

Voorzitter

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter. Ik wil nog reageren op het verzoek van mevrouw Kant. Het probleem dat zij aangeeft, is niet nieuw. Gisteren werd het alleen op een bepaalde wijze in NOVA gepresenteerd. De juistheid van een en ander is nog niet duidelijk. De minister heeft aangekondigd een onderzoek te willen instellen. Ik wil de minister nadrukkelijk verzoeken in de brief aan te geven op welke termijn dit onderzoek kan worden afgerond, zodat de Kamer beter en nader kan worden geïnformeerd. In het verleden is hierover al uitgebreid gediscussieerd.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed dat wij het kabinet verzoeken om een spoedige beantwoording van de schriftelijke vragen van mevrouw Hermann en daarnaast het stenogram van dit gedeelte van de vergadering doorgeleiden naar het kabinet. Wij kunnen bezien in hoeverre daarop wordt gereageerd. Deze reactie moet dan vandaag of morgenvroeg bij de Kamer aanwezig zijn.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik vind dat prima suggesties. Het probleem is inderdaad niet nieuw, maar juist omdat het probleem niet wordt opgelost en gezien de ernst van de situatie, vind ik het reëel om daar op heel korte termijn een debat over te voeren met de minister en zo de verantwoordelijke bewindspersoon ter verantwoording te roepen. Ik vind het prima dat er eerst een brief komt en dat de vragen worden beantwoord. Misschien kan de minister in die brief duidelijk ingaan op hetgeen gisteren naar voren is gebracht. Volgens mij ging het om een onderzoek op initiatief van het ministerie. De minister heeft gisteren in de uitzending al gereageerd, dus in feite kennen wij haar reactie al. Ik vind het prima als zij die ook op papier zet. Wij vinden het uitstekend om hierop morgen bij de regeling van werkzaamheden terug te komen. Dat zal ik ook zeker doen, maar mijn inzet is wel dat wij hierover, het liefst morgen, een debat voeren.

De **voorzitter**: Daar neem ik kennis van. Ik wijs er wel op dat volgens de procedure van de Kamer mevrouw Hermann het voortouw heeft omdat zij eerder was. Een en ander hangt af van hetgeen mevrouw Hermann wil,

maar dat hoor ik dan morgen wel. Dat lijkt mij het beste.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De heer **Buijs** (CDA): Mevrouw Kant vraagt nu om een debat. Het woord "interpellatie" is verdwenen. Als ik dat goed heb gehoord, vraag ik om een bevestiging.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat hangt af van de situatie morgen. Als wij gezamenlijk besluiten tot een debat, vind ik dat prima, als het morgen maar plaatsvindt.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Wij gaan een paar uur later dan gepland beginnen met de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Morgenvroeg is de tweede termijn gepland. Volgens geruchten verandert dat misschien weer. Ik pleit ervoor, morgenvroeg de tweede termijn van Verkeer en Waterstaat te handhaven.

De **voorzitter**: Mijnheer Stellingwerf, u weet heel goed dat ik daar op dit moment absoluut niet op kan reageren. Wij hebben nog twee dagdelen te gaan. Het hangt ervan af hoe het verloop tijdens deze twee dagdelen zal zijn. U en uw collega's kunnen daar zelf heel veel aan doen! Als wij namelijk op tijd, dat wil zeggen om een uur of zes vanavond, klaar zijn met de eerste termijn van de kant van de Kamer, dan ben ik ervan overtuigd dat u volledig uw zin krijgt.

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 2002 (28000-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002 (28000-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Het wordt hoog tijd dat Nederland de mobiliteit hoger op de agenda gaat plaatsen. Zo verwelkomde de Belgische premier Verhofstadt zijn Nederlandse collega op de EU-top te Gent. Hij arriveerde namelijk een uur te laat vanwege verkeersopstoppingen op onze wegen.

De bereikbaarheid is de afgelopen jaren naar een zorgelijk niveau gezakt. Files van in totaal meer dan 200 km zijn geen uitzondering meer. Gisteren werd zelfs het record van 400 km bereikt. Opstoppingen zijn niet alleen tot de weg beperkt. Ook bij de Nederlandse Spoorwegen is de kwaliteit naar een dieptepunt gedaald. Gevolg van dit alles is een gevoel van onmacht bij de burgers. Zij willen best gebruik maken van een goed openbaar vervoer, maar het probleem is dat zij meestal geen keuze hebben. Wat is immers hun dagelijkse praktijk? Als zij voor het openbaar vervoer kiezen, worden zij gestraft met steeds nieuwe vertragingen, staanplaatsen en een groot gevoel van onveiligheid. Als je dan toch maar de auto neemt, mag je iedere ochtend weer achter aanschuiven in de file.

De oogst van de paarse jaren is dan ook schraal: veel stilstand, onvoldoende dynamiek. Deze schrale oogst verwijt de fractie van het CDA deze minister niet als enige. Ook haar voorgangster mevrouw Jorritsma beloofde meer dan realiteit werd. De ambities rond de infrastructuur en mobiliteit zijn door beiden onvoldoende krachtig gerealiseerd. Drie kernpunten wil ik hierbij speciale aandacht geven.

1. De kwaliteit van het openbaar vervoer. Dit vraagstuk heeft een sociale en een logistieke kant. De bedreigende incidenten op sommige spoortrajecten zijn allang niet meer incidenteel. Als conducteurs bewust doorrijden bij sommige stations uit vrees voor geweld, is voor hen en voor de samenleving de maat vol. Als tweederde van het spoorpersoneel in een jaar slachtoffer is geweest van een of meer incidenten, is het beloven van een chipkaart en van afgesloten perrons in het jaar 2003 geen houdbaar antwoord!

Logistiek zijn de ambities evenmin gerealiseerd. Noodzakelijke impulsen als lightrail en hoogwaardige verbinding met het noorden en het

Eurlings

snelle vervoer via het zogeheten rondje Randstad zijn nauwelijks voorbij de tekentafel gekomen. Ook dat papier is geduldig, terwijl de reiziger geen raad meer weet.

2. Mobiliteit beheersen en versoepelen. Het zou zelfs weer fun zijn volgens de minister. Ons land straalt dat inmiddels niet meer uit. Bereikbaarheidsproblemen veroorzaken voor een belangrijk deel het wegzakken van Nederland van plaats 3 naar plaats 6 op de lijst van vestigingslanden. De noodzakelijke flexibiliteit en maatregelen zijn ontoereikend. De minister zocht en zoekt naar oplossingen in veel megaprojecten die te snel vertraagd raken.

3. De samenhang van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Hoewel een integrale benadering noodzakelijk was, is onvoldoende samenhang ontstaan. Bij grote en kleine woon- en werklokaties bleef het moeizaam een gerichte ontsluiting door openbaar vervoer en wegen te integreren in de ontwikkeling.

Dergelijke gebreken werken zeer lang door en verergeren de fileproblemen en de OV-dienstkwaliteit. De problemen hierdoor zijn talrijk, van te korte uitvoegstroken en nauwelijks adequaat openbaar vervoer bij Vinex-lokaties als Leidsche Rijn, tot aan gebrekkige fietsinfrastructuur naar en rond spoorstations, beter te beveiligen stallingen en dergelijke. Het beeld van het beleid is al met al bepaald onvolmaakt.

Onvolmaakt is ook het beeld van dat beleid waarvoor staatssecretaris De Vries verantwoordelijk is geweest. Bittere pillen als de heisa rond meer dan één veiling moest zij slikken. Mij blijft het verbazen dat van zo'n boeiende en innovatieve portefeuille zo weinig echt is gerealiseerd.

De hoofdlijnen van het beleid van minister Netelenbos zijn bijeengebracht in de drie b's van het NVVP (benutten, beprijzen, bouwen). Namens de CDA-fractie heb ik vorig jaar al opgeroepen tot meer daadkracht en een concrete aanpak daarbij. Wij hadden daarvoor, zoals de minister zich zal herinneren, de drie a's van aanpakken, attaqueren en afmaken. Het door de minister bereikte resultaat bemoedigt niet. Wel veel beprijzen, maar weinig benutten of bouwen!

Wat benutten betreft, is er inmiddels een aantal plannen.

Alleen, de middelen die hiervoor worden ingezet, zijn teleurstellend. Op die voor spits- en plusstroken na zakken de budgetten zelfs verder weg. Ik zal later in dit betoog een aantal concrete voorstellen doen om op dit terrein op korte termijn te verbeteringen aan te brengen.

Bij het onderwerp bouwen, is er een vierde a dringend gewenst, die van anticiperen. 1% economische groei veroorzaakt een groei van de mobiliteitsbehoefte van 1,5%. Voor de komende vier jaar betekent dit dat bij een groeipercentage van 2,25 de mobiliteit met ongeveer 14% zal toenemen. Het MIT van deze minister lijkt voor deze forse groei veel te bieden in de ronde cijfers. Echter, zorgvuldige analyse laat de beperkingen ervan snel zien.

Het CPB geeft in zijn rapport 12, getiteld Mogelijkheden en beperkingen van overheidsinvesteringen, aan dat de voorziene mobiliteitsgroei door de aangekondigde 80 mld feitelijk niet wordt afgedekt. VNO-NCW constateren in hun notitie Blijven vooruitgaan dat tot 2014 2,5 mld gulden per jaar extra investeringsbehoefte blijft bestaan.

In de memorie van toelichting op deze begroting voor 2002 wordt echter gezweven over de strategische vraagstukken die bepalend zullen zijn voor dit investeringsprobleem in de komende tien tot twintig jaar.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Welke voorstellen van de CDA-fractie hebben wij de afgelopen jaren gezien bij algemene beschouwingen of financiële beschouwingen om extra geld beschikbaar te stellen voor infrastructuur bovenop de zeer grote bedragen die dit kabinet daarvoor de afgelopen jaren al extra heeft uitgetrokken?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begrijp het ongeduld van de heer Dijsselbloem, maar verzoek hem mijn verdere betoog af te wachten, want ik kom nog met concrete punten. Vanwege de insteek van zijn eigen partijleider begrijp ik zijn ongeduld eens te meer. In die lijn zeg ik dan ook: wacht u even, dan zult u onze voorstellen zo vernemen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijn vraag was welke voorstellen wij de afgelopen jaren van de CDA-fractie hebben gezien om daadwerkelijk extra geld vrij te maken voor nog

meer infrastructuur bovenop de enorme financiële impulsen die deze minister al in de wacht heeft weten te slepen.

De heer **Eurlings** (CDA): U noemt het forse impulsen, maar ik heb vermeld wat er volgens VNO-NCW extra nodig is. Ik geloof dat u vorig jaar bij de begrotingsbehandeling wel degelijk af en toe in de zaal aanwezig was. U weet dus dat wij ook toen hebben gezegd: laat het bouwen niet wegzakken voor het beprijzen. Dat is dus een consistente lijn. U zult zich herinneren dat in het kader van het rekeningrijden een paar honderd miljoen gulden verloren is gegaan. Het zou onze fractie een lief ding waard zijn geweest als dat potje anders was ingezet. Als u vandaag de dag toekomstgericht durft te denken, mijnheer Dijsselbloem, bij de insteek op de begroting, dan raad ik u aan het partijprogramma van het CDA er eens op na te slaan. U zult dan tot uw genoegen – en waarschijnlijk ook tot genoegen van meer mensen in uw partij – constateren dat onze partij behoorlijk wat extra ruimte inruimt bovenop datgene wat de minister heeft gepland.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik concludeer uit dit verhaal dat de CDA-fractie de afgelopen jaren geen enkel concreet voorstel heeft gedaan om extra geld vrij te maken voor infrastructuur. Misschien kunnen wij even doorschakelen naar het verkiezingsprogramma.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik moet u onderbreken, mijnheer Dijsselbloem, want u trekt een volstrekt verkeerde conclusie. Ik vraag u om enig geduld om mijn verhaal af te luisteren. Ik zal voorbeelden aanhalen vanaf het begin van Paars – en ik noem 1995 – waarbij wij al hebben gezegd: er moet meer worden benut, er moet meer in het OV, maar wij komen er niet met zonder meer extra bouwen. De CDA-fractie heeft daarvoor concrete plannen ingediend. Dat was voor uw tijd en voor mijn tijd. Ter informatie zeg ik erbij dat het zeer concrete voorstellen waren. U kunt na zeven jaar Paars niet de CDA-fractie een kat geven omdat er te weinig is gebouwd. Als u onderschrijft dat er te weinig is gebouwd, zou ik zeggen: welkom in mijn kamp, dan vinden wij elkaar aan het einde van dit debat en dan gaan wij vanuit

Eurlings

de Kamer net als uw partijleider in het land verkondigt, zorgen voor extra ruimte bovenop datgene wat minister Netelenbos uittrekt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb nooit voorstellen van uw fractievoorzitter of financieel specialist gezien om daadwerkelijk extra geld vrij te maken voor infrastructuur. Ik stel vast dat dit kabinet daarin wel is geslaagd. Het CDA had kennelijk vrede met de bedragen die erbovenop kwamen, want het heeft nooit extra voorstellen gedaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik kan u kennelijk niet met feiten overtuigen. Daarom zeg ik u nogmaals dat u een onjuiste conclusie trekt. Als u de conclusie trekt dat dit kabinet genoeg doet, moet u even analyseren hoeveel kilometer file er gisteren stond. Dan ziet u misschien de werkelijkheid buiten deze Kamer en kunt u voor nu en voor de toekomst meer in actie komen. Ken uw feiten! Gebruikt u de ruimte tussen eerste en tweede termijn om uw feitenkenis wat te verdiepen, het is de moeite waard!

De memorie van toelichting op de begroting voor 2002 zwijgt over de strategische vraagstukken die bepalend zullen zijn voor dit investeringsprobleem in de komende tien tot twintig jaar. Zo bouwen we een achterstand, die weer decennia kan doorwerken, als het ware vanzelf in. Wat doet de minister met analyses als die van het CPB en VNO-NCW? Het kan toch niet bij de bekende repliek van de minister blijven dat extra bouwen niet meer nodig zal zijn, als zij maar aan de knoppen van de prijzenmachine kan draaien?

Wat de prijzenmachine van de b van beprijzen betreft nog het volgende. Het CPB constateert dat een congestieheffing van groot belang kan zijn. U hoort mij dat niet tegenspreken. De kern is echter een andere, namelijk de vraag wanneer zo'n heffing als een effectief instrument kan worden ingezet. Dit blijft vruchteloos als burgers weinig mogelijkheden kennen voor alternatieven in hun mobiliteit. Als er geen mobiliteitsmarkt is, dan staat men alleen maar duurbetaald in de file. Zo kunnen hoge spitstarieven weliswaar leiden tot verminderde congestie; niet doordat mensen andere, duurzame en bewuste, keuzes kunnen maken, maar doordat

ze zich noodgedwongen minder gaan bewegen. Dit heeft alleen maar negatieve gevolgen voor de economische ontwikkeling en voor sociale contacten. De CDA-fractie is van mening dat burgers eerst een echte mobiliteitsmarkt en dus reële keuzemogelijkheden moeten krijgen alvorens beprijzingen als sturingsinstrument mogen worden ingezet. Of, zoals Jaap de Hoop Scheffer het verwoordde tijdens de recente algemene politieke beschouwingen: eerst bewegen, dan beprijzen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Eurlings heeft het er steeds over dat er zoveel aandacht in het beleid naar beprijzen is gegaan. Kan hij misschien een voorbeeld noemen van een beprijzingsmaatregel in het autoverkeer die in de afgelopen tien à twaalf jaar is ingevoerd?

De heer **Eurlings** (CDA): Daar heeft u een punt. Er zijn veel grote prestigeplannen, maar er is weinig resultaat. Daarbij komt dat de richting van de plannen ons niet bevalt. Wij vinden dat de prioriteit verkeerd ligt. U kunt mij er natuurlijk niet op aanspreken dat plannen niet zijn uitgevoerd; dat is ook mijn constatering. Maar bij het geflopte project rond rekeningrijden was ik daar niet eens zo rouwig om; dat kwam best wel goed uit. Het is alleen jammer dat alle aandacht naar de beprijzingsinstrumenten ging, terwijl wij eerst moeten bekijken hoe knelpunten in het openbaar vervoer moeten worden opgelost en hoe wij voor keuze op de weg kunnen zorgen. Als er dan een mobiliteitsmarkt ontstaat waarin mensen een alternatief hebben en dus kunnen kiezen, dan kun je bekijken hoe je met prijsinstrumenten die bewuste, milieuvriendelijke en congestiebeperkende keuze kunt stimuleren. Niet het een voor het ander, want dan sta je duurbetaald in de file. Dat was onze kritiek op het rekeningrijden en dat is onze kritiek op de spitstarieven bij de kilometerheffing, want wij voorzien niet dat de invoering daarvan over een paar jaar de mensen meer keuze zal bieden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U heeft zich de laatste jaren, ondanks uw verkiezingsprogramma, enorm verzet tegen beprijzing. De files zijn langer geworden omdat in de afgelopen tien jaar geen instrument is

ontwikkeld om iets te doen aan de fileproblematiek. Nu zegt u dat het de schuld is van het kabinet, maar hoe kijkt u tegen uw eigen rol aan?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik raad u aan om u wat nader te verstaan met de analyses van het CPB. Dat constateert heel duidelijk dat er te weinig is gedaan aan investeringen. 80 mld lijkt heel veel, maar zal niet voldoende zijn om een mobiliteitsmarkt te creëren en knelpunten op te lossen. Ik herinner u aan de behandeling van vorig jaar: wij hebben altijd gezegd dat wij niet alleen maar moeten beprijzen, maar ook moeten bouwen aan een beter openbaar vervoer en een betere weg om mensen een keuze te geven. Als u constateert dat er te weinig concrete resultaten voor de reiziger zijn geboekt, dan vinden wij elkaar daarin. De oplossing is bij u het duurder maken, bij mij het bieden van een alternatief.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het Centraal planbureau constateert dat zonder beprijzing de problematiek rond de automobilititeit niet op te lossen is. Daarin heeft u in de afgelopen jaren een rol gespeeld.

De heer **Eurlings** (CDA): Daarin hebben wij geen rol gespeeld. Ik weet niet of u mijn verhaal van zo-even heeft kunnen volgen. De vraag is niet of een prijsinstrument effectief is, de vraag is wanneer je het moet inzetten. Je zet het in als er een mobiliteitsmarkt is. Het Centraal planbureau zegt dat ook. Men moet een keuze hebben. Als u in de spits zit en u heeft een alternatief dan heeft het zin dat wij het voor u wat duurder maken, want dat kan u ertoe aanzetten om het goede alternatief te kiezen. Als u geen alternatief heeft, dan gaat u gewoon meer betalen en dan lossen wij het probleem niet op.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Eurlings had net de slogan geïntroduceerd: eerst bewegen en dan beprijzen. Dat doet het in het gehoor wel goed, maar er wordt van verkeerde vooronderstellingen uitgegaan. Als wij op een goede manier zouden beprijzen en daarmee zouden sturen, dan zouden vele investeringen onnodig blijken te zijn. Uw benadering is bijna een plicht tot mobiliteit. Of hoor ik dat verkeerd?

Eurlings

De heer **Eurlings** (CDA): Dat hoort u verkeerd. Mijn benadering is geen plicht, maar een realistische benadering die zegt dat mobiliteit noodzakelijk is. Ik zal bij uw partijprogramma de geplande economische groei in de gaten houden. Het een kan niet zonder het ander. Als u economische groei plant moet u een oplossing vinden voor de groei van de mobiliteit. Dat hangt met elkaar samen. Of lagere economische groei voorspellen of omgaan met de mobiliteit. Wat het bewegen en beprizen betreft, verzoek ik u verder te kijken dan Nederland. Bij onze zuiderburen zit een minister van de Groenen die zegt: zolang onze mensen geen alternatief hebben, peins ik er niet over om spitsarieven in te voeren. Dat moet u toch aan het denken zetten.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Mij zet aan het denken dat u uitgaat van verkeerde vooronderstellingen: er is geen keuzemogelijkheid. Als wij gaan beprizen, dan komt er ruimte in de bestaande capaciteit vrij. Volgens u betekent dit dat je heel veel moet investeren. Als het beprizingsinstrument wordt ingevoerd, blijkt dat wij het onnodig hebben gedaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Mag ik een wedervraag stellen?

De **voorzitter**: Nee, want ik wilde zeggen: wat de heer Stellingwerf zelf vindt, moet hij in zijn eigen termijn zeggen.

De heer **Eurlings** (CDA): De cruciale vraag is waarom er meer ruimte ontstaat. Omdat mensen die moeten reizen naar hun werk een alternatief krijgen en daarvan gebruik maken? Of omdat het te duur wordt en wij de mobiliteit gaan terugdringen? Wij vinden de lijn van mobiliteit een noodzakelijk goed. De minister sprak verleden jaar over fun. Het gaat misschien wat ver maar ik vond het wel een verfrissend geluid. Als u de mobiliteit wilt terugdringen, dan is dat uw goed recht. Dan kunt u de lijn volgen die u mij voorhoudt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De ruimte zal ontstaan omdat door het beprizingsinstrument veel noodzakelijke mobiliteit niet gerealiseerd zal worden.

De heer **Eurlings** (CDA): Dan gaat u ervan uit dat als je het duurder maakt mensen minder gaan reizen. Gisteren stond er 400 km file. Welke automobilist gaat daar voor de fun in staan? Ze doen het omdat zij geen alternatief hebben. Als u het zo stelt, gaat u een beetje voorbij aan de realiteit van die miljoenen reizigers iedere dag. Die gaan niet voor de lol in een bomvolle trein zitten of in een file van 400 km staan. Wij moeten hun een alternatief bieden. Dan kun je met prijsmaatregelen stimuleren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mag ik het CDA de consistentie voorhouden? In het vorig verkiezingsprogramma was het nog voor beprizen en elektronische tolheffing. De heer Leers heeft de ladder van Leers geïntroduceerd waarin beprizen voorop stond en bouwen achteraan. Dan hebben wij de pleidooien van u en de heer Leers gehad voor het variabiliseren langs de weg van de accijnzen. De heer Reitsma pleitte ervoor om het kwartje van Kok van de accijnzen af te halen. De toenmalig financieel woordvoerder de heer Balkenende zei: bij het CDA doen wij niet aan lastenverlichting. Dat is weggegooid geld. In het nieuwe verkiezingsprogramma staat: over de kilometerheffing is met ons te spreken. Kunt u een rode draad aangeven zodat wij begrijpen waar het CDA staat?

De heer **Eurlings** (CDA): Weet u wat ik zo leuk vind? Dat u schijnbaar heel erg geïnteresseerd bent in het CDA. Ik vind dat heel toekomstgericht van u. Wat ik minder leuk vind, is dat u appels en peren bij elkaar gooit en er bananen van probeert te maken. U probeert willens en wetens een beeld te creëren van inconsistentie. Ik zeg daarop dit. Ik vind dat u na zeven jaar Paars als hoofdwoordvoerder van de grootste regeringspartij een beter inhoudelijk verweer zou moeten hebben dan alleen katten op een oppositiepartij. Overigens zijn wij heel consistent. Wij zijn altijd uitgegaan van keuzes en dan beprizen. Wat de heer Leers zei, was in het kader van een totaalconcept waarin keuzes zouden worden gecreëerd. Toen het totaalconcept wegviel, was het beprizen niet aan de orde. Maar de heer Leers zit hier. Misschien kunt u in de coulissen even met hem praten.

Mijnheer Dijssebloem, u had het ook over ons verkiezingsprogramma. Ik

neem aan dat u dit goed gelezen hebt. Op pagina 23 staat een heel duidelijke tekst, links bovenaan onder het kopje "Zonder keuzevrijheid geen nieuwe beprizing". Ik raad u aan dat nog eens te lezen. Dan zult u zien dat alle verschillende insteken van het CDA uit een heel duidelijke lijn naar voren komen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik zal mij zeker met de heer Leers verstaan, maar de centrale inhoudelijke lijn is totaal niet te volgen. Op het ene moment moet het variabele deel omlaag en op het andere moment moet het via de accijnzen. De centrale lijn is voor een gemiddelde kiezer die inderdaad staat te balen in de file niet te volgen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind uw lijn niet te volgen. U zegt dat de groei van de files tot stilstand is gekomen. Ik zou zeggen: leg dat eens aan de reizigers uit. Maar los daarvan: wij zouden hierover een heel debat kunnen voeren, maar ik zal het in enkele zinnen proberen. Variabilisatie is één. Dat is de gebruiker zo eerlijk mogelijk laten betalen. De minister zegt in het NVVP dat zij accijnzen daarin een heel serieus instrument vindt. Wij hebben gevraagd: is dat niet het gemakkelijkste instrument en heeft u dit met de grenslanden overwogen? Twee is de kilometerheffing. Dat is vooral bedoeld voor sturen: spitsarieven, regiotarieven. De minister zegt bij dat sturen zo beeldend: ik ga aan de knoppen zitten en als er sprake is van een grote spits ga ik het duurder maken. Van die tweede lijn zeggen wij: eerst bewegen en dan beprizen. Dat staat los van de drive die wij allemaal hebben om de kostenopbouw van een automobilist nog iets verder naar het variabele door te laten slaan. Wij zullen altijd proberen daaraan mee te doen, maar de heer Dijssebloem moet met mij erkennen dat in ieder stuk bij de kilometerheffing het sturen en daarmee het verbeteren van de mobiliteit op zijn zachtst gezegd een zeer prominente rol speelt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik constateer dat de ladder van Leers en de Balkenende-norm hiermee bij het grof vuil zijn gezet.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dacht dat ik niet meer verbaasd kon zijn door



Mevrouw Giskes (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

uw uitspraak, mijnheer Dijsselbloem, van gisteren dat de groei van de files tot stilstand is gekomen. Maar nu overtreft u mijn stoutste verwachtingen. Ik ben benieuwd wat wij de komende dagen nog van uw kant kunnen verwachten.

Voorzitter. Ik sprak over het beprijzen als sturingsinstrument. Daarnaast is er discussie over verdere variabilisatie. Het CDA steunt het principe dat de gebruiker betaalt. De vraag is hoe dit het beste is te bereiken. In het NVVP constateert de minister dat de beste, de eenvoudigste en een goedkope methode het versleutelen in de accijnzen kan zijn. Dit moet dan wel samen gebeuren met de ons omringende landen. Vanwege de hoge kosten, de grote onzekerheden en de ontijdigheid van het sturende kilometerheffingssysteem lijkt het ons zaak dat wij ons nu niet binden aan dit systeem. Meer denkwerk over de beste variabilisatiemethode moet worden verricht. Zo kan in overleg met de buurlanden tot een gezamenlijke en optimale aanpak worden gekomen.

Ik zeg er wel dit bij. Variabilisatie mag niet leiden tot kostenverhoging voor de gemiddelde automobilist. Met name de variabilisatie van een deel van de BPM vergt aandacht, omdat zulks op drie terreinen dreigt te gebeuren: voor iemand die net een auto heeft gekocht en toch variabel nog eens BPM gaat betalen,

voor iemand die zijn tweedehands auto wil inleveren en daar een lagere prijs voor krijgt en voor degene die een auto gaat kopen. Door onze hoge BPM zijn de basiskosten die de fabrikanten berekenen lager dan in de ons omringende landen. Als wij een gedeelte van die BPM wegschrijven in variabele kosten zie je dat in de basiskosten niet meer terug en gaan de fabrikanten liften naar het gemiddelde Europese niveau. Ook daarvoor moeten wij proberen een oplossing te vinden, op zijn minst in onze prijsstelling.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Dit is nu precies een voorbeeld van waarmee de CDA-fractie de hele tijd bezig is als het om beprijzen gaat. Telkens als er een concreet voorstel dreigt te worden gedaan, worden alle moeilijkheden en bezwaren erbij gehaald die maar verzonnen kunnen worden om zo'n voorstel uit te stellen. Het verhaal van eerst alternatieven onderzoeken en dan pas beprijzen klinkt heel redelijk, maar de heer Eurlings weet net zo goed als ik dat het een kwestie van de kip en het ei is. Als wij niet gaan beprijzen, worden de alternatieven ook niet interessant genoeg, en zo gaat het maar door. De CDA-fractie vervult toch wel een heldenrol als het erom gaat, op het laatste moment moeilijkheden te zoeken en barriëretjes op te werpen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is uw constatering, ik constateer dat deze Kamer ontzettend moeilijk tot een concrete aanpak van mobiliteitsproblemen komt. U kunt zeggen wat u wilt, maar na zeven jaar Paars zijn de files langer dan ooit.

Mevrouw **Giskes** (D66): U wilt gewoon bouwen, bouwen, bouwen. Zeg dat dan ook, in plaats van al die mooie woorden over beprijzen en andere dingen. U wilt gewoon meer asfalt, dus zeg dat dan gewoon!

De heer **Eurlings** (CDA): U moet nu niet uw toevlucht nemen tot zwart-witverhalen. Wij hebben een reëel verhaal, waarin bouwen, beter gebruik en beprijzen een rol spelen. En nu is het de vraag, welke volgorde realistisch is. Ik vind autorijden alleen maar duurder maken niet realistisch.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik grijp even terug naar het onderdeeltje BPM, de luxebelasting op auto's. De heer Eurlings vindt dat deze niet moet worden afgeschaft omdat de kale autoprijzen zonder die belasting hoger zouden worden. Ik vind dit een oneigenlijk argument, want dan zou hij eigenlijk pleiten voor een verdubbeling van de BPM. Dat willen wij niet, wij zien de auto's graag wat goedkoper worden voor de consument.

De heer **Eurlings** (CDA): Leuk geprobeerd, maar dat bepleiten wij absoluut niet. Maar wij bepleiten ook niet om grote woorden te wijden aan het kostenverhogende effect van variabilisatie en die uiteindelijk niet zo te regelen dat die kostenverhoging wordt voorkomen. Vandaar dat ik dit stukje afsloot met de opmerking dat wij bij de manier van invoering van deze maatregel en bij de prijsstelling rekening moeten houden met dat effect. En gelet op de voorpubliciteit over uw standpunt denk ik dat deze opmerking bij u in goede aarde valt. Ik reken dan ook op uw steun, ook in deze Kamer.

Voorzitter. Bij ons streven naar beter gebruik en bouwen moeten nu echt concrete stappen ondernomen worden. Ik wil deze onder de aandacht van de minister brengen en de feitelijke realisering van een aantal ervan helder schetsen.

Om een echt alternatief te bieden moet er allereerst aan een concurrerend openbaar vervoer gebouwd

Eurlings

worden. Nieuwe initiatieven als invulling van het rondje Randstad en de snelle verbinding met het noorden moeten met elan worden opgepakt. De kwaliteit van het bestaande openbaar vervoer moet dringend worden verbeterd, ook met lightraildiensten in zeer drukke gebieden. Aangezien de NS volstrekt onvoldoende presteert qua punctualiteit, capaciteit en service aan de reizigers, moet de minister de lat niet nog lager gaan leggen, maar er alles aan doen het tij zo snel mogelijk te keren. Opties als een prestatiebeloning voor het bestuur van de NS, dus minder beloning als het misgaat, behoren wat ons betreft tot de instrumenten die wij serieus moeten overwegen om betere prestaties te kunnen afdwingen.

Bij de kwaliteit behoort ook de veiligheid van de reizigers. Stationsomgevingen die steeds verder verloederen, reizigers die in elkaar worden geslagen, conducteurs die niet meer durven te stoppen op een station als zij op een perron bekende raddraaiers signaleren, dit accepteren is niet alleen het failliet van het openbaar vervoer, het is ook het failliet van de samenleving. Het antwoord van de minister dat dit de verantwoordelijkheid van de vervoersbedrijven is – wij hebben er bij het begrotingsonderzoek over gesproken – mag zij zelf niet serieus nemen. Terechte keuzevrijheid op lager niveau om maatregelen in te vullen mag niet worden verward met vrijblijvendheid voor de minister. Vandaar dat de CDA-fractie voorstelt, in het vervolg bij iedere aanbesteding in het openbaar vervoer een duidelijke veiligheidstoets op te nemen met resultaatsafspraken met een sanctiemogelijkheid. Ik overweeg, op dit punt in tweede termijn de Kamer om een uitspraak te vragen.

Zoals gezegd, is het CDA-fractie van mening dat naast het openbaar vervoer ook bij de weg aan extra capaciteit zal moeten worden gebouwd. Al in 1994 bepleitten wij de uitbreiding van de achterlandverbindingen van twee keer twee naar twee keer drie rijbanen, als sluitstuk in het totale spectrum van maatregelen voor beter gebruik van de wegen en voor verbetering van het openbaar vervoer. In de tussentijd is de problematiek bij deze verbindingen alleen maar groter geworden. Inmiddels heeft VNO-NCW in zijn notitie Blijven vooruit-

gaan dit CDA-plan integraal overgenomen. Om te voorkomen dat wij nog verder achter de feiten aan gaan lopen bepleit ik met kracht om bij de besteding van de ICES-middelen de hoogste prioriteit te geven aan de uitvoering van dit plan.

Ook op het vlak van beter gebruik is snel resultaat te behalen. bijvoorbeeld op het spoor, waar zeker in de spits personenvervoer en goederentransporten elkaar steeds meer in de weg zitten. Verleden jaar bepleitte het CDA al om bij dit soort problemen het personenvervoer duidelijk voorrang te geven door op overbelaste trajecten goederentreinen uit de spits te weren. Het probleem wordt inmiddels door velen erkend, vandaar dat wij opnieuw aandacht voor ons initiatief vragen. Of vindt de minister het terugbrengen van de snelheid van de reizigerstreinen tot het slakken-gangetje van goederentreinen een valide oplossing? Ik denk het niet en daarom vraag ik nogmaals nadrukkelijk aandacht voor dit pleidooi.

Ook de benutting van de vaarwegen kan sterk worden vergroot. Niet alleen via aanpassingen als het ophogen van bruggen en het uitdiepen van vaarwegen, maar ook met eenvoudige aanpassingen als het 's nachts operationeel houden van sluisen. Het goederenvervoer verdient in bredere zin een integrale benadering. Stimulansen voor spoor en water blijven belangrijk. Daarom vraag ik mij ook af waarom de TBSA (de tijdelijke bijdrage spoor-aansluitingen) niet wordt gecontinueerd.

Wat de benutting van de autosnelwegen betreft, vraagt het CDA zich af of het uit doorstroom- en veiligheids-overwegingen nog te accepteren is dat vrachtwagens elkaar inhalen op tweebaans autosnelwegen, temeer daar het afgelopen jaar op sommige snelwegen het ingestelde inhaalverbod in de spits weer is afgeschaft. Ik verlang met klem dat de motie die wij hierover verleden jaar al hadden aanvaard correct en met spoed wordt uitgevoerd. Veiligheid en een vlotte verkeersdoorstroming vereisen dit.

Veiligheid en een vlotte verkeersdoorstroming vereisen ook dat de handhaving effectiever wordt ingezet. Het CDA pleit voor een sterkere concentratie op de recidive door sommige hardrijders in plaats van dat zo'n 60% van de 6,5 miljoen boetes op de laagste categorie

snelheidsovertreders gericht is. Dit duidt op een versnippering van de inzet van instrumenten die de veiligheid niet effectief bevordert. Verder neemt het draagvlak bij burgers af die niet begrijpen waarom bijna alle aandacht op kleine overtredingen gericht is en de echte raddraaiers niet worden aangepakt. Een onderzoek van de universiteit te Groningen van verleden jaar bevestigt dit beeld. Ik vraag dringend om actie op het vlak van verkeershandhaving. Een meer glijdende schaal en beboeting bieden hier duidelijk soelaas.

Een goede bebording is belangrijk voor optimale benutting van het wegennet en de verkeersveiligheid. De commissie-Wijers constateert dat de borden van de ANWB de gebruikers goed bevallen en dat de contracten ook om juridische redenen geen aanpassing behoeven. Toch zet de minister haar plan tot openbare aanbesteding door. Wijers betwijfelt of de kosten en de bureaucratie deze ingreep überhaupt rechtvaardigen. Als het paars geweten Hans Wijers dat al vindt, mag ik de minister zeker tot inkeer roepen!

Voorzitter: Hillen

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Met dit pleidooi voor concrete stappen bij benutten en bouwen bevind ik mij in goed gezelschap, althans in het gezelschap van de kandidaat-lijsttrekker van de PvdA. De voorbije maanden reisde de heer Melkert door het land en hij beloofde overal aanpak van knelpunten en van onvoldoende uitgewerkte projecten in de regio. Terecht, want in het oosten en het zuiden van het land dreigt een regelrecht verkeersinfarct. Ik verneem graag van de minister hoe het met de concrete uitwerking van de afspraken met de regio inmiddels staat. Zij wil toch niet de oorzaak ervan zijn dat beloften van Ad Melkert als loze beloften door het land gaan klinken?

Ik noem een drietal voorbeelden. In Overijssel bood de heer Melkert bij de statenverkiezingen de burgers een heus contract aan. De belofte van de realisatie van de N35 van Zwolle naar Enschede in de komende periode viel hierbij zeer op. Deze belofte heeft sindsdien alleen maar aan nieuwswaarde gewonnen. Verschillende knelpunten als de tunnelbak bij Nijverdal en aansluiting

Eurlings

op de A28 bij Zwolle kunnen voor ernstige vertraging zorgen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de belofte van de heer Melkert zal worden ingelost?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Eurlings vraagt aandacht voor knelpunten in het oosten en zuiden van het land en dat vind ik een goede insteek. Wij hebben daar eerder een amendement voor ingediend en wij hebben dat inmiddels opnieuw gedaan voor de begroting 2002. Waarom heeft het CDA dat amendement, waardoor geld voor die knelpunten wordt vrijgemaakt, niet gesteund?

De heer **Eurlings** (CDA): U hebt telepathische gaven, collega Dijsselbloem. Het lijkt wel alsof u ruikt wat iedere keer in mijn speech op de rol staat, maar maakt u zich niet ongerust, ik kom hierover nog te spreken. Ik kom ook nog met een oproep in uw richting omdat het tijd wordt dat wij echt iets doen voor die regio's en geen sigaar uit eigen doos aanbieden.

Ik noem nog een voorbeeld uit dat schone Limburg. De Maaswerken heeft de heer Melkert nu ook ontdekt. Voortreffelijk! Een combinatie van veiligheid en natuurontwikkeling is hier van groot belang. Onduidelijkheid over de financiering van het integrale plan leidt tot minder veiligheid, hoge kademuren en een sterke vertraging. Voor gemeenten is het immers ondoenlijk procedures te starten terwijl het niet duidelijk is of en, zo ja, hoe uitvoering aan de plannen zal worden gegeven. Het is daarom van het grootste belang dat nog deze kabinetsperiode het commitment van de regering komt om over de jaren heen het gehele project te financieren. Mijn motie van verleden jaar op dit punt kreeg niet voldoende steun van de Kamer. Zij kreeg wel steun van D66. Ik prijs mevrouw Giskes daarvoor. Zij kreeg ook steun van de hele oppositie.

Ik was dan ook verheugd met de belofte van de heer Melkert: de reservering van 500 mln gulden die nodig is voor de natuurontwikkeling rond de rivierbeveiliging in Midden- en Noord-Limburg, de Zandmaas, moet niet overgeheveld worden naar een volgend kabinet. Aangezien dit precies is wat onze motie vroeg, zeg ik: mijnheer Melkert, welkom in ons kamp; zorgt u ervoor dat wij

mevrouw Netelenbos ook mogen verwelkomen met natuurlijk de staatssecretaris? Of is een motie nog een keer nodig? Wat voor de filmproductie in dit land kan, dat zou met veel meer inzet toch ook voor onze infrastructuur moeten. Hoe staat het dus met de ontdekking van de Maas door de heer Melkert in plaats van die van de Hemel?

Maastricht had ook de warme belangstelling van de heer Melkert. Het gaat hierbij om de enige nog bestaande rij stoplichten op onze snelwegen, en wel op de internationale verkeersas A2. Nadat het CDA hier geregeld voor gepleit had, beloofde nu ook de heer Melkert dat over ondertunneling van de A2 nog in deze kabinetsperiode een concreet besluit zou vallen. Graag krijgen wij van de minister de garantie dat dit inderdaad zal gebeuren. Wij zullen haar indien nodig met een kameruitspraak helpen, de heer Melkert op dit punt niet in de kou laat staan.

Het CDA-pleidooi voor de positie van de regio leek de steun van PvdA, niet alleen van de heer Melkert maar ook van de heer Dijsselbloem, te krijgen. Ik zeg met opzet "leek", want bij de discussie over de suppletore begroting dit voorjaar bleek alras dat het amendement-Dijsselbloem de regio's een sigaar uit eigen doos bood: geld dat extra werd geboden, werd weggehaald bij verschillende grote projecten, juist ook in deze regio's. Gevolg is dat de extra middelen nu niet gedekt zijn. Zal de heer Dijsselbloem met de gelegenheidscoalitie die hem indertijd steunde, nu ook bereid zijn om extra geld te vinden zonder dat andere projecten de das wordt omgedaan? Ik waarschuw de heer Dijsselbloem: veel beloven en weinig geven, doet immers alleen gekken in vreugde leven. De heer Dijsselbloem en de heer Melkert moeten weten dat in de regio heel weinig gekken zijn die zo blij gemaakt kunnen worden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het hele betoog van de heer Eurlings bevat een forse en prijzige wensenlijst. Terecht stelt hij ons de vraag of de dekking van onze plannen wel goed is. Daar kan altijd over gepraat worden. Wij hebben er al een debat over gehad en dat zal vandaag nog wel een paar keer gebeuren. Wat is de dekking evenwel van zijn wensenlijst? De projecten die hij noemt, kosten in totaal meer dan 1

mld. Ik geloof dat hij dit allemaal nog dit jaar wil regelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben bang dat de heer Dijsselbloem een te snelle rekenaar is. Veel projecten die ik heb genoemd, kunnen namelijk heel gemakkelijk worden ingevoegd. Andere wensen worden gedekt in ons verkiezingsprogramma. Daarin hebben wij voor miljarden aan extra ruimte voor verkeer en vervoer aangegeven. De heer Dijsselbloem spreekt over 1 mld. Hoe komt hij daaraan? Wij proberen ons nu juist continu druk te maken over het zuiden en het oosten van het land. In de onderhavige begroting is daarvoor nauwelijks extra geld te vinden. Wij waren weliswaar blij verrast met de kwalitatieve insteek van de fractie van de heer Dijsselbloem, maar toch ook erg verbaasd en een beetje teleurgesteld over de manier waarop zijn fractie ineens 300 mln tevoorschijn toverde. Ik vond dat nogal vervelend in de richting van de betrokken burgemeesters en gedeputeerden. Zij hadden gedacht dat zij direct extra projecten konden inzetten. Tegen hen moet nu gezegd worden: sorry, maar in de Kamer is intussen duidelijk geworden dat het geld daar niet voor is. Vandaar mijn oproep aan de heer Dijsselbloem om wat hij zegt waar te maken. Hij heeft onze steun, als het om de bedoeling gaat. Het zuiden en het oosten van het land liggen ons immers na aan het hart. Er moeten in die richting echter geen beloftes worden gedaan die uiteindelijk tussen de stoeltjes door vallen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kom in mijn bijdrage terug op de dekking van die 300 mln. Ik weet echter niet of de optelsom van de projecten precies uitkomt op 1 mld, maar het is wel een groot bedrag. De heer Eurlings verwijst naar het verkiezingsprogramma van het CDA. Daarin is overigens een bedrag van 2 mld genoemd. In het licht van het ambitieuze betoog van de heer Eurlings vind ik dat nog niet eens zo'n groot bedrag; er is nog sprake van een contrast. Dat is echter wel geld voor de volgende kabinetsperiode. De heer Eurlings wil dat een aantal projecten nog dit jaar worden aangepakt. Wat is de dekking daarvoor?

De heer **Eurlings** (CDA): Voor alles wat ik aangeef, is een dekking. De

Eurlings

heer Dijsselbloem moet zich wel realiseren wat de Maaswerken inhouden: deze regering gooit dat niet in de grabbelton van de ICES. Zij gaat duidelijk het commitment aan dat het plan er komt. Bovendien spreekt zij duidelijk af dat het benodigde geld voor de twee fases er komt. Ik zie dat de heer Depla dit herkent.

Wat het contrast betreft geven wij inderdaad meer uit voor mobiliteit dan in het programma van de PvdA. Wij zoeken ook extra inkomstenbronnen bij PPS. Maar even serieus, als Ad Melkert door het land gaat – en ik citeer hier uit zijn beloftes aan een regio – zou ik van de heer Dijsselbloem willen weten hoe hij zijn beloftes in de Kamer gaat realiseren. Ik vind dat wel een punt. Buiten de Kamer perfect, in de Kamer tikken wij het dezer dagen in. Ik reken op u, mijnheer Dijsselbloem.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Depla en ik zullen op de twee projecten die de heer Melkert in de regio heeft besproken, terugkomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Heel goed. Nogmaals, dat is voor ons niet meer dan vanzelfsprekend.

De zorg voor de infrastructuur vereist een heldere blik op de toekomst van ons land. Ik heb hiervoor kritische kanttekeningen geplaatst bij de concrete daadkracht voor die toekomst. Dat neemt niet weg dat ik de bewindslieden ook waardering wil geven, daar waar zij die verdienen. Een voorbeeld hiervan is hun inzet ten aanzien van innovatieve projecten als de Kenniswijk. Ik prijs de opzet van een verband van kenniswijken in het Netwerk Stedenlink. Wel is er reden tot plotselinge zorg over dit project. Het Zweedse bedrijf dat de infrastructuur voor de kenniswijk in Eindhoven en Helmond zou aanleggen heeft zich uit de Benelux teruggetrokken. Welke initiatieven nemen de bewindslieden om de voortgang en het succes van dit vernieuwende project te garanderen? Wordt op korte termijn een alternatieve breedbandprovider ingeschakeld, bijvoorbeeld KPN?

Er is reden om minister Netelenbos in dit afrondende debat kritisch te benaderen. Veel beloften zijn niet echt waargemaakt. De kwaliteit van de OV-diensten staat onder zeer zware druk. Nu was er de voorbije jaren geld beschikbaar voor gerichte

investerings in de kwaliteit en de capaciteit van de infrastructuur en mobiliteit. De gedane keuzes en gekozen aanpak hebben niet voldoende gewerkt, zo stel ik vast. Reizend Nederland en bedrijvig Nederland plukken de wrange vruchten van dit falen. Kritiek dus, maar ook enig begrip. De minister van Verkeer en Waterstaat kan niet alles zelf doen, ook al deed zij af en toe graag alsof. Zij had bovendien een erfenis van minister Jorritsma te beheren. Coalitiepartij VVD kan daar niet van weglopen! Het blazen buiten dit huis en de sputterende volgzzaamheid binnen de Kamer zijn uiteindelijk weinig effectief gebleken. Nog hedenochtend zei de heer Hofstra dat hij de mobimeter te duur vindt worden. Steunt hij nu dit project van de minister of niet?

Als parlementariër wil ik wel erkennen dat het debat met deze minister bijna altijd een genoeg was. Zij incasseerde en zij deelde uit. Is er hoop dat dit genoeg mag blijven voortduren? Mijn oog viel op de zeer eervolle negende plaats van de minister van Verkeer en Waterstaat in de recent door ScienceGuide gepubliceerde toptien van sleutelfiguren in het hoger onderwijs. Die plek veroverde zij door haar blijvende inbreng in onderwijsdiscussies, bijvoorbeeld in de ministerraad. Een woordvoerder van de minister van OCW bevestigde dit bovendien nog eens: "Tijdens het wekelijks kabinetsberaad bemoeit zij zich nog altijd intensief met alle onderwerpen die onderwijs aangaan". Wie weet, dacht ik toen – ik ben ook woordvoerder hoger onderwijs voor het CDA – misschien kruisen wij in de toekomst de degen opnieuw.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven



De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Aan het begin van Paars 2 zou je het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog kunnen kenschetsen als een departement van en voor de vervoerssectoren, zoals het ministerie van Landbouw dat was van en voor de landbouw. Onder leiding van deze minister is het ministerie minimaal een kwartslag gedraaid en staat het inmiddels voor het algemeen maatschappelijk belang. De tijd van alles zelf doen en

alles zelf weten bij Rijkswaterstaat is voorbij. "Toys for the boys" zijn niet meer aan de orde. Een meer integrale aanpak van vervoersproblemen heeft zijn intrede gedaan. De brede maatschappelijke oriëntatie van het departement uit zich ook in de verzakelijking van de relatie tussen het departement en de betrokken sectoren en belangenorganisaties. De ontstrenghing met de luchtvaartsector en de aanpak van het monopolie van de private organisatie ANWB zijn daar voorbeelden van. Gedoogsituaties, zoals rond de geluidsoverlast van Schiphol, zijn beëindigd en de eerste resultaten daarvan zijn dit jaar zichtbaar. De oprichting van een nieuwe onafhankelijke inspectie verkeer en vervoer heeft daar eveneens aan bijgedragen. Deze richt zich ook op de taxibranche waar de eigen normen door intensieve handhaving worden vervangen door de wettelijke normen.

Een andere verzakelijking die dringend noodzakelijk was, betreft de wijze waarop de minister de planning en het beheer van de infrastructuurinvesteringen op orde heeft gebracht. In een aantal bindende afspraken met alle regio's heeft zij helderheid verschaft over de vraag wat nu echt prioriteit heeft, wat wij dus tot 2010 met elkaar gaan doen, en de beloften en verwachtingen weer in balans gebracht met de budgetten. Daarnaast is veel verantwoordelijkheid gegaan naar de lokale en regionale overheden. Terecht, want op dat niveau kunnen zeer goed de echte knelpunten worden aangegeven. De regionale mobiliteitsfondsen horen hierbij. Op dit proces wordt een kroon gezet met het voornemen van de minister om alle infrastructuurprojecten tot 500 mln te decentraliseren. Betrouwbaarheid en gezamenlijke verantwoordelijkheid zijn dus voorop komen te staan.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Excuus dat ik collega Dijsselbloem zo vroeg in zijn betoog onderbreek, maar ik heb een belangrijke vraag. Hij zegt terecht dat de grens wordt opgerekt. Daar staan wij ook helemaal achter. Wat is echter zijn analyse van het niveau van middelen dat wordt doorgesluisd naar de regio's? Vindt hij dat voldoende om de regio's de kans te geven van die extra ruimte gebruik te maken of moeten er extra dingen gebeuren?

Dijsselbloem

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Op dit moment is het nog onvoldoende. Wat ons betreft zou de totale omvang van het budget groter kunnen. Het is ook onze intentie om, als wij straks met elkaar praten over de ICES en de investeringspakketten, daar meer ruimte voor te maken.

Betrouwbaarheid vraagt ook realisme. De realistische kijk op mobiliteit van deze minister heeft zijn neerslag gevonden in het NVVP. Ingesloten opvattingen over auto versus openbaar vervoer zijn door de minister effectief ontleed. Oplossingen worden op maat aangeboden, op basis van objectieve weging van nut en noodzaak. Het CPB heeft in een recente studie naar zin en onzin van overheidsinvesteringen de nuchtere analyse van de minister bevestigd. Investeringen zijn niet altijd effectief in de strijd tegen files of in het beperken van de milieubelasting van het verkeer. Investeringen in het OV zijn daarentegen wel broodnodig als het gaat om het leefbaar en bereikbaar houden van onze steden, hetgeen naast een economisch nut, ook een sterke sociale betekenis heeft.

De minister heeft de trits "beprijzen, benutten, bouwen" tot hart van het beleid gemaakt. Zij is erin geslaagd het lastige maar cruciale thema van beprijzing een grote stap verder te brengen. Ik citeer opnieuw het CPB: prijsbeleid is ook voor het realiseren van bereikbaarheidsdoelen een conditio sine qua non. Wij hebben grote waardering voor de wijze waarop de minister het fundament heeft gelegd voor een maatschappelijk aanvaardbare en technisch haalbare kilometerheffing. Er is niets zo slecht te verteren als hoge vaste heffingen die je met eigen keuzen nauwelijks kunt beïnvloeden.

In de strijd tegen files, op het spoor en op de weg, zijn de investeringen in infrastructuur de afgelopen jaren geweldig opgekrikt. Geen uitgavencategorie op de rijksbegroting is zo sterk gestegen, gemiddeld 9% per jaar. Dat is twee keer zoveel als geraamd bij het regeerakkoord. Daarmee wordt een ambitieus infrastructuurprogramma afgewerkt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over de beprijzing. U geeft op dat punt een compliment aan de minister. Tegen welke achtergrond

doet u dat? Tegen de achtergrond dat wij twaalf jaar hebben gesproken over rekeningrijden en dat het er in deze kabinetsperiode niet van is gekomen, hoewel het wel in het regeerakkoord stond? Of tegen de achtergrond dat het nieuwe voorstel voor kilometerheffing alweer van verschillende kanten hevig bekritiseerd wordt door uw eigen coalitiegenoten? Kunt u daar wat meer opheldering over geven?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Heel graag. Ik constateer dat deze minister bij haar aantreden halve plannen op haar bureau aantrof. Die plannen zijn inmiddels sterk verbeterd. Het hele systeem van tolpoorten is vervangen door de gedachte van de kilometerheffing. Dat is veel directer, veel eenvoudiger en veel minder duur om uit te voeren. Ik constateer verder dat er op dit moment in het kabinet al ver uitgewerkte plannen voor zijn. Die zijn goed onderbouwd en goed doordacht. Dat is een grote winst ten opzichte van wat de minister aantrof bij haar aantreden. De kritiek zal op enig moment wel in de Kamer worden besproken. Ik deel die kritiek niet, maar daar zult u straks de collega's op aan moeten spreken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is precies het probleem. De houding van de PvdA was de laatste jaren: laat de VVD maar gewoon met kritiek komen. Als het puntje bij paaltje komt, betekent dat echter dat er niets gerealiseerd wordt. U zegt dat de minister de afgelopen jaren de rommel heeft opgeruimd, maar er lag al een kant-en-klaarsysteem dat kon worden ingevoerd. Hoe schat u de kans dat er de komende jaren daadwerkelijk iets gebeurt?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Er lag natuurlijk helemaal geen kant-en-klaarsysteem. De afgelopen jaren zijn benut om een veel beter systeem te ontwikkelen, dat de komende jaren verder zal worden uitgewerkt en geïntroduceerd.

De heer **Van Bommel** (SP): In een bijzin sprak u te gemakkelijk over het maatschappelijk draagvlak dat zou bestaan voor de kilometerheffing. Het is echter wel winst dat "draagvlak" nu blijkt door u wordt beschouwd als een belangrijk uitgangspunt; bij het rekeningrijden leek dat namelijk op een gegeven

moment volledig afwezig. Denkt u niet dat de discussie over de kilometerheffing nu al wordt vervuild met bijvoorbeeld de heffingen per regio en naar tijd? In het begin werd er slechts gesproken over een budgettair neutrale invoering van een platte heffing.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het moet inderdaad stap voor stap worden ingevoerd. De eerste stap met dit systeem betreft de invoering van een begrijpelijke platte heffing. Daaraan zit overigens een hele fiscale operatie vast die bestaat uit het afschaffen dan wel en verlagen van de desbetreffende vaste belastingen. Dit is technisch gezien erg complex. Daarom moet het stap voor stap. Verdere winst door differentiatie is natuurlijk welkom, maar alles op zijn tijd.

De heer **Van Bommel** (SP): Daar zit nu precies de pijn. Als het systeem budgettair neutraal wordt ingevoerd – de automobilist ondervindt er dus financieel gemiddeld geen nadeel van – is het toch niet verstandig om in dit stadium te zeggen dat dit de eerste stap is en dat er daarna verder wordt gekeken? Daarmee wordt juist het beoogde draagvlak ondermijnd.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U doelt op een differentiatie naar regio's. Dat is overigens mogelijk met behoud van de platte heffing. Ik zal u echter niet vermoeden met de technische details daarvan. Wij zullen later met voorstellen daarover komen. Het is echter belangrijk dat deze eerste fundamentele en onmisbare stap wordt gezet om te komen tot de kilometerheffing. Dit wordt al lastig, dus laten we het probleem niet groter maken dan het al is. In de toekomst kijken wij verder hoe wij het kunnen verfijnen en de effectiviteit kunnen verbeteren.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik word blijkbare niet begrepen of gehoord. Ik bepleit dus om de discussie over volgende stappen, waarover u ideeën heeft, te laten voor wat zij is en eerst te praten over het systeem om het draagvlak dat er nu lijkt te zijn, te behouden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Op hoofdlijnen zijn wij het dan eens. Eerst moet het kabinetsvoorstel om te komen tot een platte heffing, met differentiatie op termijn, worden

Dijsselbloem

besproken. Er wordt dan een heel belangrijke stap voorwaarts gezet.

Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad heeft 11 mld gulden extra opgeleverd voor benutten en bouwen van infrastructuur. Dit bedrag komt bovenop de 70 mld gulden aan investeringen die al gepland waren voor heel Nederland. Het gaat om een intelligent en evenwichtig pakket op basis van een goede samenwerking met regionale overheden. Ook in de lopende ICES-rondes wordt weer zwaar ingezet op de infrastructuur. 32% van de voorstellen van de departementen en 29% van de voorstellen vanuit de regio's hebben betrekking op fysieke bereikbaarheid. In totaal gaat het om 100 projecten ter waarde van 60 mld gulden.

De heer **Eurlings** (CDA): De getallen zijn indrukwekkend. De minister komt zeker de eer toe rust op het MIT-front te hebben gebracht. Uit de analyses van het CPB en van VNO-NCW blijkt echter dat er nog heel veel meer moet gebeuren. Onderschrijft u die analyses?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het budget dat de paarse kabinetten voor infrastructuur hebben gereserveerd, is geweldig gestegen in vergelijking met dat van voorgaande regeringen. Voor de komende jaren zijn er zeer veel projecten gepland. Ik constateer met u dat economisch groei gepaard gaat met een toename van de mobiliteit. De afweging is of de groei van de mobiliteit altijd vertaald moet worden in het aanleggen van meer wegen of dat er maatregelen moeten worden genomen voor het beter benutten van het wegennet. Voor dit laatste is beprijzing met behulp van allerlei elektronica een goed instrument. Voor de genoemde afweging moet de gehele problematiek in samenhang worden gezien. U kiest mij net iets te snel voor het accommoderen van de groei door het aanleggen van infrastructuur.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit staat los van de vraag hoe de verhoudingen binnen die trits liggen. Daarover hebben wij net van gedachten gewisseld. Het gaat mij nu om de echte investeringen. Onderschrijft u de analyse van het CPB en VNO-NCW dat extra investeringen nodig zijn, of vindt u dat dit niet voldoende is aangetoond?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben ervan overtuigd – en dat is terug te vinden in het verkiezingsprogramma van mijn fractie – dat er nog veel extra investeringen nodig zijn in de infrastructuur. Denkt u maar eens aan het rondje Randstad dat nog moet worden aangelegd. Ik kom daarover straks nog te spreken. Denk u maar eens aan de hoge snelheidslijn naar het noorden, waarvoor de PvdA-fractie zich inzet. Het gaat om heel grote bedragen die allemaal nog een plek moeten krijgen in de begroting en in de MIT-planning. Op uw vraag of er de komende jaren meer geld nodig is, is mijn antwoord: jazeker, want mijn fractie staat voor die projecten.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat hoor ik graag. Kunt u met het oog op de toekomst aangeven hoeveel extra ruimte voor investeringen op het gebied van verkeer wordt gereserveerd in het partijprogramma van uw fractie?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij zullen dat goed aangeven nadat het CPB het verkiezingsprogramma heeft doorgerekend, waarbij ook de totale investeringspakketten worden bekeken. U zult dat dan ook kunnen terugvinden. Mijn fractie reserveert, naast ruimte voor bouwen, nadrukkelijk ruimte voor leefkwaliteit en natuur. Het gaat dus om een totaal investeringspakket voor de ruimtelijke economische investeringen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is prima. Het CPB gaat de zaken doorrekenen. Kunt u iets zeggen over uw inzet voor extra bouwen? Hoeveel heeft de PvdA-fractie daarvoor extra over? Dat moet u toch kunnen aangeven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kan dat zo niet direct zeggen. Ik kan u wel een aantal projecten noemen die u daarin zeker zult terugvinden. Ik heb het rondje Randstad genoemd, dat om een zeer belangrijke impuls vraagt om de bestaande ring te verbeteren, om het hoogwaardige openbaar vervoer in de steden in Nederland te verbeteren; er zal ruimte komen voor de hogesnelheidslijn naar het noorden et cetera. Ik denk dat het noemen van projecten meer aanspreekt dan het noemen van bedragen. Eerlijk gezegd kan ik op dit moment niet eens zeggen wat de hoge snelheids-

lijn naar het noorden zou moeten kosten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil graag een nuancering plaatsen bij het juichende betoog van de heer Dijsselbloem. Ik vraag mij af of hij zijn verhaal, voorzover daarvoor al reden is, niet vooral baseert op datgene wat gebeurt op het terrein van de "droge" waterstaat, zoals dat meestal wordt genoemd. Heeft hij ook gekeken naar investeringen en onderhoud op het gebied van de "natte" waterstaat, dus van de vaarwegen? Daar lijkt mij weinig reden tot juichen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U weet dat de PvdA-fractie samen met de fractie van D66 vorig jaar nog een initiatief heeft ingediend om daarvoor extra geld vrij te maken. Het is dus bekend dat dit voor ons een belangrijk punt is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Weet u ook wat er met dat initiatief is gebeurd?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik neem aan dat daarover straks gesproken wordt. Mijn collega Depla zal daar ook bij stilstaan naar aanleiding van het waterstaat-gedeelte.

De inspanningen van Paars hebben ook resultaten afgeworpen. Er tekent zich een ont koppeling af van de economische groei en het aantal voertuigverliesuren, ofwel de files. Ik zeg dat ook na de berichten over de 400 km file die zich gisteren weer heeft voorgedaan. Dat is dus buitengewoon vervelend voor iedereen die daarin staat. De PvdA-fractie is dan ook van mening dat alles uit de kast moet worden gehaald om die files te bestrijden, inclusief beprijzen, benutten en bouwen. Wij lopen daarvoor niet weg. Geen politieke angsthazerij of angstpolitiek, wij halen alles uit de kast om de files te bestrijden. Desalniettemin moeten wij ook nuchter naar de cijfers kijken. Het CPB laat zien dat die ont koppeling tussen economische groei en de files daadwerkelijk in de afgelopen jaren tot stand is gekomen. Dat is een resultaat van beleid, een resultaat van extra inspanningen van dit kabinet op het vlak van infrastructuur en van slimme maatregelen, zoals benutten.

Dijsselbloem

De heer **Hofstra** (VVD): Waar haalt collega Dijsselbloem de wijsheid vandaan dat de ont koppeling in beeld zou zijn? Dat verbaast mij, zeker na het voorbeeld dat hij aanhaalde van de files gisteren. Kan hij daar eventueel bronnen bij noemen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat is het CPB-rapport "Mogelijkheden en beperkingen van overheidsinvesteringen". Daarin staat een aardige grafiek, waaruit blijkt dat de filegroei spectaculair toenam tot en met 1996 en daarna met enige schommelingen redelijk is gestabiliseerd. Ik besef heel goed dat dit beeld bij burgers niet bestaat, zeker na gisteren toen er in totaal 400 km file stond in Nederland. Daarom vindt de PvdA-fractie dat alles uit de kast gehaald moet worden om filevorming te beperken. Geen taboes, geen politieke angsthazerij. Maar het CPB laat deze cijfers wel zien.

De heer **Eurlings** (CDA): Het blijft toch een onvolmaakt beeld. De heer Dijsselbloem zegt aan de ene kant dat namens de PvdA-fractie alles uit de kast moet worden gehaald om filevorming te beperken en aan de andere kant bagatelliseert hij enigszins de ernst van de problemen op dit moment aan de hand van een CPB-rapport, terwijl de files groter zijn dan ooit tevoren en er binnen het openbaar vervoer ook heel grote problemen bestaan. Hoe reageert hij op constatering van onder andere het World Economic Forum en van het NEI dat Nederland een minder aantrekkelijk vestigingsland wordt, juist vanwege de steeds slechtere bereikbaarheid?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben ook fiscaal woordvoerder en de discussie over het vestigingsklimaat speelt in dat verband ook voortdurend een rol. Ik constateer dat daar heel veel rapporten over zijn uitgebracht. Die hebben telkens een andere uitslag, maar in alle rapporten komt naar voren dat Nederland het als vestigingsland buitengewoon goed doet. Ik weet wel dat bepaalde groepen in Nederland het vestigingsklimaat als argument hanteren bij bijvoorbeeld de vennootschapsbelasting of de infrastructuur. Ik begrijp dat heel goed, maar het argument van het vestigingsklimaat werp ik echt verre van mij. Nederland heeft een

uitstekend internationaal vestigingsklimaat.

De heer **Eurlings** (CDA): In Nederland is de tijd die gemoed is met het rijden van de woonplaats naar de werkplaats het langst van de hele Europese Unie. In Portugal is die tijd het kortst. Het rijtje gaat van 12 tot 20 minuten tot ver in de 40 minuten in Nederland. Hoe analyseert de heer Dijsselbloem dat lijstje? Heeft hij redenen om ook dat te bagatelliseren of is dit voor hem een signaal dat het tijd wordt om er echt iets aan te doen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ten eerste constateer ik dat de heer Eurlings voor de infrastructuur en de bereikbaarheid liever in Portugal woont dan in Nederland. Ik heb die voorkeur absoluut niet. Ten tweede is er geen sprake van bagatelliseren. Wij moeten de feiten nuchter analyseren. De filegroei is de laatste jaren tot stilstand gekomen. Dat laat onverlet dat de files veel te lang zijn en dat wij alles uit de kast halen om daar iets aan te doen. Ik daag de heer Eurlings uit om ook alles uit de kast te halen en niet bij voorbaat allerlei taboes op bepaalde door het CBS als effectief aangemerkte instrumenten te leggen.

De heer **Eurlings** (CDA): In ons partijprogramma reserveren wij veel meer ruimte voor echt bouwen dan de Partij van de Arbeid. Het gaat wel degelijk om budgetten, mijnheer Dijsselbloem, en niet alleen om projecten. Ik constateer dat u de problematiek bagatelliseert en dat vind ik erg jammer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het CDA presenteert in zijn verkiezingsprogramma dubbeldekswegen. Toevallig weet ik dat die 300 mln gulden per kilometer kosten. De heer Leers zegt in een interview in Trouw dat hij die dubbeldekswegen van het Prins Clausplein naar Breda en naar Arnhem wil laten aanleggen. Dat is een afstand van ongeveer 250 km. Een kleine rekensom leert dat daarmee een investering van 75 mld gulden is gemoed. 75 mld gulden! Het CDA reserveert in haar verkiezingsprogramma 2 mld gulden. Wat nou, dubbeldekswegen, wat nou, reële plannen?

De heer **Eurlings** (CDA): Op dat gebied spreek ik de Partij van de

Arbeid juist aan. Ben modern, ben creatief en kijk wat in het voorstel over het hogesnelwegstelsel wordt aangeboden. Het bedrijfsleven is voornemens een pilot te starten van Amsterdam tot Amersfoort. Mijnheer Dijsselbloem, als uw kabinet daar de randvoorwaarden voor creëert, kost u dat geen cent!

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het gemak waarmee de heer Eurlings preludeert op eventuele PPS'en is vermakelijk. De afgelopen jaren hebben wij gezien hoe makkelijk PPS gaat. Alle grote bedragen die het bedrijfsleven in dat kader noemt, moeten wij vrees ik met een korrel zout nemen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Dijsselbloem vindt dat wij de politieke angsthazerij aan de kant moeten zetten en dat wij op alles in moeten zetten: bouwen, benutten en beprijzen. Is dat nu niet een vorm van politieke angsthazerij? Alles wordt genoemd, maar het gaat erom welke prioriteitsvolgorde je daarin aanbrengt. Daar zit nu juist het selectieve onderscheid.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U kent onze volgorde: beprijzen, benutten en bouwen. Laten wij elkaar niet langer voor de gek houden: bouwen hoort daarbij. Bij de projecten die ik zojuist noemde, gaat het om zeer grote bedragen. Dat zijn nieuwe projecten en daarmee moeten wij rekening houden.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Uw volgorde is dus nadrukkelijk: beprijzen en dan de andere twee.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Onze woordvoerders zijn daar altijd consistent in. Dat is de volgorde voor de toekomst. Bij het debat over het NVVP komen wij daar uitgebreid op terug.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ook ik sloeg aan op het woord "angsthazerij".

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik sprak u toevallig niet aan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, ik spreek u daarmee aan. De manier waarop wij in deze kabinetsperiode met het rekeningrijden zijn omgegaan is het "protovoorbeld" van angsthazerij. Wij konden iets doen, maar de minister, de PvdA, heeft het

Dijsselbloem

niet aangedurfd, want er was te veel verzet in de samenleving. Dat is nou juist het soort angsthazerij waar wij vanaf moeten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mij staat bij dat het juist mevrouw Giskes was die op enig moment het rekeningrijden heeft ingeruild voor de kilometerheffing.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het was verworden tot een proef met het rekeningrijden. Toen het kabinet aantrad, durfden wij niet in te voeren wat er lag. Het moest een proef worden en dat was een hellend vlak dat niet mocht leiden tot. Toen heb ik voorgesteld dan maar meteen tot de kilometerheffing over te gaan. Dat is de gang van zaken. De heer Dijsselbloem moet dat niet telkens verkeerd weergeven. Bij het aantreden van dit kabinet was er wel degelijk sprake van angsthazerij.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Misschien wil mevrouw Giskes terug naar het rekening rijden. Wij willen dat niet. Wij denken dat kilometerheffing een beter systeem zal zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Terecht noemt de heer Dijsselbloem de volgorde: beprijzen, benutten en bebouwen. Waar was die volgorde de afgelopen jaren? In deze kabinetsperiode wordt 15 mld gulden aan infrastructuur uitgegeven, met name aan wegen. In deze periode komen wij niet toe aan beprijzen. Wij moeten nog maar zien wat er in de komende jaren gebeurt. Hoe kan hij die trits dan volhouden?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Die trits houden wij vol, ook in de komende jaren. Het CPB zegt dat beprijzen een instrument is dat absoluut nodig is om de mobiliteitsgroei die eraan komt, op te vangen en de filegroei effectief te bestrijden, zoals de minister in het NVVP beoogt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De feiten wijzen dat niet uit. U kunt wel zeggen wat er in de volgende periode zal gebeuren, maar de feiten in deze periode bewijzen dat er vooral veel geld is gereserveerd voor wegen en niet voor beprijzen. Sterker nog, er ligt een pakket waardoor het autorijden de komende jaren goedkoper wordt.

Dat is toch volledig in tegenspraak met wat u hier vertelt?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik geloof dat de heer Van der Steenhoven heel veel geld wil reserveren voor beprijzen, maar daar gaat het niet om. Bouwen en benutten kosten geld. Beprijzen hoort daar bij. Wij zijn er mee bezig. Er liggen voorstellen op tafel. Ik begrijp het ongeduld van de heer Van der Steenhoven. Ik heb dat op bepaalde momenten in het proces ook gehad. Daarover bestaat geen verschil van opvatting. Beprijzen wordt geïntroduceerd en daarmee worden de vaste lasten op de auto wel degelijk verlaagd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijn conclusie is dat het verkeersbeleid aan mooie woorden ten onder gaat. Wij doen niet wat wij tegen elkaar zeggen. Daar komt het op neer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik wijs de heer Van der Steenhoven erop dat die mooie woorden dan wel zeer kostbaar zijn. Het paarse kabinet heeft daarvoor zeer grote bedragen op een zeer slimme, intelligente manier ingezet.

Voorzitter. Ik kom te spreken over het spoor. Hoewel de doelstellingen van het tweede structuurschema Verkeer en vervoer voor spoorvervoer in termen van reizigersgroei en reistijdverhouding grotendeels zijn gerealiseerd, is de betrouwbaarheid van het spoorvervoer de afgelopen jaren fors gedaald. Op een pijnlijke wijze zijn wij daar wekelijks mee geconfronteerd. Daar ligt de opgave voor de komende tijd, zowel voor de NS als voor de overheid. Met de terugloop van het aantal vaste klanten van de NS, zoals de laatste berichten luiden, dreigt een neerwaartse spiraal die zich moeilijk laat stoppen.

De verantwoordelijkheid van het Rijk betreft in de eerste plaats de infrastructuur. Het niveau van onderhoud wordt structureel verhoogd. De minister heeft hiervoor deze zomer al 1,5 mld gulden extra toegezegd. Zij is bezig fouten uit het verleden rond eigendom en aansturing van de spoorbedrijven te herstellen. Wat ons betreft, kan dat zo snel als maar even mogelijk is. Daardoor kan de overheid haar verantwoordelijkheid voor een veilig en betrouwbaar openbaar vervoer weer waarmaken.

Ook op het spoor moet de burger, de klant, de reiziger weer centraal komen te staan. De betrouwbaarheid, de dienstverlening en de informatie aan reizigers moeten veel beter. Daarnaast is er een vraag naar een gedifferentieerd vervoersaanbod. De belangrijkste verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de NS. De publieke controle en verantwoording door de NS aan de overheid moeten worden versterkt, bijvoorbeeld door managementaanbesteding. Dat daarbij het inkomen van het management zal worden gekoppeld aan prestatieafspraken, is evident.

Voor de komende jaren staat de overheid voor de opgave, de kwaliteit van spoorinfrastructuur op een veel hoger plan te brengen. Dat is een kostbare opgave. De PvdA bracht al eerder het plan Steden onder handbereik uit. Een actualisatie van dat plan leidt tot de volgende prioritaire investeringen: het wegnemen van infrastructurele belemmeringen, capaciteitsverruiming, ook voor lightrail, snelle overstapmogelijkheden naar en van ander openbaar vervoer, auto en fiets, het opheffen van overwegen voor snelheid en veiligheid. De minister heeft hiervoor claims ingediend in ICES-kader. Het belang daarvan onderstrepen wij zeer.

De reiziger moet weer centraal komen te staan. Een onafhankelijke toezichthouder moet de NS rechtstreeks kunnen aanspreken op de geleverde prestaties. Wanneer komt deze er eindelijk? De Consumentenbond, ANWB en Rover zijn uit het overleg gestapt over het openbaar vervoer. Zij willen een ruimere vergoeding bij vertragingen en uitgevallen treinen of bussen. De fractie van de PvdA heeft daarvoor veel begrip. Hoe kijkt de minister aan tegen de wens van de organisaties om de openbaarvervoersbedrijven aansprakelijk te kunnen stellen voor schade door vertragingen teneinde de positie van de klant langs deze weg te versterken?

Met snelle verbindingen binnen stedelijke regio's is met lightrail deze periode een ambitieuze start gemaakt. Veel projecten zitten op dit moment in de pijplijn. De voortgang moet wel worden versneld en daarop richt zich ook het Kameronderzoek. Ook in de komende jaren zal deze nieuwe vorm van snel en hoogwaardig openbaar vervoer hoog op onze agenda staan. Een regierol van het Rijk is daarbij onmisbaar. Ontvlechts-

Dijsselbloem

ting van hoofdrailnet en stadsgewestelijk vervoer levert met name rond de grote steden een win-winsituatie op. De minister heeft in een recent spoordebat aan ons toegezegd te zullen kijken naar de mogelijkheid, nog bestaande, maar niet meer gebruikte voorstadstations, bijvoorbeeld Maarheeze, opnieuw in gebruik te nemen. Dit vraagt geen grote investeringen, wel een aanpassing van de dienstregeling van de NS. Hoe staat het daarmee? Kan de minister ook zeggen hoe het staat met Randstadrail, een van de grotere aansprekende lightrailprojecten? Kunnen daarover op korte termijn contracten worden getekend tussen de minister en de regionale overheden?

Dat brengt mij bij het rondje Randstad. De Partij van de Arbeid heeft recentelijk haar visie op de ruimtelijke ordening neergelegd in het rapport Open Land, groene steden. Daarin kiest zij voor verdere verstedelijking, met inbegrip van stedelijk groen, binnen een mal van beschermde open en groene landschappen. Deze verstedelijking moet worden geacommodeerd door hoogwaardige openbaarvervoerinfrastructuur. Daarvoor is een inhaalslag nodig om het openbaar vervoer binnen de meerkernige stedelijke gebieden op hetzelfde peil te brengen als de interstedelijke en internationale verbindingen. Net als de minister in het Volkskrant-interview van afgelopen zaterdag, kiezen wij voor nieuwe verbindingen van metro en lightrail gekoppeld aan de bestaande ring, waarvan frequentie en snelheid wel sterk moeten worden verbeterd. Wij willen uiterlijk februari volgend jaar een standpunt van het kabinet over het rondje Randstad mét financieringsvoorstellen. Wij overwegen een motie op dit punt, tenzij de minister kan toezeggen dat dit standpunt en de financieringsvoorstellen er volgend jaar zullen zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Om welke reden schuift de termijn nu op? Bij de behandeling van het BOR anderhalf jaar geleden was het rondje Randstad voor de Partij van de Arbeid-fractie hét element om met het BOR akkoord te gaan. Nu ligt er nog steeds geen voorstel, maar noemt u wel een nieuwe termijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het

lijkt mij gewoon goed om vanuit de Kamer een termijn te stellen, zodat wij weten waarop wij kunnen rekenen. Als de minister zegt dat het sneller kan, is dat uiteraard prima, maar wij willen nog in deze kabinetsperiode een concreet plan, een visie en een financieringsoverzicht. De visie die de minister in de Volkskrant heeft verwoord, delen wij. Het gaat er dus om dat wij nog in deze kabinetsperiode daarover duidelijkheid krijgen en dat wij geen doorschuifoperatie ingaan.

De spoortunnel in Delft is een van de aansprekende ambitieuze projecten waarbij er mogelijk in zal worden geslaagd in deze kabinetsperiode ook eens een PPS te laten lukken. Kan de minister vóór de behandeling van het MIT op 10 december de Kamer per brief laten weten wat de stand van zaken bij dit project is en wanneer daar de schop in de grond kan?

De uitvoering van het amendement-Dijsselbloem voor een investeringsimpuls in infrastructurele knelpunten in het oosten en zuiden van ons land is door Rijkswaterstaat, de regio en de provincies ter hand genomen. Er liggen inmiddels prima projecten op tafel uit zowel de zuidelijke als de oostelijke provincies. Het gaat onder andere om benuttingsmaatregelen op de A2 in Limburg, de fietsbrug tussen centrum en Waalsprong in Nijmegen, doorstroommaatregelen op de A27, de ontsluiting van de Vinex-wijk Reeshof in Tilburg en de busbaan Ede-Wageningen. Het gaat om concrete knelpunten waarbij met relatief kleine bedragen bereikbaarheid en veiligheid kunnen verbeterd. De Partij van de Arbeid-fractie hecht hieraan zeer, ook om het evenwicht in de benadering van de verschillende regio's binnen deze kabinetsperiode in de gaten te houden. Ik heb inmiddels in het verlengde van dat amendement een amendement ingediend op de begroting 2002 voor opnieuw 300 mln. De dekking is wel veranderd en wordt gevonden in het geld dat vrijkomt doordat wij afzien van de tolpoorten in de Randstad. Wat ons betreft, wordt het geld gestort in regionale mobiliteitsfondsen die wij ook voor de oostelijke en zuidelijke overheden gaan oprichten. Dit amendement is net als het vorige medeondertekend door mevrouw Giskes en de heren Stellingwerf, Van den Berg en Van der Steenhoven.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb dit eerder struikroverij op klaarlichte dag genoemd. Het wordt hiervan natuurlijk niet anders. U moet er gewoon voor zorgen dat het geld terugkomt in de pot voor de wegen. Daarin hoort het thuis. Als u dat niet doet, kan het niet. Of u moet de minister vragen, zoals ik straks zal doen, om 300 mln extra te versieren. Dat heeft zij de laatste jaren steeds voor elkaar gekregen. Dan doen wij er nog een paar honderd miljoen bij, want ik zag dat die andere amendementen van u ook 100 mln vergen. Op de zojuist door u geschetste manier kunnen wij evenwel geen zaken met elkaar doen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. De heer Hofstra is een beetje opgewonden. Omdat het vorige amendement betrekking had op de begroting voor 2001, zal dit amendement op de begroting voor 2002 gewoon daarvoor in de plaats komen. Zijn grote zorg en vrees zijn daarmee ongegrond.

De heer **Eurlings** (CDA): Ons grote bezwaar tegen het eerdere amendement-Dijsselbloem was niet de optiek, want wij hebben altijd voor het zuiden en het oosten gepleit. Zijn bezwaar betrof de dekking: er wordt veel geld gehaald uit het terugstorten van het geld voor de tolpoorten – gelukkig zijn die niet doorgestaan en u zult mij daarvoor dankbaar zijn – en een gedeelte uit het betaald rijden. Ik heb twee vragen. Waar zouden die teruggestorte gelden anders zijn terechtgekomen? En waar haalt u na een jaar het geld van het betaald rijden vandaan dat moet worden teruggestort?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dit heeft te maken met de verwachte opbrengst van de tolpoorten. De minister van Financiën heeft die bij voorbaat in het Infrastructuurfonds gestort. U was er gelukkig mee dat de tolpoorten er niet komen, ik ben daar gelukkig mee omdat we een beter systeem gaan introduceren. Het op dat artikel vrijgekomen geld zetten wij in voor knelpunten in het oosten en zuiden van het land. Ik ben blij dat u inmiddels ook de urgentie daarvan inziet. Bij het betaald rijden gaat het om organisatiekosten en mij is gebleken dat hiervoor de komende jaren minder nodig is. In latere jaren – let wel, het amendement heb ik in

Dijsselbloem

dit opzicht aangepast – zal het geld worden teruggeboekt naar hetzelfde artikel. Dat kan omdat de beoogde opbrengsten van de tolpoorten in de loop der jaren oplopen.

De heer **Eurlings** (CDA): Daarmee zijn mijn vragen niet beantwoord. Het gaat niet door, punt uit. Nu bent u daar blij mee, vorig jaar niet, maar het geld ligt er dus. Mijn vraag was: wat zou anders met dit geld zijn gebeurd als het niet hiervoor was besteed? Mijn tweede vraag was: hoe komt u, maar ook de minister, plotseling aan de wijsheid dat wij aan dat geld kunnen zitten? In het stuk over het Infrastructuurfonds staat immers dat de financiële consequenties van de invoering van kilometerheffing nog moeten worden gezien. Als die ruimte er is, u en de minister nu over deze wijsheid beschikken en kunnen beamen dat het geld anders nergens naartoe zou gaan, dan hoor ik dat graag. Maar ik hoor ook graag van de minister dat dit niet ten koste van andere projecten gaat. En van u hoor ik graag hoe u aan de wijsheid komt dat het wel uit het Infrastructuurfonds kan, terwijl in het stuk zelf nog een reservering wordt gemaakt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het geld zou anders in de Randstad zijn gebleven. Wij maken dus de politieke keuze om dit bedrag van 300 mln in twee jaar te herprioriteren en te besteden aan knelpunten in het oosten en zuiden van het land. Ik vraag het CDA om politieke steun hiervoor. Steunt het ons niet, dan heeft het een lastig verhaal voor zijn eigen bestuurders in die regio, want daar is veel animo en daar zijn veel knelpunten.

Ik heb uitgelegd hoe de dekking in elkaar steekt. Dit is onze prioriteit, laat de minister maar reageren op uw citaat uit de begroting.

De heer **Eurlings** (CDA): Nog één feitelijke vraag, ook omdat de minister net haar hoofd schudde. U heeft dus de wijsheid dat dit niet in de bestuursovereenkomst is vastgelegd. Zulks betekent dat het geld niet noodzakelijkerwijs in de Randstad was gebleven, maar vrij kon worden besteed. Graag krijg ik hier duidelijkheid over, zodat wij uw amendement op zijn waarde kunnen schatten. Maar ik zie de minister signalen geven.

Minister **Netelenbos**: Ja, want u betrok mij al eerder in dit gesprek. U dichtte mij wijsheid toe, waarvoor dank, maar ik dien geen amendement in, maar de heer Dijsselbloem. Met hem moet u dus deze discussie voeren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het is inderdaad mijn amendement en de minister zal er dadelijk commentaar op geven. U hebt er op zich gelijk in dat met het afblazen van de tolpoorten dit geld vrij te besteden is. Als het CDA dit geld aan iets anders, bijvoorbeeld aan dubbeldekswegen rond het Prins Clausplein, wil besteden, dan is dat prima, maar dan is het geld na één kilometer al weg; die dubbeldekswegen kosten namelijk 300 mln per kilometer. Als u het met ons eens bent en dezelfde politieke keuze maakt, dan zult u ons straks steunen.

De heer **Eurlings** (CDA): Als het gaat om de dubbeldekswegen, dan bent u horende doof. U hoort gewoon niet dat ik zeg dat het op deze manier niets extra kost.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U wilt alles voor niets! Wij zullen ons met de minister daarover verstaan. U geeft toe dat het geld niet in de Randstad vast hing. U trekt geld uit de Randstad. Het geld is vrij ter besteding. De Kamer kan het volgens u vrij gaan inzetten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In mijn analyse is het laatste juist. Het geld is in de infrastructuur neergezet ten behoeve van de Randstadfondsen, gekoppeld aan de tolpoorten. Ik wacht het af of u de politieke keuze van de PvdA steunt.

Ik kom te spreken over de kwaliteit van de infrastructuur. Op het punt van de kwaliteit is bij een aantal projecten het nodige gebeurd. Te noemen zijn de Betuwelijn en de Maasvlakte. Eerstgenoemd is een voorbeeld van een project waar deze minister orde op zaken heeft gesteld. De Algemene Rekenkamer geeft aan dat kostenoverschrijdingen met name lagen in de periode voor 1998. Vanaf 1998 zijn budget en raming met elkaar in overeenstemming gebracht en is een programma van eisen opgesteld. Het project Mainport Rotterdam is een goed voorbeeld van een integrale benadering van wat aanvankelijk een

sectoraal probleem leek. Het ging aanvankelijk om extra havenruimte.

Een tweede veelbelovend voorbeeld van een integrale aanpak lijkt het plan-Norder voor de A4 Midden-Delfland. Wij dringen er bij de minister op aan rond de A4-Noord de voorbereiding van een ontwerptracébesluit en bijbehorende MER ter hand te nemen en tegelijkertijd met private partijen te praten over hun bijdrage in de financiering van dit integrale plan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij het plan-Norder en de tweede Maasvlakte wordt er nogal wat geld voor groeninfrastructuur gevraagd en terecht. Ik hoor geluiden dat het bij de tweede Maasvlakte moeizaam wordt gevonden. Wij kennen de discussies over meer geld voor groenontwikkeling. Het geld is er vaak niet. Hoe hard is de voorwaarde voor de PvdA, dat de groene onderdelen echt gerealiseerd worden?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U kent de motie-Feenstra over een dubbeldoelstelling rond het PMR-project waarbij verbetering van de leefomgeving hand in hand moet gaan met de verbetering van de potentie van de Rotterdamse haven. De vraag of het moeizaam gaat speel ik door naar de minister. Ik heb daarvoor geen signalen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Nederland is op zijn vingers getikt vanwege de groencompensatie rond de Westerschelde. Dat gaat moeizaam. U gaat wel akkoord met plannen zonder dat die compensatie is geregeld. U kunt er zich niet vanaf maken door te zeggen: vraag het maar aan de minister. U bent voor de tweede Maasvlakte en voor de A4. De groenplannen dreigen het kind van de rekening te worden. Hoe hard is het voor u? Waar komt dat geld vandaan?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik begrijp de opwinding van de heer Van der Steenhoven niet. Volgens mij staan wij zij aan zij als het gaat om de groene kwaliteit rond de verdieping van de vaargeul in de Westerschelde. Ik heb daarvoor een debat geregeld in de commissie voor Verkeer en Waterstaat. Als het gaat om de PMR, houden wij vast aan de motie-Feenstra. Zo zullen wij ook

Dijsselbloem

omgaan met het plan-Norder. Als wij die weg aanleggen, wordt er niet in het plan geshopt. Dus inclusief alle natuuraspecten, de landschappelijke inpassing, voorzieningen voor recreatie, de toekomst van de melkveehouderij. Daar mag men ons aan houden.

Samen met collega Depla heb ik twee amendementen ingediend om een start te kunnen maken met de uitvoering van de motie-Dijsselbloem. Ik heb die ingediend in het kader van het MIT. Het ging om de aanpak van knelpunten van leefbaarheid in woonwijken langs de snelwegen. Het RIVM zegt daarover dat vooral de 2010-normen voor NO_x en fijnstof in veel woonwijken worden overschreden. De meeste overschrijding, aldus het RIVM, vindt plaats in woonwijken langs snelwegen. Langs ongeveer 100 km snelweg vindt een overschrijding plaats tot op 75 meter afstand. In totaal 4500 woningen. De helft daarvan bevindt zich in Amsterdam-West langs de A10 en in Overschie langs de A13. Van de twee amendementen heeft er een betrekking op de VROM-begroting en een op het Infrastructuurfonds. Met dat geld geven wij het signaal af dat wij de politieke keuze maken dat het effectgerichte geluidsbeleid thuishoort bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast zullen wij een motie indienen waarin wij voor deze genoemde knelpunten een aanpak op korte termijn vragen. Die komt dan van Verkeer en Waterstaat, VROM en de betrokken gemeenten. Nu er glasharde rapporten liggen, ook van het Centrum voor schone energie, waaruit blijkt dat de gezondheidskwaliteit in die wijken structureel onder de maat is, vinden wij dat er op korte termijn sprake van een aanpak moet zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat de heer Dijsselbloem bedoelt de minister te vragen wat zij daarvan vindt en dat hij op basis van haar antwoord overweegt een motie in te dienen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U hebt volstrekt gelijk. Dank u wel. Ik vraag de minister daar positief op te reageren en met de andere betrokken departementen en de gemeenten in kwestie tot een voorstel te komen dat gericht is op het in die wijken structureel

verbeteren van de luchtkwaliteit en het structureel tegengaan van de geluidsoverlast.

Ik kom tot de verkeersveiligheid, voorzitter. Er is de afgelopen jaren heel veel gedaan, zowel via regelgeving als via gerichte investeringen. Ik denk aan gelijkvloerse kruisingen op het spoor – een operatie waarmee wij nog wel jaren bezig zullen zijn – het programma Duurzaam veilig, de prioritaire aanpak van onveilige wegvakken, de uitbreiding van 30- en 60-km-zones, enz. Het aantal verkeersdoden is in de periode 1986-2000 afgenomen met 22%, het aantal ziekenhuisgewonden met 27%. En dat bij een almaar toenemende mobiliteit.

Met de eerste fase van Duurzaam veilig zijn substantiële resultaten behaald tegen relatief lage kosten. Dat programma moet worden voortgezet. De minister maakt daarvoor geld vrij voor het laatste jaar van deze kabinetsperiode.

Het aantal ongelukken met brommers is vorig jaar met een derde gedaald op wegen waar zij niet meer op het fietspad mogen rijden.

Tevreden zijn wij met het eindelijk schrappen van de verplichte zijruitblinding zoals aangekondigd in het Belastingplan 2002, mede dankzij de vasthoudende inzet van collega Gerrit Valk. Lof hebben wij voor de inzet en het resultaat inzake dobli-spiegels in Europees verband en in de afspraak met de RAI. Wij vragen de minister in aanvulling hierop ook met sectoren als de wegen- en waterbouw en de agro-industrie afspraken te maken over versnelde invoering van de dobli-spiegels op de grote vrachtwagens die zij in gebruik hebben. Wil zij zich hiervoor inspannen?

Wat is stand van zaken rond het rijbewijs voor beginnende automobilisten, de invoering van kentekens voor brom- en snorfietzen, een verbod op radardetectie in de auto en het verbod op autotelefoneren? Dit zijn zaken waar de PvdA bij herhaling voor heeft gepleit. Is onze informatie juist dat op al deze onderwerpen met name de minister van Justitie dwarsligt? Wat is stand van zaken? Wanneer kunnen wij concrete voorstellen op deze terreinen tegemoet zien?

Ik kom ten slotte tot het onderwerp sociale veiligheid. Terecht schrijft de minister dat aard en

omvang van de problematiek ontoelaatbaar zijn. De bedragen daarvoor zijn de afgelopen jaren gelukkig flink gestegen, mede dankzij de inzet van collega Rob van Gijssel. In het lopende jaar is hiervoor ongeveer 66 mln beschikbaar. In het komende jaar daalt dit bedrag helaas. Om dat te voorkomen, zal ik samen met de heer Eurlings een amendement indienen. Dit is bedoeld om het op de tram en metro houden van extra toezichthouders. Wij willen absoluut voorkomen dat in de komende jaren die toezichthouders door de vervoersbedrijven worden "losgelaten".

Daarnaast willen wij een grotere voortgang met de introductie van tourniquets op de grotere NS-stations en de metrostations, gecombineerd met een versnelde introductie van de OV-chipcard. De heer Eurlings sprak daar ook al over. Verder uitstel van de uitvoering van deze twee innovaties is onduidelijk. Onze indruk is dat het stuit op de grote investeringen die hiervoor nodig zijn. Is die analyse juist? Waar zit dan de pijn? Hoe kunnen wij die wegnemen? Hoe kijkt de minister aan tegen de suggestie om voor de vervoersbedrijven waarvoor dit soort investeringen minder renderen deze zaak voor te financieren? Hoe denkt zij over de gedachte om op die lijnen waar de urgentie het hoogst is de zaak voor te financieren? Terugbetaling door de vervoersbedrijven zou kunnen worden gekoppeld aan het rendement dat zij hebben van deze veiligheidsinvesteringen. Daarnaast vinden wij dat de bekostigings-systematiek van de vervoersbedrijven tegen het licht moet worden gehouden. Zit in de huidige subsidies voor de vervoersbedrijven voldoende ruimte voor dergelijke veiligheidsinvesteringen? Kan dat eruit? Is de minister bereid een daarop gerichte externe, onafhankelijke analyse te laten maken?

Tot slot, voorzitter, een ander onderwerp gerelateerd aan veiligheid en dat is fietsdiefstal. We hebben in de grote steden in Nederland bijna een soort berusting in dit fenomeen gekregen. Jaarlijks worden volgens de fietsersbond ongeveer 800.000 fietsen gestolen in ons land. De aangiftebereidheid is tot bijna nul gedaald. In een stad als Groningen kun je geen fiets meer huren, want de verhuurbedrijven kunnen hun fietsen niet meer verzekeren. Wij kunnen dit niet accepteren. De

Dijsselbloem

fiets-chip, die mogelijk een bijdrage kan leveren aan het voorkomen van diefstal en die in ieder geval de opsporing van gestolen fietsen kan bevorderen, moet in alle nieuwe fietsen standaard worden ingebouwd. Dit lijkt te gaan lukken. Wij vragen de minister, samen met de gemeente Amsterdam ook een proefproject te beginnen voor fietsen die al in gebruik zijn. Graag een reactie hierop. Wij vragen haar, 50% in de kosten van zo'n project bij te dragen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik had de heer Dijsselbloem een compliment willen geven omdat ook hij veiligheid als uitgangspunt kiest. Ik had hem willen vragen of wij het ook over een prestatienorm eens zouden kunnen worden. Maar nu ik nog maar één interruptie mag plaatsen, zal ik mij hierover later nader met hem verstaan. Nu nog een vraag om een conclusie te trekken uit het betoog van de heer Dijsselbloem.

Het was mij uit het hart gegrepen dat ook hij erkende dat er meer in infrastructuur geïnvesteerd zou moeten worden. Ik vond dit een realistische benadering. Hij vluchtte echter een beetje naar het CPB. In het programma van de Partij van de Arbeid staat dat de kost voor de baat uitgaat, als je bij infrastructuur overstapt naar een baten-lastenstelsel. Kan hij mij nu zeggen hoeveel extra geld zijn partij voor infrastructuur beschikbaar wil stellen? Ik kan dit nergens vinden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zoals ik al zei, zullen wij samen met het CPB ons verkiezingsprogramma gaan doorrekenen. Daar zitten alle investeringspakketten bij, zoals investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving, in natuur, in milieu en ook in infrastructuur. U kunt de projecten uit ons verkiezingsprogramma op een rijtje zetten, zoals het rondje Randstad en de hogesnelheidsverbinding met het noorden. Wij zullen daarvoor adequate financiering aangeven; als die niet toereikend is, zal het CPB de eerste zijn om ons te fileren.

De heer **Eurlings** (CDA): Daar ga ik van uit. Maar u vroeg mij heel terecht naar de financiering van de ideeën van het CDA. Ik heb daar antwoord op gegeven en ik vind dat ik u die vraag ook mag stellen. Ik kan zien dat de VVD 2 mld gulden extra

wil uitgeven en in ons eigen programma kan ik het ook vinden, dus waarom kunt u geen antwoord op deze vraag geven en vlucht u weg naar de projecten en het CPB? Het moet toch duidelijk zijn uit het conceptprogramma van uw partij?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik denk dat de kiezer vooral geïnteresseerd is in de infrastructuur die de Partij van de Arbeid wil realiseren, en niet zozeer in de zweefbanen, zweeftreinen en andere dingen die hoog in de lucht door Nederland gaan.

De heer **Eurlings** (CDA): U moet niet gaan zweven, mijn vraag is gewoon of uw partij iets extra's te bieden heeft. Als ik de conclusie trek dat uw partij in haar programma niets extra's voor investeringen heeft opgenomen, kunt u mij dan tegenspreken met feiten of niet?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kan u tegenspreken met feiten. Ook de Partij van de Arbeid zal een verdeling voor de ICES-middelen maken en er zal een zeer aanzienlijk deel beschikbaar komen voor de grote infrastructurele projecten die in ons programma te vinden zijn. Maar wij kiezen niet voor luchtfietserij en al helemaal niet voor "luchtautorijderij" op hoge banen met 300 km/uur.

De heer **Eurlings** (CDA): U moet niet wegvluchten voor de vraag. U kunt niet verwijzen naar de plannen van het CDA, die trouwens ook gedekt zijn, niet naar de ICES-gelden en niet naar het CPB. Onze fractie biedt 2 mld gulden extra, los van de ICES-gelden. Mijn vraag is, wat uw partij te bieden heeft, los van al het andere. Daar staat of valt het namelijk mee.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik constateer dat het paarse kabinet de budgetten voor infrastructuur in de afgelopen jaren aanmerkelijk heeft verhoogd, ondanks tegensputteren door het CDA. En ik constateer dat wij voor een nieuwe investeringsimpuls staan die door het CPB zal worden doorgerekend. Ook de PvdA zal daarin keuzes maken, maar de projecten die ik noemde, zullen daar zeker deel van uitmaken. En het gaat bij het ICES-pakket om veel meer geld dan 2 mld, u gaat daar misschien iets te gemakkelijk aan voorbij.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik ben het van harte eens met de opmerkingen van de heer Dijsselbloem over sociale veiligheid, maar hij heeft in ieder geval in de pers het signaal gegeven dat hij daarbij ook denkt aan cameratoezicht in het openbaar vervoer. Dit sprak mij erg aan, maar hierover heb ik hem nu niet meer horen spreken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan ben ik er door het grote aantal onderwerpen niet meer aan toegekomen, maar het is absoluut een onderdeel ervan. Het gaat om toezichthouders, om extra camera's op stations etc.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Maar ook om camera's in de treinen? Het lijkt me dat het een discussie waard is of zo'n maatregel zou kunnen helpen om de narigheid in de treinen terug te dringen. Bent u bereid om hierover een discussie aan te gaan?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik moet eerlijk zeggen dat ik noch in de media, noch in het plan dat ik samen met mijn collega Van Heemst naar buiten heb gebracht, de camera in de trein heb genoemd. Maar alles wat echt bijdraagt aan meer veiligheid voor de reizigers in het openbaar vervoer, is voor mij bespreekbaar.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat is een duidelijk antwoord.

Dan heb ik nog een tweede vraag. Volgende week bespreken wij het belastingplan. Daarin is een structurele lastenverlaging bij de motorrijtuigenbelasting en de accijnzen van ruim 200 mln gulden ingeboekt. Hoe moeten wij deze lastenverlichting zien in het licht van budgettaire neutraliteit bij de invoering van een kilometerheffing? Wordt deze nu gebaseerd op het niveau van de huidige lasten van de automobiliteit of op het niveau na de genoemde verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de accijnzen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Bij de autobelasting gaan wij uit van het niveau dat op het moment van de introductie van de kilometerheffing aan de orde is. De PvdA steunt de maatregelen in het belastingplan. Voor een deel komen ze voort uit het dieselakkoord en de Europese

Dijsselbloem

discussie over de speciale diesel voor de vervoerssector. Voor een ander deel vallen ze weg tegen accijnsverhogingen. Wij moeten het niet mooier maken dan het is voor de automobilist. Dit is de reële onderbouwing van de voorstellen voor dit jaar. Het is overigens zeer positief dat wij dit jaar de ruimte hebben om dat te doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Het blijkt dat collega Dijsselbloem de dag niet gelukkig doorkomt als hij niet met bedragen kan schuiven. In het amendement betreffende de sociale veiligheid gaat het om 9 mln euro. Voor de dekking verwijst u naar het veel hogere dividend van Schiphol. Maar wat denkt u van het dividend van KPN en de NS die nog al die boetes moet betalen en helemaal geen dividend meer kan uitkeren? Is het nu wel verstandig om deze potentiële meevaller hiervoor te gebruiken?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U suggereert een andere dekking? Ik sta open voor suggesties.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik doe geen voorstel voor deze verandering.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik dacht dat u een andere dekking suggereerde. De dekking wordt gemotiveerd doordat jaar in, jaar uit de dividenden die de Staat ontvangt, hoger zijn dan de raming. Dat verschil vloeit wel naar de staatskas, maar nu willen wij het op een nuchtere manier ramen en de extra ontstane ruimte investeren in iets wat op dit moment heel belangrijk is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik probeer duidelijk te maken dat er op dat hoofdstuk geen extra opbrengst is omdat het met die andere bedrijven zo ontzettend slecht gaat.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Volgens mij zit KPN, waar u op doelt, niet op hetzelfde artikel.

De heer **Depla** (PvdA): Voorzitter. Wij raken nu in een heel ander vaarwater verzeild. Ik zal namelijk over het water spreken. Is het ieder voor zich of doen we het samen? De PvdA kiest als uitgangspunt samenwerken om problemen in de samenleving aan te pakken. Andere partijen

leggen het accent anders. Bij waterbeleid gaat het er ook om, de voeten droog te houden en dan is die andere aanpak rampzalig.

Ik kom nu bij het waterbeheer van de 21ste eeuw. Afgelopen zomer is met de staatssecretaris over het nieuwe waterbeleid van gedachten gewisseld. Er is een brede steun voor de aanpak. De nieuwe mantra is: vasthouden, bergen en afvoeren. In de begroting is echter van dit nieuwe beleid weinig te zien. Behalve geld voor dijkversterking en extra bemalingscapaciteit, maar die moesten ook bij het oude waterbeleid een plek krijgen, vind ik van de beloofde vertaling naar een nat-MIT weinig terug. Voor de rest kondigt de begroting vooral studies aan. En in dezelfde tijd wordt er rustig verder gebouwd op plekken die ongewenst zijn. De PvdA maakt zich zorgen dat het gevoel van urgentie als het gaat om veiligheid, droge voeten en voldoende zoet water, in de begroting onvoldoende tot uitdrukking komt.

Het waterbeleid dreigt op deze manier in de lucht te blijven hangen. Alleen als alle overheden samenwerken kan het nieuwe waterbeleid een succes worden. Het is dan ook goed dat u een bestuursakkoord zal sluiten en dat daartoe in dit najaar al stappen zijn gezet. Maar waarom moet dat zo lang duren en wat is de concrete inzet hierbij? Collega Dijsselbloem sprak al over de nota Open land, groene ruimte, waarin wij ons toekomstbeeld over de inrichting van het land hebben neergelegd. Daarin hebben wij een voorzet gegeven voor de inzet in het bestuursakkoord. De regio's krijgen een grote verantwoordelijkheid. Het Rijk moet de eigen zaken goed op orde hebben. Wij denken hierbij aan een paar eenvoudige instructies. Het Rijk wijst blauwe zones aan en zorgt dat daarvoor ruimte is. De netwerksteden zorgen zelf voor het opvangen van het eigen water en ruimte voor berging. Dit geldt ook voor landelijke gebied. De provincies wijzen in hun streekplannen ruimte aan voor berging, rentientecapaciteit en calamiteitenpolders. De minister geeft de provincies aan voor hoeveel kubieke meters er plaats moet komen en zij zoeken die plaats. In deze gebieden zijn andere functies mogelijk, maar de functie van waterberging mag hierdoor niet doorkruist worden.

Verder moet er in het bestuursakkoord komen te staan dat waterverontreiniging en wateroverlast niet van het ene op het andere gebied afgewenteld mogen worden. Tot slot moeten de provincies hun verantwoordelijkheid nemen om verdroging tegen te gaan. Zij moeten in dat verband de juiste afweging maken tussen natuurbelangen en andere belangen. Daarop moeten vervolgens de waterpeilen worden aangepast. Dit is een heel eenvoudige aanpak. Waarom moet daar dus zo lang over gepraat worden? Wat is de inzet van de minister daarbij?

Dit soort taakstellingen moeten onzes inziens ook in de PKB-3 van de Vijfde nota opgenomen worden. Hoe staat het daarmee? Krijgen die taakstellingen ook een plek in de Vijfde nota? Niet onbelangrijk is de vraag of er bij het sluiten van het bestuursakkoord ook heldere financiële afspraken worden gemaakt in die zin dat bekend is wat de regio en wat het Rijk voor eigen rekening neemt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dit is een interessant onderdeel. De heer Depla sprak over de taakverdeling tussen overheden. Alle overheden zijn de revue gepasseerd, behalve de waterschappen. Ik dacht nu juist dat die op dit terrein de belangrijkste taak hadden. Hoe ziet hij dus de taak van de waterschappen in dezen?

De heer Depla zei ook dat er ruimte gemaakt moet worden voor onder andere calamiteitenpolders. Dat is prima; wij moeten ook in die richting denken. Hoe denkt hij echter over de financiële consequenties daarvan? Het zal namelijk zeer aanzienlijke bedragen vergen. Ik denk aan de compensatie van agrarische bedrijfsvoering.

De heer **Depla** (PvdA): De eerste vraag is gemakkelijk te beantwoorden. Het gaat over het bestuursakkoord. Welnu, in de begroting staat dat er een bestuursakkoord is tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Inderdaad heb ik in mijn instructies de waterschappen een minder belangrijke rol toebedeeld. Die discussie voeren wij nu niet. Uiteindelijk is de rol van de waterschappen weliswaar belangrijk, maar wil je het waterbeleid de goede plek geven, dan moet dat beleid ook regionaal ingebed zijn. Daarin spelen de provincies dus een belangrijke rol. Bij een onderscheid tussen landelijke

Depla

en stedelijke gebieden speelt bij ons bij de beoogde gebiedsautoriteit ook het waterschap een rol. De taakstelling is echter afhankelijk van de gebiedsindeling. De lokale bevoegdheden ter plekke moeten dat samen regelen. Hiermee zeg ik niet dat wij voornemens zijn om de waterschappen op te heffen. Dat lijkt mij nu ook niet aan de orde.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ook in stedelijke gebieden hebben waterschappen toch een taak in het waterbeheer? Dat wilt u toch niet veranderen?

De heer **Depla** (PvdA): Nee, maar wij vinden het belangrijk dat dit aspect gebiedsgericht wordt aangepakt. De verschillende gebiedsautoriteiten zijn daar verantwoordelijk voor. Nogmaals, die moeten dat in één gebied samen regelen. Er moeten niet allerlei verschillende bestuurslagen zijn die de verantwoordelijkheid naar elkaar toe schuiven. Het gaat dus om heldere afspraken met gebiedsautoriteiten om de taakstelling, die het Rijk meegeeft, te realiseren.

De heer Van den Berg informeerde voorts naar onze opvattingen over de financiering. Die zijn niet veel anders dan die welke wij vóór de zomer in het notaoverleg verwoord hebben. Wij vinden dus dat in het kader van de ICES-discussies wel degelijk nagegaan moet worden of en, zo ja, in hoeverre een deel door het Rijk wordt bijgedragen in wat er in het regionale systeem nodig is.

De heer **Van den Berg** (SGP): U verwijst naar ICES, maar dat is nog wat onzeker. U bent toch wel met mij van mening dat, als er gebieden worden aangewezen, daar compensaties tegenover moeten staan?

De heer **Depla** (PvdA): Dat is nu ook het geval: als wij geen gebieden aanwijzen en er een noodsituatie, zal een commissaris van de Koningin of een burgemeester een beslissing nemen en dan krijgen wij uiteindelijk ook de rekening gepresenteerd. Hoe dan ook betreft dat een verantwoordelijkheid waar je niet omheen kunt.

Voorzitter. Ik ben blij dat alle bestuurslagen hebben afgesproken om vanaf heden de watertoets toe te passen. Ik hoop dat de watertoets een mooie plek krijgt bij de herziening van de Wet RO. Helaas is er altijd sprake van een grote

vertraging vanaf het moment dat nieuwe beleidsmatige inzichten doordringen. Het duurt dus lang voordat die juridisch in wetgeving zijn vertaald. Sommige besturen zijn zo bestuurlijk dat zij er al rekening mee houden, maar andere bestuurders gedragen zich net als burgers, waarvan de besturen steeds zeggen dat zij alleen maar naar de rechter stappen. Zij blijven net zo lang van het oude recht gebruik maken. Zij willen toch hun recht halen, ondanks dat de inzichten al lang verlaten zijn. Ik denk aan de gemeente Roermond met het plan om op het water te gaan bouwen. Hoe snel is de wetgeving gereed, zodat wij bij overheden die niet vrijwillig meewerken de nieuwe inzichten kunnen afdwingen? Wat doet de minister voor gemeentes die wél meewerken? Het is niet alleen maar kommer en kwel; er zijn ook bestuurders die wel hun verantwoordelijkheid nemen en willen meewerken. Een voorbeeld daarvan is de gemeente Nijmegen. Onlangs zijn wij daar met de fractie op bezoek geweest. Dat is zo goed bevallen, dat ik er in familieverband een paar bezoeken aan vastgeknoopt heb. Meer gemeentes kunnen in de toekomst die verantwoordelijkheid kunnen nemen. Dat zullen zij ook doen, als het Rijk laat zien dat er in dat geval geen sprake is van heel grote vertragingen en dat de bouwplannen snel aangepast kunnen worden en uitgevoerd. Hoe staat het nu met de Waalsprong? Toen wij daar op werkbezoek waren, hebben wij ook de verontruste bewoners in Lent gesproken. Door dat herziene plan moeten die bewoners weg. Het is nu eenmaal in het belang van het waterbeheer dat hun huizen worden afgebroken. Wij steunen dat, maar dan moeten de mensen wel snel duidelijkheid hebben. Is die duidelijkheid al te geven? Zo niet, wanneer zal dat dan gebeuren? Als wij die duidelijkheid niet snel geven, zullen andere gemeentes nog wel drie keer achter hun oren krabben voordat zij meewerken aan het nieuwe waterbeleid, vooruitlopend op de wettelijke plicht.

Tijdens het notaoverleg Waterbeheer 21ste eeuw is een motie-Herrebrugh ingediend en aangehouden over de watertoets. Die watertoets zal nu door de gemeenten worden gehanteerd. Het zijn nog pijplijnprojecten. Wij zouden het op prijs stellen, als in beeld wordt

gebracht wat de effecten zijn op het watersysteem. Als er aanleiding is en waar er knelpunten zijn, zouden wij het op prijs stellen als de minister met voorstellen komt om die knelpunten op te lossen. Hoe staat het hiermee en is zij van plan dit te doen?

Over de verdroging lezen wij in de begroting dat het realiseren van de doelen een beetje tegenvalt. Wij lezen echter nergens in de begroting, om in VBTB-termen te blijven, welke maatregelen de regering neemt om alsnog dat doel van 40% minder verdroging in het jaar 2010 te realiseren.

In de begroting wordt aangekondigd dat de wet op de hoogwaterbescherming noodzakelijk is. Wat is de meerwaarde van deze wet ten opzichte van de rijksprojectenprocedure die bij de Tweede Kamer in behandeling is? Ik begrijp zelf niet zo goed waarom er zo'n sectorale projectenprocedure moet komen, als er zo'n rijksprojectenprocedure is. Rijkswaterstaat is één van de belangrijkste opdrachtgevers in de weg- en waterbouwwereld. Zij kan een belangrijke rol spelen bij het afdwingen van innovaties. Worden al concrete acties ondernomen om Rijkswaterstaat op het gebied van energiebesparing, duurzaam bouwen en het toepassen van hernieuwbare oppervlaktedelfstoffen een voortrekkersrol als opdrachtgever te laten vervullen en om zodoende innovaties uit te lokken?

De burgers in Limburg hebben recht op de integrale uitvoering van het Zandmaasproject. Bescherming tegen hoogwater, versterking van de transportfunctie van de Maas en natuurontwikkeling moeten gezamenlijk en tijdig worden uitgevoerd. De natuur is hierbij niet een extraatje, maar een integraal onderdeel. De PvdA-fractie vindt dat in pakket 1 van de uitvoering van de Zandmaas wel een erg groot deel ten laste van het natuurbudget wordt gebracht. In dit land is het de gewoonte om projecten fatsoenlijk in te passen. Zo ook projecten als de Zandmaas. Een groot deel van de bijdrage van LNV in pakket 1 zou dan ook eigenlijk voor rekening van Verkeer en Waterstaat komen. Het mooie is dat beide staatssecretarissen dat verkokerde denken hebben doorbroken en er niet moeilijk over doen. Het gaat om de uitvoering van het project. Het valt ons tegen dat bij pakket 2 de verantwoordelijkheid



Mevrouw De Vries en mevrouw Netelenbos, respectievelijk staatssecretaris en minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

vooral bij LNV wordt gelegd. Wij maken ons enige zorgen of het commitment van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van pakket 2 er nog is. Het project moet namelijk integraal worden uitgevoerd.

Hoe ziet de financiële onderbouwing van de ICES-claim eruit voor pakket 2? Ik was op werkbezoek in Limburg dit weekend en ik begreep dat die onderbouwing er toen nog niet lag. Welk deel van de kadeverhoging kan achterwege blijven als pakket 2 en pakket 1 integraal worden uitgevoerd? In pakket 2 wordt ook het laatste deel van de bescherming tegen hoogwater gerealiseerd. Als er geen geld komt voor pakket 2, hoe wordt dan de toegezegde bescherming tegen hoogwater in Limburg gerealiseerd? Waar haalt de staatssecretaris het geld dan vandaan?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik prijs de heer Depla voor zijn aandacht voor de Maas. Ik prijs hem ook met het begin van zijn betoog hier. Het laatste was mij echter onduidelijk. Hij wil een commitment van de staatssecretaris voor het totale plan, zodat de natuur niet het kind van de rekening is. Dat is precies wat wij verleden jaar hebben gevraagd. Als hij daarin meegaat, vind ik dat een groot compliment waard. Dan doet hij ook wat de heer Melkert de regio

heeft beloofd. Die zei namelijk dat het niet mag worden overgeheveld naar een nieuw kabinet. Is dit wat de heer Depla vraagt? Ik hoor hem nu toch een vooruitschuivende opmerking maken over zoeken bij ICES. De kernvraag is of wij vinden dat dit kabinet al moet zeggen, dat het zich committeert aan de uitvoering van dat totale plan. Het geld hoeft er nu niet te zijn, want het gaat over de jaren heen. Het commitment moet er zijn. Zo begrijp ik het.

De heer **Depla** (PvdA): U zegt dat wij wat wij buiten de Kamer zeggen, ook binnen de Kamer zeggen. Dat is een compliment, maar het lijkt mij niet meer dan vanzelfsprekend. Wij vinden dat het commitment voor de integrale uitvoering van het Zandmaasproject door ons moet worden uitgesproken. Wij kunnen die middelen echter niet in de begroting voor 2002 vinden en ontkomen er dus niet aan om dat uit de ICES te halen. Volgens de PvdA ligt er een helder commitment. Als wij weer aan de formatie meedoen, moet dat geregeld worden. Dat gaat echter alleen lukken als het kabinet bij de voorbereiding daarvan een volledig commitment uitspreekt en als alle partijen die nu in de regering zitten, en u ook, als u dat wilt, de heldere uitspraak doen dat wat ons betreft pakket 2 ook moet worden uitge-

voerd. Dan is het richting de regio helder, ondanks het feit dat wij nu geen financiële zekerheid kunnen bieden, omdat die ruimte er niet is op de begroting.

De heer **Eurlings** (CDA): Verleden jaar heeft de heer Herrebrugh gezegd: wat ik zeg, geldt hier. Dat was een reactie op iemand anders van zijn partij, die iets in de regio had gezegd. U doet dat niet en daar prijs ik u voor. U zegt hetzelfde als de heer Melkert buiten de Kamer heeft gezegd. U zegt daarmee in principe dat u nu de lijn van de motie die verleden jaar door het CDA en D66 is ingediend, steunt. Die kunnen wij dan gezamenlijk weer naar het kabinet leiden. Vindt u dan ook niet dat bij projecten als de Maascorridor in Venlo veel meer kan worden bereikt met natuurontwikkelingen en dat dat punt dus serieus moet worden meegenomen?

De heer **Depla** (PvdA): Als ik mij goed herinner, hebben wij verleden jaar niet voor uw motie gestemd. Dat had er mee te maken dat wij een onderdeel van die motie niet steunden; dat betrof het gedeelte waarin het kabinet werd gevraagd om dit jaar al geld toe te zeggen. Dat kan namelijk niet. De intentie van mijn betoog is helder. Wij willen dat het Zandmaasproject integraal wordt uitgevoerd en dat het kabinet nu uitspreekt dat dat ook gebeurt.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Melkert heeft gezegd dat de reservering van 500 mln gulden die nodig is voor de natuurontwikkeling rond de rivierbeveiliging in Midden- en Noord-Limburg, niet moet worden overgeheveld naar een volgend kabinet. Is dat de lijn die u op het bordje van de staatssecretaris legt of niet?

De heer **Depla** (PvdA): Dat staat in de brief die de heer Melkert driekwart jaar geleden heeft gestuurd.

De heer **Eurlings** (CDA): Drie of vier maanden geleden.

De heer **Depla** (PvdA): Het is langer geleden, want het was voor de vakantie, maar dit terzijde. Onze uitspraak is helder. Wij willen dat de regering een commitment uitspreekt voor de integrale uitvoering van het Zandmaasproject. Wij vragen de

Depla

regering die heldere uitspraak te doen. Er moet dan ook niet een ICES-claim voor natuurontwikkeling van worden gemaakt, want het is een integraal project dat in zijn geheel moet worden uitgevoerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb nog niet opgeteld wat er allemaal aan ICES-claims over tafel is gegaan, hier en bij andere begrotingsbehandelingen.

De heer **Depla** (PvdA): Wij zorgen er intern heel goed voor dat dat wordt afgestemd. Ik weet niet of dat bij uw fractie ook gebeurt?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij zijn iets voorzichtiger met het leggen van claims, omdat het bedrag dat mogelijk voor ICES vrij komt, een stuk lager zal zijn dan wij nu denken, gezien de economische situatie. Dat is echter een ander verhaal. Maar volgens mij wordt het bedrag gigantisch overschreden.

Op dit moment wil men de Zandmaasprojecten uitvoeren met hoge kades. Als je de natuurontwikkeling meeneemt, hoeven die kades niet zo hoog te zijn. Dat is echter wel het discussiepunt, want de staatssecretaris wil die hoge kades toch uitvoeren. Wat is uw reactie daarop?

De heer **Depla** (PvdA): Ik heb al gevraagd welk deel van de kadeverhoging achterwege kan blijven als pakketten 1 en 2 integraal worden uitgevoerd. Ik ben nog niet zover dat ik zeg dat het niet hoeft. Ik wacht het antwoord van de staatssecretaris af om daar een oordeel over te kunnen vellen.

Als het gaat om de ICES-claim wordt daar meteen het bedrag van 500 mln gulden aan verbonden. Er is hoe dan ook aan het gebied beloofd om de maatregelen voor hoogwaterbescherming voor 100% uit te voeren. Stel dat die ICES-claim er niet komt en dat pakket 2 niet wordt uitgevoerd, dan moet een deel van de hoogwaterbescherming alsnog worden uitgevoerd. Het geld dat daarvoor beschikbaar is, kunnen wij dan misschien beter meteen gebruiken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U weet toch ook dat in het oorspronkelijke plan voor de

Maas die kades veel lager waren. Nu de natuurcompensatie naar achteren is geschoven, komt het plan om die kades te verhogen in beeld. U weet dus precies waar het probleem zit.

De heer **Depla** (PvdA): Dat is juist de vraag die ik aan de staatssecretaris heb gesteld. Na haar antwoord kunnen wij daarover morgen verder discussiëren op basis van de door haar verstrekte gegevens.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan heeft u nog tot morgen de tijd om een antwoord op deze vraag te bedenken. Het antwoord moet namelijk toch eens komen.

De heer **Depla** (PvdA): Daarvoor heb ik dus die informatie nodig. Daarna wil ik met alle plezier het antwoord geven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik meen dat de heer Depla bezig was met zijn afronding. Tot mijn spijt mis ik in zijn betoog één onderwerp, namelijk het niveau van investeringen in en onderhoud van vaarwegen. Dit mis ik temeer omdat de heer Dijsselbloem mij, in antwoord op een eerdere interruptie, verwees naar uw betoog. Ik blijf nu dus met lege handen staan. De heer Herrebrugh heeft vorig jaar een amendement ingediend om het investeringsniveau structureel te verhogen, omdat algemeen wordt erkend dat het te laag is. Dit is ondersteund door moties. Wij hebben dit echter niet teruggevonden in de begroting van dit jaar. Hoe staat u daartegenover en wat doet u eraan?

De heer **Depla** (PvdA): Ik dank u voor deze vraag, want zo krijg ik de gelegenheid, erop in te gaan. Ik ben tot dezelfde conclusie gekomen als u. Vorig jaar heeft de PvdA-fractie een amendement ingediend om iets aan dat tekort te doen. Ik ben benieuwd wat de reden is geweest, het extra bedrag niet uit te geven en of het op een andere manier heeft plaatsgevonden. Ik neem aan dat met name de staatssecretaris daarop nog zal ingaan. Op basis daarvan kunnen wij verder van gedachten wisselen of wij hetzelfde moeten doen als vorig jaar. Dit zal nooit helemaal hetzelfde zijn, aangezien een deel van dekking van vorig jaar niet meer voor herhaling vatbaar is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er is bij mij nog onduidelijkheid over de Maas. Terecht werd de heer Melkert aangehaald dat dit het komend jaar moet gebeuren en niet moet worden overgeheveld naar de volgende periode. U wijst echter op de ICES-claims, wat wel degelijk neerkomt op het overhevelen naar de volgende kabinetsperiode. Hoe verklaart u dat verschil?

De heer **Depla** (PvdA): Ik zeg nu – en de PvdA-fractie zegt dat altijd – dat er deze kabinetsperiode helderheid over moet worden gegeven en dat het commitment er moet zijn. Financiering uit de ICES-claims is dan onontkoombaar. Als iedereen aangeeft dat het commitment er is om pakket 1 en 2 uit te voeren, hoeft de regio zich toch niet af te vragen hoe het moet worden gefinancierd? Het commitment van de Kamer is dan toch genoeg?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is natuurlijk wel wat anders dan zeggen dat de reservering van 500 mln gulden niet moet worden overgeheveld naar een volgend kabinet.

De heer **Depla** (PvdA): Het project moet integraal uitgevoerd worden. Het gaat om een combinatie van bescherming tegen hoogwater, natuurontwikkeling en verbetering van de transportfunctie van de Maas. Het geheel moet vervolgens op een fatsoenlijke wijze worden ingepast.

Mevrouw **Giskes** (D66): Die stelligheid geldt voor alle ICES-claims, maar het is niet zeker dat elke claim gehonoreerd wordt. U kunt geen 100% zekerheid over dit project geven.

De heer **Depla** (PvdA): Met zoveel stelligheid spreken wij niet over elk project.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp dat dit voor u een project met stip is. Dit is kennelijk hét project dat gerealiseerd moet worden.

De heer **Depla** (PvdA): Er zijn meer prioriteiten. Er kunnen volgens mij ook andere middelen voor de uitvoering van dit project aangewend worden, waardoor wellicht niet het gehele bedrag van 500 mln gulden nodig is. Het is wel een van de projecten is die hoog op ons lijstje staat. Onze fractievoorzitter en

Depla

lijstrekker, de heer Melkert, zet niet overal zijn naam onder.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nog niet, maar hij is nog niet klaar met zijn tournee door het land. Ik begrijp dat er iedere maand iets bij komt. Die zaken komen dan zeker allemaal met stip op uw ICES-lijstje terecht.

De heer **Depla** (PvdA): Zo werkt het natuurlijk niet.

Ik rond af. Het nieuwe waterbeleid ziet er mooi uit, maar wordt onvoldoende vertaald in de begroting. Wij zouden het jammer vinden als mevrouw De Vries de geschiedenis ingaat als de staatssecretaris die het waterbeleid in de lucht heeft laten hangen en het luchtbeleid – de toedeling van etherfrequenties – in het water heeft laten vallen. Wij hopen dan ook dat zij in haar antwoord een adequate reactie op deze punten kan geven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. "Redeloos, radeloos, reddeloos" is een gevleugelde uitspraak uit het rampjaar 1672 en een gevoel dat bij veel mensen opkomt als het woord "verkeer" vandaag de dag valt. Het begon in 1998 allemaal zo aardig met, voor het eerst sinds jaren, een PvdA-minister op Verkeer en Waterstaat. In een van haar eerste interviews, in het personeelsblad, zei zij het werken aan een beter milieu bij Verkeer en Waterstaat als een uitdaging te zien. Het begon zo aardig met een regeerakkoord dat het onze niet was, maar waarin wel na tien jaar vruchteloos politiek steekspel de invoering van rekeningrijden was geregeld, waarin miljarden guldens waren vrijgemaakt voor lightrailverbindingen in de stadsgewesten en waarin de afspraak was opgenomen dat de maximumsnelheid in de Randstad naar 100 km/uur zou gaan om de doorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen en de uitstoot van CO₂ terug te dringen. Natuurlijk werd ook de VVD-fractie bedeed met 5 mld gulden voor nieuwe wegen, daar waar de PvdA-fractie, trouw aan haar verkiezingsprogramma, op nul gulden had ingezet.

Na drieënhalf jaar maken wij de balans op. Het rekeningrijden is afgevoerd, het totaalbedrag voor nieuwe wegen is opgelopen tot meer dan 15 mld gulden, de maximumsnelheid van 100 km/uur gaat niet door en de lightrailprojecten komen niet van de grond. Een deel van het geld is waarschijnlijk verdwenen in de bodemloze put van de Betuwelijn. De files zijn met 25% toegenomen, het openbaar vervoer – anderen hebben het ook al gezegd – holt achteruit en het aantal reizigers neemt voor het eerst sinds jaren af. Er is maar één conclusie mogelijk: het beleid is mislukt. De minister heeft gefaald en haar eigen partij stond erbij en keek ernaar of, zoals u wilt, is onder het juk van de coalitiepartner doorgegaan.

Symptomatisch voor het mobiliteitsbeleid van de afgelopen jaren zijn de discussies over het BOR en het rekeningrijden. Om het rekeningrijden door de Kamer te krijgen, werd een pakket gepresenteerd met nieuwe wegen en het rondje Randstad, een stevige impuls voor het spoor tussen de vier grote steden. De minister had het over een integraal pakket van beprijzen, benutten en bebouwen. De Kamer had volgens haar geen keuze; alleen met het gehele pakket konden de files worden aangepakt. Nog geen jaar later is, met dank aan de ANWB en de VVD, het beprijzen in de ijskast verdwenen en blijkt het rondje Randstad na anderhalf jaar te zijn afgevoerd. Opvallend is dat het rondje Randstad door haar eigen partij onmisbaar werd genoemd in het totale BOR-pakket. Kortom, nog geen jaar later is tweederde van het BOR-pakket geschrapt en blijven eigenlijk alleen de investeringen in nieuwe wegen over. De minister zal zeggen dat zij degene is die de beprijzing van het autoverkeer heeft geregeld. Zij voorspelt dat er in 2010 10% minder files zullen zijn. In 2010? Volgens het BOR zouden de files in 2003 en 2004 al flink verminderen. De minister zal het ons niet euvel duiden als wij constateren dat de hele geschiedenis met beprijzing van het autoverkeer ons weinig vertrouwen geeft. Helaas, zeggen wij erbij, want de kilometerheffing is een goed instrument om de maatschappelijke en milieukosten van het autoverkeer in rekening te brengen, om de vervuiler te laten betalen. Als het naar tijd en plaats geheven wordt, kan het ook een rol spelen in

de filebestrijding. Maar dat laatst gaat misschien pas tussen 2008 en 2010 gebeuren.

Intussen gebeurt het tegenovergestelde. Er wordt niet gevariabiliseerd, maar de grote partijen in deze Kamer maken het autorijden over de gehele linie dit jaar en volgend jaar goedkoper. De partijen die allemaal kampioen lastenverlichting willen worden, hebben het voor elkaar gebokst: de wegenbelasting en de accijns op brandstoffen worden verlaagd, zonder dat het rijden van extra kilometers ook maar een cent duurder wordt. Een echte stimulans om de auto te laten staan! Ik sluit mij aan bij de vraag die door de heer Stellingwerf is gesteld: betekent dit dat deze verlaging bij de plannen tot introductie van het rekeningrijden ongedaan gemaakt wordt, omdat het immers budgettair neutraal gedaan zou worden?

De mobiliteitsproblemen groeien ons boven het hoofd. De minister constateert zelf in de Volkskrant van afgelopen zaterdag dat het aantal auto's, nu al meer dan 6 miljoen, de komende jaren zal doorgroeien naar 9 miljoen. Dat zijn nog eens 3 miljoen auto's erbij. Zet al die auto's eens achter elkaar, dan kun je twee keer de aarde rond. Die auto's zullen een ruimte van 3500 voetbalvelden innemen. Moeten zij komen te staan in de wijken, waar nu al te weinig groen is en waar kinderen al niet meer buiten kunnen spelen wegens gebrek aan ruimte en verkeersveiligheid? En waar moeten al die auto's rijden? Nog meer aantasting van natuur en open ruimte lijkt onvermijdelijk. De fractie van GroenLinks zal deze groei van het aantal auto's niet accepteren omdat wij de leefbaarheid willen verbeteren. Bij de behandeling van het NVVP komen wij hierop terug.

De fractie van GroenLinks zet in op een echte kilometerheffing, waarbij de auto aangeslagen wordt voor de maatschappelijke kosten en de milieukosten, die geheven wordt naar tijd en plaats, die hoger is in de Randstad en rond de grote steden – daar staan immers de files – en lager op het platteland en die hoger is in de spits dan daarbuiten, zoals veel provincies terecht bepleiten. Zo'n heffing zal zeker effect hebben. Verder willen wij het rondje Randstad handhaven. GroenLinks wil op een aantal plekken het spoor verdubbelen en snelle treinen tussen de grote steden mogelijk maken,

Van der Steenhoven

gekoppeld aan de drie grote lightrailprojecten: Randstadspoor, Randstadrail en Sternet. Dat is een samenhangend pakket dat echt een alternatief voor de auto kan zijn.

GroenLinks is van mening dat een aantal concrete maatregelen dat als alternatief voor de auto kan dienen, niet veel geld hoeft te kosten en snel ingevoerd kan worden. Ik noem er een aantal. Om de veiligheid in trams, metro's en op metrostations te verbeteren, moet het groeiend aantal zwartrijders worden aangepakt. Veel reizigers voelen er niets meer voor om de metro of de tram te nemen. Vervoersbedrijven in grote steden staan al jaren klaar om dit probleem bij de bron aan te pakken: alleen met een geldig kaartje mag je nog toegang krijgen tot tram, metro en metrostations. Hiervoor moeten de vervoerders wel de mogelijkheid hebben om met een chipkaart of een ander betaalmiddel te werken waardoor het mogelijk wordt om tourniquets te installeren. De grote vraag is natuurlijk: waar blijft dit chipkaart die dat mogelijk moet maken? Wij hebben daar de afgelopen vier jaar in elk geval halfjaarlijks over gesproken. Telkens horen wij dat zij eraan komt, maar de minister zegt ook dat de vervoersbedrijven het zelf moeten bepalen. De Partij van de Arbeid heeft daar ook een punt van gemaakt. Wij vinden dat dit niet langer kan wachten. Vooral met het oog op de veiligheid rond de metro in de grote steden moet nu snel iets gebeuren. Daarom vragen wij de minister de steden in ieder geval de mogelijkheid te geven om met een eigen kaartje te werken als de chipkaart er (weer) niet komt, zodat het aantal zwartrijders kan worden aangepakt en de criminaliteit en agressiviteit in het openbaar vervoer op die manier effectief kunnen worden teruggedrongen.

Vorig jaar nam de Kamer een motie van GroenLinks aan met het doel de vluchtstroken open te stellen voor lijnbussen. Op veel trajecten in en buiten de spits kan zo een snelle verbinding over de middellange en lange afstand ontstaan. Hiermee wordt een aantrekkelijk alternatief geboden voor de auto. Het is misschien zelfs wat concurrentie voor de trein. Wanneer gaat de minister voortvarend aan de gang met de uitvoering van deze motie?

Een aantal bedrijven heeft de afgelopen jaren het initiatief genomen om in het woon-

werkverkeer het zakelijk verkeer eens goed te regelen: vervoersmanagement. Het opstellen van een bedrijfsvervoerplan is voor deze bedrijven en instellingen een goede manier geweest om het autogebruik terug te dringen en het nemen van de fiets of het gebruik maken van het openbaar vervoer, maar ook het carpoolen en vanpoolen te stimuleren. In veel gevallen is het deze bedrijven gelukt om op deze manier de reiskosten aanzienlijk terug te dringen. GroenLinks heeft de afgelopen drie jaar ervoor gepleit om echt werk te maken van het vervoersmanagement. Slechts 15% van alle bedrijven heeft zo'n actief werkend vervoersmanagementplan. De minister heeft de afgelopen jaren telkens tegen ons gezegd dat de bedrijven dat zelf moeten doen en dat zij het in het overleg over de arbeidsvoorwaarden zou inbrengen, maar het gebeurt niet. Het is toch heel bizar om te constateren dat werkgevers aan de ene kant steen en been klagen over de files maar aan de andere kant niet zelf het initiatief nemen om te doen wat zij zelf kunnen doen? Volgens de fractie van GroenLinks is nu het moment aangebroken om de ernst van de situatie te vertalen in een verplichting voor bedrijven om echt iets te doen aan vervoersmanagement. Wij menen dat deze "verruimde reikwijdte" via de Wet milieubeheer kan worden geregeld en dat bedrijven zo kunnen worden verplicht om een werkend vervoersmanagementplan op te stellen. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister. Als dat nodig is, zullen wij in tweede termijn daarover een motie indienen.

Ik kom te spreken over enkele projecten in het kader van ketenmobiliteit die echt effect kunnen hebben. Mevrouw Giskes en ik hebben al eerder een motie ingediend om iets te doen aan de verbetering van het autodelen. Mevrouw Giskes zal vandaag mede namens mij een voorstel indienen om steun voor zo'n plan te verwerven zodat het autodelen echt iets kan betekenen. Wij hebben eveneens een motie ingediend over het verbeteren van de fietsenstalling bij de stations. Wat is de stand van zaken? Wij hebben het idee dat het project redelijk loopt. Is dat zo? Zijn er voldoende middelen voorhanden om het project goed te vervolgen?

Ik heb vorig jaar een amendement ingediend over de OV-fiets. Hoe staat het met de uitvoering? Er is vorig jaar ook een amendement aangenomen dat er toe strekt structureel 15 mln gulden te besteden aan ontsnippering. Wij begrijpen uit de begroting dat het geld het afgelopen jaar niet echt gebruikt is en volgend jaar niet gebruikt zal worden. Er zijn echter genoeg projecten om die ontsnippering te kunnen aanpakken. Kan de minister mij zeggen waarom dat niet gebeurd is?

De minister wil alleen in een volgend kabinet terugkeren als zij 10 mld gulden meekrijgt. De fractie van GroenLinks begrijpt dat wel. Al die miljarden gulden van de afgelopen jaren smaken ongetwijfeld naar meer. De infrastructuur heeft de afgelopen kabinetsperiode al het meeste extra geld gekregen: met 9% was het de hardste groeier. Voor de fractie van GroenLinks zijn er andere maatschappelijke prioriteiten die om investeringen vragen. Wij stellen het kabinet voor, eerst eens werk te maken van serieus bezien. Stel prioriteiten binnen het huidige budget voor infrastructuur, besteed niet nutteloos extra geld aan wegen waarvan iedereen eigenlijk wel weet dat die weinig opleveren en uiteindelijk de files alleen maar verplaatsen en besteed meer geld aan betrouwbaar openbaar vervoer en aan de uitvoering van lightrailprojecten.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik wil mijn betoog beginnen met een opmerking over het water. De prioriteit die de laatste jaren aan dit onderwerp is gegeven, is deels afgedwongen door de problemen die wij hebben gehad. De overvloedige regenval in 1998 en de problemen met de rivieren in 1993 en 1995 hebben ons gedwongen, opnieuw na te denken over dat water. Dat geldt als eerste voor het kabinet. Water is een probleem. Het komt overal vandaan: van boven, van buiten uit onze buurlanden, de bodem daalt en de zeespiegel stijgt. Kortom, wij moeten daar heel erg goed op letten, niet alleen in kwalitatieve, maar ook in kwantitatieve zin. Gelukkig is het met de gevallen die ik heb genoemd, met name de hoge rivierstanden, nog niet goed gegaan. Je moet er niet aan denken welke grote problemen wij



De heer Depla (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

kunnen krijgen als grote delen van ons land echt onder water zouden lopen.

Het is dan ook zeer te waarderen dat er naast de technische maatregelen die wij al eeuwenlang nemen zoals het verhogen van dijken en het gebruik van gemalen die vroeger op windkracht werkten en nu vaak met diesel of elektrisch worden aangedreven, ook aandacht is gekomen voor het andere denken over het water. Ik bedoel daarmee meer ruimte creëren voor water en bergingsvoorzieningen integreren in het ruimtelijk beleid. Water kent ook een internationale en zelfs een mondiale component, waarmee ook de minister voor Ontwikkelingssamenwerking zich bezighoudt, naar ik heb begrepen.

Wij stellen met genoegen vast dat het programma ter versterking van de rivierdijken goed op schema ligt. De Derde kustnota is door de Kamer behandeld, evenals de nota Ruimte voor de rivier, de nota Nieuw waterbeleid voor de 21ste eeuw en de nota Anders omgaan met water. Veel van deze onderdelen van het centraal geformuleerde beleid moeten decentraal worden uitgevoerd. Er zijn probleemgebieden. Bijvoorbeeld het Westland heeft een structureel probleem. In Noord-Nederland is er een probleem met de capaciteit van gemalen. Vandaar dat wij de gedachte steunen, in de loop van volgend jaar tot een nationaal

bestuursakkoord te komen waardoor een goed overzicht kan worden gemaakt van wat iedereen geacht wordt te doen. Ik hoop dat wij dan kunnen vast stellen dat iedereen datgene doet wat nodig is in het integrale beleid.

De VVD-fractie stemt in met de gedachte een nieuwe wettelijke regeling op te stellen voor de hoogwaterbescherming. Een nieuw directoraat-generaal voor het water dat inmiddels is geëffectueerd, heeft onze instemming, zij het achteraf.

De heer **Depla** (PvdA): U steunt het idee van de staatssecretaris om een wet hoogwaterbescherming te maken. Wat is volgens u de meerwaarde daarvan boven de reeds in behandeling zijnde rijksprojecten-procedure? Die is toch juist bij uitstek geschikt om de besluitvorming over en de uitvoering van grote rijksprojecten goed en in gepaste snelheid ter hand te nemen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, daarom is uw vraag heel goed. Ik zal met belangstelling luisteren naar het antwoord van de staatssecretaris op dat punt. Wellicht kunnen wij de afweging anders maken, maar er ligt wel een probleem dat moet worden opgelost.

De heer **Depla** (PvdA): Dat begrijp ik. Daarnet ondersteunde u dat idee,

maar afhankelijk van het antwoord kan dat dus veranderen.

De heer **Hofstra** (VVD): Uiteraard, daarom zijn wij hier ook altijd dag en nacht bezig. Laat ik het zo zeggen, de afweging die u maakt, heb ik nog niet gemaakt. Als die leidt tot nieuwe gezichtspunten, kan het best zijn dat wij ook op dit punt de zaak bijstellen.

Kan de staatssecretaris iets zeggen over de Waalsprong bij Nijmegen? Er ligt een probleem waarvoor binnenkort een oplossing moet komen. Anderen hebben al de projecten Grensmaas en Zandmaas genoemd. Wij hechten eraan dat de duidelijke toezeggingen van de staatssecretaris ook duidelijk worden uitgevoerd. Kan de staatssecretaris zeggen hoe wij de komende jaren financieel moeten aankijken tegen het nieuwe waterbeleid? Wat betekent dat als kostenpost voor de overheid en ook voor burgers en bedrijven? De lokale lasten zijn altijd een gevoelig en moeilijk punt. Hoe gaat het met de invoering van de adviezen van de commissie-Togtema? Hoe staat het met de reorganisatie van de waterschappen? Daarbij spelen provinciegrenzen een belangrijke rol, mede vanwege de bevoegdheidsverdeling. Als wij in stroomgebieden denken, moeten wij af en toe provinciegrenzen overschrijden. Hoe gaat het overleg met onze zuider- en oosterburen? Wij kunnen moeilijk bij hoogwater een schutting opwerpen tegen water dat daar vandaan komt; dat heeft niet zoveel zin. Zijn er goede afspraken met onze zuider- en oosterburen dat zij in geval van hoogwater concrete acties uitvoeren om te voorkomen dat wij hier in het laagste deel van de delta te grote problemen hebben?

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Hofstra heeft over de Zandmaas gezegd: wij moeten de staatssecretaris houden aan haar toezegging. De heer Hofstra weet heel goed dat wij vorig jaar als CDA, de rest van de oppositie en D66 meer wilden, namelijk een commitment inzake de uitvoering van het hele plan. Dat hebben wij toen niet gekregen. Ik houd de heer Hofstra nu hetzelfde voor als ik net de heer Depla voorhield. De heer Melkert zegt, in elk geval in de regio: wij willen de reservering en het commitment niet uitschuiven naar een volgend kabinet, wij willen het commitment nu vastleggen. Is heer Hofstra het

Hofstra

eens met de wenselijkheid van die extra toezegging en is hij bereid om samen met ons op te trekken om het dit jaar wel binnen te halen?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, als u meer vraagt dan wat de staatssecretaris heeft toegezegd, dan zeg ik dat ik haar vraag duidelijk datgene uit te voeren wat zij heeft toegezegd. Ik ken het project waarschijnlijk niet zo goed als u het kent, maar ik hoor steeds discussies over fase 1 met zoveel miljoen en fase 2 met zoveel miljoen. Een deel van de vragen die bij het begrotingsonderzoek zijn gesteld, is hier gewoon herhaald. Ik heb bij het begrotingsonderzoek gehoord dat de veiligheid – en die vinden wij toch belangrijker dan het natuuraspect, als u het goedvindt – in fase 1 goed is geregeld.

De heer **Eurlings** (CDA): Het charmante van dit project is nu juist dat een deel van de veiligheid gevolgd is van natuurontwikkeling. Dan hebben wij twee vliegen in één klap. Vindt u dat het kabinet nu moet zeggen, dat het hele plan door de jaren heen zal worden uitgevoerd en dat het ook in staat voor de financiering door de jaren heen? Of vindt u, zoals de staatssecretaris vorig jaar zei, dat het over de verkiezingen heen moet worden getild en dat dan maar bij ICES moet worden bekeken wat er nog binnengehaald wordt? Dus, gaat u voor de zekerheid van het totale project van veiligheid en natuur of schuift u het, anders dan de heer Melkert heeft uitgesproken, over de verkiezingen heen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ondanks de verkooptalenten van collega Eurlings houd ik mij bij de opmerking dat de toezeggingen die de staatssecretaris heeft gedaan, moeten worden nagekomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Er hoeft dus in dit debat voor u niks extra's te worden binnengehaald wat het project Zandmaas betreft?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar ik ben niet zo'n vechtersbaas in dit soort debatten, zoals u weet.

De heer **Depla** (PvdA): Ik hoor de heer Hofstra net zeggen dat hij hoogwaterbescherming belangrijker vindt dan natuur. Moet ik tussen de regels door beluisteren dat het zijn

instemming zou hebben als het niet mocht komen tot pakket 2?

De heer **Hofstra** (VVD): Als ik nu ja zeg, geef ik een te vergaand antwoord, maar nogmaals veiligheid heeft voor ons wel de eerste prioriteit. Als dingen niet tegelijk kunnen worden gedaan, zouden wij graag zien dat met de veiligheid wordt begonnen. Dan zien we het andere daarna nog wel.

De heer **Depla** (PvdA): Het besluit om te beginnen met de hoogwaterbescherming is nu genomen. Helder moet zijn richting de regio of het project volgens de VVD-fractie integraal moet worden uitgevoerd. U zegt nu: pakket 1 (grotendeels voor de hoogwaterbescherming) voeren we uit en als het geld er daarna onverhoopt niet komt, dan is het risico dat wij tevreden zijn met alleen pakket 1. Wij zitten er overigens allemaal bij om te bepalen of het geld er komt.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar wij zien wel de mogelijkheid om de uitvoering zo te faseren. Vandaar mijn verschil in prioriteit tussen veiligheid en het accent op natuur.

De heer **Depla** (PvdA): We kunnen dus concluderen dat u, net als wij, uw commitment wilt uitspreken voor de uitvoering van het gehele project.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar met de aangegeven prioriteit.

Nu de mobiliteit. In tegenstelling tot het onderdeel water zijn hierover in het regeerakkoord veel afspraken gemaakt. Bij water was dat niet het geval, maar vanwege de genoemde omstandigheden is daar wel veel aan gedaan. Ik wil de minister complimenteren met het vele extra geld voor de infrastructuur. Inderdaad leek het zo, dat al het geld naar zorg, onderwijs en veiligheid ging, maar de VVD-fractie is blij dat onze vierde topprioriteit met 9% heel goed uit de verf is gekomen. Ook is er een nieuw NVVP. Het is mooi dat er weer een nieuw plan is, waar we hopelijk nog lang mee uit de voeten kunnen. Ik zal er straks nog iets over opmerken.

De heer **Eurlings** (CDA): Een vraag ter verduidelijking van de positie van de VVD. Net als ik zegt u dat er veel geld is gereserveerd, maar het is de vraag of er extra bij moet. Het CPB en VNO-NCW zeggen dat er extra bij

moet. Versta ik uw verkiezingsprogramma goed, dat er in de komende jaren extra in infrastructuur zal moeten worden geïnvesteerd?

De heer **Hofstra** (VVD): De behoefte is 200 mld en er is 80 mld beschikbaar, dus dat scheelt erg veel. Ik vrees dat wij onder ogen zullen moeten zien dat er zoveel geld bij moet, dat zelfs de partijen die wat dit betreft aan de goede kant van de streep staan, niet eens de kans hebben om het benodigde geld bij elkaar te bedenken. Ik vrees dat dus ook in de toekomst zaken passend zullen moeten worden gemaakt.

Wij hebben ook veel waardering voor de omslag in het mobiliteitsdenken. Wij zijn echt af van het sprookjesboek van Hanja Maij-Weggen, dat kan nu de prullenbak in. Nu hebben wij een beter plan met een zakelijke aanpak van de problemen. Het spreekt ons ook altijd zeer aan als de minister zegt dat het openbaar vervoer wel belangrijk is – dat vinden wij namelijk ook – maar echt niet altijd een oplossing is. Ik zeg dit vooral aan GroenLinks, dat het openbaar vervoer wel vaak als een oplossing ziet. Voor een oordeel over het tweede kabinet-Kok geldt echter dat de woorden vaak goed zijn, maar dat de resultaten, als je ze op een rijtje zet, tegenvallen. Er zijn verzachtende omstandigheden: het zit inderdaad ontzettend lang in de pijplijn – vaak te lang, vinden wij – de economische groei is sterk geweest – wat overigens ook zijn voordelen heeft – en er was domweg te weinig geld. Het zou dus niet fair zijn om de minister overal de schuld van te geven, want het ging allemaal heel moeizaam, maar nu moeten we wel meer resultaten gaan bereiken. Wij zouden graag bereiken dat de groei van de problemen, zowel op het spoor als op de weg, tot staan wordt gebracht – in tegenstelling tot de heer Dijsselbloem zie ik dat einde aan de groei namelijk nog niet. Als wij dat hebben bereikt, kunnen wij langzaam maar zeker weer de goede kant op. Velen hebben aan de problemen gerefereerd, bijvoorbeeld de 400 kilometer file van gisteren. Mij bevalt de tegenstelling ook niet dat een ondernemer of politicus op één dag heel Europa kan bereizen – zo kun je rustig even voor het avondeten naar Londen – maar je kunt niet meer in de daguren van de ene naar de andere kant van Nederland komen. Dat kan toch niet,

Hofstra

die problemen zijn toch veel te groot! Dat geldt vooral voor de landelijke en regionale netten, door de stapeling van de verkeersfuncties.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoop niet dat dit een pleidooi was voor de bevordering van het luchtverkeer in Nederland.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik trouwens wel vóór.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan vrees ik het ergste. Wij kunnen dus stellen dat de CO₂-uitstoot bij u in goede handen is!

Kan de heer Hofstra aangeven welke drie ministers van welke partijen voor deze minister hier hebben gezeten?

De heer **Hofstra** (VVD): Zo-even hadden wij een woordvoerder die zich de vorige minister kon herinneren. Ik dacht toen: daarvoor was er ook nog een en daarvoor ook.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Even die laatste drie. Weet u het nog? Smit-Kroes van de VVD, Hanja Maij-Weggen die overigens niet verantwoordelijk was voor het plan en minister Jorritsma.

De heer **Hofstra** (VVD): En wat is uw vraag?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Waar komen de problemen vandaan?

De heer **Hofstra** (VVD): Niet van hen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Al tien jaar lang wordt er gesproken over de oplossing van het probleem. Minister Smit-Kroes kwam met het plan inzake rekeningrijden. Dat heeft zij in het SVV-2 gezet. Weet u welke minister dat plan in een wet bij de Kamer heeft ingediend? Minister Jorritsma. Tien jaar lang is er geprobeerd de beprijzing te regelen. U heeft dat verleden jaar om zeep geholpen.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Ik heb kunnen voorkomen dat de minister een doodlopende weg zou inslaan. Ik heb daarop geen enkele kritiek gehad van mijn collega van de PvdA.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Krokodillentranen zijn het. Tien jaar lang is geprobeerd de beprijzing tot stand te brengen. U hebt het verleden jaar afgeschoten. Ga u nu niet klagen over de files. Ik word het een beetje zat.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dit een heel raar verwijt. U geeft mij de schuld van de files. U heeft zo-even voor quotering van het autobezit in dit land gepleit. Ga dat maar aan onze burgers uitleggen. Je moet auto's inleveren zoals je in de Tweede Wereldoorlog fietsen moest inleveren. Dat is toch geen beleid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als een van de weinigen heb ik dat de afgelopen jaren uitgelegd, vaak in debatten met u. Gaat u maar eens uitleggen waarom verschillende ministers van de VVD hier voorstellen inzake beprijzing hebben gedaan. U hebt het afgeschoten. Over vijf minuten gaat u proberen om de kilometerheffing onderuit te halen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat laatste zou ik maar even afwachten. U kunt niet zeggen dat wij het rekeningrijden hebben afgeschoten. De minister heeft er zelf toe besloten. De PvdA-fractie was het ermee eens. Het lag ruimer.

Er is geld bijgekomen; hulde voor de minister. Waar is dat geld gebleven? Ik geef direct toe dat ik niet het intellectuele vermogen heb van prof. dr. Rick van der Ploeg, maar als eenvoudig Kamerlid en civiel ingenieur vind ik dat de begroting zo moet worden opgebouwd, dat ik dat kan zien. Ik heb dat tijdens het begrotingsonderzoek ook al gevraagd.

Minister **Netelenbos**: Wanneer je de begroting voorbereidt, moet je even in het MIT-projectenboek kijken.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik gedaan. Het is goed dat die prijsstijging van 4,5% erin zit. Er dreigen omstandigheden waardoor het hoger kan worden. Wij zien overschrijdingen in de grote projecten. Wij vrezen dat straks een deel van dat extra geld nodig is voor het dempen van de gaten. Dat willen wij graag voorkomen.

Ten aanzien van het NVVP vinden wij de financiële onderbouwing aan de magere kant. Ze is wel beter dan

die van het NMP-4. De problematiek van 200 mld tegenover 80 mld vinden wij er onvoldoende in terug. Eerder noemde ik de ambities laag. Bij de NS hoef ik alleen maar twee letters uit te spreken en dan weet iedereen wat ik bedoel. Het mag nog vier jaar zo duren. Voor de snelweg is 60 km/uur geen realistische norm. Waarom zegt de minister steeds dat wij niet op de spits gaan bouwen? Rijkswaterstaat heeft nog nooit anders gedaan. Ook bij het openbaar vervoer zijn wij gewend om de laatste bus te kopen voor één ritje in de spits. Je kunt praten over de vraag welk niveau je precies wilt, maar wij moeten niet de suggestie wekken dat wij niet meer voor de spits moeten bouwen.

Wij missen een macroafweging ten aanzien van het openbaar vervoer. Wij hebben allerlei plannen. Hoeveel geld qua investering hebben wij daarvoor over? Hoeveel vervoer levert dat op? Hoeveel extra exploitatiesubsidies hebben wij daarvoor over? Er zit een tegenstelling in de begroting. Wij steunen de lijn van bezuiniging op de exploitatiesubsidies, maar klopt het wel met alle plannen?

Waar blijven de goedkope benuttingsmaatregelen waarom de Kamer al een aantal keren heeft gevraagd? Ik wijs maar op het voorbeeld van de drie brede rijstroken die tijdens de spits vier kleinere stroken worden.

Voorzitter. Er zit een denkfout in het NVVP, en ook in de nota Hoofdpunten van het regeringsbeleid. Dat is dat er, als de markt iets zou moeten doen en dat niet rendabel blijkt te zijn, geen sprake meer zou zijn van publieke verantwoordelijkheid. Dat kan natuurlijk niet. De A4 is een mooi voorbeeld. Dat is een heel belangrijke weg en er is een publieke verantwoordelijkheid. Je kunt er wel minder rijksgegeld in stoppen, maar je kan nooit zeggen: dat is een probleem van de markt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is waar, maar moet de markt dan ook niet ophouden te suggereren dat dankzij de markt alles opgelost kan worden? Dat is het andere beeld waar wij altijd op getraakteerd worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat ben ik met mevrouw Giskes eens, voorzitter. Die algemene uitspraak van "wij lossen alles op" is helemaal niet juist. Het lukt eigenlijk nooit, de

Hofstra

desbetreffende projecten privaat helemaal rond te krijgen. De minister van Financiën kan het goedkoopste lenen van iedereen, zoals bekend. Ik denk dat PPS-constructies mee kunnen helpen, maar er zal uiteindelijk een publieke verantwoordelijkheid overblijven.

Ik kom tot de drie b's die wij zo langzamerhand allemaal uit het hoofd kennen. Wij zouden graag zien dat het bouwen niet aan het eind komt. Wij moeten doorgaan met bouwen, maar niet na beprijzen en benutting doch naast beprijzen en benutten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Misschien kan de heer Hofstra ook een realiteitsoordeel geven over het CDA-plan om van het Prins Clausplein tot Breda en Arnhem dubbeldekswegen via PPS-constructies aan te leggen. Ik ben zeer benieuwd naar zijn nuchtere analyse daarvan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik betwijfel of de bedragen die eerder door de heer Dijsselbloem zijn genoemd wel juist zijn. Wij denken dat, als de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in werking is, op vrij grote schaal extra stroken moeten worden aangelegd. Soms moet dat onder, soms boven en soms naast bestaande stroken. Zonder mij vast te leggen op de precieze uitvoering denk ik dat wij er niet onderuit komen om zo te werk te gaan. Daarbij denk ik aan de variant van tolwegen. Men heeft dan de keus – boven, naast of onder – en moet rekening houden met betalen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Daar wilde ik een beetje naartoe. Er is een rapport verschenen van het adviesbureau Goudappel & Coffeng over zin en onzin van betaalstroken. Kent de heer Hofstra dat rapport? Zo ja, hoe is zijn reactie op de conclusies van dat rapport, zoals: betaalstroken maken de files niet korter en opstopping zullen er zelfs langer door duren?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ken dat bureau vrij goed. In het algemeen komt het tot wat verstandiger conclusies. Die discussie voeren wij al heel lang. In de zorgsector vindt die ook plaats. Als artsen op zaterdag op eigen rekening mogen opereren, helpt dat om de wachtlijsten te verkorten, kan ik garanderen. Iets dergelijks geldt hiervoor. Het is

de bedoeling dat wij eerst gaan experimenteren. Uit de evaluatie zal blijken hoe het precies verloopt. Je kunt echter niet staande houden dat, als je extra voorzieningen aanbrengt waarvan altijd mensen gebruik zullen maken, dit de fileproblematiek zal vergroten. Als bedoeld bureau tot die conclusie komt, is dat echt onzin.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik begrijp dat u dit rapport nog niet kent. Misschien is het aardig, er alsnog kennis van te nemen, omdat het een nuchtere, zakelijke analyse bevat waarin u zich ook qua stijl zal herkennen. Het gaat erom: werkt het of stoppen wij erg veel geld – ik heb bedragen genoemd en u zegt dat het wat minder zal zijn, maar in elk geval is het een dure investering met belastinggeld – in een faciliteit waarvan een nuchtere analyse tot de conclusie leidt dat dit de files niet oplost?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind het volstrekt voorbarig, nu die conclusie te trekken. Wij zijn nog niet verder gekomen dan de uitspraak: het kan een bijdrage leveren. Ik denk ook dat het een bijdrage kan leveren. Wij gaan ermee experimenteren. Ik ben er heilig van overtuigd dat het een goede oplossing kan zijn. Van dit en andere rapporten zullen wij ongetwijfeld nog kennisnemen.

De heer **Eurlings** (CDA): De hoge wegen van het CDA blijven de heer Dijsselbloem erg hoog zitten. Tegen de Hofstra wil ik zeggen dat uit een ander rapport blijkt dat de heer Dijsselbloem er tien keer naast zit, want een en ander kost 30 mln per strekkende kilometer met kunstwerken en vervangende tunnels of viaducten. Vindt hij dat het rapport van de stichting HSW er veelbelovend uitziet en dat wij in het kader van de experimenten op zijn minst moeten bezien of wij zo'n pilot kunnen faciliteren? Het gaat om een pilot waarbij het bedrijfsleven faciliteert en tol geheven wordt voor de filevrije bovenbaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het er helemaal mee eens dat wij dit moeten uitproberen. Of dit consortium dat experiment moet doen, daar wil ik mij nu niet over uitlaten.

Ik noem positieve punten bij de beoordeling van het regeerakkoord en de inspanningen van de minister. Ik sprak al over de budgetgroei met

9%. Nog mooier vond ik het dat de minister in de Volkskrant zei: als u mij terug wilt zien, moet u ervoor zorgen dat er de komende acht jaar 10 mld gulden bijkomt. Stem op de VVD, wil ik tot de minister zeggen, want bij ons zit het in het programma. Ik ben er zelfs bang voor dat het te weinig is om het probleem goed op te lossen. Mobiliteit mag weer, ik zei het al. De Schipholwet is afgehandeld, weliswaar op de valreep maar het is belangrijk dat die mainportkwestie in die zin geregeld is. Ook het NVP is gereed, net als de Wet personenvervoer. Wij hebben daar wel wat opmerkingen bij, maar het is toch gebeurd. De aanbesteding is in gang gezet en het rekeningrijden ging niet door. En dat staat, mijnheer Van der Steenhoven, onder de kolom positief.

Er zijn ook negatieve dingen. De NS is een chaos. Er is nog geen spoorwegwet. Over Traxx, het vervoer van gehandicapten, zijn veel klachten. Dat moet beter worden geregeld. Schiphol is nog niet geprivatiseerd, maar dat komt eraan. Van ons mag 100%, en iedereen weet dat, omdat de publieke belangen nu heel goed in de wet gewaarborgd zijn. Ik hoop dat ook het CDA, die wij verschillende meningen hebben horen verkondigen over de percentages, inziet dat dit heel verstandig is. Dit geldt uiteraard ook voor de PvdA. De PPS'en lopen niet goed. Er is nog steeds geen besluit genomen over de A4. Verder staat in mijn tekst: en Van Heemst op 21. Ik doel hiermee op de PvdA-verkiezingslijst, maar ik hoop dat dit goed komt. De totstandkoming van lightrail verloopt ook moeizaam. Ondanks extra geld is de groei van de problemen niet tot stoppen gebracht. Ons overwegend oordeel is dat wij de minister geen ruime voldoende kunnen geven, en dat begrijpt deze onderwijsdeskundige, maar dat wij nog wel op een voldoende uitkomen.

Helaas, als ik hierbij het gedrag van de PvdA-fractie met betrekking tot deze dossiers betrek, moet het cijfer naar beneden toe worden bijgesteld. Ik heb de A4 al genoemd. Met succes houdt de PvdA-fractie de doortrekking daarvan al jaren tegen. Collega Dijsselbloem zei daarnet heel sympathieke dingen waardoor de A4 volgende week nog kan worden gerealiseerd. Het stoorde ons dat toen wij het gebruik van de vluchtstrook via een motie van mijn

Hofstra

collega Verbugt voor elkaar hadden, even later de PvdA kans zag in een andere coalitie te stellen dat als er ook maar eentiende decibel extra geluid door zo'n vluchtstrook ontstond, dit onmiddellijk moest worden aangepakt. Het ergste was natuurlijk het struikroverachtige gedrag met die 300 mln gulden. En vandaag wordt het nog erger, want er komt nog 100 mln gulden bij. Dat kan toch niet? Toch helemaal niet bij uw eigen minister!

Dan kom ik bij de werkwijze van de minister. Wij krijgen graag antwoord op vragen die wij stellen. Misschien vindt u dit een rare opmerking, maar bij het NS-dossier voeren wij de laatste tijd alleen maar monologen. De Kamer riep dat het zo niet verder kan en de minister hield een ander verhaal en vond dat het wel kon. Als wij elkaar vragen stellen, moet daarop een goed antwoord worden gegeven. Dit geldt ook voor het begrotingsonderzoek waarbij ik vroeg waar het geld gebleven is. In kringen van Rijkswaterstaat sta ik kennelijk bekend als de bonte hond. Zodra ik er vragen over heb, krijg ik geen antwoorden meer. Dat is jammer want u moet niet uitsluiten dat hier nog iets positiefs achter zit.

Dan wil ik ten aanzien van de moties in het algemeen de vraag stellen wat wij in dit huis daarmee nog doen. Mijn conclusie is zo langzamerhand dat als je iets niet uitgevoerd wilt hebben, je een motie moet aannemen. Wij hebben ook een paar moties ingediend en wij zijn benieuwd naar de afhandeling daarvan. Ik wijs op de marktwerkingsoperatie voor het wegvervoer, het antifileplatform, het inhaalverbod voor vrachtwagens, het inzicht in de toekomstige realistische behoefte aan infrastructuur, de snelheid van de bus tot 100 km/uur en de veren.

Ik wil nu over enkele specifieke punten spreken zoals de organisatie van het departement. Wij zijn erg benieuwd naar de concrete voorstellen van de minister voor Rijkswaterstaat. U kent onze opvatting. Het is een heel grote club met nogal wat monopolistische trekken. Verder vragen wij of de personeelsadvertenties, waar als ik het goed zie tegenwoordig fotomodellen voor worden ingehuurd, iets soberder en efficiënter kunnen. Belangrijker is dat nog steeds de macht van de HID in de regio naar onze smaak veel te groot is. Het gaat

om een ambtenaar met politieke macht en invloed en dat vind ik zeer ongewenst. Ik denk ook dat heel veel onderdelen van het werk van Rijkswaterstaat wat te ver van de kerntaak zijn afgedwaald. Onze slogan zou dus zijn: het gaat om 10.000 man, doe eenderde over aan provincies en gemeenten, zet eenderde in de markt en eenderde blijft over als een slank, efficiënt en vooral deskundig apparaat van de rijksoverheid. Doe het voorts rustig aan om er een ZBO van te maken. Rijkswaterstaat heeft namelijk heel belangrijke taken die dicht bij de burger staan. Daar gaat heel veel publiek geld om en daarbij is transparantie nodig. Wij hebben geen behoefte aan een "mijn naam is Haas"-democratie. Op dit moment zegt de VVD dus: geen ZBO. Voorts wachten wij de voorstellen hierover af.

De reorganisatie van de inspectie is prima. Dreigt er echter geen doublure? Komen er ook weer provinciale inspecteurs of is er maar één rijksinspecteur die in Den Haag zetelt? Wij zien uiteraard liever geen doublures.

Wat het personeelsbeleid betreft, hebben wij met meer dan normale belangstelling een artikel in Elsevier gelezen met als titel: Tineke's banenmachine. Ongeveer een week later kwam er nog een briefje van de secretaris-generaal. Daardoor werd het verhaal overigens niet duidelijker. De mening van de VVD-fractie in dezen is de volgende. Wij hebben in Nederland zulke loyale ambtenaren, wees voorzichtig met al te veel politieke benoemingen. Natuurlijk snap ik ook wel dat het wel een keer nodig is. Dit staat los van de vraag of de inhoud klopte. In het algemeen is het wel verstandig om daar wat terughoudend in te zijn.

Ik kom te spreken over het goederenvervoer, toch een kern van het departement, ondanks de wijzigingen die collega Dijsselbloem zag. Vroeger was het alleen maar transport, maar tegenwoordig is het veel algemener maatschappelijk. Toch blijft dat mijns inziens een belangrijke sector. Het wegvervoer betaalt ook zijn maatschappelijke kosten in veel sterkere mate dan trein en schip. Er komt nu weer een discussie naar aanleiding van het Europees wetboek. Daarbij gaat het erom, de vrachtwagen zwaarder te belasten. De achtergrond van die discussie is eigenlijk dat men vindt

dat er minder met de vrachtauto vervoerd moet worden. De minister zegt op zich terecht dat dit via de prijs geregeld moet worden. De minister zegt ook dat dit in Europees verband geregeld moet worden. In Nederland betaalt men al heel veel voor vervoer per vrachtwagen. Ik neem aan dat die prijs nu naar beneden gaat. Of klopt dit niet?

Er kan gesproken worden van een vierkante cirkel. Aan de ene kant wil de minister trein en schip promoten en aan de andere kant heeft een eerlijke benadering van de kosten een tegendraads effect. Hoe lossen wij deze spagaat op? Wat is de heldere beleidslijn daarin? Ook tegen de achtergrond van de kilometerheffing is ons standpunt dat het wegvervoer niet zwaarder belast moet worden, als de andere technieken niet navenant zwaarder worden belast.

Wij stellen het op prijs als het begrip "transportpreventie" niet meer wordt gebruikt. Het is een term voor mijnheer Pronk in het NMP-4, maar niet voor mensen die een beetje realistisch met transport bezig zijn. Men rijdt namelijk niet voor de lol in een vrachtauto rond! Als dit probleem via de prijs wordt aangepakt, een aanpak waar wij het mee eens zijn, is het ook opgelost. Zo moet het volgens mij ook gebeuren.

Wij stellen het ook op prijs als de minister iets assertiever is in de richting van de Duitse burenen die de kilometerheffing alleen voor vrachtwagens invoeren. Dat komt neer op 20 tot 30 pfennig per kilometer. Het eurovignet verdwijnt weliswaar, maar dat komt neer op 2 à 3 cent per kilometer. Ik zeg dit, omdat Nederland een ontzettend belangrijke transportsector heeft. Ik vind het onbegrijpelijk dat de kilometerheffing direct wordt omarmd, als de burenen dat willen invoeren. Het is toch gewenst om even op te letten, opdat onze transporteurs niet in grote financiële problemen en in een nadelige concurrentiepositie terechtkomen.

Verleden week heeft de minister in het begrotingsonderzoek gezegd dat de transportsector conservatief is, maar volgens mij is dat helemaal niet waar. Er is sprake van een ontzettend grote vernieuwing. Ik noem alleen al de dieselmotoren, die steeds schoner worden. Er is zelfs op Nederlands initiatief een nieuw scheepstype ontwikkeld dat

Hofstra

gemakkelijk in de smalle Noord-Franse kanaaltjes kan opereren. Ik noem nog de containervaart in de binnenvaart. Ik meen te kunnen zeggen dat onze vervoersector heel innovatief is. Dat moet natuurlijk ook. De minister koppelde haar opmerking aan het ongeval in de Gothard-tunnel. De minister vroeg zich af waarom het vervoer niet per schip gaat van Rotterdam, langs Gibraltar naar Genua. De minister weet echter nog beter dan ik hoeveel Nederlandse vrachtwagens elke dag de Alpen over moeten. Dat kan niet op korte termijn veranderd worden. Toch jammer dat er een ervaren DG goederenvervoer is vertrokken.

Hoe loopt "Stevens" af? Ik denk met name aan de vrije ridders en het dieselpakket. Als ik mij niet vergis, hebben wij daarover nog geen regeringsstandpunt ontvangen.

Een ander leuk onderwerp gaat over de heksenjacht op de ANWB. De ANWB was het met de minister niet eens over het rekeningrijden. De minister knoopte dat goed in haar oren. Zij koopt nog wel eens wat in bij de ANWB. De heer Wijers werd ingeschakeld en hij kwam met een paar duidelijke conclusies. Volgens hem was het juridisch niet nodig om dat contract te herzien. Juridisch was de zaak in de haak. De diensten zijn volgens hem relatief goed en ook redelijk geprijsd. Nu krijg ik elke dag klachten over files en over treinen, nooit over de bordjes boven de weg. Ik zou dus tegen de minister willen zeggen: ga aan de gang met de NS en ga aan de gang met Rijkswaterstaat. Maar nee, de minister heeft afgelopen maandag een aangetekende brief naar de ANWB gestuurd, waarmee zij de onomkeerbare stap heeft gezet dat aanbesteed moet worden. Alles moet anders. De minister heeft het recht om dit te doen, maar aan de vooravond van de begrotingsbehandeling vind ik dat toch wel wat onelegant tegenover de Kamer. Ik had gehoopt dat wij daarover bij deze begrotingsbehandeling zouden kunnen spreken, maar de onomkeerbare stap is al gezet.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mij staat helder voor de geest dat de heer Hofstra een paar weken geleden in het NOS-journaal zei dat hij het zeer terecht vond en de minister ook steunde in het aanpakken van de monopoliepositie van de ANWB. Zijn standpunt is nu 180 graden gedraaid.

De heer **Hofstra** (VVD): Helemaal niet, mijnheer Dijsselbloem. Ik heb ditzelfde verhaal gehouden tegenover de heer Pieck van het NOS-journaal. Daarna heb ik gezegd dat de VVD het belangrijk vindt dat je altijd zakelijk zuivere en goede afspraken maakt. Als de overheid er financieel beter van wordt door het anders te doen, vindt de VVD dat prima. Maar dit is dus een heksenjacht in relatie met het rekeningrijden. De heer Pieck heeft alleen het laatste stukje gebruikt. Dat begrijpt de heer Dijsselbloem toch wel?

De heer **Dijsselbloem** (CDA): Het citaat – en de heer Pieck is er niet in geslaagd om dat te verknippen – was heel helder. De heer Hofstra was het ermee eens dat dit private monopolie werd aangepakt. Ik vond dat ook een heel logische uitlating van een VVD-Kamerlid. De VVD moet immers ook niets hebben van private monopolies.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, natuurlijk niet. Maar je moet dit wel op een goede en zorgvuldige manier doen. Het rapport van Wijers was heel helder. De vraag aan de minister is waarom zij nu een onderdeel opzegt, waarvoor zij nog vijf jaar de tijd had en waarom zij twee onderdelen niet opzegt en nog bij de ANWB laat zitten. Het principe is dat de overheid gewoon zakelijk moet zijn. De ANWB rekent overigens 3 mln gulden per jaar voor de regio. De rest van die 20 mln gulden zit in de hardware. De heer Wijers zei in zijn advies dat het zeer de vraag is of het goedkoper uitkomt door de zaak open te breken. Ik was het daar geheel mee eens.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De VVD heeft vaak kritiek gehad op het feit dat milieuorganisaties van de rijksoverheid subsidie krijgen, omdat die milieuorganisaties vaak ageren tegen het rijksbeleid en daartegen oppositie voeren. Zij vond dat een merkwaardige vorm.

Nu weer even de ANWB. Het is het één of het ander. Vindt de heer Hofstra dat de positie van de ANWB een beetje een merkwaardige is, ook in het licht van mijn opmerking over de milieuorganisaties? Vindt de heer Hofstra dat het private monopolie van de ANWB moet worden aangepakt of begrijp ik uit zijn laatste opmerking dat hij vindt dat de

minister op twee punten nog verder had moeten gaan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het eens met de lijn dat wij dit goed moeten bekijken en zuiver moeten handelen. Gelet op de voorgeschiedenis en de aangetekende brief van de minister, vind ik dit niet elegant afgehandeld. Het argument van de ANWB dat men dat al 100 jaar doet, is niet een doorslaggevend argument om het dan ook maar nooit te veranderen. Als wij echter beginnen met monopolisten aan te pakken, laten wij dan bij de grote beginnen en niet bij de kleintjes. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat ligt een beetje aan de definitie van groot en klein. De ANWB is heel groot in Nederland. Ik vind dit ten principale er ook niet toe doen. De vraag aan de VVD is de volgende. Zij belijdt vaak met de mond het aanpakken van private monopolies. De heer Hofstra heeft gezegd dat private monopolies nog erger zijn dan publieke monopolies. Waarom aarzelt hij, nu deze organisatie terecht door de minister op dit punt wordt aangepakt?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, ik vind het onelegant. Ik vind het ook niet conform het advies dat de heer Wijers heeft uitgebracht. Wij hebben hierover in de Kamer ook niet gesproken. De minister heeft het recht om dat te doen, dat ontken ik niet, maar ik vind dat zij, gelet op de voorgeschiedenis, zorgvuldiger had moeten opereren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben getroffen door de zorg van de VVD voor een bedrijf. Gaat de heer Hofstra op deze manier alle opdrachtnemers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat langs om na te gaan of wij er in de Kamer over moeten praten?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Wij hebben hier echter stukken over ontvangen. Dit is onderdeel van het hele beleid.

Mevrouw **Giskes** ((D66): Wij ontvangen heel veel stukken en u bent altijd de eerste om te zeggen: daar hoeven wij niet over te praten, als het niet echt nodig is.

De heer **Hofstra** (VVD): Het leuke is

Hofstra

nu juist dat je dat van geval tot geval bekijkt.

De heer **Eurlings** (CDA): Het verhaal van de heer Hofstra over de ANWB, is ook het verhaal dat ik namens het CDA heb gehouden: niet principieel, maar instrumenteel. In bijna alle landen in de wereld doen de wegbeheerders het zelf en daar is ook geen concurrentie. Waar haalt hij echter de wijsheid vandaan dat de brief van maandag volstrekt onomkeerbaar is en dat wij in de Kamer daar niet meer over kunnen debatteren en besluiten?

De heer **Hofstra** (VVD): In de brief staat dat het contract wordt opgezegd. Of de minister moet zeggen dat dit een vergissing is. Ik zou het op prijs stellen als de minister een briefje stuurt, waarin zij zegt dat die brief van maandag weggegooid kan worden, omdat zij die niet bedoeld had te sturen. Als het contract echter feitelijk wordt opgezegd – ik ben geen jurist, maar volgens mij is dat zo – moet de minister het aanbesteden en moet zij dat Europees aanbesteden. Het is dan in die zin onomkeerbaar, dat het kan zijn dat de volgende keer niet meer ANWB op de bordjes staat.

De heer **Eurlings** (CDA): Bent u bereid om samen met ons te kijken of wij bij de minister gedaan krijgen dat zij zich vergist heeft?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik spreek deze woorden niet voor niets uit.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Is de heer Hofstra het met de heer Eurlings eens dat het eigenlijk een taak van de wegbeheerder is? Dat is iets anders dan zeggen: laat de ANWB met rust.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar is helemaal geen discussie over. De wegbeheerder bepaalt dat. De ANWB is gewoon een eenvoudige leverancier, waar er in dit land duizenden van zijn. U moet er dus niet meer achter zoeken dan er achter zit.

Voorzitter. Over de bewegwijzering en over monopolies gesproken, ik kreeg de informatie dat bij de dienst AVV, een rijksdienst, een monopolie is ontwikkeld op een in-car apparaat. Dat is te koop voor f 1799, exclusief btw, bij Correct in Rotterdam. Past dat dan bij dit beleid?

Over de verkeersinformatie het volgende. Moeten wij niet over naar een veel helderder systeem van wegnummers, rijrichtingen en aansluitnummers? Er wordt dan niet meer, zoals tegenwoordig, gesproken over Hooipolder, Kerensheide en Lankhorst, waar nooit iemand tegelijkertijd langskomt. Dat soort namen zegt de mensen niets. Of er wordt geroepen: op de A28 staat 6 km file voor Lankhorst. Er kan beter worden gezegd: A28-Noord, file tussen 15 en 16. Dan weten wij het allemaal. Is het niet handiger dat wij naar dat systeem toegaan? Dit los van wie het doet en wie de bordjes neerhangt.

Over de grote projecten het volgende. Voor het rondje Randstad tekent zich de besluitvorming al af. Wij wachten dat uiteraard af. Wanneer komt er een besluit over de HSL-Noord?

Het rapport van de Rekenkamer over de Betuwelijn bevatte voor ons vooral oud nieuws. Wij hebben echter wel de zorg of er straks wel treinen over zullen rijden. Wij willen namelijk graag dat er heel veel treinen over rijden. Is de minister ervan overtuigd dat dat ook gebeurt? Als dat niet zo is, moet er alsnog iets gebeuren om te voorkomen dat daar niet veel vervoer over heen gaat. De HSL-Zuid ziet er wat gunstiger uit. Er is nu ook een voorstel voor de exploitatie.

Ik heb al gesproken over Schiphol. De privatisering moet nog worden geregeld.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb nog een vraag over de Betuwelijn. Het is terecht dat de heer Hofstra dit punt aansnijdt. Wij zien nu al de problemen met personen- en goederenvervoer. Die zitten elkaar in de weg. Bent u bereid om samen met ons te kijken naar mogelijkheden voor het meer verplicht stellen van het rijden over die Betuwelijn door goederenvervoerders op het moment dat die lijn er is? Dit om te voorkomen dat wij straks een dure lijn aanleggen, terwijl het goederenvervoer over de veel te druk bereden Brabantroute blijft rijden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat lijkt mij toch wel het minste. Als wij al dit geld investeren, moeten er ook treinen overheen rijden. Ik vind het niet zo interessant waar zij nu rijden en of het nieuw of bestaand vervoer is. Mijn grote angst is echter dat er

straks heel weinig treinen over rijden en dat zou heel slecht zijn voor dit zeer dure project. Dit geldt temeer omdat ik in een interview met de minister heb gelezen dat zij nog enkele van dergelijke projecten wil aanleggen. Die moeten beslist anders worden opgezet dan de Betuwelijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Hoe wilt u de minister laten regelen dat er veel treinen over de Betuwelijn rijden? Waar moet dat vervoersaanbod vandaan komen? Wilt vervoerders dwingen om van die lijn gebruik te maken? Dat zou een merkwaardig geluid van u zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien is dit geluid wel merkwaardig, maar ik moet het toch laten horen. Ik ben niet voor dwang. Dat kan trouwens ook helemaal niet. De rails liggen er nog niet. Ik kan mij niet voorstellen dat, als de Betuwelijn straks klaar is, er geen treinen over rijden. Ik hoor graag van de minister wat er met die lijn gebeurt als het straks tegenzit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U geeft geen antwoord op de vraag van de heer Van den Berg. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat er veel treinen over de Betuwelijn rijden? Moet het vervoer over de weg duurder gemaakt worden? Moeten vervoerders bij wet verplicht worden, van die lijn gebruik te maken? Hoe moeten eventuele exploitatietekorten opgevangen worden?

De heer **Hofstra** (VVD): U moet een liberaal niet vragen om vervoerders te verplichten gebruik te maken van de Betuwelijn. Dat zullen wij nooit voorstellen. Ik weet dat er discussies over de bovenbouw zijn. Als er in plaats van rails asfalt wordt aangelegd, kunnen er vrachtauto's over rijden. Als dat gebeurt, zullen er genoeg vrachtauto's gebruik van maken. Maakt u zich maar geen zorgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U wilt dus dat de Betuwelijn wordt vervangen door een route voor vrachtverkeer?

De heer **Hofstra** (VVD): De minister heeft vaak aangegeven dat er met private partijen wordt overlegd over een multifunctionele inrichting. Als de Betuwelijn onvoldoende wordt

Hofstra

gebruikt, heeft ook de fractie van GroenLinks een probleem, of wilt u het ding ongebruikt laten liggen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb mijn mening daarover al vaker gegeven. Wij hebben een aantal debatten gevoerd over de Betuwelijn, maar daar heeft u niet aan deelgenomen. Suggereert u nu dat de minister naar andere mogelijkheden voor benutting van de Betuwelijn moet zoeken, met name door vrachtwagens?

De heer **Hofstra** (VVD): Mijn eerste vraag was hoeveel treinen er gebruik van zullen maken. Het kan best zijn dat de minister ons met een wervend betoog gerust kan stellen dat het op die lijn hartstikke druk wordt. Als zij echter tegenvallers voorziet, hebben wij gezamenlijk de taak om te zoeken naar een andere oplossing waarbij die lijn een flink aandeel levert in de totale vervoerscapaciteit.

De heer **Van Bommel** (SP): Moet volgens de VVD die vraag eerst in extenso beantwoord zijn voordat u kunt ingaan op hetgeen er eventueel met de bovenbouw moet gebeuren? Ik denk hierbij vooral aan de prognoses met betrekking tot de infrastructuurheffing? Als die heffing wordt ingevoerd, zullen de prognoses verder neerwaarts moeten worden bijgesteld.

De heer **Hofstra** (VVD): De Kamer kan niet anders dan die volgorde hanteren. Als er nog geen duidelijkheid over de vraag is, kan er nog geen besluit over de precieze uitvoering genomen worden. Wij dienen hier in een vroegtijdig stadium duidelijkheid over te krijgen.

De heer **Van Bommel** (SP): Het gaat juist om het bepalen van het "tijdige stadium". Vindt u dat er, voordat wij verder gaan met het afbouwen van de lijn, pas op de plaats gemaakt moeten worden, zodat er duidelijkheid kan ontstaan over de groei-prognoses voor het railvervoer?

De heer **Hofstra** (VVD): De lijn is nog niet klaar; er wordt nog druk aan gebouwd. Op dit moment stoppen heeft volgens mij geen enkele zin. Het duurt nog drie à vier jaar – misschien zelfs nog wel iets langer – voordat zij in gebruik wordt genomen, dus er is nog tijd om die zaken parallel te ontwikkelen.

De heer **Van Bommel** (SP): Daarin wil ik u graag gelijk geven. Dat is echter niet de verdienste van het kabinet, dat verantwoordelijk is voor vertragingen en andere vervelende dingen in verband met de Betuweroute.

Bedoelt u nu echt dat besluitvorming over de bovenbouw – het gaat dan ook om de vraag of er treinen gaan rijden of iets anders – wat u betreft niet plaatsvindt, totdat er volstreekte duidelijkheid is over vervoersprognoses?

De heer **Hofstra** (VVD): Belangrijker dan de vervoersprognoses is het vertrouwen dat de minister en wij allemaal met haar hebben in de vervoerskundige realiteit. Ik leg mij niet op een precies getal vast, maar als je echt bang bent – ik aarzel niet om het hier te zeggen – dat er te weinig treinen overheen zullen rijden, moet je toch maatregelen nemen om zo'n grote investering beter te benutten. Ik hoop echter dat iedereen dat met mij eens is.

In het kader van de veiligheid ben ik het eens met de opmerkingen van collega Dijsselbloem over de blinding van bestelwagens en de doblispiegels. Belastingheffing moet hierbij maar even wijken voor veiligheid. Ik ben blij dat deze doorbraak nu is gecreëerd. Het werken aan weg en rail moet uiteraard zodanig gebeuren dat de veiligheid van de wegwerkers, maar ook van het verkeer, wordt gegarandeerd. De minister zal zich herinneren dat ik recentelijk vragen heb gesteld over het ongenoegen dat er ten noorden van Zwolle heerst, omdat daar toch wel zeer ongecoördineerd door Rijkswaterstaat van alles tegelijk wordt aangepakt. De antwoorden hebben een hoog kluitje-in-het-rietgehalte. Het 3+1-systeem werkt daar niet. Daar is het gewoon te druk voor. Er staat 10 km file. In Noord-Nederland kennen wij bijna geen files, dus zulke lange files zijn heel vervelend. Ik heb al menig persoon gesproken die zijn vliegtuig op Schiphol heeft gemist. Dat is dus wel een probleem, ook in economische zin.

Ik kom 's nachts nog wel eens langs de A12, vooral op maandagavond rond een uur of één. Dan staat men daar vrolijk te werken. Uitstekend, ik heb daar een goed gevoel bij. Maar dan zijn er van de vijf rijstroken vier dicht. En dan staat er om één uur 's nachts een file van

2 km. Ik weet wel dat het maar tien minuten duurt, maar het is niet echt nodig. Deze discussie hebben wij ook over het spoor gevoerd. Moet er een heel baanvak uit als je onderhoudswerk doet? Zitten wij nog wel op het goede evenwicht tussen veiligheid en het doorgaan van de verkoop, om het zo maar even te noemen?

Een apart fenomeen is de autoloze zondag in Amsterdam. Ik passeerde daar op de A10 en er was zowaar een klein filetje op zondagochtend. Er waren zeven gewonden afgevoerd vanwege de hobby van GroenLinks en wellicht de PvdA. Wij betreuren dit soort zaken. Overigens was het een dag dat de NS heel veel treinen niet liet rijden in verband met onderhoud aan het spoor.

Wat mij verbaasde, was dat de minister zo verbaasd was dat er geen files waren bij de A10-reconstructie. Rijkswaterstaat en dus de minister hadden dit kunnen weten. Het was nog verbazingwekkender dat er vervolgens geen voorstel kwam om het plan anders uit te voeren. Toen de aannemer klaar was, stonden de files er weer. Anders gezegd, wat gaan wij met het ontvlechten doen? Gaan wij dat nou ook een beetje op grote schaal toepassen? Wij moeten het onderliggend wegennet meer in de beschouwing betrekken.

Ik heb al eerder gewezen op het inhaalverbod en de motie-Weekers. Wij wachten nog op de uitvoering van de moties van de heer Niederer over verkeersveiligheids- en handhavingsaspecten. Dat brengt mij op onze nationale snelheidsbelasting. U weet wel, die blauwe envelop die geregeld bij ons in de bus valt omdat wij dan weer 56 km/uur of 123 km/uur hebben gereden. Dat kost toch iedere keer weer 60 gulden. Kan de minister bewerkstelligen dat bij de uitvoering van de motie de drempel in het begin wat wordt verhoogd, misschien met een waarschuwing in plaats van een acceptgiro, en vervolgens recidive en hogere snelheden strenger worden beboet? Boeten op maat, zo zou ik het willen noemen. Wij overwegen op dit punt met een aanvullende motie te komen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat de heer Hofstra nooit te hard rijdt, want bij mij zijn die enveloppen wit, maar dat terzijde. Hij wil de grens in feite opschuiven.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Ik kan

Hofstra

de mensen de kost niet geven die als ik hiervandaan naar Groningen rij, mij met hoge snelheid voorbijkomen. Als wij die snelheid effectief naar beneden kunnen drukken, dan zou je als tegenprestatie aan de onderkant enige ruimte kunnen geven. Dat zou de ergernis – 60% van de bekeuringen zit in die laagste categorie – verminderen. Maak er anders een waarschuwingssysteem van en tel dat gewoon door. Dan kweek je bij de burgers meer begrip. Er worden gevallen van woninginbraak en dergelijke geseponneerd. Veel mensen voelen zich raar behandeld als zij voor 3 km/uur te snel 60 gulden moeten betalen. De opzet van de operatie is dat de gemiddelde snelheid op onze snelwegen daalt, dat wij meer rust krijgen. Dat is goed, zowel voor de veiligheid als voor het milieu.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is zeker waar dat wij de snelle rijders moeten aanpakken, maar waarom moet dat in een koppelverkoop met vrijstelling aan de onderkant? Het straffen van recidive veronderstelt een puntensysteem, dat tot op heden niet kan worden ingevoerd. Minister Korthals zou ons daarover berichten, maar ik heb nog niets vernomen.

De heer **Hofstra** (VVD): In Duitsland kan het wel en daar werkt het al jaren. Mensen hebben daar veel ontzag voor Flensburg, waar het kantoor gevestigd is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar verwijzen wij allemaal graag naar, maar het kan niet in Nederland. Korthals moet daar wat aan doen, maar die komt niet af met maatregelen.

De heer **Hofstra** (VVD): Die koppeling van mij is politiek. Natuurlijk kan het ook alleen aan de bovenkant, maar ik vond het leuk om ook iets voor de onderkant te doen. Wij maken er graag een package deal van.

Mevrouw **Giskes** (D66): De VVD doet ook een keer iets voor de onderkant!

De heer **Hofstra** (VVD): Precies!

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Hoor ik het nu verkeerd of pleit de heer Hofstra voor een soort nieuwe gedoogcultuur, terwijl de minister in al haar andere dossiers op haar

beleidsterrein abrupt een einde heeft gemaakt aan de gedoogcultuur. In den brede vindt de Kamer dat wij daarmee in Nederland wel wat strenger mogen omgaan. Nu zegt de heer Hofstra: ik wil niet de maximumsnelheid aanpassen, maar ik wil wel overtredingen daarvan gedogen.

De heer **Hofstra** (VVD): Helemaal niet. Dat is een hele andere discussie, die wij ook wel eens hebben gevoerd. Voor mijn fractie is een maximumsnelheid in Nederland van 130 km/uur bespreekbaar, om maar even concreet een getal te noemen. Dat is echter een principiële andere discussie. De VVD-fractie is helemaal geen voorstander van gedogen. Ik heb het voorbeeld genoemd van een miljoen septs per jaar als het gaat om woninginbraken en overvallen op straat. Dat wilt u toch niet in redelijkheid vergelijken met een bekeuring voor het rijden van 123 km/uur?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik maak geen vergelijkingen, maar ik stel vast dat op het gebied van de maximumsnelheid regels zijn gesteld. Als u die regels ter discussie zou willen stellen, zou ik dit een zuiver debat vinden, ondanks het feit dat mijn fractie het daarmee niet eens is. Nu zegt u niet te pleiten voor het aanpassen van de regels – en de wet dus te accepteren zoals hij is – maar overtredingen daarop te willen gedogen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat ben ik beslist niet met u eens. Het doel van deze operatie moet zijn dat de mensen die snel rijden, de volkstammen die ik zonet noemde die mij met hoge snelheid voorbij komen, effectief worden bestraft. Dat is goed voor het milieu en voor de veiligheid. De situatie ligt wat genuanceerder in de bebouwde kom en op provinciale wegen, maar ik vind het voor situaties op de autosnelweg niet passend om te bekeuren voor het rijden van 105 km/uur terwijl 100 km/uur is toegestaan. Ik pleit dus voor een effectiever handhavingbeleid.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het voorstel van de heer Hofstra valt uiteen in twee delen. Hij zegt de boetes voor de echte hardrijders te willen verhogen – dat is een helder voorstel – maar lichte overtredingen te willen gedogen. Hij geeft daarvoor

zelf een marge aan. Dit voorstel valt dus uiteen in twee delen. Een van die delen is niet het ter discussie stellen van de wet, maar het gedogen van het overtreden van die wet.

De heer **Hofstra** (VVD): Het zal duidelijk zijn dat ik het daarmee niet eens ben.

Ik heb nog een opmerking over de veiligheid. De cartoons die nu langs de snelweg te zien zijn, zijn weer prachtig. Zijn zij bedoeld om het aantal overtredingen van de maximumsnelheid te verhogen? Wij moeten namelijk allemaal zo snel mogelijk naar rechts, dus dat betekent gas geven aan de linkerkant. Als zij echt bedoeld zijn als communicatiemiddel, dan zou ik de minister willen adviseren om ze iets groter te maken. Mijn ogen zijn misschien niet zo goed, maar ik moet zo ongeveer op de rem staan als ik wil kunnen zien wat er staat. Het intrigeert je natuurlijk toch wat er in die ballonnetjes staat.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat komt door te hard rijden natuurlijk!

De heer **Hofstra** (VVD): Iedereen in dit huis weet dat ik nooit sneller rijd dan toegestaan, tenzij...

Voorzitter. Mijn fractie bedankt de minister voor de tussenstap op het gebied van de kilometerheffing. Waarom zit daarbij nog geen standpunt? Wil het kabinet dat pas aan het einde van de operatie formuleren of moet dit stapsgewijs worden opgebouwd? Wij komen hier waarschijnlijk nog apart op terug, maar ik noem alvast een paar hoofdpunten.

Wie betaalt de invoeringsrekening? Het kost 500 gulden per auto. Dat is de orde van grootte, het kan wat meer of wat minder zijn. Naar mijn smaak bestaat er een probleem met de garantie. Als je aan een nieuwe auto iets verandert, kan de garantie vervallen. Er zijn 6 miljoen auto's. Iedereen kan uitrekenen wat het gaat kosten. Er is al gesproken over 3 mld gulden. Misschien wordt het zelfs nog meer. Wie gaat die rekening betalen? Wij gaan toch straks ook niet honderd gulden innen voor het verstrekken van een aangiftebiljet inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting. Mijn stelling is dat de belastingheffer dat moet gaan betalen. Is daarmee het project niet wat onzekerder

Hofstra

geworden? De heer Pieper is zeer enthousiast, maar wij hebben meteen toen hij met zijn verhaal kwam, gezegd: de technische mogelijkheden en de kosten worden overschat. Ik ben bang daarin zeker enige waarheid zit. Graag een reactie van de minister daarop.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zou graag een reactie van de heer Hofstra op dit punt krijgen. Hij zegt dat de invoering zeker 3 mld gulden gaat kosten en dat de heer Pieper de kosten onderschat. Hoe het ook zij, de burger gaat het betalen. Als het via de algemene middelen moet, gaat het via de belasting. Wij gaan dat met z'n allen betalen. Als ik het verkiezingsprogramma van de VVD met het mooie hemelse blauw erop nasla, staat er geen enkele reflectie op dit punt in. De vraag is dan ook: komt er een moment dat de VVD op z'n minst het nu invoeren van de kilometerheffing ter discussie wil stellen? Of gaat de VVD daar hoe dan ook mee verder?

De heer **Hofstra** (VVD): Vindt u niet helder wat er op dit punt in ons verkiezingsprogramma staat?

De heer **Eurlings** (CDA): Daarom vraag ik mij af wat uw vraag aan de minister waard is. U stelt ter discussie of het niet te duur wordt, terwijl in het verkiezingsprogramma van de VVD die kilometerheffing gewoon wordt genoemd, zonder randvoorwaarden. Dus ik geef u nu de mogelijkheid om aan te geven dat u niet onvoorwaardelijk in deze lijn meegaat. Misschien komt er nog een amendement op dit verhaal, maar als het dit verhaal is, vind ik de vraag die u aan de minister stelt een beetje voor de Bühne, want dan gaat u zich in elk geval van die miljarden heel weinig aantrekken.

De heer **Hofstra** (VVD): Toen het rekeningrijden onder vuur lag, zei de heer Reitsma van het CDA dat wij de kilometerheffing moesten invoeren. De minister kwam vervolgens met de kilometerheffing, maar toen luidde de tekst, inmiddels van zijn opvolger, dat de beste heffing geen heffing was. Wij hebben fiducia in een kilometerheffingsysteem. In het desbetreffende artikel worden best wat voorwaarden genoemd, dat ziet de heer Eurlings ook wel. Dat ontnemt ons echter niet de plicht om na te denken over de manier

waarop die kan worden ingevoerd. De heer Eurlings maakt zich al druk over het feit dat de auto 100 gulden duurder wordt als wij de BPM afschaffen. Ik denk overigens dat dit wel zal meevallen, maar heb ik dan niet het recht om mij af te vragen hoe wij omgaan met de invoeringskosten?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat recht heeft u natuurlijk. Dat ontzeg ik u niet, maar u wond zich achteraf heel erg op over de 200 mln gulden die wij met rekeningrijden hebben verloren. In het debat van een jaar geleden deed u dat nog niet. Toen mocht het proefje met rekeningrijden van u doorgaan. Nu maakt u zich terecht druk over 3 mld gulden. Ik zie in uw verkiezingsprogramma geen enkele voorwaarde. Ik zie wel dat de opbrengsten voor het Rijk niet stijgen, maar niet dat de kosten niet stijgen. Ik blijf dus vragen of u voor het systeem gaat, ook als het zo duur wordt. Bij de variabele gebruiksheffing gaat het over spitstarieven. Bent u bereid daar de voorwaarde van alternatieven aan te verbinden, zoals het CDA doet, of hoeft dat voor u ook niet?

De heer **Hofstra** (VVD): Die alternatieven vind ik geen sterk argument. Wij verbinden wel voorwaarden aan differentiatie naar plaats en tijd. 1. Uit een proef moet blijken dat het helpt tegen de files. 2. Wij willen dat graag samen met het Roergebied en de Belgische stedenruit. 3. De extra heffing die ontstaat, moet worden teruggedruisd door de basisheffing te verlagen. Dat zijn voor ons acceptabele voorwaarden. Dat is overigens niet de eerste stap, wij moeten vlak beginnen, maar na een aantal jaren is dat systeem mogelijk onder de voorwaarden die in ons programma staan.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is duidelijk.

In dit debat hebben wij beiden geconstateerd dat we veel te weinig geld hebben om de echte investeringen die nodig zijn, te doen. Het is daarom de vraag waarop je nu je geld moet inzetten. Vorig jaar heeft de heer Hofstra het zeer betreurd dat het rekeningrijden 200 mln gulden heeft gekost. Gaat u nu voor dit systeem, ook al kost het 3 mld gulden of meer? Stelt u geen enkele randvoorwaarde op het gebied van

de kosten van zo'n systeem die u aan het twijfelen kan brengen en u op dat punt van uw programma kan doen afwijken?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben een beetje verbaasd. Ik probeer nu juist om een aantal kritische opmerkingen te maken over het project door de problemen die ik zie aan te geven, maar de heer Eurlings vraagt steeds of ik geen problemen zie. Ik noem de problemen toch?

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is of die opmerkingen echt hout snijden. Of zijn het opmerkingen voor de Bühne die geen weerklank vinden? Bent u bereid aan die randvoorwaarden conclusies te verbinden als ze negatief uitvallen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zal het nog sterker zeggen. Als wij na alle discussies en afwegingen per saldo tot de conclusie komen dat het een achteruitgang is voor de burgers, moeten wij die heffing niet invoeren.

De heer **Eurlings** (CDA): Dan stel ik voor dat u niet met dit verkiezingsprogramma de verkiezingen in gaat, want die reflectie komt daarin niet tot uitdrukking. Ik hoop dat u daarover voor de verkiezingen meer duidelijkheid geeft. Dan weet de kiezer wat hij kan verwachten als hij op de VVD stemt. U moet buiten de Kamer hetzelfde zeggen als daarbinnen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat doen wij altijd. Maakt u zich daarover geen zorgen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij het bepalen van de achteruitgang voor de burger betreft de VVD naar ik hoop ook de 2 of 3 mld gulden verlies die nu jaarlijks als gevolg van de files wordt geleden.

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

Mevrouw **Giskes** (D66): Die kunnen wij dus meteen incalculeren?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat vind ik een zuivere vergelijking. Uiteindelijk moet het resultaat zijn dat wij minder problemen hebben met het op gang houden van de mobiliteit.

Wij zijn een beetje teleurgesteld over de tussenrapportage. De BPM willen wij graag helemaal in de heffing verwerken, maar wij vinden

Hofstra

wel dat je een nieuwe grondslag moet bedenken, een moderne grondslag van deze tijd. Dat gaat bij ons als volgt. Stel je wijst drie belangrijke componenten aan. De eerste is het milieu. De auto moet schoon en zuinig zijn. De tweede is de veiligheid voor degenen die in de auto zitten, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers. De derde is het beslag op de infrastructuur. "Een auto is een auto", heb ik wel eens eerder gezegd. Dat is naar onze smaak de goede verdeelsleutel. De enige vraag is dan om welk bedrag het gaat. Dan kunnen we de BPM en de motorrijtuigenbelasting afschaffen. Over de opcenten wordt nog een interessante discussie gevoerd. De accijnzen moeten omlaag en het liefst tot ietsje onder het niveau van Duitsland en België. De vrachtwagens moeten alleen maar extra worden belast als dat in de redenering past die ik eerder heb ontwikkeld.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Hofstra spreekt over de grondslagen. Begrijp ik goed dat volgens hem straks een Mercedesrijder eenzelfde heffing als de Fiatrijder betaalt? Heb ik dat goed gelezen in de krant?

De heer **Hofstra** (VVD): U hebt de klok horen luiden, maar weet misschien niet waar de klepel hangt. Als je zegt dat een auto een auto is, dan is een Fiat 500 gelijk aan een Mercedes S. Ik voeg die letter er ook maar aan toe, want die stond er in de krant niet bij. Ik bouw het even op: eenderde deel is voor capaciteitsgebruik. Je kunt erover redetwisten hoe dat precies moet. Naar mijn smaak kun je wel onderscheid maken tussen een vrachtauto en een personenauto, maar niet tussen personenauto's onderling. Dan komt het milieu. Daarbij zie je natuurlijk verschillen. Voorts is er de veiligheid. Die Mercedes kan veiliger zijn dan die Fiat. Bij milieu kan het omgekeerd zijn. Wat er precies uitrolt, moet worden bekeken. Als wij de BPM afschaffen, kan ik mij niet voorstellen dat wij naast de btw op auto's ook nog de waarde als een relevante grondslag meenemen in de belasting. In wezen willen wij de belastingheffing reorganiseren.

Mijn vraag aan de minister is of zij in die richting met ons wil meedenken en wil zoeken naar een nieuwe

grondslag. Van ons mogen dan alle vaste lasten verdwijnen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik waardeer dat meedenken van de VVD-fractie in deze discussie. Loopt de heer Hofstra niet wat al te hard van stapel door bijvoorbeeld die hele BPM maar aan de kant te schuiven? Dat kan toch enorme consequenties hebben voor het aantal auto's en dus ook voor het ruimtebeslag en de parkeernorm voor woonwijken? Dat kost ook handenvol geld. Overziet hij dat allemaal? Die indruk krijg ik namelijk.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is heel makkelijk als je het principieel benadert. Mijn standpunt is dat als iemand iets koopt, of dat nu een wasmachine is of een auto, hij daarop gewoon btw betaalt. In dit geval is dat het hoge tarief. Die BPM is een luxe belasting die er ooit ingeslopen is, maar die is niet meer van deze tijd. Burgers zijn mondig genoeg om zelf te weten wat zij kopen. Er kunnen daardoor meer auto's op de wegen komen. Mij lijkt dat niet onwaarschijnlijk. Dat kan problemen veroorzaken bij het parkeren. Als burgers een auto willen kopen, zullen wij niet tegen hen zeggen dat zij dat niet mogen doen!

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U vergelijkt appels met peren. Een auto rijdt rond en legt beslag op de ruimte. Een koelkast of wasmachine staat stil.

De heer **Hofstra** (VVD): De principiële opvattingen in de Kamer daarover zijn niet gelijk, maar ik vind dat de burger zelf maar moet uitmaken wat hij koopt. Mobiliteit mag weer van de minister. Er zijn natuurlijk wel regels. Parkeren is in bepaalde woongebieden nu al een probleem. Soms worden voortuintjes geasfalteerd om de auto daarin te kunnen zetten. Gemeenten kunnen een parkeerbeleid voeren.

Over de NS is al veel gezegd. De laatste tijd waren dat vooral monologen en dat is jammer. Wij weten allemaal dat de NS ontzettend veel boter op zijn hoofd heeft. De NS is immers verantwoordelijk voor het laten rijden van de treinen. De minister heeft echter ook een verantwoordelijkheid die je in tweeën zou kunnen splitsen. De eerste is de algemene aansturing. Zij is degene die de aandelen beheert en de

wetgever. De tweede verantwoordelijkheid betreft de railinfrastructuur. Die behoort toe aan het Rijk en dat moet naar de mening van de VVD-fractie ook zo blijven. Die railinfrastructuur is echter niet op orde. Daarvoor is de minister mede verantwoordelijk. Deelt de minister deze opvatting?

Ik kan mij het laatste AO nog herinneren. Er was toen een gigantisch probleem in Utrecht, omdat een computer uitviel. Tijdens dat AO heb ik tegen de minister gezegd dat zij daarvoor verantwoordelijk is. Ik heb daar toen geen reactie op gekregen. Zou de minister bij deze begrotingsbehandeling daar wel op willen reageren? Vindt zij dat zij op dit punt ook verantwoordelijkheid heeft?

Welk deel van de vergoedingen die de NS uitkeert, wordt door het Rijk betaald? De opvatting was immers dat de klant een loket heeft waar hij zijn geld terughaalt. Als de oorzaak bij het Rijk ligt, moet het Rijk betalen en als het een bedrijfs-oorzaak is, betaalt de NS. Hoe ligt de verdeling? Heeft de NS de boete van 25 mln gulden al betaald? Hoe snel is de infrastructuur weer op orde? Wij hebben een aantal antwoorden gekregen op de schriftelijke vragen, maar die zouden wat concreter kunnen zijn. Hoeveel extra gaat ons dat kosten? Als het moet, dan moet dat, want het is belangrijk dat wij het spoor weer op orde krijgen. Hoe gaat de minister dat doen? Ik hoor de minister nog zeggen: u moet mij daartoe de gelegenheid geven. De fractie van de VVD wil dat graag doen. Laat zij daarvoor dan voorstellen doen.

Aan het eind van deze maand wordt met de minister van Financiën en misschien ook met de minister van Economische Zaken gesproken over corporate governance. Dat wil zeggen dat de invloed van de aandeelhouder wordt vergroot. Ons concrete voorstel is dat de minister van Verkeer en Waterstaat in het openbaar de raad van commissarissen verantwoording laat afleggen over hoe het bij de NS zover kon komen en hoe het nu verder gaat. Wij overwegen op dit punt zo nodig een motie in te dienen.

Voorzitter, dat was het.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Is de heer Hofstra met de fracties van CDA en Partij van de Arbeid van mening dat het management van NS zou

Hofstra

moeten worden gebonden aan prestatieafspraken en dat de beloning van de managers daaraan zou moeten worden gekoppeld? Wil hij ons initiatief op dat punt steunen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik sta daar een stapje verder van af. Ik noemde niet voor niets de raad van commissarissen. De raad van commissarissen is het bevoegd gezag. Ik ken de geluiden vanuit de PvdA-fractie die populair gezegd neerkomen op: Huizinga moet weg en hij verdient nu vier keer zoveel als in het begin. Dat zal mij eigenlijk worst zijn. Dat is volgens mij een verantwoordelijkheid van de raad van commissarissen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Vindt u niet dat de beloning en de verhoging ervan zouden moeten zijn gerelateerd aan de prestaties die de directie levert? Het tegenovergestelde is het geval geweest.

De heer **Hofstra** (VVD): De verhoging van het salaris van de directeur moet door de president-commissaris worden goedgekeurd. Ik zou wel weten wat ik deed als president-commissaris wanneer het salaris van de directeur omhoog was gegaan en de prestaties niet navenant waren verbeterd. Echter, dat is iets anders dan u mij nu vraagt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U heeft de minister gewezen op haar twee verantwoordelijkheden: aansturing en onderhoud. Op welk moment heeft u wat die aansturing betreft in de Kamer aan de minister gevraagd in te grijpen richting commissarissen en directie? Ik kan mij niet herinneren dat u daarin het voortouw hebt genomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar vaak is het zo druk met woordvoerders voor je, dat je niet aan de beurt komt. Dat weet u ook wel. Ik heb nu niet voor het eerst de raad van commissarissen genoemd. Ik heb eerder in debatten met de minister gevraagd waarom wij niets horen van de raad van commissarissen. Dat is het bevoegd gezag. NS is natuurlijk een normaal bedrijf. Misschien is het wel eens slecht bij het besturen van bedrijven dat er veel in achterkamertjes gebeurt. Misschien is het goed dat wij die opener maken. Wij wachten natuurlijk eerst af wat de minister ervan vindt, maar ik hoop dat u het

met ons eens bent dat het goed is om de zaak transparanter te maken en in openbaarheid te brengen, zodat ook de pers haar werk kan doen.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Hofstra begon halverwege zijn bijdrage met het geven van een waarderingscijfer aan deze minister. Hij begon met een voldoende. Ik meen dat hij op een onvoldoende uitkwam na de bijdrage van de fractie van de Partij van de Arbeid. Daarna had hij het nog over de werkwijze van de minister en moties die niet zijn uitgevoerd. Wat is zijn eindoordeel over de prestaties van deze minister?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, het zou een vijf moeten zijn, maar het is voor één punt beïnvloed door de Partij van de Arbeid-fractie. Dat kan ik de minister niet aanrekenen, dus krijgt zij van ons een zes.

De heer **Van Bommel** (SP): Is dat inclusief de Nederlandse Spoorwegen?

De heer **Hofstra** (VVD): Het is een integraal oordeel.

De heer **Eurlings** (CDA): De fracties van het CDA en de Partij van de Arbeid hebben inderdaad genoemd het rechtstreeks op de beloning van de verantwoordelijke bestuurders laten terugslaan van prestaties van de NS. Wat kan daarop tegen zijn? Wij constateren tot op dit moment dat de prestaties niet worden gehaald, maar dat wij nauwelijks middelen hebben die voelbaar bij de NS aankomen. Bent u bereid mee te werken aan zo'n vernieuwing in de vorm van een prestatieregime?

De heer **Hofstra** (VVD): Natuurlijk ben ik daartoe bereid. Ik dacht dat wij al interessante suggesties hadden gedaan, maar je moet wel de kerk in het midden houden. Immers, er zijn bepaalde regels. De raad van commissarissen stelt de arbeidsvoorwaarden van de directie vast. Ik heb er geen behoefte aan op dit moment te zeggen dat die regel niet goed is. Ik heb er zelfs geen behoefte aan een normering voor het salaris in te voeren. Dat zou ook nog kunnen.

De heer **Eurlings** (CDA): Daarom gaat het niet. In het buitenland heeft het genoemde systeem bij dit soort bedrijven vaker gewerkt. Het gaat er

nu om of de politiek bereid is deze randvoorwaarde in te bouwen in een soort van managementcontract. Formeel heeft u helemaal gelijk dat normaal in een bedrijf de commissarissen het salaris vaststellen. Ik zou mij kunnen voorstellen dat deze extra prestatiestimulans vanuit de politiek in zo'n managementcontract wordt ingebouwd. Dat kan juridisch ook heel goed.

De heer **Hofstra** (VVD): Zou kunnen. De minister praat tegenwoordig over managementcontract. Wij moeten nog zien hoe het uitwerkt. Ik denk dat wij een eerste stap kunnen doen door de transparantie te vergroten door de openbaarheid erin te brengen. Dan moet ik nog zien dat de raad van commissarissen zo gemakkelijk geldelijke beloningen toekent als in het verleden wel eens is gebeurd. Ik ben terughoudend als het erom gaat er zelf echt op in te grijpen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Bommel.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik wist niet dat de heer Hofstra klaar was met zijn betoog.

De heer **Hofstra** (VVD): Er komt een keer een eind aan.

De **voorzitter**: U merkt toch dat ik het woord geef aan de heer Van Bommel?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ja, op dat moment wist ik het.

De **voorzitter**: Mijnheer Dijsselbloem, de heer Hofstra had zelf al gezegd dat hij klaar was met zijn betoog. Dat had u kunnen horen.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Dit is de laatste begroting van dit paarse kabinet en dat is misschien maar goed ook. De paarse kabinetten hebben van het verkeers- en vervoersbeleid immers een rommeltje gemaakt, dat zijn apotheose vindt in een gigantische chaos op het spoor. Verder zijn ze vooral gericht geweest op privatisering en marktwerking. KPN moest naar de beurs, de televisiekabel werd verkocht, het taxivervoer geliberaliseerd. NS moest worden opgesplitst en verzelfstandigd en Schiphol wacht

Van Bommel

nog op privatisering. Je kunt geen krant openslaan zonder te lezen welke malaise in deze sectoren is ontstaan: afgenomen dienstverlening, dreigende faillissementen, de klant heeft het nakijken.

De paarse kabinetten zijn ook de kabinetten van de veilingen: UMTS, radiofrequenties en HSL-Zuid. De gunning van de laatste aan een combinatie van NS en KLM is in de ogen van de minister een positieve afsluiting van de veiling, de veiling van UMTS en van de radiofrequenties kunnen toch het best worden omschreven als diepe bronnen van ellende. Ook de aanbesteding van het stads- en streekvervoer, in zekere zin ook een veiling, lijkt op een mislukking uit te draaien. Dat wil zeggen: de aanbesteding komt wel van de grond, maar de regio's beginnen te klagen dat zij de sociale functie van het openbaar vervoer niet meer kunnen waarmaken. Tel uit je winst! Hoe kijkt de regering zelf naar deze processen?

Marktwerking, privatiseringen en veilingen en verkeerde investeringen hebben het land vooral chaos gebracht. Dat zien we goed bij het openbaar vervoer. Er is goed openbaar vervoer nodig als volwaardig alternatief voor de auto. Als het openbaar vervoer kwalitatief en kwantitatief onder de maat blijft, dan zal geen hond van de auto naar het openbaar vervoer overstappen. Het land slijbt vervolgens dicht met auto's. Dan wordt naast de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de bereikbaarheid per auto ook een groot probleem. Dat is precies de ontstane situatie: zowel op het spoor als op de weg is de chaos alleen maar groter geworden.

Vorige maand berichtten verschillende media over de afnemende groei van de verkoop van jaarkaarten bij de NS. Uit het zwartboek dat Rover vorige maand presenteerde, blijkt dat verschillende reizigers hun jaarkaart hebben opgezegd of binnenkort zullen opzeggen omdat NS in hun ogen geen goed product meer kan bieden. Ziet de minister een relatie tussen de ontevredenheid van de klant en de afnemende groei en wat gaat zij eraan doen?

Dat reizigers ontevreden zijn over de vertragingen, staat wel vast. In het derde kwartaal reed nog slechts 79% van de treinen op tijd tegen 81% in het tweede kwartaal. Dat is nog minder dan de allerlaagste, veel te lage norm in het prestatiecontract.

Gaat de minister haar normen nog verder naar beneden bijstellen als het nog erger wordt? En weet de minister wel zeker dat het dieptepunt inmiddels is bereikt?

Het percentage gehaalde aansluitingen is in een jaar tijd gedaald van 93,2 naar 88,7. Het percentage treinen dat niet rijdt, is in een jaar tijd gestegen van 0,9 naar 2,8. Daar moeten de treinen die deze zomer van de dienstregeling zijn geschrapt, zo'n 5% van het totaal, nog bij worden opgeteld. Met andere woorden, bijna 8% van de treinen reed deze zomer niet. Kan het nog erger?

In het prestatiecontract heeft de minister een groei van het reizigersverkeer in de spitsuren vastgelegd. De vraag rijst of uiteindelijk de situatie zal ontstaan waarin de NS, om aan het contract te voldoen, alle beschikbare personeel en materieel in de spits zal inzetten, om vervolgens in de daluren de boel stil te zetten om weer op adem te komen. Kortom, heeft deze minister er vertrouwen in dat de toch al magere afspraken zullen worden nagekomen?

De dagelijkse ergernissen van de reizigers nemen intussen hand over hand toe. Dat de NS het niet meer kunnen bolwerken, bleek op 17 oktober jl., toen naar aanleiding van incidenten bij Alkmaar en Sloterdijk de complete treinenloop rond Amsterdam werd stilgelegd. De belangrijkste oorzaak voor de chaos lag volgens de minister in het feit dat de enkele jaren geleden ingezette herstructurering en herverdeling van taken en personeel tussen NS en Railverkeersleiding zich in een cruciale fase bevinden. Op 1 december zal dit specifieke en tijdelijke probleem opgelost zijn, omdat dan de nieuwe knooppuntorganisaties en regelcentra van NS voor Amsterdam en Rotterdam in dienst zullen zijn, zo schreef de minister althans aan de Kamer. Ik moet u zeggen dat ik er bij voorbaat weinig vertrouwen in heb. Het probleem van de bijsturing is veel groter dan de minister ons wil doen geloven. De reorganisatie bij NS leidt ertoe dat de bijsturing niet meer door Railverkeersleiding wordt gedaan, maar door NS Reizigers zelf, in de nieuwe dienst Transportbesturing. De dienst heeft echter onvoldoende opgeleid personeel. Gewaldficcerende mensen die in dienst bij de Railverkeersleiding zijn,

stappen liever niet over naar de dienst Transportbesturing. Waarom was die uitplaatsing van taakorganisaties ook alweer nodig? Had dit niet alles te maken met de verzelfstandiging van de NS, de scheiding van infrastructuurprovider en vervoerder en het toelaten van meer vervoerders op het spoorwagennet? Onze conclusie blijft dan ook dat het met dit verzelfstandigingstraject de verkeerde kant op is gegaan en dat het bedrijf in ere moet worden hersteld. De minister wordt daarmee weer volledig aanspreekbaar op de prestaties van het bedrijf.

Een andere misser op het spoor die de minister blijft achtervolgen, is de Betuweroute. Nog vorige week concludeerde de Rekenkamer wederom dat de beheersing van het project te wensen over heeft gelaten. In het voorjaar van 1998 bleek er een groot verschil te bestaan tussen het beschikbare budget en de raming van eind 1997. Een goede relatie met het aanlegbesluit was niet meer te leggen. Sindsdien is de projectbeheersing verbeterd en werden versoberingen doorgevoerd. De Rekenkamer concludeert echter dat niet alle beoogde versoberingen gerealiseerd kunnen worden. Bovendien vertoont de stuurinformatie manco's en functioneren de instrumenten ter verbetering van de projectbeheersing niet optimaal. Dat is forse kritiek. De kosten zijn eind 2000 gestegen tot maar liefst 10,3 mld. En er is opnieuw sprake van een groot verschil tussen raming en rijksbudget, liefst 600 mln. Een deel van die 600 mln wordt verklaard door extra uitgaven aan veiligheid, een deel echter blijft onverklaard. Kan de minister daarover opheldering geven? De Rekenkamer heeft eveneens forse kritiek op de aanbestedingen, op de kwaliteitsborging, de convenanten met lokale organen, op het overleg met de eigenaren van kabels en leidingen en op de private financiering. Dat laatste hoofdstuk wordt nu onomwonden een doodlopend spoor genoemd. Dat laatste staat in rechtstreeks verband met de exorbitant hoge kosten van dit project. Winstgevende exploitatie van de Betuwelijn lijkt gezien de hoge aanlegkosten nauwelijks mogelijk. Het gebruik maken van de Betuwelijn, zegt ook de rekenkamer, zal voor transporteurs wel eens veel duurder kunnen worden dan vervoer per vrachtwagen of per binnenschip. Het verbaast dan ook niet, dat het in

Van Bommel

2010 verwachte tonnagevervoer van goederen via de Betuwelijn door de Algemene Rekenkamer opnieuw en naar beneden wordt bijgesteld. De 30 miljoen ton uit de tiende voortgangsrapportage wordt maximaal 25,8 miljoen ton bij een heffing van nul cent per kilometer. Als er een heffing van een of enkele centen per kilometer wordt gevraagd, neemt het vervoerde tonnage nog verder af. Hoe wil de minister ooit nog een succes maken van de Betuweroute?

In schril contrast met de verspilning van de Betuweroute staan de bezuinigingen elders in het openbaar vervoer. De Wet personenvervoer 2000 is daar mede oorzaak van. Het knooppunt Arnhem-Nijmegen moet 10 mln gulden bezuinigen op het budget voor openbaar vervoer en snijdt daarom fors in de dienstverlening. Voor bewoners van de dorpen rond Arnhem ontstaat een groot bereikbaarheidsprobleem. Het knooppunt heeft ondertussen een brandbrief gestuurd waaruit blijkt dat de rek er bij de regio echt uit is. De sociale functie van het openbaar vervoer is te zeer onder druk komen te staan. Het KAN vraagt ons de voorgenomen bezuiniging op de exploitatiebijdrage van het openbaar vervoer niet door te voeren, terwijl uit de regio Twente eenzelfde verzoek komt. Ik roep de minister op om tot een snelle evaluatie van de wet te komen zodat er meer aandacht kan komen voor de schaduwzijde van de wet. Dan nog een vraag over de financiering van de openbaarvervoersautoriteiten. Het ministerie schijnt te overwegen voortaan uit te gaan van een bedrag per regio, afhankelijk van het aantal inwoners per regio gekoppeld aan de regiofunctie. Daarover is de nodige onrust ontstaan. Vervoersregio's die de komende jaren investeren in nieuwe tram-, bus- of metrolijnen krijgen met de financiële gevolgen te maken. Voor hen is onzeker of en, zo ja, op welke termijn de grootschalige investeringen kunnen worden terugverdiend. De minister zou er goed aan doen deze onzekerheid zo snel mogelijk weg te nemen. Er moet een regeling komen die investeren in openbaar vervoer stimuleert in plaats van frustreert. Voor velen blijft de auto voorlopig een noodzakelijk middel om naar het werk te gaan. Door de vervanging van wegenbelasting door een kilometerheffing worden de automobilisten aangeemoedigd kritischer naar het eigen

autogebruik te kijken, en dat heeft de steun van de SP. Tegelijkertijd wil ik de minister waarschuwen dat het draagvlak voor de invoering van dit instrument niet moet worden verspeeld door hoge invoeringskosten voor de gebruiker of discussies over spits- of regioheffing. Ondertussen lijken de kosten van het antifileplan de pan uit te rijzen. De asfalt prijzen stijgen, de loonkosten gaan omhoog, het btw-tarief is al verhoogd en er komt een belasting op delfstoffen. Wat gaat de minister doen om deze problemen het hoofd te bieden? Worden de plannen versoberd en of komen er andere prioriteiten?

Dan het vliegverkeer. De discussie daarover zal als gevolg van de nieuwe Luchtvaartwet blijven voortduren. Ondertussen is er de discussie over privatisering van de luchthaven. De aandelen van de luchthaven zijn nu nog in handen van de overheid, maar de minister wil ervan af omdat zij als aandeelhouder nu niets te zeggen heeft en bang is dat zij het nakijken heeft als de recessie in de luchtvaart doorzet en Schiphol in financiële problemen komt. De minister heeft met Schiphol afgesproken dat de Nederlandse Staat de grond verwerft op het moment dat het bedrijf wordt verkocht. Volgens de minister is dat het allerbelangrijkste. De vraag is: wat kan de minister precies als zij de grond in handen heeft? Zijn er geen andere mogelijkheden om hetzelfde te bereiken?

Het belangrijkste bezwaar tegen de privatisering van Schiphol betreft de monopoliepositie. De markt werkt niet bij een monopolie, een veel gehoorde zin in deze Kamer. De directeur van Schiphol, Cherfontaine, heeft gezegd buitenlandse luchthavens te willen overnemen om daar geld te verdienen en vervolgens dat verdiende geld terug te ploegen naar Schiphol. De showcase Schiphol wordt het genoemd. Die kan dan met dat geld het paradepaardje blijven. Ik twijfel niet aan zijn goede bedoelingen, maar de vraag is of zijn scenario realistisch is. Voor hetzelfde geld wordt Schiphol overgenomen door een buitenlandse luchthaven, bijvoorbeeld Frankfurt, die het op Schiphol verdiende geld wil terugploegen naar de eigen luchthaven. In dat geval wordt Frankfurt het paradepaardje en zullen de investeringen op Schiphol achterblijven. Bovendien bestaat de

dreiging dat de buitenlandse luchthaven haar onwelgevallige vliegtuigen – denk aan de herrieschoppers en de gevaarlijke toestellen – zoveel mogelijk naar Schiphol zal laten vliegen. De milieunormen, zoals net in de Luchtvaartwet vastgelegd, zullen dan zoveel mogelijk vol worden gevlogen. Hoe denkt de minister een dergelijk scenario te voorkomen of neemt zij dat op de verkoop toe?

Mijnheer de voorzitter. Onlangs installeerde de minister het Fietsberaad met de woorden: "Wij fietsen veel in Nederland. Ik zeg wel eens: als iedereen bij ons de fiets zou wegdoen, had ik een groot probleem. Daarom is het ook belangrijk dat er een goed fietsbeleid wordt gerealiseerd". De SP is blij met de installatie van het Fietsberaad en met deze woorden van de minister. Daarom wil ik opnieuw aandacht vragen voor het grote probleem van de fietsendiefstal. Vorig jaar heb ik bij de behandeling van de begroting gevraagd om een experiment met de fiets-chip. De minister verwees naar de markt. Als er behoefte was aan antidiefstalchips in fietsen dan zou de markt daar zelf wel voor zorgen. De markt is inderdaad, zij het mondjesmaat, voor die chip gaan zorgen. Er worden op dit moment twee soorten chips ingebouwd in vooral duurdere fietsen. Het gaat om twee verschillende soorten chips die door twee verschillende fabrikanten geleverd worden en waarvoor de politie twee verschillende apparaten nodig heeft om ze te kunnen lezen.

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de vrije markt het diefstalpreventiebeleid danig frustreert en dat regulering door de overheid dringend gewenst is om orde in de chaos te scheppen. De consument heeft de duidelijkheid nodig of de in zijn fiets aangebrachte chip door de politie gelezen kan worden. Een goed toegankelijk landelijk registratiesysteem voor gestolen fietsen is daarbij onontbeerlijk. De Rijksdienst voor het wegverkeer registreert in Nederland gestolen auto's, motoren, landbouwvoertuigen en brommers. De dienst verzorgt tevens de uitwisseling van informatie met de politie en private partijen. Het ligt voor de hand om de RDW op te dragen, de registratie van gestolen fietsen voor zijn rekening te nemen. Graag krijg ik een reactie hierop van de minister.

Van Bommel

Het fietsbeleid van deze minister komt sowieso niet goed uit de verf. In het actieplan "Maak vaart op de korte afstand" dat de fietsersbond samen met de ANWB en de stichting Natuur en milieu dit jaar presenteerde, is een claim neergelegd van 8,5 mld aan extra investeringen voor de korte afstanden. Daarmee kan volgens die organisaties een reductie van 25% van het autoverkeer op afstanden tot 20 km worden gerealiseerd. Het gaat daarbij overigens niet alleen om fietsen, maar het zal duidelijk zijn dat de fiets op de korte afstand een grotere plaats kan en moet innemen dan nu het geval is. Uit de hoogte van het gevraagde bedrag wordt bovendien duidelijk dat het beleid voor verkeer en vervoer op de korte afstand, waaronder het fietsbeleid, veel geld kost. Hoe wil de minister de fiets meer betekenis geven als er niet fors meer geld voor fietsbeleid wordt uitgetrokken?

Voorzitter. Ik wil ook nog een enkele opmerking maken over het vervoer over water. De SP is altijd voorstander geweest van het gebruik van binnenschepen voor het vervoer van goederen. Het verladende bedrijfsleven geeft aan de binnenvaart meer voor het goederentransport te willen gebruiken. Er is echter een groot probleem ontstaan. De afgelopen jaren is via de oud-voor-nieuwregeling een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot gesaneerd. Dit houdt concreet in dat steeds meer kleine schepen verdwijnen en er grotere schepen voor in de plaats komen. Deze grotere schepen passen echter niet in de kleinere Nederlandse kanalen. Vaarwegen en binnenvaartvloot zijn op dit moment dus onvoldoende op elkaar afgestemd. Om dit probleem op te lossen zijn twee mogelijkheden denkbaar. De eerste is dat de Nederlandse vaarwegen moeten worden aangepast aan grotere schepen. De tweede is dat ervoor moet worden gezorgd dat er voldoende kleine schepen zijn om goederen over de kleinere vaarwegen in Nederland te vervoeren. Het laatste is relatief simpel en in ieder geval goedkoper dan het eerste. De oud-voor-nieuwregeling moet in onze ogen dan ook zo snel mogelijk worden afgeschaft.

Voorzitter. Ten slotte kom ik tot onze centrale conclusie. Het verkeersbeleid van zeven jaar Paars is faliekant mislukt. Financieel

gesproken waren het zeven vette jaren, maar een deel van het geld is verkeerd besteed en er zijn verkeerde keuzes gemaakt. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de auto is er niet beter op geworden en privatisering is van middel tot doel geworden. Als daar geen verandering in komt, zullen de problemen nog voortduren tot ver in deze eeuw.

Voorzitter: Hillen



Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De door mij altijd met veel plezier gelezen rubriek De Haagse Kier in Trouw meldde onlangs dat volgens "een kenner van de parlementaire geschiedenis" Nederland in het algemeen tamelijk onbeduidende ministers van Verkeer en Waterstaat heeft, omdat het vaak nogal a-politieke ingenieurs betrof. Wij mogen constateren dat deze minister zich aan dat beeld heeft weten te ontworstelen. Wie nog nooit van Tineke Netelenbos heeft gehoord, zat de afgelopen jaren of op een onbewoond eiland, of heeft het verdrongen. Ze is dan ook geen ingenieur en wel politica! Ook dat is een noodzakelijk en meestal eerbiedwaardig beroep.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Kan mevrouw Giskes ook...

De **voorzitter**: U interrumpeert wel heel snel. Kan mevrouw Giskes misschien haar eerste zinnen afmaken?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Misschien kan ze even preluderen op het thema van ingenieur en politiek, omdat vier van de aanwezige collega's ingenieur zijn. Hoe verhoudt zich dat precies tot elkaar?

Mevrouw **Giskes** (D66): Er zijn verschillende soorten ingenieur. Ik weet toevallig wat voor soort ingenieur u bent, mijnheer Dijsselbloem. Het valt vaak niet samen, dat is duidelijk. De stelling die ik wil verdedigen, is dat in principe ook tegen een politicus geen bezwaar bestaat, mits het werk wel netjes wordt uitgevoerd. En daar valt, zelfs in deze Kamer, wel eens wat op af te dingen!

Dit is de laatste begroting van dit kabinet en dat is een reden om stil te staan bij de vraag: wat heeft deze

kabinetsperiode ons voor Verkeer en Waterstaat gebracht? D66 wil de minister een compliment maken voor het feit dat zij verkeersveiligheid veel nadrukkelijk op de agenda heeft gezet. We mogen ons er niet bij neerleggen dat er jaarlijks nog steeds ruim 1100 doden en vele duizenden gewonden vallen in het verkeer. In de begroting nu figureren de beleidsartikelen veilig goederenvervoer, veilig personenvervoer, veilige luchtvaart en veiligheid water. Dat vinden wij winst. D66 heeft bij voorgaande begrotingsbehandelingen veel aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid, met name op lokale en regionale wegen, en aangedrongen op benutting en vergroting van het budget voor het project Duurzaam veilig. Het doet ons deugd dat het kabinet 60 mln gulden extra uittrekt voor de overgangperiode van Duurzaam veilig 1 naar Duurzaam veilig 2. Van het project Bromfiets op de rijbaan hebben wij de indruk dat, na aanvankelijke scepsis in het land, dit project de veiligheid wel degelijk ten goede komt. De recent aan de Kamer toegezonden evaluatie bevestigt dit. D66 is verder heel opgelucht dat er eindelijk voortgang is geboekt op het dossier van de dode hoek bij vrachtwagens die tot op heden zoveel dramatische ongelukken heeft veroorzaakt. Vanaf 1 oktober heeft elke nieuw verkochte vrachtauto een dodehoekspiegel of -camera en halverwege 2003 wordt een dergelijk systeem wettelijk verplicht voor het hele vrachtautopark. Ik vraag de minister wel ons hier toe te lichten waarom niet sneller tot zo'n algehele wettelijke verplichting wordt overgegaan. Evenzo vinden wij het goed dat de fiscale perikelen rond bestelauto's niet langer de veiligheid hoeven te belemmeren en wij hopen dat het niet langer blinderen van de rechterachterruit zal blijken te werken. Kortom, niet alleen papieren, maar ook daadwerkelijke aandacht voor de verkeersveiligheid.

Een tweede positief punt van deze minister is dat zij heeft getracht te komen tot een realistischer benadering van de verkeers- en vervoersvraagstukken in Nederland. Gingen we met het SVV-2 nog wel heel erg uit van de maakbaarheid van de samenleving, ondanks een VVD-minister, met het op handen zijnde NVVP wordt veeleer geprobeerd diezelfde samenleving te confronte-

Giskes

ren met de gevolgen van het eigen handelen en daar, voorzover nodig, consequenties aan te verbinden. Net als de minister vindt D66 dat er niets tegen mobiliteit is, mits we dat niet synoniem verklaren aan automobilititeit. Het is een verworvenheid van deze tijd dat we relatief gemakkelijk, al dan niet virtueel, naar de andere kant van de wereld kunnen en dat omgekeerd informatie en spullen daar vandaan naar ons kunnen komen. Maar kunnen is niet hetzelfde als moeten. Steeds is antwoord nodig op de vragen: is het echt nodig mensen of goederen fysiek te verplaatsen, en, zo ja, wanneer en hoe? Mobiliteit, mijnheer Eurlings, kan zelfs fun zijn, fietsend langs het Gein bijvoorbeeld, met de trein door de Flevopolder als het koolzaad bloeit of met z'n allen in de auto op weg naar De Efteling of zelfs naar Maastricht. Maar veel verplaatsingen zijn domweg noodzakelijk kwaad, zowel voor mensen als voor goederen, en een transportminister heeft de taak ervoor te zorgen dat dit zo ongehinderd mogelijk kan gebeuren. Deze minister heeft gelukkig ingezien dat het niet voldoende is een beroep te doen op ons gezonde verstand, bijvoorbeeld om de auto eens wat vaker te laten staan, en dat het ook geen zin heeft dan maar steeds meer asfalt aan te leggen. Maximaal benutten van de bestaande infrastructuur, het gebruik ervan zijn prijs geven en alleen als het echt niet anders kan nieuw bouwen, zoals verwoord in het NVVP, is een volgorde van benaderen waar D66 zich in principe in kan vinden. Over de uitwerking komen wij nog uitvoerig te spreken. Deze omslag in het beleid getuigt van realiteitszin.

Als derde positief punt van dit ministerschap ziet D66 het feit dat de eindeloze rituele dansen rond het MIT tot het verleden zijn gaan behoren. Natuurlijk wordt er nog steeds vanuit het hele land een beroep op ons gedaan om alsnog zaken in het MIT te krijgen en raakt de Kamer soms ook overtuigd van de rechtvaardigheid van zo'n beroep, maar dat is wat anders dan het soort free-for-all-gevecht dat zich voorheen afspeelde. Dit is niet in de laatste plaats als gevolg van te makkelijke beloftes. Daarmee heeft deze minister direct na haar aantreden een belangrijke slag gewonnen.

Is het rond deze minister dus alles goud wat er blinkt? Helaas, voorzitter, dat is niet het geval. Als

wij de trits "benutten, beprijzen, bebouwen" langslopen, moet D66 constateren dat in de afgelopen dikke drie jaar op ieder van die beleids-onderdelen veel meer had kunnen gebeuren dan is gebeurd.

Ik kijk eerst naar het benutten. Al in 1994 (!) startte het programma Meer benutten, minder files. Dat programma bevatte maatregelen zoals de inzet van spitsteams, incidentmanagement, dynamische verkeersmanagementsystemen, inhaalverbod vrachtverkeer en spitsstroken. In het kader van het NVVP wordt weer een nieuw programma gestart: "Verkeersvernieuwing". Dat bevat weer een nieuw programma Benutting wegen, als ik het goed begrijp. D66 kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er wel graag over beter benutten van de wegen wordt gesproken, maar dat het kennelijk niet meevalt om daadwerkelijk resultaten te boeken op dit front. Het verbaast D66 dat de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens zo lang op zich moet laten wachten. Wil de minister eens toelichten waaraan zij het optimisme ontleent dat het de komende tijd met de benutting wel en beter gaat lukken, met andere woorden hoe wij alleen al dankzij meer benutten echt minder files krijgen? En wat is er aan de hand op de dossiers inhaalverbod vrachtwagens en openstelling vluchtstroken?

Met betrekking tot de intensievere benutting is het antwoord op één van de vragen bij het NVVP dat de motie-Dijsselbloem/Giskes over extra veiligheidsmaatregelen, bestrijding van geluidsoverlast en aanpassing van de maximumsnelheid wordt uitgevoerd. Dat is mooi. Kan de minister aan de hand van een aantal voorbeelden aangeven hoe dat in de praktijk in zijn werk gaat?

Benutting gaat echter niet alleen over wegen. Wat D66 betreft zou het zelfs vooral over rail en water moeten gaan. Wij hebben met stijgende verbazing het antwoord op vraag 58 gelezen, als het gaat om de benutting van het bestaande spoor: het aantal TAO's (de treindienst-aantastende onregelmatigheden) is de maatstaf voor de betrouwbaarheid en die TAO's veroorzaken weer EVB's (eenheden van bedrijfshinder) en die tasten weer de punctualiteit aan. Beheer en instandhouding van de infrastructuur, met name de bovenbouw, en versnelde aanpak van storingen moeten soelaas

bieden. In zo'n antwoord staat eigenlijk drie keer niets. D66 is de eerste om te erkennen dat deze minister bij haar aantreden een aantal nare dossiers heeft aangetroffen en dat de NS daar één van is. Voor de spoorinfrastructuur is het Rijk echter altijd verantwoordelijk geweest en gebleven. Wij moeten constateren dat de afgelopen jaren op dat front ernstige achterstanden zijn opgelopen, waar de samenleving nu de wrange vruchten van plukt. Het onderzoek van Twijnstra Gudde heeft dit ook uitgewezen. Dat is verbazend in een tijd dat uitgerekend een betere benutting van de bestaande infrastructuur hoog in het vaandel staat! Ik vraag de minister dan ook ons toe te lichten hoe dit heeft kunnen gebeuren en ons een overzicht te geven van de sinds 1998 beschikbare budgetten voor onderhoud en beheer van de spoorinfrastructuur en de daadwerkelijke uitgaven, inclusief een toelichting op de verschillen tussen beide.

Ten slotte, als het gaat om de benutting van het bestaande spoor: mijn fractie knipperde met de ogen toen zij het afgelopen weekend uit de krant mocht vernemen dat de minister inmiddels weer een heel nieuwe visie heeft op de manier waarop personen- en goederenvervoer op het spoor moeten en kunnen worden afgehandeld. Niks ATB en BB21 en dat soort toverwoorden, gewoon drie nieuwe Betuwelijnen voor de goederen erbij! Misschien wil de minister ons even bijpraten? Ook met het werken aan betere benutting van de bestaande vaarwegen is het nog steeds droevig gesteld. Collega Ravesteyn komt daar straks op terug.

De tweede beleidspoot, beprijzen, heeft tijdens het Netelenbosbewind terecht veel aandacht gekregen. Al in menig debat heb ik namens D66 aangegeven dat wij er zonder meer vóór zijn dat het normale economische principe ook worden losgelaten op de mobiliteit. Ook heb ik tot vervelens toe aangegeven dat wij de auto weliswaar zien als een prachttuitvinding, maar dat die selectief moet worden gebruikt. De discussie gaat wat ons betreft dus alleen over de manier waarop wij beprijzen, in de hoop dat selectieve gebruik te bevorderen. Daar gaan wij het de komende tijd nog op allerlei aparte momenten over hebben. Nu wil ik het alleen hebben over de

Giskes

manier waarop de minister met dit dossier is omgegaan en over het flankerend beleid dat nodig is voor een geloofwaardige introductie van welke beprijzingsmaatregel dan ook.

Na drieënhalve jaar moeten wij wat het beprijzen betreft het volgende constateren. Deze minister had goud in haar handen, maar heeft dat laten verworden tot blik. Ik zal uitleggen wat ik bedoel. In 1998 werd een regeerakkoord gesloten waarin stond: "Als tweede instrument van variabilisatie zal de komende regeerperiode het systeem van 'rekeningrijden' in de Randstad worden geïntroduceerd." Er lag toen al een wetsvoorstel rekeningrijden van de vorige minister. Het was op dat moment ook al bekend dat de introductie van welk beprijzingsstelsel dan ook niet zou kunnen rekenen op groot enthousiasme in het land. Onzes inziens had met dat materiaal toen doorgepakkt moeten worden, maar minister Netelenbos heeft dat niet aangedurfd. Zij zwichtte voor de buitenparlementaire druk en minimaliseerde het project tot een proef op enkele plaatsen in de Randstad. Opnieuw geloei in Nederland natuurlijk, maar nu ook nog eens volop discussie-mogelijkheden voor iedereen in het parlement die graag heulde met de tegenstanders, ook binnen de coalitie. Hoe zouden we de effectiviteit precies gaan meten? Wanneer was de proef geslaagd? Hoe wist je zeker dat eventuele verbeteringen te danken zouden zijn aan het rekeningrijden? Enzovoort enzovoort. Er was, kortom, binnenskamers groot gejuich: dit zou het einde worden van het betalend rijden. "De automobilist" was weer eens door het oog van de naald gekropen! Eind vorig jaar heeft D66 duidelijk gemaakt dat dat niet mocht gebeuren en dat we dan maar beter meteen op het inmiddels veel betere idee van een gedifferentieerde kilometerheffing konden overstappen. Dat durfde de minister op dat moment ook weer niet aan, maar gelukkig zag zij een paar maanden later alsnog het licht en moest er een wetsvoorstel worden gemaakt voor zo'n kilometerheffing. Is D66 daar dan niet blij mee? Natuurlijk wel, maar het is de vraag hoever we deze kabinetsperiode nog komen. We moeten constateren dat op het dossier beprijzen in vier jaar tijd dus eigenlijk niets concreets is gebeurd, althans niet iets waardoor de

bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad verminderd werd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe beoordeelt mevrouw Giskes in het licht van de huidige ontwikkelingen het feit dat zij indertijd het voorstel met betrekking tot de kilometerheffing heeft gedaan? Toen werd gezegd dat in 2004 een gedifferentieerde kilometerheffing van start zou kunnen gaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat was een heel goed voorstel. Ik had liever gezien dat het meteen gehonoreerd was en dat wij nu al de behandeling van het wetsvoorstel achter de rug hadden gehad. Ik betreur het dat het zo lang duurt en dat het zo'n vervelend proces is. De proef met het rekeningrijden had moeten worden overgeslagen om vervolgens meteen deze methodiek toe te passen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil de vraag wat scherper formuleren. De proef was redelijk ver uitgewerkt. U koos voor een kilometerheffing die dan in 2004 gedifferentieerd zou kunnen worden ingevoerd. Maar dat gaat 2010 worden en in dat licht is het vreemd dat u niet akkoord bent gegaan met die proef.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het probleem was niet zozeer het starten van de proef, maar veeleer de evaluatie ervan. Dat vind ik nog steeds. De proef zou te veel mogelijkheden hebben geboden aan degenen die de proef met het rekeningrijden onderuit wilden halen. Wij vonden dat wij onszelf dat niet moesten aandoen omdat op die manier het idee van beprijzen de wereld uit werd geholpen. Dat is het laatste waar D66 op uit is. Wij willen een goed beprijzingsstelsel. Toen ook nog duidelijk werd dat sneller dan toen werd gezegd tot een systeem van kilometerheffing kon worden gekomen, was 1 plus 1 al gauw 2 en zelfs 3!

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Deze procesgang begint mij een beetje te duizelen. Ik proef uit uw verhaal dat het u spijt dat rekeningrijden niet is ingevoerd. Klopt dat?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik had graag gezien dat in 1998 was doorgepakkt en een primitief stelsel was

ingevoerd. Dat had dan in 2004 of eventueel later kunnen worden vervangen door een technisch geavanceerder stelsel.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat zou toch een geweldige kapitaalvernietiging zijn, die veel weerstanden in de samenleving zou hebben opgeroepen? Bent u niet met ons van mening dat het vervangen van het tolpoortensysteem door de kilometerheffing een geweldige winst is geweest van een beter plan?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het had natuurlijk meer tolpoortjes gevegd, maar ik heb van de minister begrepen dat wij die poortjes toch nodig hebben voor al die betaaldstroken en tolwegen die wij gaan aanleggen. Daar moet ook op de een of andere manier worden geregistreerd, ook al is nog niet helder hoe dat precies moet gebeuren. Bovendien hadden wij dan ook de positieve effecten van beprijzen kunnen innen. Wij hadden dan de winst- en verliesrekening kunnen opmaken, zodat wij niet alleen met een kostenpost waren geconfronteerd. Ik denk dat het standpunt van de D66-fractie helder is. Wij hebben ons altijd een voorstander verklaard van het hanteren van beprijzing als element in de strijd tegen de files.

Voorzitter. Zoals ik zei: goud werd blik, dat, hopelijk, in de komende jaren weer wordt verguld. De minister zal hiertegen waarschijnlijk aanvoeren dat zij in samenhang met dat rekeningrijden 10 mld gulden extra heeft losgepeuterd, het BOR-pakket. Dat is inderdaad meer geld dan welke minister dan ook in Paars 2 heeft gekregen. De fractie van D66 heeft echter nooit onder stoelen of banken gestoken dat zij ernstige bedenkingen heeft tegen de verdeling van dat geld. Die verdeling hing samen met de onstuitbare "polderbehoefte" die het rekeningrijdenproject tweeweg heeft gebracht. Nadat iedereen die er blijkbaar toe doet, een glas champagne had gekregen, mocht het parlement nog even ja zeggen tegen deze invulling van de beleidsput bouwen.

Beprijzen is een ding, maar minstens even belangrijk is verleiden. Wij moeten ervoor zorgen dat mensen geïnteresseerd raken in alternatieven voor de auto solo en dat er reële alternatieven zijn. De D66-fractie is de eerste om toe te geven dat openbaar vervoer nooit

Giskes

het autoverkeer volledig kan vervangen. Onder de meest ideale omstandigheden kan wellicht een score van 50% worden gehaald, maar die omstandigheden doen zich zelden voor.

Moeten wij dus maar ophouden met het vragen om aandacht voor het openbaar vervoer? Nee, de D66-fractie vindt dat de minister moet afstappen van haar steeds defaitistischer geworden houding ten opzichte van het openbaar vervoer. Wij weten allemaal dat 10% minder auto's op de weg al heel wat verlichting van de fileproblemen teweegbrengt. Wij zouden ook allemaal moeten weten dat voor het openbaar – overigens zou ik in de toekomst liever over collectief vervoer spreken – het onderste nog zeker niet uit de kan is gehaald. Ik denk dan niet alleen aan de aanleg van infrastructuur, maar ook aan de wijze waarop met de bestaande infrastructuur wordt omgegaan.

Eerdaags komen wij te spreken over de bekostigingssystematiek van de bus en de tram. Van de verwachte 2% groei van het daarvoor benodigde budget is vorig jaar slechts 0,5% gerealiseerd. Ook de aanbesteding komt nog slecht van de grond. Al jaren worden er fantastische vergezichten geschetst van de zegeningen van lightrail maar in de praktijk zien wij daar niet veel van terug. De D66-fractie vraagt zich daarom hardop af of lightrail zo langzamerhand niet een soort mantra is geworden die soms te pas, maar vaak ook te onpas wordt aangeroepen, terwijl met hetzelfde geld wellicht veel effectiever andere collectieve openbaarvervoersvoorzieningen kunnen worden gecreëerd.

Over het rondje Randstad is afgesproken dat er nog deze kabinetsperiode een met geld belegde beslissing zou worden genomen. Ik heb nu echter in de krant gelezen dat de minister hiervan af zou zien. Het lijkt mij goed als de minister dit hier eens toelicht. Vooral nog gaan wij ervan uit dat de zaak genuanceerder ligt. Wellicht ziet de minister niet veel brood in een nieuwe zweeftrein, maar ik hoop dat zij wel degelijk van plan is de hart-op-hartverbinding tussen de vier grote Randstadsteden fors te verbeteren. Ik ga er ook van uit dat zij daarvoor geld beschikbaar heeft. Wat mij betreft mag de duidelijkheid daarover vóór februari, waar de heer Dijsselbloem om vroeg, worden

geschapen. Overigens vind ik het te gek voor woorden dat er een motie nodig zou zijn om een afspraak uit het regeerakkoord in de regeerperiode tot uitvoering te laten komen.

Bij alternatieven voor de auto solo gaat het niet alleen om collectief vervoer, maar ook vervoersmanagement, de fiets, de rol van het besloten busvervoer in het woon-werkverkeer, concrete acties om mensen bij korte ritten voor iets anders te laten kiezen dan de auto, de integratie van het collectief vraagafhankelijk vervoer in het overige collectieve vervoer en het stimuleren van gedeeld autogebruik. De koudwatervrees die er nog is rond dat onderwerp, niet alleen in het kabinet maar ook elders in de samenleving, maakt dat wij vandaag een pleidooi houden voor het starten van een nationaal stimuleringsprogramma voor gedeeld auto-gebruik. Samen met GroenLinks, de PvdA, de ChristenUnie en de SGP heeft D66 inmiddels een amendement ingediend. Het voorstel is om 4,538 mln euro oftewel 10 mln gulden eenmalig over te hevelen van het budget voor de bijdragen aan lagere overheden ten behoeve van de exploitatie van het openbaar vervoer naar het budget voor het operationele doel bewuste vervoerwijzekeuze. Met dat programma kan gewerkt worden aan voorlichtingscampagnes, informatie-uitwisseling, vergroting en verspreiding van kennis met name bij bedrijven en gemeentelijke overheden, het opzetten van voorbeeldprojecten, et cetera. Wij horen graag dat de minister dit een goed idee vindt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ken D66 als een partij die het openbaar vervoer een warm hart toedraagt, maar nu moet het 10 mln ophoesten. Het bedrag kan toch gemakkelijk door de markt worden opgebracht? Het idee van die deelauto is op zich prima maar de overheid hoeft dat toch niet te stimuleren?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben bijna blij dat u zich tegen dit voorstel uitsprekt, want daarmee wordt het verschil tussen onze partijen geïllustreerd. De VVD is voor mensen die in een auto rijden zonder daarbij na te denken en D66 is voor mensen die in een auto rijden en daarbij wel nadenken. U bent voorstander van een platte kilometerheffing terwijl

mijn fractie een genuanceerde kilometerheffing voorstaat. Het verschil in visie op deze problematiek wordt door uw opmerking geïllustreerd. De door mijn fractie voorgestelde dekking komt niet voort uit de opvatting dat het openbaar vervoer geen exploitatiesubsidie meer nodig heeft. De voorziene groei van 2% per jaar wordt niet gehaald. Het afgelopen jaar is slechts 0,5% gerealiseerd. Om die reden zijn tientallen miljoenen overgeschoten en gebruikt ten behoeve van andere problemen binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik ga ervan uit dat ook volgend jaar geen groei van 2% gerealiseerd wordt, hoewel ik natuurlijk hoop dat ik het mis heb. Ik durf het in ieder geval aan om uit het genoemde budget geld te halen voor het realiseren van mijn voorstel. Daarbij ben ik van mening dat het in wezen gaat om een vorm van collectief vervoer en om een aanvulling op het klassieke openbaar vervoer: met de trein ergens naartoe en vervolgens in de deelauto stappen, die van tevoren besproken is, en naar een moeilijk te bereiken bestemming rijden. Dit scenario moet u toch aanspreken?

De heer **Hofstra** (VVD): Het probleem is dus dat de minister het geld niet kan uitgeven; u heeft daarom wat leuks bedacht om het aan te besteden? Het is toch een rare redenering om een overschot van 10 mln te besteden aan iets anders dan het openbaar vervoer? De minister kan daarvoor zelf ook wel wat vinden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben van mening dat het voorstel in het verlengde van de openbaarvervoersdoelstelling ligt. Het gaat om alles wat niet individueel autovervoer is. Als de minister nog een ander potje heeft, vind ik het ook prima. De dekking voor het voorstel dat mijn fractie doet, ligt niet te ver van het doel van het budget voor exploitatie OV-voorzieningen.

Een ander concreet voorstel in het kader van zowel de verkeersveiligheid als het bevorderen van alternatieven is dat voor de bussen van het zogenaamd besloten busvervoer de maximumsnelheid wordt verhoogd van 80 km naar 100 km/uur. In een grijs verleden schijnt dit verzoek overigens al eens gedaan te zijn. Mijn fractie ziet graag dat bussen die door bedrijven worden

Giskes

ingezet voor woon-werkverkeer gebruik mogen maken van de vrije banen voor het openbaar busvervoer. Ik hoor graag wat de mening van de minister op dit punt is.

Op het departement van Verkeer en Waterstaat zetelt niet alleen de minister, maar ook staatssecretaris De Vries. De fractie van D66 heeft op veel andere momenten haar mening gegeven over de wijze waarop de staatssecretaris met diverse dossiers in de telecommunicatiesfeer is omgegaan. Voor wat betreft een algemeen oordeel laat ik het daarbij. Ik vraag de staatssecretaris alleen naar de concrete voortgang van het project Kenniswijk; mijn fractie hoort daarover verontrustende geluiden.

□

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mijnheer de voorzitter. Van mijn kant een aantal concrete punten op het gebied van de natte waterstaat en de scheepvaart.

In de eerste plaats de baggerspecie. Onlangs werd tijdens het jaarlijkse baggercongres nog maar eens de noodzaak tot het ontwikkelen en toepassen van innovatieve technieken benadrukt. Voor D66 staat het storten van specie nog steeds onderaan de ladder. Immobilisatie, verwerking tot bouwstof staat bovenaan. Om die reden verzochten wij, samen met de PvdA, om een grootschalige proef. De staatssecretaris leek daar veel voor te voelen. Het project Koegorspolder, waar nu een gedeelte van het geld heengaat, is ons inziens gericht op zandscheiding en rijping, en dat zijn geen nieuwe technieken. De motie is naar onze mening dan ook niet uitgevoerd. Uit het antwoord op vraag 112 blijkt dat een goede vergelijking van kosten van verwerking niet is gemaakt. De branche zelf stelt dat immobilisatie tegen concurrerende prijzen wel degelijk mogelijk is, zeker na de voorgenomen stortheffing. Echter, een aanvoergarantie is nodig en een overheidsimpuls eveneens. Wij dringen er bij de staatssecretaris dan ook op aan om deze motie alsnog uit te voeren.

Het tweede punt betreft de Grensmaas. Dit project leek te stranden op de eis dat de kosten met de opbrengsten moesten worden gedekt. Dat lukte niet maar de provincie Limburg heeft nu een nieuw, afgeslankt plan ingediend dat

wél aan de eisen lijkt te voldoen qua bescherming, natuurontwikkeling en grindwinning. Wij vragen naar de visie van de staatssecretaris op dit recent opgestelde basisplan.

Over de uitdieping van de Westerschelde kan ik kort zijn. De fractie van D66 wil dat de natuurcompensatie, zoals afgesproken en betaald door België, volledig wordt uitgevoerd. Van een verdere verdieping is D66 geen voorstander.

Voorzitter. Bij het algemeen overleg over de veerponten van 15 mei 2001 was de veiligheid bij calamiteiten na de vervanging van de autoveerponten over het Noordzeekanaal een wezenlijk punt. De minister gaat daar in haar brief van 10 oktober nader op in, maar ik blijf hierover grote twijfels houden. De valse bommelding van eind september veroorzaakte meteen al de nodige chaos; de tunnels werden afgesloten. Vormen die tunnels dan nog wel een goed en betrouwbaar alternatief bij calamiteiten zoals de minister stelt?

Vervolgens kom ik op de binnenvaart en de vaarwegen. Graag wil ik namens de fractie van D66 de minister complimenteren met haar optreden tijdens de internationale binnenvaartconferentie in september in Rotterdam. Het gaat goed met de binnenvaart. De groei ligt nu al tien jaar voor op de prognoses van 1995. De sector zelf doet er alles aan. Het belang van de binnenvaart is onomstreden en wordt Kamerbreed ondersteund. Wij willen immers een verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar het veel milieuvriendelijker vervoer over water? Het belang van het onderhoud van de vaarwegen is hierbij cruciaal en tot nu toe is de aandacht hiervoor, in relatie met andere vormen van infrastructuur, onder de maat geweest. De sector heeft becijferd – en dit is door een in opdracht van de staatssecretaris uitgevoerde audit bevestigd – dat er veel meer geld nodig is om alleen al de achterstand niet verder te laten oplopen. Er is een structureel tekort van 200 mln per jaar en ondanks de bij de vorige twee begrotingsbehandelingen aangenomen moties, worden er geen voorstellen door de bewindslieden gedaan om dit op te lossen. Mijn fractie vindt het bijzonder teleurstellend dat beide moties niet zijn uitgevoerd. De Kamer heeft natuurlijk altijd de mogelijkheid om amendementen in

te dienen, maar waarom niet een goede langetermijnplanning gemaakt, met de daarbij behorende middelen? Nu ziet de Kamer zich genoodzaakt om via een amendement een gedeelte van het geld bij elkaar te schrapen, waarmee de problemen nog onvoldoende kunnen worden opgelost, maar we zullen in elk geval een poging doen. Overigens komen wij binnenkort nog uitvoerig over de binnenvaart te spreken en dan zullen wij ook aandacht geven aan de aanleg van de tweede Maasvlakte en andere onderwerpen die de binnenvaart aangaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Mevrouw Ravestein geeft de minister een compliment voor haar optreden op de binnenvaartconferentie. Tegelijkertijd zegt ze dat de minister al jarenlang de wens van de Kamer niet uitvoert om wat meer in het onderhoud van vaarwegen te investeren. Hoe kunnen die zaken met elkaar in overeenstemming worden gebracht? Je kunt toch niet met de mond iets zeggen, het in de praktijk niet doen en dan een compliment accepteren?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik heb de minister uitsluitend met haar optreden op deze conferentie gecompimenteerd. Dat was een prima verhaal waarover ik zeer tevreden was. Vervolgens constateer ik dat in de praktijk blijkt dat die sympathie voor de binnenvaart niet in klinkende munt wordt omgezet. Overigens reken ik op uw steun voor het amendement over dit onderwerp.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U krijgt mijn steun absoluut. Dergelijke geluiden komen overigens ook al twee jaar uit de Partij van de Arbeid. Is de zaak zo onbelangrijk dat twee coalitiepartijen niet eens een keer kunnen zeggen dat zij er ook echt iets aan gaan doen?

Mevrouw **Ravestein** (D66): Het vorig jaar hebben de PvdA en D66 tezamen 80 mln gulden kunnen bijplussen, maar onze activiteiten blijven stranden op het gebrek aan bereidheid bij de bewindslieden om er samen uit te komen en een lange termijn aanpak voor de vaarwegen op te stellen.

Ravestein

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben met u van mening dat al twee jaar lang een wens die Kamerbreed leeft niet kan worden uitgevoerd, maar ik denk dat regeringspartijen daaraan toch wat meer consequenties moeten verbinden. Dit is overigens ook een opmerking aan het adres van de PvdA.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Het vorig jaar bleek het zelfs tijdens de begrotingsbehandeling ineens mogelijk om nog structureel een bedrag voor de vaarwegen te vinden. Ik ga ervan uit dat de creativiteit op het departement heel groot is en dat beide bewindslieden bereid zijn om er nog iets aan te doen. Nu, in eerste termijn, stel ik er uitsluitend vragen over. Als die niet bevredigend worden beantwoord, volgt er een andere discussie.

Ten slotte, voorzitter. De fractie van D66 hoopt dat de minister zal afzien van haar plannen om de nationaliteitseis voor kapiteins op schepen onder Nederlandse vlag zal laten vervallen.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De minister van Verkeer en Waterstaat is erin geslaagd zichzelf te profileren als een daadkrachtig bestuurder. Ze heeft vanaf de eerste maand van haar ministerschap blij gegeven van gedrevenheid en werklust. Uit mijn inleidende zinnen begrijpt u al, dat ik mijn betoog zal toespitsen op het onderdeel van het beleid waarvoor de minister verantwoordelijk is.

De vraag is in hoeverre haar positieve eigenschappen hebben geleid tot tastbare resultaten. Wanneer wij op die vraag een antwoord proberen te vinden dan past zoals dat heet een genuanceerd oordeel. Zo heeft zij enkele vervuilde dossiers opgeschoond. Ik noem de investeringsafspraken met de medeoverheden en de Schiphol-discussie. Maar op belangrijke andere dossiers is weinig vooruitgang geboekt. Zo liet de variabilisatie van autokosten veel langer op zich wachten dan nodig was. Vorig jaar beweerde de minister nog bij hoog en laag dat de Kamer ver voor de muziek uitliep door introductie van de kilometerheffing eerder dan 2010 te willen introduceren. Volkomen ten onrechte naar nu blijkt.

De minister heeft de afgelopen jaren alles uit de kast gehaald om het rekeningrijden erdoor te krijgen. En nu, met de verkiezingen in het vooruitzicht moet iedereen weten dat zij het rekeningrijden eigenlijk nooit heeft zien zitten. Intussen is wel kostbare tijd verloren gegaan. Immers, zowel in 1997 als 1999 hebben collega Van den Berg en ik de Kamer door middel van moties het veel eerlijker alternatief van de kilometerheffing voorgelegd. Sinds dit jaar is dit instrument ook door de minister omarmd en het lijkt erop dat zij er ook echt voor gaat.

Andere problematische dossiers zijn de regelgeving rond de kleine luchtvaart en het spoor en de daarmee samenhangende chaos op het spoor. De discussie rond Schiphol werd weliswaar vlotgetrokken, maar jarenlang werden te veel vluchten gedoogd. Daarbij komt dat wij er nog niet van overtuigd zijn dat de nieuwe Schipholwet een gelijkwaardige vertaling is van de PKB Schiphol.

De daadkracht van de minister leidde wel tot het niet doorgaan van twee megaprojecten: de noord- en zuidtak van de Betuwelijn. We kunnen deze keuzes waarderen. Dat ligt bij de HSL-Oost heel anders. Oorspronkelijk het breekijzer om de continentale luchtvaart te reduceren, dreigt deze lijn te verworden tot een boemeltje dat het op de bestaande twee sporen moet doen, waar vrijwel alle gelijkvloerse overwegen nog in zitten en waar niet harder dan 160 km/uur kan worden gereden.

Andere belangrijke wetten zoals de Wet personenvervoer en de Taxiwet, zijn in wel in werking getreden, maar de eerste resultaten zijn teleurstellend. De taxitarieven zijn gestegen en het gebruik van het stads- en streekvervoer daalt in een groot aantal regio's zodanig dat sprake is van onderuitputting van de beschikbare financiële middelen.

Voorzitter. Deze stand van zaken hangt onlosmakelijk samen met het ambitieniveau van de regering op het terrein van de mobiliteit. Ook op basis van de voorliggende begroting moeten wij concluderen dat de ambities onder de maat blijven. Het mobiliteitsbeleid van de afgelopen jaren heeft zeker een aantal fundamentele veranderingen te zien gegeven. Het meest opvallend is dat ook op het terrein van het mobiliteitsbeleid wordt toegegeven aan de individualistische en

materialistische tijdgeest. De overheid zou zich niet meer mogen bemoeien met de mobiliteitskeuze van burgers. De overheid heeft slechts de keuzemogelijkheid van de burger te faciliteren. Beïnvloeding is er niet meer bij. De burger kan in vrijheid zijn keuze maken uit het aanbod, zo stelt de minister met enige trots. Deze benadering staat mijlenver af van de keuzes zoals die ten tijde van het SVV-2 werden gemaakt en die formeel nog steeds van kracht zijn. In het SVV-2 streeft de overheid op basis van het publieke belang nog naar een beperking van de groei van de automobilititeit. Diezelfde overheid heeft deze beleidsdoelstelling en dus zichzelf in wezen nooit serieus genomen.

In de loop der jaren is het beleid verschoven van reductie van de groei van de automobilititeit naar reductie van de overlast voor de individuele automobilist. Daarmee werden filebestrijding en bereikbaarheidsvergroting de centrale thema's en stapten we over van bronbestrijding naar symptoombestrijding. Wat is er de afgelopen jaren toch gebeurd? Ik constateer dat deze minister bij het mobiliteitsbeleid haar partij-ideologische veren heeft afgeschud en is meegegaan in de maatschappelijke trend van de terugtrekkende overheid. Deze omslag van een sturend naar een faciliterend, zeg maar vraagvolgend mobiliteitsbeleid heeft vergaande consequenties gehad en zal de komende jaren nog verdergaande consequenties hebben. De verwachting is dat het aantal motorvoertuigen in 2010 zelfs zal zijn gegroeid tot 8,7 miljoen stuks, terwijl het aantal verreden autokilometers tussen 1986 en 1999 is gegroeid met 19 miljard km. Dit toenemend aantal auto's neemt natuurlijk ruimte in en het toenemend aantal kilometers moet ergens verreden worden. Gevolg: méér wegen, méér ruimtebeslag, méér landschappelijke aantasting, méér grondstoffenverbruik, meer CO₂- en NO_x-emissie, meer verstoring, enz. De regering kan dan wel stellen dat ze tegelijkertijd met de mobiliteitstoename de bereikbaarheid, de veiligheid en de kwaliteit van de leefbaarheid wil verbeteren, maar waarom zal de nog nooit behaalde mobiliteitsdoelstelling vanuit het verleden met de nieuwe dubbeldoelstelling nu opeens wél haalbaar zou zijn? Dat is alleen

Stellingwerf

mogelijk door niet-kwantificeerbare of rekbare doelstellingen te hanteren.

De minister typeert haar nieuwe koers als een dynamische beleidsagenda waarop tussentijdse bijsturing mogelijk is. Het klinkt allemaal zeer flexibel en eigentijds, maar de vraag is of we met dit nieuwe beleid een leefbare samenleving dichterbij brengen. Natuurlijk, we zijn het met de regering eens dat mobiliteit bij de moderne samenleving hoort en dat vervoer van mensen, goederen en informatie essentieel is voor onze welvaart en ons welzijn. In het algemeen gesteld zijn dit echter open deuren. Mobiliteit hoort bij elke samenleving. De vraag is, welk niveau van mobiliteit we acceptabel vinden. De regering accepteert de zich autonoom en ongebreideld ontwikkelende hypermobiliteit min of meer als voldongen feit en wenst geen sturing te geven aan de ontwikkelingen. De maatschappelijke ontwikkelingen zijn voor de minister beleidsbepalend wanneer ze stelt dat de mobiliteit door de groeiende welvaart zal blijven groeien. Aan de huidige crisis in de luchtvaart, die een gevolg is van onacceptabel terroristisch geweld, zijn uiteraard geen directe conclusies te verbinden. Opvallend is wel dat kennelijk veel mensen de mogelijkheid hebben niet voor het vliegtuig te kiezen en dat de mobiliteitsvraag beïnvloedbaar is. Het abrupte karakter van deze crisis leidt tot onbeheersbare gevolgen. Wat ik wil stellen, is dat door doordachte beleidsmaatregelen wel degelijk tot een ombuiging van de mobiliteitsvraag kan worden gekomen.

Onder het motto "doen wat werkt" moet de dubbeldoelstelling van de dynamische beleidsagenda worden bereikt door inzet van de instrumenten "benutten", "beprijzen" en "bouwen". Bouwen is in die optiek noodzakelijk waar de zogeheten "basiskwaliteit" niet kan worden geleverd. "Benutten" van het bestaande asphalt is goed maar het genereert per saldo wel meer mobiliteit. Over het "beprijzen" – in casu de kilometerheffing – kom ik zo nog apart te spreken. Het "bouwen" waar de basiskwaliteit niet kan worden geleverd, vormt een uitermate rekbaar begrip dat haaks staat op het bereiken van de diverse ruimtelijke en milieudoelstellingen. De gegarandeerde basiskwaliteit betekent dat weggebruikers ervan op

aan kunnen dat ze ook in de spits gemiddeld 60 km/uur kunnen rijden over autosnelwegen van 30 km of langer. Waarom zou deze doelstelling met zoveel variabelen wél gerealiseerd kunnen worden en de objectief meetbare doelstelling uit het SVV-2 niet? Dat is een kwestie van politieke wil of, zo u wilt, onwil. Handhaving van een basiskwaliteit waarbij de behoefte van de mobiliteitsconsument de grondslag vormt, móet welhaast leiden tot forse uitbreiding van de hoeveelheid asphalt. Expresbanen heet het dan maar volgens mij is dat gewoon een eufemisme voor betaalstroken.

De regering benoemt het nieuwe beleid als een beleid van "verzakelijking en innovatie". Het Landelijk modelsysteem (LMS) en het Onderzoeksprogramma economische effecten infrastructuur (OEEI) versterken dat beeld. Het nieuwe beleid moet daarmee het aureool van kwantificeerbaarheid, neutraliteit en objectiviteit gegeven worden. Dit alles suggereert dat het in het verleden geformuleerde beleid "ondoelmatig en ouderwets" was en dat is natuurlijk onzin. Door de innovatieve aanpak lijken politieke visies en politieke keuzes uit het mobiliteitsbeleid niet meer aan de orde te zijn. Echter, ook het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt natuurlijk bepaald door een politieke visie, al is het in dit geval de visie dat de overheid slechts de behoefte van de samenleving heeft te volgen. "De lerende overheid" heet het dan in het jargon van de beleidsagenda. Ik zou willen blijven pomen dat de overheid met name op het terrein van milieu en mobiliteit geen hulpeloze leerling is. De overheid is op het openbare terrein de eerstverantwoordelijke en gezaghebbende instantie die dient te acteren op basis van politieke visie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kan een groot deel van het betoog van de heer Stellingwerf onderschrijven. Hij heeft gepleit voor de introductie van de kilometerheffing, maar juist die kilometerheffing en het autobezit lijken moeilijk met elkaar verenigbaar te zijn. Met andere woorden, de kilometerheffing zou kunnen betekenen dat het autobezit enorm zal toenemen. Dan kom ik terug bij zijn verhaal, waarin hij zich afvraagt of je niet ook daaraan doelstellingen moet koppelen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik kom daar zo op. Ik denk dat de heer Van der Steenhoven dat punt terecht maakt, want het kan een consequentie zijn van de beleidsombuiging van het rekeningrijden naar de kilometerheffing. Ik denk dat wij daarvoor de ogen open moeten hebben. Ik heb net in het interruptie-debatje met de heer Hofstra al gezegd dat het een enorme invloed kan hebben op de parkeernormen voor woningen in nieuwbouwwijken. Dat kost natuurlijk ook handenvol geld. Wij mogen er de ogen niet voor sluiten.

In het kader van een politieke visie past een consistent beprijzingsbeleid. Gezien ons jarenlange pleidooi zijn wij uiteraard gelukkig met de ondubbelzinnige keuze die nu wordt gemaakt voor de kilometerheffing. Wij denken echter dat de overheid zich een belangrijk sturingsinstrument uit handen laat slaan, wanneer budgettaire neutraliteit in dezen tot uitgangspunt wordt verheven. Maar als je voor budgettaire neutraliteit kiest, rijst wel de vraag ten opzichte van welk jaar je dat doet. De regering verlaagt al in het lopende begrotingsjaar zowel de vaste als de variabele autokosten. Ook voor 2002 is het voor de automobilist belastingverlaging wat de klok slaat. Door ver voor de daadwerkelijke introductie van de kilometerheffing nu al de motorrijtuigenbelasting en de accijnzen te verlagen, geven wij op voorhand het politieke wisselgeld uit handen, lijkt mij. De ervaringen rond het rekeningrijden zouden ons wakker hebben moeten schudden. De VVD lijkt de eerste slag om de kilometerheffing alweer te hebben gewonnen. De lastenverlaging is immers al voor een belangrijk deel binnen, terwijl de introductie van de kilometerheffing nog niet vaststaat. Kilometerheffing en lastenverlaging zouden tegelijkertijd aan de orde moeten worden gesteld. De huidige voorstellen zijn in onze ogen onevenwichtig, omdat er vooralsnog geen sprake is van budgettaire neutraliteit, maar van een omvangrijke lastenverlichting. Organiseert de minister hiermee niet opnieuw het maatschappelijk verzet, als wij straks over de introductie van de kilometerheffing spreken?

Er zijn overigens nog vele interessante vragen te stellen over de kilometerheffing. Wat betekent de invoering van de kilometerheffing bijvoorbeeld voor de toename van

Stellingwerf

het aantal auto's en welke betekenis heeft dat weer in ruimtelijke en financiële zin voor de parkeernormen? Het lijkt mij goed dat wij daarop terugkomen bij de wet inzake de kilometerheffing. Ook bij het NVVP zullen wij er ruimte voor hebben.

Ten slotte kom ik bij het openbaar vervoer. De minister schrijft in de toelichting op de begroting dat wij inmiddels weten dat de auto en het openbaar vervoer geen communicerende vaten zijn. Wil zij deze stelling nader onderbouwen? Als vijf procent van de vaste NS-klanten besluit niet meer met de trein te reizen, zullen al die mensen toch voortaan niet lopend naar het werk gaan, veronderstel ik. Die zullen de auto pakken. Met het marktaandeel van het OV gaat het de verkeerde kant op. In de schriftelijke beantwoording wordt een onthutsend beeld gegeven van de situatie in Groningen, Drenthe, Limburg, Zeeland, Utrecht, Arnhem-Nijmegen en enkele grote steden in Holland: overal een daling met een paar positieve uitschieters, zoals Apeldoorn en Eindhoven. Waarom reageert de minister zo laconiek op deze ontwikkeling? Zij volstaat met de mededeling dat er geen direct aanwijsbare oorzaak is te geven voor de mutaties in de reizigersomvang van jaar tot jaar. Het lijkt ons verstandig dat de tegenvallende vervoersgroei in het OV nader wordt geanalyseerd. Is de minister daartoe bereid? Waarop is haar optimisme gebaseerd dat het de komende jaren wel beter zal gaan? Wij zijn ervan overtuigd dat de tegenvallende vervoersprestaties ook samenhangen met de toenemende sociale onveiligheid in het OV. Investerings- en verbeteringszaken zullen zichzelf snel terugverdienen. Wij hebben dan ook met volle overtuiging het amendement gesteund van de heren Dijsselbloem en Eurlings, die op dat punt meer actie willen. Het gaat daarbij met name om de toezichthouders. Wat ons betreft kan behalve aan cameratoezicht op perrons en stations ook worden gedacht aan de invoering van cameratoezicht in de trein, met name op lijnen waar zich geregeld grote problemen voordoen. Zowel reizigers als personeel voelen zich regelmatig ernstig bedreigd en geïntimideerd. Uiteraard moeten wij voor dit soort introducties de nodige voorwaarden scheppen en de nodige randvoorwaarden laten gelden, maar

daarmee hebben wij toch op een aantal terreinen heel goede ervaringen opgedaan? Ik pleit ervoor dat de minister zich op dit punt nader bezint.



De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Als ik op deze kabinetsperiode terugkijk, doe ik dat voor dit beleidsterrein met gemengde gevoelens. De minister is met de haar kenmerkende energieke houding goed van start gegaan. Op een aantal dossiers heeft zij daadwerkelijk orde op zaken gesteld. Schiphol is al genoemd. Verder vond ik belangrijk de realistische opstelling inzake de toezeggingen aan de regio's. Haar voorgangster heeft op dit gebied wat steken laten vallen.

Ik moet echter ook constateren dat de afgelopen jaren op een aantal dossiers achterstanden zijn opgelopen. Ik denk aan het mobiliteitsbeleid in het algemeen, waarop ik in het kader van het NVVP zal terugkomen, en in het bijzonder aan het concept Nederland distributieland. Er is indertijd een motie aangenomen ter heroverweging van dit concept. In de praktijk van het beleid heeft dit helaas nauwelijks gestalte gekregen.

Ik noem ook de ontwikkelingen rond de beprijzing. Mijn fractie heeft het uitdrukkelijk toegejuicht dat de steven is gewend in de richting van de kilometerheffing, maar dat is wel heel erg laat gebeurd. Er is veel tijd en geld verloren gegaan, terwijl de files de pan uitrijzen.

Verder vind ik dat het mobiliteitsbeleid nog steeds een sterk randstedelijk karakter draagt. De snelle toename van de niet-randstedelijke mobiliteitsproblematiek heeft zich tot op heden niet vertaald in evenredige aandacht en financiële middelen voor andere regio's. Dat is een van de redenen waarom ik mede het nieuwe amendement van collega Dijsselbloem heb ondertekend. Ook voor die regio's moet een extra impuls mogelijk zijn.

Sceptisch ben ik ook over het beleid inzake het spoorvervoer en de NS. De introductie van marktwerking heeft mede geleid tot een zeer onzeker investeringsklimaat. Dat tot op heden geen adequaat pakket wetgeving beschikbaar is, vind ik heel slecht. Dat geluid van mijn zijde is de minister niet onbekend. Wij hopen er later dit jaar over door te

spreken. Ondertussen loopt de klandizie van de NS terug en vormt de trein steeds minder een alternatief voor de auto. Dat betreuren wij diep.

Er is best het een en ander gebeurd wat betreft de besteding van investeringen in de infrastructuur. Bij de investeringen in spoorwegen hebben wij echter een achterstand van enige miljarden. Op de vaarwegen kom ik zo nog wel terug.

Ik signaleer in het bijzonder een gebrek aan evenwicht tussen investeringen in nieuwe, grote projecten enerzijds en in beheer en onderhoud anderzijds. Dat knelpunt ligt dieper achter deze begroting. Met beheer en onderhoud kun je politiek niet scoren. Dat doe je wél met het werken aan nieuwe, grote prestigeprojecten, zoals de Betuweroute. Ik denk dat de minister overigens een kans gemist heeft door niet de politieke moed te tonen om de bodemloze put van de Betuweroute te dempen door het project tussentijds te beëindigen. Daar had zij echt eer mee kunnen inleggen.

Ten aanzien van de mobiliteits-thema's moet ik al met al concluderen dat de resultaten nogal schamel zijn. Dat kwam ook uit in het interview dat de minister onlangs aan de Volkskrant gaf. Haar grootste wapenfeit was volgens haar dat zij van alle ministers het meeste geld heeft binnengesleept. Dat is niet te versmaden; ik geef dat graag toe. Het geeft aan dat de minister in de ministerraad goed haar mondje weet te roeren, maar daarmee is op zichzelf nog geen sprake van adequaat beleid.

De minister wil reeds nu geld storten in de regionale mobiliteitsfondsen. Daartegen maak ik bezwaar. Die fondsen dienen hun basis te vinden in de wet bereikbaarheid en mobiliteit, maar die is er voorlopig nog niet. Er is dus geen titel om tot storting over te gaan. Eerst wetgeving, dan uitvoering en financiering.

Een ander punt dat ik in de begroting onderbelicht vind, is de handhaving van de verkeersveiligheid. Vooral op het onderliggend wegennet is extra verkeershandhaving en veiligheidsbeleid noodzakelijk. De VNG merkt op dat in de afgelopen vier jaar, nadat afspraken met het Rijk zijn gemaakt, op dit dossier niet of nauwelijks voortgang is geboekt. Hoe beoordeelt de

Van den Berg

minister deze forse kritiek? De commissie-Terlouw pleitte onlangs in een evaluatie voor meer samenhang in de trits infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving. Dat lijkt mij een waardevolle benadering. Deelt de minister die insteek?

Ik wil dan nog iets zeggen over het waterbeheer, want dat is voor ons land per definitie een uitermate belangrijk beleidsterrein. Er is de afgelopen jaren al veel gebeurd op dit terrein, maar er moet nu wel met voortvarendheid verder gewerkt worden aan de follow-up van WB21. Het is echter angstwekkend stil op dit terrein. Er is een startovereenkomst, maar verder horen wij eigenlijk niets. Ik vind dat de staatssecretaris ons meer moet informeren over wat er precies gebeurt, een en ander graag voorzien van tijdspaden en besluitvormingstrajecten. Ik denk hierbij aan zaken als afronding van de juridische inbedding van de watertoets, de voortgang van de projecten in het kader van Ruimte voor de rivier en de totstandkoming van de indeling in deelstroomgebieden in het kader van de implementatie van de kaderrichtlijn water. Er moet dus heel veel gebeuren op het terrein van instrumenten en wetgeving, maar ook daar horen wij heel weinig over. Ik krijg hier dus graag nadere concrete informatie over. Ook financieel zal dit trouwens het een en ander vergen. Staatssecretaris De Vries zei tijdens een recent symposium van het IPO dat er nog veel meer geld moet worden uitgetrokken voor het waarborgen van de veiligheid. De 2,8 mld gulden zou nog maar het begin zijn. Ik ben het daarmee eens, maar de vraag is wel wat er daadwerkelijk gaat gebeuren, ook in de komende jaren. En dan heb ik het nog niet over concrete problemen, zoals die bij de Grensmaas. Collega's hebben hier wel over gesproken.

Ik heb op dit terrein ook overigens nog wel wensen. Zo blijven de waterbodems een groot probleem. Op dit terrein laten wij een steeds zwaardere hypotheek voor de toekomst ontstaan. Het gaat dan niet alleen over ecologische belangen, maar ook over het belang voor de scheepvaart. In de vorige kabinetsperiode heb ik een motie ingediend om juist dit aspect een zwaardere rol te laten spelen bij de verdeling van de ICES-gelden. Daar is wel iets mee gedaan, maar ik wil toch graag horen

hoe de mogelijkheden daartoe op dit moment zijn. Collega's hebben in dit verband al gesproken over het verband al gesproken over het bevorderen van de verwerking van vervuilde baggerspecie. Politiek gezien, wordt deze duurzame omgang met baggerspecie breed gedragen, maar toch komt de verwerking niet van de grond. Integendeel, gespecialiseerde bedrijven dreigen failliet te gaan vanwege onvoldoende aanbod. Hoe kan dat? In hoeverre heeft dit te maken met de tariefstelling voor storten? Hoe groot is de kans dat per 1 januari a.s. de betreffende stimuleringsregeling daadwerkelijk beschikbaar is?

Ik rond af met twee korte onderwerpen. Het eerste betreft de vaarwegen. Ook ik complimenteer de minister met de resultaten die zij heeft behaald op de binnenvaartconferentie. De vertaling van dit beleid in ons eigen land vind ik echter teleurstellend. Er wordt te weinig geïnvesteerd in vaarwegen en het onderhoud daarvan. De motie-Van den Berg/Ravestein waarin vorig jaar om extra geld hiervoor werd gevraagd, wordt eigenlijk niet uitgevoerd. In antwoord 129 valt namelijk te lezen dat er tot 2005 gewoon geen extra geld voor komt. Dat is echter niet acceptabel. De minister probeert ieder jaar wat te doen met onderuitputting en dergelijke. Het is algemeen en ook politiek erkend dat hier duidelijk sprake is van achterstanden. Mijn kritiek op het beleid is dan ook dat alles kennelijk opgeslokt wordt door grote projecten in de wegensfeer en dergelijke, terwijl er voor dit uiterst belangrijke terrein geen geld is.

Mijn laatste opmerking betreft de verenproblematiek. Misschien is het een detail, maar ik ben teleurgesteld over de afwachtende houding die de minister op dit punt aanneemt. Zij had duidelijk toegezegd – dit staat ook in het verslag van de vergadering hierover – om met IPO en VNG om de tafel te gaan zitten om de impasse te doorbreken, en de Kamer voor de begrotingsbehandeling in te lichten over de uitkomsten. Nu blijkt echter dat het overleg niet heeft plaatsgevonden en dat de minister wacht op stappen van het IPO. Dit is echter niet wat de Kamer wilde en wat de minister heeft gezegd. Zij zou op verzoek van de Kamer trachten, die patstelling te doorbreken. Ik vind dit dus geen verantwoorde houding. Er zijn hierbij mobiliteitsaspecten in

het geding, maar ook de veiligheidsaspecten. Daarover hebben wij inmiddels een rapportage gekregen. Ik vraag de minister dan ook dringend, het initiatief te nemen om die patstelling te doorbreken. Ik hoop niet dat hier moties voor nodig zijn.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Deze begrotingsbehandeling wordt morgen voortgezet.

De vergadering wordt van 17.46 uur tot 19.30 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2002 (28000-VI).**

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden van Justitie op vragen, gesteld in eerste termijn. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)²

De **voorzitter**: Gelet op het debat van gisterenavond, kan ik mij voorstellen dat enkele leden af en toe een kleine vraag tussendoor willen stellen aan de bewindslieden. Maar als we de vergadering op een redelijk tijdstip willen beëindigen, moet ik er echt op aandringen dat interrupties kort zijn en dat er per keer niet meer dan twee korte vragen worden gesteld. Laten we dat als uitgangspunt nemen. De leden moeten dit overigens niet zien als een aanmoediging om te interrumperen!

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Korthals**: Voorzitter. Als de begroting die wij nu behandelen na 11 september was opgesteld, zou zij andere accenten hebben gehad. Maar zij zou er niet fundamenteel