeft de minister het licht gezien en de aanleg van een nieuw spoor afgeblazen. Hulde voor dit moedige besluit! Er is echter een volgend probleem voor de minister: haar eigen partij ligt dwars. Wie zal de strijd in de PvdA winnen en welke argumenten geven uiteindelijk de doorslag? Want de vraag die onmiddellijk opdoemt, is deze: geldt voor de HSL-Zuid niet hetzelfde als voor de HSL-Oost? Kunnen de nieuwe technieken en hier en daar een extra wachtpoor, die een betere

Van Bommel

benutting van het spoor naar het oosten mogelijk maken, ook toegepast worden op het spoor naar het zuiden?

Niet opgenomen bij de megaprojecten in de begroting maar wel in het MIT staat het laatste stokpaardje van deze minister: de zweeftrein naar het noorden. De kosten van dit nieuwe speeltje van de PvdA rijzen ondertussen de pan uit: geen 10 maar 15 mld. Of misschien meer? De noordelijke bestuurders verdringen zich in de media om de voordelen breed uit te meten, maar in de Kamer moet het eerste overleg nog plaatsvinden. In Duitsland is de magneetweefbaan voorlopig weer van de baan, laat staan dat er in Duitsland nagedacht wordt over een magneetweefbaan in de richting van Nederland. Of is de minister van plan om, net als bij de Betuwelijn, de aanleg in Nederland maar al vast te starten en vervolgens te gaan meebetalen aan de aanleg van het vervolgstuk in Duitsland? Wordt dit het volgende project van voldongen feiten? Minister, u heeft toegezegd de aanbevelingen van de Rekenkamer naar aanleiding van de besluitvorming over de Betuwelijn ter harte te nemen. Grijp deze kans om het eindelijk eens van het begin af aan goed te doen. Ik overweeg, in tweede termijn hierover een motie in te dienen. Waarom niet een conventionele spoorlijn met conventionele treinen, die dan wel harder rijden dan de treinen op het huidige spoornet? Dat is de helft goedkoper. Als de minister de overige zweefmiljarden gebruikt om het bestaande spoor sneller te verbeteren en daár de treinen vaker en sneller te laten rijden, profiteren alle reizigers in plaats van louter die naar het noorden. Beter benutten van het spoor. Hoe vaak is die term al niet gevallen? Bij de HSL-Oost is dat terecht dé oplossing, maar naar Groningen moeten we zweven. De minister is het spoor echt volledig bijster.

Dan de keuze tussen openbaar vervoer en de auto. De minister maakt geen duidelijke keuze voor één van beide. Extra investeringen in rijkswegen en railwegen houden elkaar in evenwicht. Voor de lange termijn valt de keuze zelfs in het voordeel van de auto uit. Autorijden mag weer. De minister staakt de strijd. De overheid stelt randvoorwaarden en verder zoekt de burger het maar uit, tot grote tevredenheid

van sommigen hier. De markt mag het voor hem regelen. We kunnen raden wie de dupe wordt. Automobilitéit mag weer, wordt automobilitéit móét weer, omdat het openbaar vervoer nu geen alternatief meer is en op deze manier ook nooit zal worden.

De problemen in het openbaar vervoer zijn groot; treinen en bussen puilen uit, rijden met vertraging of helemaal niet en de agressie is er nog steeds. Op 1 januari gaan wel de prijzen met bijna 4% omhoog en verdwijnt een deel van het kaartassortiment. Het product wordt slechter, maar de reiziger moet meer betalen. Dat is toch de omgekeerde wereld! Dat valt toch niet uit te leggen. Het openbaar vervoer is ziek en de minister heeft als medicijn gekozen: marktwerking. De markt moet het probleem van de minister nu gaan oplossen, zodat zij in de toekomst haar handen in onschuld kan wassen: "Helaas, uw openbaarvervoersbedrijf heeft niet gedaan wat ik met ze had afgesproken", zullen wij horen. Of: "Ik ga daar niet over, u moet bij uw regionale overheid zijn."

Privatisering lijkt niet de oplossing. Zowel bij NS Reizigers als bij privaat bedrijf Noordned spelen grote capaciteitsproblemen. NS Reizigers heeft een gebrek aan materieel en personeel en liet ons weten staanplaatsen in de toekomst als normaal te beschouwen. Dit is schandalig. Ik roep de minister op om hierover afspraken vast te leggen in het prestatiecontract

Het commerciële vervoerbedrijf Noordned wil haar capaciteitsprobleem oplossen door de scholen en universiteiten in de stad Groningen een uur later te laten beginnen. Dat zou men wel willen. Maar mag Noordned, als commercieel bedrijf, zich hier wel mee bezig houden? Zij zijn er toch voor het vervoeren van mensen? Mocht het nodig zijn het aantal reizigers in de tijd te spreiden, dan is dat in de eerste plaats de taak en de verantwoordelijkheid van de overheid. Niet privatiseren dus, maar regisseren. De problemen in het openbaar vervoer zijn ontstaan onder verantwoordelijkheid van mede deze minister; zij is dus de eerst aangewezen persoon om te helpen die op te lossen.

Mevrouw de voorzitter! Dan het fietsbeleid. Ook dat laat te wensen over. De fiets heeft een geweldige potentie, die de minister niet schijnt te willen benutten. Fietsdiefstal is hét

probleem waar echt iets aan gedaan moet worden. De Fietsersbond heeft uitgerekend dat het 850 mln. kost om iedere fiets in Nederland van een chip te voorzien. Ministerie en fietser zouden ieder de helft moeten betalen. Als de minister 425 mln. investeert, is Nederland dus in één klap van het fietsdiefstalprobleem verlost. Wat vindt de minister daarvan? Ik realiseer me dat dit forse bedragen zijn, maar nog steeds zeg ik: 425 mln. is een klein bedrag, wanneer we dat vergelijken met de 10 mld. die beschikbaar is voor het antifleplan. Een experiment in een middelgrote stad als Haarlem hoeft slechts een fractie van dat bedrag te kosten. Overigens, ook van onze kant steun voor het plan OV-fiets.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een enkele vraag, mevrouw de voorzitter. Op zich is dit een sympathiek plan. Ik vraag me alleen af hoe de handhaving geregeld is. Want het betekent ook dat de politie moet zorgen voor apparatuur die de fietsen kan opsporen, als deze gestolen zijn. Daar moeten wel garanties voor zijn, want anders wordt er geïnvesteerd zonder opsporing.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat klopt, voorzitter; dat is helemaal juist. Er zal ook nog veel gestudeerd moeten worden en daarom bepleiten wij een beperkte pilot in een middelgrote stad, juist om de technische vraagstukken die samenhangen met de handhaving te kunnen onderzoeken. Zo kan ook bepaald worden of er voor dat bedrag een landelijke of een regionale invoering georganiseerd zou kunnen worden. De heer Van der Steenhoven heeft gelijk: er zitten nog technische vraagstukken aan. Maar volgens mij zullen we die vooral in de praktijk moeten onderzoeken om zo tot oplossingen te komen.

Voorzitter! Tot slot enkele opmerkingen over verkeersveiligheid. Als we het over verkeersveiligheid hebben, is tunnelveiligheid vandaag de dag een belangrijk onderwerp. Ruim zes weken geleden werden we verrast door een rapport dat 399 doden voorspelde bij een eventuele brand in de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Vragen van de SP hierover, van 29 september, heeft de minister pas vandaag beantwoord. Gezien de actualiteit zijn wij zeer benieuwd of de antwoorden van de

Van Bommel

minister ook getoetst kunnen worden aan de problemen zoals deze zich in het buitenland hebben voorgedaan, want zo'n ongeluk mogen we in Nederland niet laten gebeuren. Bovendien vraag ik me af waarom het toch steeds zo lang duurt, voordat vragen op dit departement beantwoord worden. Dat lukt meer dan eens niet binnen de geldende termijn en de minister stuurt niet eens een uitstelbrief. Ik denk dat dit een teken aan de wand is.

Bij de Noord-Zuidlijn hebben we het over een nieuwe tunnel die, naar we aannemen, aan de nieuwste en strengste veiligheidseisen voldoet. Wat zijn die eisen eigenlijk precies? Voor veel tunnels gelden verschillende eisen. Bij elk project lijkt te worden onderhandeld over de veiligheidseisen. Veiligheid is duur en bezuinigen op veiligheid kan de kosten fors drukken. Die kant moeten we niet op. Ik roep de minister op, alle veiligheidsaspecten van de in aanbouw zijnde tunnels tegen het licht te houden. Laten we leren van de fouten in het buitenland.

Mevrouw de voorzitter! De Raad voor verkeer en waterstaat stelt in zijn advies "Veiligheid, een zorg van bestuurders", dat de ambities van de minister voor wat betreft verkeersveiligheid niet ver genoeg gaan. Het zal je maar gezegd worden: "Minister, u bent verantwoordelijk voor de dood van 400 mensen per jaar."

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik maak hier bezwaar tegen. Iedereen kiest zijn eigen toonsoort en dat gebeurt hier, maar de heer Van Bommel kan niet tegen mij zeggen dat ik verantwoordelijk ben voor de dood van 400 mensen per jaar. Ik wil dat de heer Van Bommel dit terugneemt.

De **voorzitter**: Dat zou ik maar doen, mijnheer Van Bommel.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik neem die bewoording terug, maar ik verwijs naar een brief van de Raad voor verkeer en waterstaat, waarin duidelijk gemaakt wordt dat een extra inspanning 400 slachtoffers per jaar zou kunnen schelen. In plaats van 750, zo zegt de raad, zou de minister terug kunnen naar 350 en dat is een geldkwestie. Dat is de inschatting van de raad.

De **voorzitter**: Dan merk ik wel op,

dat dit heel wat anders is als wat u zonet zei.

De heer **Van Bommel** (SP): Vandaar dat ik het ook heb teruggenomen, voorzitter.

Mevrouw de voorzitter! Al eerder heeft de SP gevraagd méér geld voor Duurzaam veilig beschikbaar te stellen. Er is een tekort van 278 mln. voor de inrichting van 30 km- en 60 km-gebieden in de eerste fase van Duurzaam veilig. Wegbeheerders staan te popelen om aan de slag te gaan. Maar deze minister gebruikt haar geld liever om grote steden over te halen en ze voor haar tolpoortenplan te laten kiezen. Kan het geld dat de minister voor Utrecht had gereserveerd niet doorgesluist worden naar Duurzaam veilig?

Mevrouw de voorzitter! Afrondend komt de SP tot de conclusie dat het beleid van deze minister een onvoldoende verdient. De overstap van Onderwijs naar Verkeer en Waterstaat heeft haar persoonlijk misschien goed gedaan, maar van verbeteringen in de sfeer van verkeer en vervoer is onvoldoende sprake.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik begin met een citaat: "Mobiliteit is een groot goed, een verworvenheid van deze tijd, die wij moeten koesteren. Het heeft ook niet veel zin om te willen dat wij minder mobiel worden. Dat is vechten tegen de bierkaai en heeft tot gevolg dat wij achter de feiten aan blijven lopen. De opgave waar wij al jaren voor staan is te zorgen dat wij onszelf en onze spullen kunnen blijven verplaatsen zonder heel Nederland te hoeven asfalteren en zonder onherstelbare schade aan te richten aan de kwaliteit van onze leefomgeving, binnen en buiten het eigen land. Daar hoort bij dat voorafgaand aan iedere verplaatsing de vraag gesteld wordt: is het nodig, moet het nu en, zo ja, hoe?"

Voorzitter! Dat klinkt goed. Was hier de minister aan het woord bij de presentatie van het NVVP? Nee, het was mijn eigen verhaal bij de behandeling van de begroting van V en W in 1998. Een tweede citaat: "(...) de auto is een prachuitvinding – vooral als hij rijdt. Voor verplaatsingen in dunbevolkte en afgelegen gebieden, ideaal. Voor uitstapjes met z'n allen, heel handig. Voor een deel van het vrachtvervoer, onmisbaar.

Maar er is een grens aan hoeveel auto's een sterk verstedelijkt gebied terzelfder tijd kan opnemen."

Was dit dan soms de minister bij de doop van het NVVP? Nee, dat zei ik namens D66 tijdens het hoofdlijnen debat over het inmiddels beroemde-beruchte BOR, het Bereikbaarheids-offensief Randstad. Ik zei toen ook nog: "D66 herkent zich niet in het beeld dat de wereld bestaat uit autogekken en OV-gekkers. In elk geval rekenen wij onszelf tot geen van beiden."

Voorzitter! Ik haal deze citaten aan om te laten zien, dat er minder licht zit tussen de uitgangspunten van D66 en die van deze minister dan wel eens, ook door de minister zelf, wordt gesuggereerd. Onze wegen lopen pas uiteen als het gaat om de oplossing voor de verslechtering van de bereikbaarheid en als gevolg daarvan de verminderde leefbaarheid en veiligheid, primair in de Randstad, maar ook elders in ons land. In 1998 stelde ik namelijk ook: "Het lijkt verleidelijk het moede hoofd in de schoot te leggen en maar te pleiten voor steeds meer wegen voor steeds meer auto's. Wij denken dat er creatievere oplossingen zijn." En afgelopen juni zei ik: "D66 is van mening dat voor de Randstad nu een uitgelezen kans bestaat voor een echte sprong voorwaarts en is bang dat die kans wordt gemist. Niet doormodderen op basis van een beetje zus en een beetje zo en dan houden we iedereen tevreden, maar maximaal inzetten op aantrekkelijke alternatieven voor de 'auto solo'." Ik ga daar straks op door.

Voorzitter! Over het NVVP komen wij nog uitvoerig te spreken. Het risico is echter levensgroot dat dat een hoog mosterd-na-de-maaltijd-gehalte zal hebben, gegeven wat er allemaal in deze periode is en nog zal worden beslist. Tegelijkertijd is het mosterd vóór de maaltijd als het gaat om de relatie tussen verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening. In de eerste Miljoenennota van Paars 2 stelde het kabinet, dat de rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als "dominante probleemeigenaar" van het mobiliteitsvraagstuk tegen het licht moet worden gehouden. D66 heeft toen al de vraag voorgelegd of een PKB nog wel de meest geschikte vorm is waarin een NVVP zijn beslag moet krijgen. Inmiddels is wel gebleken, dat het risico groot is dat de minister van VROM straks alleen nog maar een

Giskes

nietje door allerlei sectorale nota's hoeft te slaan om een vijfde nota ruimtelijke ordening af te leveren. Ik vraag de minister ons hier nog eens goed toe te lichten wat naar haar mening de relatie tussen beide beleidsterreinen is. Wij vinden het zorgwekkend, dat de VNG nadrukkelijk afstand van het NVVP heeft genomen. Daarover komen wij echter nog wel te spreken.

Voorzitter! Waarmee wij onlangs werden verblijd zijn de bestuurs-overeenkomsten die de minister op 12 oktober sloot met drie regio's in de Randstad. In de begeleidende teksten bij die BOR-overeenkomsten wordt steeds gesproken van een gezamenlijke krachtsinspanning van overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. De overeenkomsten zijn alleen gesloten tussen overheden. Mogen we daaruit afleiden dat er soortgelijke overeenkomsten in de maak zijn met maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven? Wie zijn dat eigenlijk? Moeten we bij maatschappelijke organisaties alleen denken aan ANWB, Bovag-RAI, AVBB en VNO of ook aan Natuur en milieu en de ENFB, om maar eens wat te noemen? En met het bedrijfsleven wordt, neem ik aan, niet mijn melkboer om de hoek bedoeld, maar meer de zogenaamde captains of industrie. Sinds wanneer moeten met dergelijke geledingen uit de samenleving eigenlijk aparte afspraken worden gemaakt over een publieke kwestie zoals mobiliteit en bereikbaarheid?

Voor de financiering van infrastructuur zijn marktpartijen niet nodig, zo laat de minister van Financiën niet na te benadrukken, iedere keer als de Kamer over PPS praat. Het heffen van tol kan natuurlijk aan dergelijke partijen worden uitbesteed, maar dat hoeft niet. Dat wordt pas echt interessant als de eraan verbonden risico's mee kunnen worden uitbesteed. Ik heb nog niet de indruk dat men daarvoor in de rij staat. D66 kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de minister zich met lekker klinkende teksten zoals "een gezamenlijke krachtsinspanning" laat meeslepen in de verhalen van diegenen die eigenlijk gewoon vinden dat de auto altijd en overal het mooiste vervoermiddel is.

Het zal geen verbazing meer wekken dat D66 een andere invalshoek kiest: geen solistisch autogebruik tenzij het niet anders

kan; niet – ik kan het niet vaak genoeg herhalen – omdat er iets tegen auto's is, maar omdat er te veel tegelijk de weg op willen en een selectiever gebruik van de auto geboden is. Zeker, op dit moment zitten de treinen overvol en valt er een hoop af te dingen op de kwaliteit van de dienstverlening. Daar moet dus veel aan gebeuren. Het gaat niet aan om doodleuk in de bestuurs-overeenkomsten te constateren dat op de belangrijkste verbindingen met name de treinen overvol zitten en dat de infrastructurele capaciteit is benut om vervolgens dan maar flink te investeren in weginfrastructuur. Minstens evenveel moet er trouwens gebeuren aan lokale en regionale openbaarvervoerssystemen, aan fietsvoorzieningen, aan kaart- en systeemintegratie, et cetera.

De financiële middelen zijn niet onbeperkt. Er moet dus een keuze worden gemaakt waar wel en waar geen geld voor uit te trekken. Daaraan moet een visie ten grondslag liggen. Of zoals wij eerder zeiden: geld zonder visie is armoe. Die visie hebben wij nog steeds niet goed kunnen ontdekken. In de BOR-debatten van voor de zomer heeft de minister ons steeds voorgehouden: wacht nou maar af waar ik mee terugkom uit de onderhandelingen met, nogmaals, kennelijk alleen de andere overheden. Die ruimte is haar ook gegund. Nu liggen er drie bestuurs-overeenkomsten die gezamenlijk een pakket bevatten dat verdacht veel lijkt op wat er voor de zomer lag. Wat dat betreft is allereerst natuurlijk de vraag hoe dat nu moet met Utrecht sinds de verkiezingen. Wat betekent het uitblijven van een afspraak met Utrecht voor de rest van het pakket?

De tweede vraag die de bestuurs-overeenkomsten oproepen is waar nu eigenlijk het voorbehoud van goedkeuring door het parlement staat; ook zo'n belangengroepje waarmee je af en toe moet praten. Is dat lid 5 van het artikel inzake uitwerking en uitvoering van de bestuursovereenkomst, waarin wordt gesproken over wijzigingen in de omstandigheden dan wel onvoorziene omstandigheden? Hoe verhoudt zich dat tot lid 2 van artikel 1: "Partijen verbinden zich aan de verdediging van het integrale pakket in de respectievelijke achterbannen"?

Bij de bestudering van de teksten is ons vervolgens het grote aantal

verschillen opgevallen in formuleringen, accenten, mate van stelligheid en open einden. Wil de minister toelichten waarom dat nodig was? Verder heb ik begrepen dat bij de overeenkomsten ook convenanten voor de regionale mobiliteitsfondsen horen. Krijgt de Kamer die nog te zien? Tot zover betreft het de vorm en de techniek van de overeenkomsten.

Dan kom ik bij de inhoud. Met deze drie bestuursovereenkomsten wordt 5,795 mld. besteed aan nieuwe investeringen, waarvan ruim 1,8 mld. voor openbaarvervoersprojecten en ruim 3,7 mld. voor weginfrastructuur. Afgezet tegen wat er voor het BOR als geheel is gedacht, te weten 8,8 mld., zou dat betekenen dat er voor Utrecht nog een dikke 3 mld. op de plank ligt. Klopt dat? Volgens de bestuursovereenkomst met Haaglanden wordt in het BOR in totaal 2,7 mld. gereserveerd als bijdrage aan PPS-projecten. Uit de drie overeenkomsten samen valt af te leiden dat dat hele bedrag nu is bestemd voor Rotterdam en Amsterdam. Klopt dat ook? Opvallend is dat die PPS-bedragen ook expliciet aan diverse projecten worden toegekend, terwijl de minister daar tot voor kort niet aan wilde met het oog op de onderhandelingspositie.

Het wordt er al met al, zeker nu Utrecht nog in de lucht hangt, niet makkelijker op het totale BOR-investeringspakket te beoordelen, wat wij bij de behandeling van het MIT nader zullen doen. De conclusie van D66 blijft dat er met dit BOR-pakket iets beters is bereikt dan wat wij hadden. Zeker in combinatie met het rondje Randstad is dat mooi. Wij vinden evenwel dat nog steeds een onvoldoende impuls wordt gegeven aan alternatieven voor en aanvullingen op het solistisch autogebruik. Ik kan desgewenst de lijst herhalen van zaken waar ons inziens met voorrang geld aan uitgegeven zou moeten worden als er geld te besteden zou zijn. Ik weet dat de minister mij zal willen gaan uitleggen dat zij het BOR-pakket heeft laten doorrekenen en dat uit die exercitie van de Adviesdienst verkeer en vervoer naar voren komt dat het OV-deel van de investeringen zo weinig bijdraagt aan de oplossing van de problemen. Dank je de koekoek, zou ik daar bij voorbaat op willen zeggen. Als er relatief bescheiden wordt ingezet op

Giskes

alternatieven voor de auto en als er blijft wordt gehinkt op twee gedachten, dan kun je ook niet veel verwachten. Er komt gewoon uit wat je erin stopt.

Het is niet uit een soort ongebreidelde gelijkhebbigheid dat wij ons zo druk blijven maken over alternatieven en aanvullingen op het autogebruik. D66 realiseert zich terdege dat het alleen verantwoord is om enigerlei vorm van rekeningrijden te introduceren als er voldoende aanvaardbare alternatieven zijn. Dat vergt om te beginnen grotere creativiteit en inzet van de werkgevers, van het bedrijfsleven, op het gebied van arbeidstijden, bedrijfsvervoer en dergelijke, kortom daadwerkelijk vervoermanagement in plaats van jarenlange lippendienst. Maar het vergt ook maximale inspanningen van de overheid om alternatieve transportvormen tot stand te brengen. Steeds meer bekruipt ons het gevoel dat wij met het BOR-proces, waar wij nu op zijn getrakteerd, het tegenovergestelde doen van wat er in de Randstad nodig is.

Wegens gebrek aan voldoende alternatieven is de gedachte van beprijzen moeilijk aan de man te brengen. Die kritiek brengt de minister ertoe om dat proberen te smoren met een relatief hoge dosis investeringen in uitbreiding van de weginfrastructuur. En door te weinig te doen aan alternatieven, blijft rekeningrijden weer moeilijk te verkopen. Zo ontstaat een spiraal de verkeerde kant op.

Daar komt bij dat wij om de pijn te verzachten niet langer rekeningrijden integraal willen invoeren, maar eerst een proef gaan doen. De evaluatie van die proef gaat bepalen of wij doorgaan. Als een zwaard van Damocles hangt ons boven het hoofd de oeverloze discussie die ongetwijfeld zal worden gevoerd over het al dan niet succesvol zijn van de proef. Dit geldt trouwens ook voor de proef met betaalstroken. Het grote risico is dat dat succes onvoldoende te bepalen zal zijn als gevolg van de samenloop van alles wat in het kader van het BOR gaat gebeuren. En dan moet er worden afgezien van rekeningrijden en waarschijnlijk van iedere vorm van beprijzen. Het lijkt mij niet dat dat is waar de minister en haar gesprekspartners in het veld op uit zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dit

behartigenswaardige woorden van mevrouw Giskes. De kritiek dat er geen alternatief is en dat de mensen toch beprijsd worden, is ook de kritiek van het CDA. Wat betekenen deze opmerkingen voor de stellingname van de fractie van D66 tegenover het experiment met rekeningrijden?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zal verdergaan met mijn tekst. De heer Eurlings zal dan zelf kunnen constateren of hij voldoende antwoord op zijn vraag krijgt.

Naarmate wij er langer over nadenken, naarmate er steeds meer zicht komt op de haken en ogen van de proef, en naarmate er steeds meer informatie komt over de mogelijkheden van een relatief snelle invoering van een kilometerheffing, te differentiëren naar tijd en plaats, beginnen wij ons af te vragen of het niet tijd wordt voor een echte sprong voorwaarts. Deze minister houdt van onderhandelen, zo laat zij ons regelmatig weten. Waarom gaat zij niet nog eens bij zichzelf en bij anderen te rade met de gedachte dat wij de eerste, wat primitieve fase van de kilometerheffing, namelijk een proef met rekeningrijden, overslaan en direct inzetten op de introductie van een geavanceerde kilometerheffing? De maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven hebben op vele plaatsen en momenten al te kennen gegeven, zich wel degelijk in dit idee te kunnen vinden. De minister vraagt ze dat zwart op wit te bevestigen. In afwachting van de introductie van de kilometerheffing wordt van alle kanten een maximale inspanning geleverd om in de Randstad te voorzien in een aanvaardbaar niveau van alternatieven voor en aanvullingen op solistisch autogebruik. Ik zou bijna zeggen: in een gezamenlijke krachtsinspanning. Als het realistisch gevonden moet worden dat mensen *f* 40 willen betalen om met de auto een ritje van Amsterdam naar Den Haag te maken, zijn er perspectieven voor een rendabel te exploiteren, zeer hoogwaardig openbaar vervoer. Investeren in wegen doen wij dan alleen daar waar echte, aperte knelpunten bestaan. Er wordt nog veel intensiever gewerkt aan betere benutting van wegen en rails. Het rondje Randstad leggen wij zo snel mogelijk aan, etc. etc. Ik denk dat de minister begrijpt wat ik bedoel, al zal zij wel even moeten slikken.

De **voorzitter**: Ik geloof dat de heer Eurlings nog niet tevreden is.

De heer **Eurlings** (CDA): Voor alle duidelijkheid, ik ben zeer verheugd. Ik begrijp dat D66 een oproep aan de coalitie en de regering doet om het experiment met rekeningrijden te heroverwegen. Kan mevrouw Giskes dat bevestigen? Ik ondersteun die inhoudelijk goede lijn van harte. Kan mevrouw Giskes voorts een reactie geven op het plan van de PvdA, vandaag gelanceerd, waarin rücksichtslos wordt gezegd, met een flink stuk bestuurlijke arrogantie, dat er ook in Brabant en Gelderland tolpoorten moeten worden geïntroduceerd?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij roepen iedereen op ernst te maken met het idee van het prijsmechanisme. Wij waren zo ongeveer de eersten die erover zijn gaan praten maar dat is al vele jaren geleden. Wij vinden dat dit idee moet worden doorgezet en dat het een serieuze kans moet krijgen. Dit mag niet stranden op de afpeloperatie die wij nu hebben moeten doorstaan. Er zou eerst echt rekeningrijden komen, maar dat is inmiddels tot een proef verworpen. Vervolgens komt er een discussie over evalueren, in een tijd dat wij 10 mld. extra kunnen investeren; blij toe overigens. Dan wordt het echter wel erg moeilijk onderscheid te maken tussen datgene wat aan de proef is te danken en datgene wat ergens anders aan toe te schrijven is. Onze stelling is niet dat er moet worden afgestapt van rekeningrijden. Wij vinden dat rekeningrijden moet gebeuren op een manier die kennelijk op heel veel draagvlak in de samenleving kan rekenen. Van de beschikbare 10 mld. moet zoveel mogelijk wordt besteed aan alternatieven voor de auto, zodat niemand kan zeggen dat hij of zij wel met de auto moet, omdat er geen alternatief is. Dan vang je twee vliegen in één klap. Daar is de heer Eurlings, neem ik aan, niet op tegen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben nergens op tegen. Ik constateer met vreugde dat D66 de eerste coalitiepartij is die afstand neemt van het experiment met de tolpoorten. Complimenten daarvoor! Ik krijg nog wel graag een duidelijke stellingname in de richting van de PvdA, want die partij wil nog veel meer

Giskes

tolpoorten in Nederland plaatsen, nu ook in de regio's.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij gaan nog verder. Wij pleiten eigenlijk voor rekeningrijden in heel Nederland. De kilometerheffing is namelijk een geavanceerde vorm van rekeningrijden. Rekeningrijden is kilometerheffen met een basistarief van nul. Wij heffen alleen in bepaalde gebieden in Nederland en op bepaalde tijden. Als je de lat echter hoger legt, als je heel Nederland zou laten betalen, dan heb je een kilometerheffing door heel Nederland. Je komt dan automatisch ook in de gebieden buiten de Randstad. Wat dat betreft moet ik de heer Eurlings teleurstellen. De heer Van Gijssel heeft gelijk. Regio's vragen er ook om. Ik vind echter dat regio's niet om een experiment moeten vragen. Zij moeten het er gewoon mee eens zijn dat er wordt gekomen met een kilometerheffing. Daarover zouden wij wat mij betreft vandaag moeten beslissen. Wij moeten af van die omtrekkende bewegingen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik deel de argumenten op basis waarvan mevrouw Giskes twijfels heeft over de slaagkans van het BOR. Mevrouw Giskes gaat alleen wel erg ver. Nog niet zo lang geleden hebben D66, PvdA en VVD een akkoord terzake gesloten. Mevrouw Giskes wist hoeveel geld er zou worden geïnvesteerd. Hoe ziet mevrouw Giskes haar stellingname in het licht van het toen gesloten akkoord?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben blij met die vraag. Het akkoord hield in dat er een proef zou worden gehouden met rekeningrijden en betaalstroken. Daarvoor zou 10 mld. worden geïnvesteerd. Inmiddels is een en ander tot nu toe uitgesteld, maar het antwoord op de vraag hoe het geld zou worden geïnvesteerd, is altijd opengehouden. Ik heb daarom vóór de zomer gezegd dat wij nog zouden moeten spreken over de exacte invulling van het investeringspakket. Wij hebben toen wel laten blijken dat het was ons betreft meer in de richting van alternatieven voor solistisch autorijden zou moeten gaan. Wij waren de eersten die iets wilden met rekeningrijden en het prijsmechanisme, maar wij willen dat ook echt. Wij willen die zaken niet laten sneuvelen. Wij onttrekken ons

dus niet aan het regeerakkoord. Wij geven de minister en de Kamer in overweging, gegeven het voortschrijdend inzicht en de voortschrijdende ontwikkelingen, om nu die sprong voorwaarts te maken en echt iets te doen aan de problematiek waarvoor wij zeggen een oplossing te zoeken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw Giskes wist volgens mij wel waar die 10 mld. aan zou worden besteed. Dat lag toen ook al voor. Het risico dat wij nu lopen, is dat wij de eerste stap om te komen tot een prijsmechanisme laten vallen voor een perspectief dat nog ver weg ligt en dus nog lang niet zeker is. Daarmee zou het prijsmechanisme in het vervoer wel eens onderuit kunnen worden gehaald. Beseft mevrouw Giskes dat?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik beseft dat dit risico bestaat, maar de manier waarop wij nu bezig zijn, draagt ook een risico in zich. Ik ben er niet gerust op dat dit goed afloopt. Dan gooien wij het kind met het badwater weg. Ik wil dat alleen maar doen als wij kunnen ruilen tegen serieuze afspraken met dezelfde marktpartijen en met de anderen die zich ermee bemoeien en waar wij naar luisteren. Men moet zich nu bekennen tot dit systeem. De ANWB vindt de kilometerheffing ook een goed idee. Hetzelfde geldt voor het VNO. Wij denken echter wel degelijk na over het risico waar de heer Van der Steenhoven over sprak. Het is onze taak als volksvertegenwoordiger, ervoor te zorgen op het juiste moment de goede beslissing te nemen. Wij hadden liever gezien dat rekeningrijden al vijf jaar geleden was ingevoerd.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Mevrouw Giskes moet dat probleem niet onderschatten. Zij heeft zelf haar handtekening onder het regeerakkoord gezet, dat nu blijkbaar – ik vind dat verfrissend hoor – genuanceerd bezien moet worden. Zij onderschat het probleem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dank u voor de waarschuwing. Ik raad iedereen aan, de tekst van het gewijzigde regeerakkoord nog eens te lezen. Daarin staan een proef met rekeningrijden, een proef met betaalstroken en een investeringspakket, het BOR, van 10 mld. Er staat niet precies in wat wij met die 10

mld. doen. D66 heeft als steeds te kennen gegeven moeite te hebben met het relatief geringe accent op alternatieven voor de auto. Ik zeg er meteen bij dat het beter dan niets is.

In het regeerakkoord staat ook nog dat er naast de afspraken over het BOR een rondje Randstad komt. Prima, wij zien dat liever vandaag dan morgen. Daar gaan wij gewoon mee door. Maar wij willen meer. Ik heb dat voor de zomer ook steeds gezegd. Ik heb de discussie opgezouten tot nu. Nu moet iedereen duidelijk zijn over wat hij wil.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het doet mij een beetje denken aan de Amerikaanse toestanden van de afgelopen week. Misschien kan er een handmatige hertelling komen.

Er zijn onderhandelingen geweest over het regeerakkoord. Wij hebben daarin datum en tijd afgesproken over de experimenten. Er lag toen een pakket op hoofdlijnen van de minister.

De **voorzitter**: Het moet echt korter, mijnheer Van Gijssel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat lijkt mij niet.

De **voorzitter**: Dat maak ik uit.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het lijkt mij geen onbelangrijk punt.

De **voorzitter**: Daar gaat het niet om. Het moet korter.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar ik wil graag kunnen uitleggen waarom ik een vraag wil stellen.

In juni was er een pakket op hoofdlijnen. Mevrouw Giskes heeft toen niet gezegd dat dit voor haar onacceptabel was. Zij heeft tegen de minister gezegd dat zij op basis van dat pakket mocht onderhandelen met de regio's en convenanten kon sluiten. Nu komt de minister terug. Al die mensen hebben maandenlang onderhandeld. De eigen bestuurders en de eigen achterban van mevrouw Giskes hebben er hun handtekening onder gezet. En nu zegt mevrouw Giskes dat zij het rekeningrijden wel ziet zitten, maar dat pakket niet en schrapt zij haar handtekening onder het rekeningrijden.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijssel, ik weet dat ik nu ruzie met u krijg, maar ik doe het toch maar. In eerste

Giskes

instantie legt mevrouw Giskes haar mening voor aan de bewindslieden. Zoals ik al eerder heb gezegd, kunnen wij in tweede termijn ook nog over dit onderwerp discussiëren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil graag de beweegredenen van mevrouw Giskes horen.

De **voorzitter**: Ik weet dat u mij altijd tegenspreekt. Misschien wil mevrouw Giskes nu reageren op wat u hebt gezegd.

Mevrouw **Giskes** (D66): De samenvatting van het voorafgaande door de heer Van Gijzel doet geen recht aan wat wij hebben gezegd in al die debatten over het BOR. Op 7 juni heb ik bijvoorbeeld gezegd dat D66 moeite heeft met dit BOR. Ik heb toen beargumenteerd waarom de invulling onzes inziens niet optimaal is en die suboptimaal genoemd. Wij zijn echter bereid de minister in alle opzichten zoveel mogelijk te helpen en te steunen. De minister heeft destijds gevraagd eerst te mogen onderhandelen. Maar wij hebben altijd te kennen gegeven dat de invulling ons niet echt 100% aanstaat. Als deze invulling de prijs is die je moet betalen voor een experiment met rekeningrijden waarvan het maar helemaal de vraag is wat het ons uiteindelijk oplevert en of het ons niet verderaf brengt van het idee van beprijzen, dan willen wij daar nog wel eens goed over nadenken. Wij roepen de minister op daar ook nog eens over na te denken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als ik het goed begrijp zit het bezwaar niet in het rekeningrijden, maar in de weginvestering en haalt mevrouw Giskes haar handtekening onder het rekeningrijden vandaan. Maar dat kan ik niet helemaal vatten. Mijn suggestie is om het rekeningrijden te behouden en aanpassing van het pakket te vragen. Als je die twee dingen zo aan elkaar koppelt, wordt het betere de vijand van het goede.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijnheer Van Gijzel, u houdt de wereld voor de gek als u doet alsof in al die onderhandelingen geen koppelingen zijn gelegd. Dat is toch zo! Ik haal nergens een handtekening onderuit. Ik stel een vraag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U wilt

rekeningrijden houden, maar in wezen blaast u het op.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij willen beprijzen houden. Dat vinden wij een echte kans bieden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): 15% van alle mobiliteit gaat via het openbaar vervoer. Als wij een alternatief voor de auto willen hebben in de vorm van openbaar vervoer, dan duurt het nog 40 jaar voordat wij met het huidige investeringspakket dat alternatief gerealiseerd hebben en dus is er tot die tijd geen rekeningrijden. Het is niet de bedoeling dat iedereen in het openbaar vervoer terecht komt. De eis dat er overall alternatieven moeten zijn voordat D66 daarin überhaupt meegaat, is oneigenlijk.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er moeten wel veel meer alternatieven en aanvullingen op het autogebruik komen. Je moet een stuk met de auto kunnen doen en vervolgens op een andere manier naar de stad gaan. Want wij hebben het over het probleem van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden. De heer Van Gijzel heeft daarover zelf behartigenswaardige woorden gesproken vanmorgen. Als ons dat echt ernst is, moeten wij ervoor zorgen dat dit goed kan gebeuren. Je moet de mensen de mogelijkheid daartoe geven. Als er zulke prijzen gevraagd kunnen worden voor een beetje doorstromen op een route, dan opent dat heel veel perspectieven.

Op het punt van de deelauto's horen wij graag van de minister of zij zich in staat acht een fonds op te richten voor de omschakeling van parkeerplaatsen die nodig zijn voor deelauto's, opdat initiatieven op dit punt waar zij zelf een groot voorstander van is, wat beter van de grond kunnen komen.

Over de maatregelen die buiten de Randstad nodig zijn, zullen wij bij het MIT nader spreken, zeker als het gaat om Zuidoost-Brabant en de zweeftrein als snelle verbinding naar het noorden, waar wij in principe voor zijn.

Wij vinden dat artsen wel degelijk in staat moeten zijn een zwaailicht te voeren op hun auto. Ik hoor graag wat de minister daarvan vindt.

Wij bepleiten een rijbewijs op creditcard formaat en horen graag

van de minister wat de voor- en nadelen en de mogelijkheden zijn.

Het idee van een OV-fiets verdient ondersteuning. Wij hopen dat de minister daar een mooie toezegging over kan doen.

Ten slotte vinden wij dat reizigersinformatie over openbaar vervoer altijd gratis beschikbaar moet zijn, niet alleen als het gaat om de trein, maar ook bij andere vormen van openbaar vervoer.

□

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter! Afgelopen maandag is hier in Den Haag de VN-klimaatconferentie begonnen. Klimaatverandering heeft alles te maken met invloed op ons watersysteem. De commissie-Tielrooij die adviseert over waterbeheer in de 21ste eeuw, pleit voor anders omgaan met water via de prioriteitenstelling vasthouden, tijdelijk bergen, lozen. Dat betekent dat de komende tijd meer ruimte voor water zal moeten ontstaan. D66 vindt dat staatssecretaris De Vries haar nek heeft uitgestoken door overstromgebieden, de zgn. calamiteitenpolders, te willen aanwijzen. Zij kon weten dat zij daarbij op tegenstand van velen zou stuiten. Het getuigt van politieke moed om dit aan de orde te stellen, waarmee zij aangeeft doordrongen te zijn van de urgentie van het probleem. Wij steunen haar daarin, zeker als daarbij de kansen voor natuurontwikkeling worden aangegrepen.

Al vaker en recent nog bij de VROM-begroting heeft D66 aangegeven dat zij zich zorgen maakt over de implementatie van de beleidslijn Ruimte voor de rivier, met name in Limburg. Dit houdt onder meer in dat D66 bij de Maaswerken geen hogere kades wil, maar vasthoudt aan de oorspronkelijke uitvoeringsplannen. Het is een totaal verkeerd signaal om nu nog te kiezen voor weren en keren in plaats van vasthouden en bergen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dat een heel goede insteek, maar als wij nu geen duidelijkheid krijgen over de volledige financiering van het integrale plan, komen die hogere kades er. Bent u met mij van mening dat wij de inspanningsverplichting bij het kabinet moeten leggen om alsnog een commitment te krijgen



Mevrouw Ravestein (D66)

voor de volledige financiering van het integrale plan?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Als u dat inderdaad ziet als een inspanningsverplichting, ondersteun ik u graag namens de fractie.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Stel dat er aanvullende financiering komt op basis van uitvoering van het integrale plan, dan zal het veiligheidsniveau in gebieden als Roermond, Venlo en Gennep niet voor 2007 of 2008 bereikt worden. Dit niveau kan alleen maar eerder worden bereikt als de kadewerkzaamheden versneld worden uitgevoerd. Bent u bereid om die consequentie te accepteren, nu u aangeeft dat u geen enkele extra kadeverhoging meer wilt?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik heb van de heer Eurlings begrepen dat hij nu van het kabinet een commitment wil om zorg te dragen voor de volledige financiering van het integrale plan. Dat steun ik.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Maar dan nog zal het veiligheidsniveau niet voor 2007 of 2008 verwezenlijkt worden. Dat niveau kan alleen eerder worden bereikt door een extra verhoging van de kades.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Dat waag ik, met vele anderen, te betwijfelen.

De heer **Weekers** (VVD): Vindt u de toezegging van de staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van LNV onlangs in een AO – verleden week herhaald bij de behandeling van de begroting van LNV – dan te weinig? Of vindt u die toezegging wel voldoende om ervan uit te gaan dat dit commitment er is?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik ben niet bij dat overleg aanwezig geweest, dus dan verzoek ik de staatssecretaris om de toen kennelijk gedane toezegging in haar beantwoording te herhalen.

Dit betekent ook dat rijk, provincie en gemeente samen moeten werken aan dit nieuwe beleid. Voor Roermond betekent het, dat het een slechte zaak is om een woonwijk Oolder Veste te ontwikkelen die voor een deel ligt in het winterbed van de rivier. Ook de gemeente zou dit niet moeten willen en zich moeten realiseren dat het niet verstandig is om nu te bouwen voor de natte voeten van de toekomst. De overstromingen van 1993 en 1995 geven toch aan dat een ander beleid noodzakelijk is. Roermond kan ook elders uitbreiden en wij hopen dat de gemeente dat zelf ook inziet.

Voorzitter! Begin december komen wij te spreken over de brief van de

staatssecretaris over de baggerspecieverwerking. D66 pleit al jaren voor verwerking door middel van immobilisatie. De techniek is er klaar voor, het bedrijfsleven eveneens. Het wachten is op de overheid die voldoende aanvoer moet garanderen en bereid moet zijn in de aanloop experimenten financieel mogelijk te maken. De staatssecretaris leek hiertoe bereid, de brief is echter wat vaag. Mijn fractie wil alleen storten in uiterste noodzaak; ook in de baggerspecieverwerking zou de ladder van Lansink moeten gelden waarbij storting de allerlaatste optie is. D66 zou graag zien dat een financieringsbron wordt gevonden om een grootschalig experiment te doen uitvoeren naar verwerking van bagger. Ik sluit mij graag aan bij het betoog hierover van collega Herrebrugh.

In juni 1999 diende D66 samen met GroenLinks en de PvdA een motie in om voor de verbetering van de waterkwaliteit tussendoelen te stellen voor het tijdpad en de streefwaarden die worden genoemd in de Vierde nota waterhuishouding. De staatssecretaris wijst deze motie af, maar wil wel in de geest ervan handelen. D66 is daarover niet geheel tevreden. Wij willen een systeem waarin bijtijds bijgestuurd en zo nodig aangescherpt kan worden. Wij vragen dan ook aan de staatssecretaris om een tweejaarlijkse regionale rapportage en op basis daarvan een mogelijkheid tot bijstelling van het beleid met voorstellen tot instrumenten daarvoor. Daaruit moet duidelijk blijken hoe de voortgang is in het bereiken van de doelen. De landelijke rapportage kan veel eerder dan in 2005. Ik vermoed dat de staatssecretaris en D66 hetzelfde willen, maar wij willen ook dat de Kamer de vinger aan de pols kan houden. Graag een toezegging van de staatssecretaris op dit punt.

Mevrouw de voorzitter! Vorig jaar is tijdens de behandeling van de begroting van het minister van Verkeer en Waterstaat gesproken over het oplossen van een aantal knelpunten in de vaarwegen. Het Centraal overleg vaarwegen heeft deze knelpunten aangegeven. De oplossing ervan zal ongeveer 200 mln. kosten. Een motie met die strekking werd vorig jaar Kamerbreed aangenomen. De bewindslieden hebben hierop gereageerd door een externe audit te laten uitvoeren

Ravestein

om te bezien of het wel allemaal zo ernstig was als de sector dacht. Dit blijkt het geval, maar de extra middelen zijn nog niet in de begroting terug te vinden. Het beleid dat er gewerkt moet worden aan de zogenaamde modal shift, dat wil zeggen een verschuiving van het vervoer over de weg naar water en spoor, wordt wel met de mond beleden, maar blijkt niet direct uit de verdeling van de middelen. De binnenvaart groeit terwijl de steun van de overheid verhoudingsgewijs gering is. In een algemeen overleg dat wij onlangs over deze kwestie gehouden hebben, waren alle fracties het erover eens dat nu eenmalig de knelpunten moeten worden opgelost, omdat deze niet of niet op korte termijn uit de reguliere budgetten te financieren zijn. Het gaat dan om investeringen in de volgende projecten: Waal, Gelderse IJssel, Nederrijn en Lek, Twentekanal, Brabantse Kanalen, en de vaargeul Boontjes naar Harlingen. D66 betreurt het dat de bewindslieden bij de opstelling van de begroting geen rekening hebben gehouden met deze uitdrukkelijke wens van de kamer. Vorige week, op een bijeenkomst ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van het COV, nodigde de minister ons echter uit om een amendement op de begroting in te dienen in plaats van een motie. D66 wil de minister uiteraard niet teleurstellen en heeft dit dan ook gedaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vind het interessant dat D66 vorig jaar een motie indiende waarin om 200 mln. wordt gevraagd en nu een amendement indient dat niet verdergaat dan 100 mln. Waar is die ontbrekende 100 mln. gebleven?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Dit klopt. Ten eerste hebben wij geen 200 mln. kunnen vinden, maar dat was ook niet nodig, omdat uit de audit blijkt dat een aantal projecten toch nog niet in 2001 kan worden gestart. Die hebben wij dus uit de opsomming weggelaten. Wij verwachten dat voor 2001 een bedrag van 100 mln. kan worden gereserveerd voor directe aanbesteding.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik begrijp hieruit dat mevrouw Ravestein nog wel overweegt een motie in te dienen voor de jaren daaraanvolgend.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik hoop dat de bewindslieden volgend jaar bij de opstelling van de begroting zelf wat serieuzer naar de modal shift kijken en meer aandacht besteden aan de vaarwegen boven rail- en wegvervoer.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! In waardeer de inzet van mevrouw Ravestein en ik steun die ook, maar ik vrees dat zij de problematiek enigszins onderschat door in haar toelichting te spreken over "eenmalig een aantal projecten". De essentie van Beheer op peil en de audit die is uitgevoerd is nu juist dat het onderhoudsniveau structureel 200 mln. te laag is. Het is dus niet alleen een incidenteel probleem, maar ook structureel. Hoe ziet zij dit?

Mevrouw **Ravestein** (D66): In de toelichting op het amendement heb ik gezegd dat het eenmalig een aantal knelpunten kan oplossen. Uiteraard moet in de toekomst structureel meer geld worden uitgetrokken voor het onderhoud van de vaarwegen en daarom heb ik ook een beroep gedaan op de bewindslieden.

Voorzitter! Een ander punt van zorg is de veiligheid van tankers. Rampen als verleden jaar met de Erika en, onlangs, met de levoli Sun leren ons dat een ongeluk met een tanker leidt tot een regelrechte milieuramp. Nederland pretendeert met haar scheepvaartinspectie voorop te lopen en daarom is het zo teleurstellend dat Nederland binnen Europa niet vooroploopt bij de aanscherping van de regelgeving over de veiligheid van het maritiem transport. Integendeel, Nederland staat op de rem. Kan de minister daar een toelichting op geven? Ik vind de redenering dat een aantal landen zich niet aan de huidige regels houdt namelijk niet erg sterk als argument tegen aanscherping. Deze redenering betekent namelijk een beloning van slecht gedrag voor die landen die de regels nu niet naleven en in dat geval ook niet geconfronteerd zullen worden met scherpere regels. Kan de minister de Nederlandse opstelling toelichten en aangeven welke bijdrage de regering zal leveren aan de naleving van de veiligheidseisen? D66 dringt er bij de minister op aan dat zij de eurocommissaris voor transport, Loyola de Palacio, zal steunen in haar streven

naar adequatere regelgeving in Europees verband en de handhaving daarvan.

Ten slotte een paar korte punten. Allereerst wil ik aandacht vragen voor de pontveren op het Noordzeekanaal. Rijkswaterstaat is van plan om de dienstverlening van deze pontveren aan te passen. Zoals het er nu uitziet, zal dit voor de gemeente Velsen grote gevolgen hebben. Dan gaat het niet alleen om de slechtere dienstverlening, maar ook bij de rampenbestrijding speelt de pont een belangrijke rol. Graag een reactie van de minister hierop. Mijn tweede korte vraag luidt: hoe denkt de minister over de creatieve gedachte van de gemeente Muiden over een aquaduct in plaats van de huidige beweegbare Vechtbrug? Als laatste punt zou ik aandacht willen vragen voor het uitvlaggen naar Luxemburg, waar de fiscale condities nog gunstiger zouden zijn. Na het succes van het Nederlandse zeescheepvaartbeleid zou het toch jammer zijn als Nederland door zo'n fameuze zeevarende natie als Luxemburg zou worden voorbijgestreefd! Graag een reactie van de minister.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Soms lijkt het wel of ons land 15 miljoen ministers van Verkeer en Waterstaat telt. Anno 2000 valt het dan ook niet mee om de enige echte minister van Verkeer en Waterstaat te zijn. Op verjaardagsfeestjes weet iedereen de vloer aan te vegen met je doorwrochte plannen, de grootste organisatie van het land is je grootste vijand en dan heb je ook nog de Tweede Kamer, waar natuurlijk de echte deskundigen zitten die het altijd beter weten. Is het niet bij Schiphol of de aanbesteding van de HSL-Zuid, dan wel bij de IJzeren Rijn, de taakorganisaties van NS en niet te vergeten het rekeningrijden. Je moet kortom niet van suikergoed zijn en weten waar je politieke grenzen liggen, wil je dit ambt met verve uitoefenen en successen weten te behalen. Deze minister heeft de afgelopen jaren laten zien waar zij voor staat en dat zij de durf heeft om haar positie te verdedigen. Je hoeft het niet met haar eens te zijn, maar ze scheidt wel helderheid en dat is in het huidige politieke debat een verademing.

Stellingwerf

De begroting van Verkeer en Waterstaat voor volgend jaar staat vrijwel geheel in het teken van het onlangs gepresenteerde Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) en van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Deze stukken vormen als het ware de politieke geloofsbelijdenis van deze minister. De presentatie van deze beleidsdocumenten is daarom zorgvuldig geregisseerd. Het zal dan ook niet toevallig zijn dat minister Netelenbos bij de presentatie van het NVVP de toon heeft gezet met het credo "mobiliteit mag". Op zich een prachtige oneliner, die er bij de man in de straat natuurlijk ingaat als koek. Vrijheid, blijheid en weg met de betutteling! Dezelfde benadering komen we tegen in de toelichting op de begroting: "Mobiliteit is belangrijk en mobiliteit mag." Natuurlijk zal niemand het in zijn hoofd halen, het tegendeel te beweren. Toch zijn wij ongelukkig met deze benadering, die ons inziens tevens een koerswijziging betreft omdat zij onrecht doet aan de ernst, de intensiteit en het mondiale karakter van het mobiliteitsprobleem. Daarnaast ontbreekt bij zo'n benadering de integraliteit in het kabinetsbeleid. Wij vinden het nogal zuur om te moeten constateren dat het Nederlandse mobiliteitsbeleid zich beperkt tot bereikbaarheidsvergroting en filebestrijding, terwijl op dit moment het wereldklimaatcongres onder voorzitterschap van minister Pronk zich voor een bijna onmogelijke opdracht ziet geplaatst. Een minister die formeel nog steeds staat voor een SVV-beleid dat is gericht op het terugdringen van de groei van de mobiliteit geeft hiermee geen goed signaal af. Worden die toch ook niet al te ambitieuze doelstellingen van eind jaren tachtig, zoals verwoord in het SVV deel 2 en het NMP deel 3, nu geheel opgegeven? Een overheid die weet heeft van de consequenties van een mondiaal gezien ongebreideld toenemende mobiliteit en een toenemend grondstoffen- en energieverbruik zou de problematiek anders moeten benaderen. Dit heeft alles te maken met het rentmeesterschap dat de minister vorige week ons inziens terecht tegen de CDA-fractie in stelling bracht. Als een beroep op dat beeld ergens van toepassing is dan zeker ook op het huidige mobiliteitsbeleid.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb er

behoefte aan dit beeld van collega Stellingwerf te corrigeren. Ik kreeg er vorige week vanwege ordeproblemen geen kans toe van de voorzitter. Het beeld dat de vorige week door de minister is geschetst, moet weggenomen worden. De CDA-fractie staat pal voor het rentmeesterschap wat mobiliteit en luchtvaart betreft. Wij hebben verschil van mening over de instrumenten die de minister inzet. Ik weiger mij te laten aanleunen dat de heer Stellingwerf de gedachte overneemt van de minister dat de CDA-fractie niet pal staat voor het rentmeesterschap. Dit moet ons allen veel waard zijn. Men mag ons daar altijd op aanspreken. Verschil van mening kan er alleen zijn over de instrumenten die effectief ingezet kunnen worden om het doel te bereiken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Daar neem ik met blijdschap kennis van. Ik heb die reactie vorige week wat gemist.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb net toegelicht dat ik toen van de voorzitter die kans niet kreeg. Daarom heb ik gezegd dat de voorzitter er in het vervolg op moet toezien dat de minister de Kamer geen uitspraken ontlokt. De minister had een foutief beeld geschetst.

De **voorzitter**: Ik weet niet in welk overleg dat is gebeurd, maar in ieder geval niet in een overleg waar ik bij was. Wat heeft het voor zin, dat op deze manier naar voren te brengen?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik ben blij dat ik de heer Reitsma de kans heb gegeven, bij deze dit statement te kunnen afgeven.

Voorzitter! Het zal toch niet zo zijn dat de minister het rentmeesterschap alleen als politiek steekwapen heeft willen hanteren? Heeft zij zelf ook nog iets met dat door haar aangehaalde rentmeesterschap? Ook binnen de PvdA zullen velen zich aangesproken voelen door dat beeld van de rentmeester die verantwoordig schuldig is over het gevoerde beheer, juist waar het de gevolgen voor de komende generaties betreft. Als dat niet zo is, met welk beeld zou de minister haar mobiliteitsbeleid dan willen typeren? Ik kom niet verder dan het beeld van een kruidenier die op de winkel past en die alle klanten elk wat wils wil bieden. Daar kom je wel een

regerperiode verder mee, maar de toekomst vraagt om doortastendheid, een eigenschap die deze minister overigens in ruime mate bezit. Het huidige mobiliteitsbeleid heeft, om met de woorden van de vervoerseconoom Rietveld te spreken, moraal nodig. En daar zou ik aan toe willen voegen: op moraal gebaseerde overtuigingskracht.

Kortom, wij hebben sterk de indruk dat de toonzetting van de voorliggende begroting anders is dan die van de vorige begroting. Toen liet de minister er geen onduidelijkheid over bestaan dat het mobiliteitsbeleid integraal dient te zijn. Mobiliteit gaat niet alleen over vervoer, maar ook over milieu en ruimtelijk beleid. Het kabinet zou, meer dan tot dan toe het geval was, de bestaande infrastructuur als ordenend principe hanteren voor de ruimtelijke inrichting. Afgaand op de nu gepresenteerde begroting vraag ik me af wat er uiteindelijk zal overblijven van die voornemens. Tot 2010 wordt 80 mld. geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe infrastructuur. Afgezien van de megaprojecten HSL-Zuid en Betuweroute gaat het grootste deel van dat bedrag naar de aanleg van nieuwe rijkswegen (37%). Ook gaan er relatief forse bedragen naar de railwegen, terwijl vaarwegen en fietsinfrastructuur er bijna traditiegetrouw bekaaid afkomen.

In het licht van het voorgaande hebben de fracties van RPF en GPV moeite met de keuzes die de regering met betrekking tot de verdeling van de schaarse middelen maakt. Zeker voor de korte termijn richt vrijwel alle aandacht zich op bereikbaarheid en filebestrijding. Dat gebeurt langs drie sporen: uitbreiding van het (rijks)wegennet, toepassing van verschillende benuttingsmaatregelen en introductie van de spitsheffing. In het streven naar duurzaamheid zit uiteraard enige ruimte om de bereikbaarheid via het snelwegennet te bevorderen en de doorstroomsnelheid daarop te vergroten. Enkele ingrepen in het snelwegennet zijn daarbij waarschijnlijk onontbeerlijk, maar niet in de mate waarin de regering dat nu wil. Het vergroten van de doorstroomsnelheid zal wat ons betreft in belangrijke mate moeten worden bereikt door het toepassen van benuttingsvarianten en een gericht prijsbeleid. Dat prijsbeleid zal, zoals ik net nog heb gemerkt, de komende jaren de politieke gemoederen

Stellingwerf

ongetwijfeld flink blijven bezighouden. De spitsheffing, als die er ooit komt, wordt door de minister gezien als een opstap naar de kilometerheffing. Die laatste is zelfs tot pijler onder het NVVP gepromoveerd. Wij zijn hiermee uiteraard zeer ingenomen. Ik herinner eraan dat een motie over onderzoek naar de kilometerheffing, door de heer Van den Berg en mij in 1997 ingediend, toen nog niet op een meerderheid in de Kamer kon rekenen. We mogen constateren dat op dit punt een politieke klimaatsverandering ten goede is opgetreden. Zeker na het betoog van mevrouw Giskes kan ik constateren dat die klimaatsverandering zich wel heel snel voltrekt. Dat is trouwens ook geen wonder, want het systeem van kilometerheffing is eerlijk en effectief. Uit het vorige week gepresenteerde onderzoek van de Vrije Universiteit blijkt dat door middel van de kilometerheffing de huidige automobiliteit, inclusief de geprognosticeerde groei, met 10 à 30% kan worden gereduceerd. Let wel, dat is het resultaat bij de variant waarbij de staat geen meeropbrengst genereert. Daarmee zou het congestieprobleem zo niet zijn opgelost dan toch grotendeels beheersbaar zijn geworden.

Een belangrijk gevolg van dit nieuwe instrument is dat, als het voortvarend wordt geïntroduceerd, kan worden voorkomen dat veel dure en ondoelmatige investeringen in de capaciteit van het wegennet plaatsvinden. Het zou wrang zijn als we over ruim een decennium zouden moeten constateren dat we de capaciteit van de wegen in het begin van het millennium op een onnodig grote schaal zouden hebben uitgebreid. De schaarse middelen kunnen dan beter direct in andere duurzame vormen van infrastructuur worden geïnvesteerd. Als de minister denkt dat het zo'n vaart niet zal lopen, schat ze de effecten van de kilometerheffing blijkbaar lager in dan de onderzoekers van de VU. Dat vraagt dan om een nadere toelichting.

Wij zijn vooralsnog dus teleurgesteld in het ambitieniveau van de regering ten aanzien van de introductie van de kilometerheffing. De minister ziet introductie hiervan tot nu toe niet vóór 2010. Laat ze zich daarbij niet te veel lamslaan door de ervaringen met de spitsheffing? Inmiddels weten we dat de benodigde geavanceerde technieken in

principe al beschikbaar zijn, zoals ook de minister vorige week bij de presentatie van het onderzoek van de stichting Natuur en milieu kon horen. Volgens deze organisatie is introductie in 2008 heel wel mogelijk. Waar een politieke wil is, is een politieke weg. Dat heeft deze minister tot nu toe ook bij het instrument rekeningrijden laten zien. Ik wil de minister dringend vragen ook deze nieuwe uitdaging aan te gaan. Met name het feit dat het rekeningrijden te zijner tijd kan opgaan in het systeem van de kilometerheffing moet toch geweldige perspectieven openen? Wil de minister de interdepartementale werkgroep die hierover over een halfjaar moet rapporteren, de opdracht geven om de mogelijkheden van introductie per 2008 te inventariseren?

Tot 2008 zullen we ons dan wellicht moeten behelpen met de spitsheffing, hoewel dit na de woorden van mevrouw Giskes discutabel aan het worden is. De fracties van RPF en GPV hebben tot nu toe constructief mee willen denken over de wijze waarop die heffing gestalte moet krijgen. Onze steun is echter wel voorwaardelijk. Definitieve invoering van spitsheffing is voor ons direct gekoppeld aan zicht op de introductie van kilometerheffing. We zullen daarover morgen en ook bij de behandeling van de beprijzingswet nader kunnen spreken.

Voorzitter! Uit het eerder genoemde onderzoek en uit initiatieven in Zwitserland en Duitsland blijkt dat voor het wegtransport de kilometerheffing al veel eerder zal worden ingevoerd dan 2008. In Duitsland wordt in 2003 waarschijnlijk een dergelijk systeem ingevoerd, onder afschaffing van het eurovignetsysteem. Invoering in Nederland vóór dat jaar ligt niet voor de hand, aldus de minister in haar schriftelijke antwoorden. Ik leid daaruit af dat we voor Nederland dus wel kunnen stréven naar introductie in 2003 of snel daarna. Ik overweeg, in tweede termijn op dit punt een motie in te dienen.

In het verlengde hiervan is het wenselijk om met betrekking tot systemen van kilometerheffing ook representatieve proeven met personenauto's te doen, en wel op een zodanig tijdstip dat de uitkomsten in 2005 in ieder geval betrokken kunnen worden bij de evaluatie van

het spitstarief. De leden van onze fracties melden zich bij deze als vrijwillig proefkonijn aan.

Op grond van welbegrepen eigenbelang zal het prijsbeleid er ongetwijfeld ook toe leiden dat de bezettingsgraad van personenauto's groter wordt en dat voor de korte ritten meer naar het alternatief van de fiets zal worden gekeken. Momenteel wordt een zeer groot deel van alle auto's op de weg door slechts één persoon bevolkt. Daarnaast bestaat zo'n 60% van alle autokilometers uit ritjes korter dan 7 kilometer. Daar is nog grote doelmatigheidswinst te boeken en die winst zouden we moeten willen incasseren. Met deze andere aanpak kan tevens worden voorkomen dat een aantal steden met een verkeersinfarct wordt geconfronteerd, als de verkeersstroom die ze moeten verwerken nog verder groeit door de aanleg van extra asfalt.

Met het huidige investeringsbeleid blijven we investeren in twee dure mobiliteitssystemen zonder dat de mobiliteitsproblemen fundamenteel worden opgelost. Wij pleiten voor een scherpere en andere prioriteitsstelling in die zin dat we minder investeren in weginfrastructuur en de hierdoor vrijvallende middelen aanwenden ten behoeve van vormen van infrastructuur die duurzamer vormen van mobiliteit genereren zoals de binnenvaart, het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Wij hebben ons voorgenoemen bij het MIT een aantal concrete suggesties in amendementen om te zetten. Als voorschot daarop hebben we een en ander nu reeds in een notitie op een rij gezet. Deze notitie wil ik de voorzitter, de minister en de collega's aan het eind van mijn betoog graag overhandigen.

De concurrentiekracht van duurzame vormen van mobiliteit zal moeten verbeteren. De potentie daarvoor is zeker aanwezig. Zo toonde Rained onlangs aan dat het marktaandeel van de trein in de spits richting grote steden tussen de 25 en 40% bedraagt! Dat is reeds een behoorlijke prestatie, maar er is veel meer mogelijk, zeker wanneer we ook de gisteren naar buiten gebrachte prestaties van het rondje Randstad op ons laten inwerken. In dit verband zou ik aan de minister willen vragen nader op deze rapportage in te gaan en op de vooralsnog bij ons levende voorkeur om dit rondje Randstad vooral te

Stellingwerf

laten aansluiten op de plannen van de integrale viersporigheid tussen de Randstadsteden. Staat het zweeftreinconcept niet te veel los van het bestaande railnet en leidt dit concept niet tot veel voor- en natransport en tot het leegzuigen van de reguliere spoorverbindingen, waar we nu juist zo grootschalig in willen investeren? Grote lightrailprojecten als de Rijn-Gouwelijn, Randstadspoor en Randstadrail hebben naar ons oordeel te weinig prioriteit in de kabinetsplannen en zouden wat ons betreft naar voren moeten worden gehaald.

Voorzitter! Al jarenlang staat er een bezuiniging van 35 mln. op de rijksbijdrage ten behoeve van de exploitatie van het openbaar vervoer ingeboekt. Vorig jaar hebben we daarover ook reeds van gedachten gewisseld. De bezuiniging is voor het jaar 2000, mede op ons verzoek, van tafel gegaan, maar komt zoals gezegd in 2001 en latere jaren weer terug. Van dit jaarlijkse ritueel moeten we af. Tot dusverre kan ik het verhaal van de minister hierbij niet volgen. In 2000 was het bedrag plotseling nodig om de voor dat jaar uitzonderlijk hoge vervoersgroei te kunnen honoreren. Vanaf 2001 is er ruimte voor 2% vervoersgroei. Daar is ook het budget op afgestemd. Naar verwachting is deze ruimte voldoende om de vervoersgroei te kunnen honoreren, stelt de minister in antwoord 84. Ik kan hier geen touw aan vastknopen. Hoe wist de minister eind 1999 dat in 2000 een uitzonderlijk hoge groei zou plaatsvinden? En moet onze ambitie voor 2001 en later niet ook een forsere verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer zijn? Is 2% groei dan een serieus streefpercentage? Wij denken dat het hoog tijd wordt het zogenaamde betonnen plafond te doorbreken. Dat betekent dat bij een groei van het openbaar vervoer een hogere rijksbijdrage aan de exploitatie mogelijk wordt gemaakt. Dat is werkelijk stimuleringsbeleid. Het gaat hier vooral ook om het signaal dat van die steeds terugkerende bezuiniging op de exploitatie van het openbaar vervoer uitgaat. Ik heb op dit punt, samen met de collega's Van der Steenhoven en Van den Berg een amendement ingediend.

Samenvattend, in de woorden van de minister wil ik met een kernachtige zin afsluiten: mobiliteit mag, selectief mobiel moet.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het is in alle toonaarden al gezongen, dus ik geen voeg geen nieuwe variant meer toe, maar de teneur van de begroting is: mobiliteit mag weer! De SGP-fractie onderkent de wezenlijke behoefte aan mobiliteit, maar het is geen absoluut recht. In onze ogen heeft de overheid juist vanwege het rentmeesterschap, dat al ter sprake kwam, zowel de bevoegdheid als de opdracht om beperkingen op te leggen aan doorgeschoten mobiliteitsbehoeften. Indien dit uitgangspunt onvoldoende in acht wordt genomen, leggen duurzaamheid het af tegen de individuele bewegingsvrijheid. Wij vinden daarom dat op dit terrein de overheid zo nodig krachtig moet kunnen sturen. Dit klemt temeer indien we letten op de naar algemeen wordt aangenomen te verwachten forse transportbehoefte door de toename van e-commerce. Dit vergt een duidelijk sturende regie van rijkswege. Onderschrijft de minister dit uitgangspunt?

Voorzitter! Bij het lezen van de begroting kregen wij sterk de indruk dat het benodigde evenwicht hier en daar zoek was. Wij vinden dat er eigenlijk op vier punten een behoorlijke onbalans is in de begroting.

In de eerste plaats betreft dat droog versus nat. Ik denk hierbij onder andere aan de enorme investeringen in de droge infrastructuur, zoals Betuweroute en weginfrastructuur, versus de te geringe investeringen in duurzaam vervoer over water, binnenvaart, terwijl er ook onvoldoende financiële middelen zijn ten behoeve van beleidslijn Ruimte voor de rivier; denk aan de Maas.

De tweede onbalans betreft investeringen in nieuwe projecten versus beheer en onderhoud. Hierbij noem ik in het bijzonder de vele nieuwe weginfrastructuurprojecten versus de geringe middelen voor beheer en onderhoud van vaarwegen en de tekortschietende middelen voor onderhoud van het spoor. Daar worden wij ook dagelijks mee geconfronteerd.

De derde onbalans betreft de eenzijdige aandacht voor de verkeersproblematiek in de Randstad versus de afkalvende financiële mogelijkheden voor de niet-

Randstedelijke mobiliteitsproblematiek.

Een vierde onbalans is te zien in de enorme investeringen ten behoeve van een kortetermijninstrument als het rekeningrijden versus een teleurstellende inzet als het gaat om investeringen in een langetermijninstrument als de kilometerheffing. Ik wil deze punten nader toelichten.

Ik bespeur allereerst een gebrek aan evenwicht in de benodigde investeringen bij het vervoer over water. De begroting uit zich over de binnenvaart zeer summier en vertoont zelfs terugtrekkende bewegingen. Met de mond wordt het belang van de binnenvaart als duurzame vervoerwijze wel beleden, maar de bijbehorende financiële middelen worden niet geleverd. Specifiek komen we hierover bij het MIT te spreken, maar ik noem onder meer de dreigende stagnatie bij het Maas- en Waalrouteproject, het uitstel van de laatste fase van het project Zuid-Willemsvaart en het schrappen van de verruiming van het kanaal Almelo-Coevorden. Ik wijs hierbij ook op de dip in de investeringen in de vaarwegen die binnen enkele jaren tegemoet kan worden gezien. Hierover werd al gesproken bij het jubileum van het COV. Ook noem ik hierbij de tekorten voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Hierover is uitvoerig gesproken. Er is zeker een tekort van 200 mln. voor het nodige onderhoud van vaarwegen. Dat kan toch niet? Wij moeten onze infrastructuur goed beheren en daar hoort het onderhoud zonder meer bij. Juist het vervoer over water kan zo'n belangrijke en relatief goedkope bijdrage leveren aan de gewenste modal shift.

Problemen heb ik ook met de beleidskeuze om de beperkingen van het budget op te vangen door het accent te leggen op de hoofdvaarwegen. Op deze wijze ontstaan er problemen op de kleinere vaarwegen die juist voor nieuwe vervoersprojecten, denk aan de snelle ontwikkelingen van de kleinere neo-Kempschepen, erg belangrijk zijn. Een duurzame vervoerseconomie heeft juist ook behoefte aan haarvaten om de vervoerde goederen fijnmaziger te kunnen uitsplitsen. Het optimaliseren van ook de kleinere vaarwegen sluit uitstekend aan bij het recente pleidooi van minister Pronk om een

Van den Berg

netwerk van binnenvaartterminals en multimodale overslagcentra aan te leggen. Wil de minister dit pleidooi zoveel mogelijk ondersteunen in haar beleid, ook via financiële stimuleringsregelingen?

Het waterbeheer is van essentieel belang voor ons land. Veel trajecten zijn inzake het toekomstig waterbeheer in gang gezet. Cruciaal is dat de staatssecretaris erin slaagt de diverse besluitvormingstrajecten rond de commissie waterbeheer 21ste eeuw, de EU-kaderrichtlijn water, de commissie-Togtema, die zich bezighoudt met de waterschapsfinanciën en het IPO-rapport inzake de bestuursamenstelling van de waterschappen tijdig en adequaat op elkaar af te stemmen. Ik beveel dit nadrukkelijk in de aandacht van de staatssecretaris aan. Dit alles komt natuurlijk terug, maar ik stipuleer dat voor de nieuwe wijze van omgaan met water forse investeringen en ruimtebeslag cruciaal zijn. Wij komen op het ruimtebeslag terug in het kader van de vijfde nota ruimtelijke ordening. Is het niet nu al van belang om de begrotingssystematiek aan deze toekomstige ontwikkelingen aan te passen en voor dit traject niet alleen bedragen te ramen, ook in meerjarenperspectief, maar ook in de begrotingssystematiek dit beleid duidelijk als afzonderlijk punt naar voren te brengen? Compensatie van landbouwgronden bijvoorbeeld zal gigantische bedragen vergen. Nu weten wij nog niet waar die vandaan moeten komen. Mag ik hierop een reactie van de staatssecretaris horen? Ik sprak bij interruptie al over de Maas, dit onderwerp hoef ik dus niet nader toe te lichten.

Om de overgang van nat naar droog te markeren, wil ik een opmerking maken over de verenproblematiek. Wij zullen hierover nog nader komen te spreken, maar wij menen dat dit probleem niet de aandacht krijgt die het verdient. Op verschillende punten zijn er problemen, zoals bij de Maasveren. Hiermee werden wij geconfronteerd toen onze fractie in die regio op werkbezoek was. Verder noem ik het Noordzeekanaal. Toen was er sprake van een ander werkbezoek van de commissie voor Verkeer en Waterstaat. De gedecentraliseerde middelen via het Gemeente- en Provinciefonds blijken niet te worden aangewend voor nieuwe investeringen in veren en dat is een slechte zaak. Ik vraag nu reeds de bewinds-

lieden of zij deze problemen onder ogen willen zien. Wij komen hierop later terug, maar – nogmaals – wij vinden de gang van zaken zeer onbevredigend.

De kwaliteit van het personenvervoer per spoor is op een dramatisch dieptepunt beland, zo is mijn persoonlijke ervaring van de afgelopen maanden, weken en dagen. Ik kan door mijn spreektijd geen illustratieve voorbeelden geven, maar ik kan hier bijna een boek over schrijven. Dat doet mij overigens verdriet, want ik ben een grote aanhanger van het openbaar vervoer en zeker van het spoor. Nu gaat het echter heel slecht. Een kwaliteitsimpuls voor het spoorvervoer is nodig. Er is sprake van een capaciteitstekort. Treinstellen ontbreken en de punctualiteit van het treinvervoer is onvoldoende. Wij wijten dit mede aan een jarenlang te geringe aandacht voor het onderhoud en onvoldoende capaciteit van het bestaande net. Zo wachten we al jaren op de uitvoering van het BB21-plan. Er moet nu toch spoedig een plan van aanpak komen om de basiskwaliteit van het spoor en het materieel aan te pakken. Is de minister dit met mij eens en wat gebeurt eraan?

Daarnaast – ook daarover hopen we nog nader te spreken in ander verband – hebben wij ook zorgen over de ingezette marktwerkingsoperatie binnen het OV, niet in de laatste plaats voor het platteland. De signalen op dat punt, met name uit het noorden van het land, zijn niet geruststellend. Wij willen voorts een lans breken – de minister heeft ons daar onlangs een brief over gestuurd – voor de sociale veiligheid binnen het OV, ook een belangrijk aspect dat veel aandacht behoeft.

Sprekend over het spoor, voorzitter, wil ik mijn zorg nogmaals uiten over het uitblijven van de benodigde wetgeving, waarbij ik natuurlijk denk aan de nieuwe Spoorwegwet. Het is duidelijk dat deze wet niet vóór 2001 in het Staatsblad zal staan, en de Concessiewet overigens evenmin, gezien het huidige moment. Dit impliceert evenwel dat onder andere de geplande uitplaatsing van de taakorganisaties, alsmede het prestatiecontract, in de lucht zijn komen te hangen. Hoe wil de minister daar nu mee omgaan? Zonder adequate wetgeving kunnen

deze onderdelen toch niet van start gaan?

Voorzitter! De onevenwichtigheid tussen Randstad en buitengebieden, respectievelijk de rest van het land, heeft mijns inziens mede te maken met een onduidelijke en ook onjuiste analyse van de echte knelpunten. Nu komt de minister met een beleid terzake van een landelijke kwaliteitsnorm van 60 km/uur-doorstroomsnelheid in de spits. Het zal duidelijk zijn dat met deze kwaliteitsnorm er zeer weinig knelpunten zijn buiten de Randstad, terwijl we de problemen daar zien groeien. Daar moeten we toch ook wat aan doen? Bergt deze benadering niet het gevaar in zich dat deze gebieden pas de aandacht zullen krijgen, als de problemen al levensgroot zijn, waarmee we weer achter de feiten aan lopen? De minister zou er een eer in moeten stellen om ook de mobiliteit in die gebieden op peil te houden en de Randstedelijke fileproblematiek buiten de Randstad te voorkomen.

Voorzitter! Duidelijk is dat mijn fractie op zich blij is met de aandacht van de minister en ook van collega's hier in de Kamer voor de kilometerheffing. Mijn fractie bepleit dit al jaren. Ons standpunt is dat het nogal schrijnend is, dat er grote investeringen gedaan worden voor het rekeningrijden, terwijl dit in feite een instrument is van het verleden. Ieder is het er toch mee eens dat de kilometerheffing het meest geschikt is voor een integrale doorberekening van mobiliteitskosten. Voor echte variabilisatie, ook naar tijd en plaats, moeten we de kilometerheffing hebben. Laten we daar nu toch maximaal op inzetten en niet ontzettend veel investeren in een instrument dat maar voor de heel korte termijn is, dat bovendien veel juridische problemen en draagvlakproblemen oproept, en waarvan de effectiviteit nog maar zeer de vraag is. Laten we die stap alsjeblieft overslaan, voorzitter.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Ik zou hier een vraag over willen stellen aan de heer Van den Berg, voorzitter.

Rekeningrijden is er al vanaf 1987 en toen vond men het al een goed instrument. Dat is ongeveer dezelfde tijd die er nu zit tussen het idee van rekeningrijden en de invoering. Elk prijsinstrument zal, als het uiteindelijk ingevoerd wordt, op verzet

Van den Berg

kunnen rekenen. Bent u niet bang dat u met uw houding ook een begin van beprijzing onmogelijk maakt?

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp uw vraag, want ik heb die ontwikkelingen in de afgelopen jaren allemaal meegemaakt en zich zien aftekenen. Voor ons is het niet een soort omtrekkende beweging, maar dat moge u duidelijk zijn. Wij hebben steeds gezegd dat de kilometerheffing een heel goed middel is, omdat het in onze ogen juist de beste vorm van variabilisatie is. Dan is natuurlijk een vraag: moet je voor een aantal jaren dan nog een minder goede vorm daartussenin gaan toepassen? Wij vinden dat eigenlijk jammer van de investeringen die je daarvoor moet doen. Het draagvlak daarvoor ontbreekt en wij bespeuren – dat is mijn antwoord op uw vraag – dat er nu een zeer breed draagvlak is om deze kant uit te gaan. Welaan, laten we dat moment benutten en niet de tijd verliezen om deze tussenstap die op allerlei bezwaren stuit, ook juridische, te gaan nemen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In vele landen bestaan vormen van rekeningrijden. Daar kan het juridisch kennelijk wel en hier kan het ook, zo denk ik. Uw bondgenoten in de kilometerheffing, zoals de VVD, vinden overigens wel dat er eerst 10 mld. terug moet naar de automobilist. Ja, zo'n kilometerheffing lust ik ook wel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is niet onze opvatting, maar het gaat om het instrument en daar bespeur ik, nogmaals, een groot politiek draagvlak voor. Laten we dat benutten.

Voorzitter! Voor de korte termijn – maar daar ga ik nu niet verder op in omwille van de tijd – laten zich benuttingsmaatregelen bepleiten: gebruik van vluchtstroken, toeritdosering, spitsstroken, autodelen – ook een goed punt – en met name het gebruik van de fiets. Ook wij vragen een reactie op het OV-fietsplan.

Voorzitter! Nog twee zinsneden tot slot, in de eerste plaats over de tunnelrisico. De treinramp in Oostenrijk heeft veel commotie opgeroepen; het is een zeer triest gebeuren. Hoewel we spreken over een situatie die in Nederland nauwelijks parallellen kent, is het toch zeer goed ons af te vragen

welke voorschriften er in ons land zijn voor het bouwen van tunnels. De bouw van tal van tunnels is in voorbereiding of in uitvoering. Wat is momenteel het kader voor de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot deze ondergrondse bouwwerken? In hoeverre is er uniformiteit bij deze voorschriften? Hoe groot is de doorwerking daarvan, bijvoorbeeld bij PPS-constructies? Is er op dit punt behoefte aan extra wetgeving? Graag krijg ik hierop een duidelijke reactie van de minister.

Mevrouw de voorzitter! Een laatste vraag betreft de kerkteléfono, een bekend punt van onze fractie. Het rapport betreffende de kerkteléfono is ingediend. De Kamer heeft de staatssecretaris veertien dagen geleden gevraagd spoedig met een reactie te komen. Wij hebben die nog niet gezien. Kan de staatssecretaris toezeggen, dat zij nu zo spoedig mogelijk een reactie op het rapport inzake mogelijke alternatieven en het invoeringstraject de Kamer zal toezenden? Ik hoop in dit debat die toezegging te krijgen.

Voorzitter! Ik sluit af met de bewindslieden wijsheid en zegen te wensen bij hun veel omvattende en verantwoordelijke taak, ook het komende jaar.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik vraag de leden aandacht voor het volgende.

At the gallery we have at the moment a delegation from the senate and the house of representatives from Kazachstan, who are on a study-tour in the Netherlands. This afternoon they pay a visit to us. Welcome!

(Applaus)

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels met betrekking tot het beëindigen van de overeenkomst van samenwerking van de elektriciteitsproductiesector en tot het aandeelhouderschap van de netbeheerder van het landelijk**

hoogspanningsnet (Overgangswet elektriciteitsproductiesector) (27250), en van:

- de motie-Voûte-Droste c.s. over verruiming van de capaciteit met 1000 megawatt in 2002 (27250, nr. 24);
- de motie-Voûte-Droste c.s. over optimalisering van de grensoverschrijdende transportcapaciteit (27250, nr. 25);
- de motie-Crone c.s. over het in serieuze overweging nemen van een veilingbod voor Demkolec (27250, nr. 26).

(Zie wetgevingsoverleg van 6 november 2000.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Hartelijk dank voor de ruime tijd die wij vandaag kunnen nemen om het debat af te ronden, omdat er toch nog serieuze punten zijn. Ik zal mijn best doen om het kort te houden, maar niet dan nadat ik heb gezegd dat wij dit debat pas afronden bij de stemmingen. Als blijkt dat wij toch nog te weinig tijd hebben, moeten wij er maar een andere oplossing voor vinden. Uiteraard is het wetgevingsoverleg een integraal onderdeel van dit debat.

Voorzitter! Ik ben blij met de Kamerbrede steun voor mijn motie over Demkolec. Mogelijk kan de centrale tegen wat hogere kosten toch open worden gehouden, mits het extra milieuelement in redelijke verhouding staat tot de extra kosten die daarmee gemoeid zijn. Ik hoop dat hiervoor een redelijk bod komt uit de markt. Ik vraag de minister ons hiervan op de hoogte te houden.

Het is van groot belang dat er een maximumtarief komt voor de kleinverbruikers, te weten de gezinnen en het midden- en kleinbedrijf, ook als de markt wordt vrijgegeven in 2004. Wij weten allemaal dat bij een nieuwe en onzekere start van marktwerking veel burgers bij hun oude leverancier zullen blijven. Men spreekt zelfs over 80%. Zij zullen niet snel switchen naar een nieuwe leverancier. Dat doet alleen die 20% die op een snel prijsvoordeeltje uit is. Natuurlijk moet die 80% niet met een al dan niet geringe prijsverhoging worden