

Voorzitter

Mevrouw **Giskes** (D66): Ook D66 vindt dit een goede gang van zaken, want wij denken dat het debat echt gewenst wordt, dus laten wij dat eerst maar voeren.

Mevrouw **Arib** (PvdA): Wij steunen het voorstel van mevrouw Hermann, maar ik heb ook een vraag aan mevrouw Kant, als dat kan. Ik heb begrepen dat een debat noodzakelijk is, gezien de ernst van de problematiek, maar ik vind het vreemd dat zij op voorhand een plenair debat aanvraagt om een motie in te dienen. Als het debat heeft plaatsgevonden, kan zij alsnog in een VAO een motie indienen.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik kan mij vinden in de benadering van mevrouw Hermann. Als mevrouw Kant spreekt over een plenair debat met volwaardige spreektijden, waar denkt zij dan aan? Ik vraag mij af of er zoveel licht zit tussen dat verzoek en het voorstel van de voorzitter.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik ben het er mee eens dat het gaat om de inhoud van het debat, maar het gaat natuurlijk ook om een politieke afweging aan het eind van het debat. Ik stel voorop dat ik allerlei concessies doe ten opzichte van mijn wensen, want ik had gisteren de minister van VWS over dit belangrijke en ernstige onderwerp willen interpelleren. In gezamenlijkheid is besloten om een brief te vragen. Die brief is zo teleurstellend dat mijn eerstvolgende optie een plenair debat over die brief was. Daar was geen meerderheid voor. Dat heb ik van tevoren afgetast, want anders had ik dat voorstel nu gedaan. Vervolgens is een tussenoplossing gezocht: een algemeen overleg dat plenair wordt afgerond. Nogmaals: dat is niet mijn wens, maar dat is wat de meerderheid wil. Ik vind de situatie zo ernstig dat ik de minister daar zo spoedig mogelijk over aan de tand wil voelen. Ik kan echter niet anders doen dan instemmen met een vanmiddag te houden algemeen overleg. Ik neem aan dat de politieke afronding volgende week kan plaatsvinden, maar dan wel zo ruim dat de politieke afwegingen dan nog wel gemaakt kunnen worden. Het gaat mij om de inhoud van dit probleem, maar ook om de manier waarop de minister wederom op dit probleem reageert. Dat gaat verder, want aan het eind van dat debat wil

ik een politieke afweging maken ten aanzien van de positie van de minister.

De heer **Oudkerk** (PvdA): Met respect voor datgene wat mevrouw Kant gezegd heeft, ben ik toch van mening dat dat een beetje een devaluatie is van wat wij in dit huis doen. Als wij vanmiddag om vier uur in een AO al met de minister van gedachten kunnen wisselen, is dat meteen een antwoord op de vraag of wij in de Kamer snel zaken doen. Wij krijgen altijd te horen dat deze zaal zo leeg is als wij hier alleen met woordvoerders zitten. Ik zeg dan altijd dat er ook nog tien andere vergaderzalen zijn waar wij belangrijke debatten houden. Het plenaire toneel is niet het enige toneel dat belangrijke afwegingen kan herbergen. U doet op die manier mee aan iets waar ik liever niet aan meedoe. Ik vind het debat met de minister altijd van grote waarde, als dat maar in de openbaarheid en in dit gebouw plaatsvindt.

Mevrouw **Kant** (SP): Daar ben ik het natuurlijk helemaal mee eens, maar in deze specifieke situatie, bij dit onderwerp en gelet op de reactie van de minister, heeft een plenair debat gewoon mijn voorkeur, omdat ik onmiddellijk aansluitend op dat debat politieke conclusies kan trekken. Een algemeen overleg dat vervolgens plenair wordt afgerond, is ook een manier, maar ik had het liever anders gezien.

De **voorzitter**: Ik heb het als volgt begrepen; als ik het goed begrijp, geldt dat ook voor mevrouw Kant. De meerderheid van de woordvoerders wil vanmiddag na het met de minister geplande AO van gedachten wisselen over dit onderwerp. Vervolgens horen wij wel weer wat er nog meer moet gebeuren; daar gaan wij dan naar kijken, maar ik houd er rekening mee dat hier volgende week dinsdag eventueel een vervolg op moet komen.

Het woord is aan de heer Buijs.

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter. Ik verzoek u om het verslag van het algemeen overleg over kansspelen in de loop van de volgende week op de agenda te zetten.

De **voorzitter**: Ik zal de Kamer daar later een voorstel over doen.

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 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 hervat.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor hun beantwoording. Het was een debat zoals wij dat van deze bewindspersonen kennen. Hoewel wij het inhoudelijk vaak niet helemaal en soms helemaal niet eens zijn, was het wederom een genoegen.

Het is interessant om een opmerking van de minister ter harte te nemen, namelijk dat bij Verkeer en Waterstaat een ontideologisering plaatsvindt. Dat klinkt heel goed, maar tegelijkertijd weten wij dat mevrouw Netelenbos zichzelf een echt sociaal-democratisch minister vindt. Door een van mijn collega's werd het beeld opgeroepen dat ook het ministerie duidelijk een bepaalde kleur heeft. Ik wil hier geen discussie over beginnen, maar ik vind wel dat wij de daad bij het woord moeten voegen. Wij moeten niet op een ideologische, maar op een zakelijke en inhoudelijke manier discussiëren. Hierbij moeten wij elkaars argumenten, ondanks de hitte van de strijd, op hun waarde beoordelen. Ik denk namelijk dat de uitdaging waarvoor wij staan een realistische benadering waard is.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie): Wat bedoelt u precies met de uitspraak dat het mobiliteitsbeleid niet meer vanuit een ideologische achtergrond mag worden bekeken? Het heeft toch alles met uitgangspunten te maken? Wat wilt u bereiken met de opmerking dat het zakelijk bekeken moet worden?

De heer **Eurlings** (CDA): Wij moeten zoeken naar werkbare en werkende alternatieven en oplossingen. Wij

Eurlings

moeten de discussie over het verkeer niet aangaan vanuit een soort maakbaarheidsgedachte. De CDA-fractie vindt – ons programma spreekt daarover boekdelen – dat extra geïnvesteerd moet worden in infrastructuur voor het openbaar vervoer en voor de weg.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat is uiteraard uw goed recht. Ook mijn fractie heeft wensen, maar u wilt toch niet ontkennen dat dit alles te maken heeft met principiële achtergronden en met de visie op mobiliteit? Dat kunt u toch niet uitsluiten?

De heer **Eurlings** (CDA): Wij moeten ervoor zorgen dat woorden en daden in elkaars verlengde liggen. Als wij zeggen dat mobiliteit moet kunnen – mensen moeten de mogelijkheid krijgen om te kiezen – moeten wij de mobiliteit niet proberen terug te dringen. Wij moeten de ernst van de situatie niet ontkennen. Ik vind dat wij elkaars argumenten op hun inhoud moeten beoordelen en dat wij ervoor moeten openstaan. Het is niet in het belang van het oplossen van de problemen als wij uit vooringenomenheid andermans inbreng onderuithalen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Die verschillen kunnen heel helder zijn. U doet het nu voorkomen alsof je je ideologie – de achtergrond van waaruit je wilt werken – moet loslaten om tot een concrete uitwerking van een visie te komen.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee. Ook mijn fractie werkt vanuit een ideologische achtergrond. Wij willen mensen reële keuzes geven en de situatie bekijken vanuit de positie van de individuele trein- of weggebruiker. Het mag echter niet zo zijn dat wij vanuit een soort van ideologisch denken voorbij gaan aan de realiteit van vandaag de dag. Wij moeten vanuit de realiteit zoeken naar oplossingen die werken. Als u mijn uitspraak op die manier opvat, denk ik dat ook u daarop heel weinig tegen kunt hebben. U staat hier tenslotte ook als volksvertegenwoordiger. Ik begrijp niet waarom u hierop zo stevig reageert.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U suggereert te veel dat ideologie niet praktisch en niet

zakelijk zou zijn en dat wil ik bestrijden.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat heb ik niet gesuggereerd. Ik zeg: meten is weten. Wij beginnen vanuit de werkelijkheid. Iedereen heeft natuurlijk zijn eigen richting, maar ideologie moet niet in de plaats komen van realiteitszin. Daartoe roep ik iedereen die deelneemt aan dit debat gaarne op.

Voorzitter. Ik sta hier natuurlijk als eerste woordvoerder van de oppositie, maar ik sta hier vooral als volksvertegenwoordiger die problemen wil oplossen. Mijn fractie signaleert een groot probleem, dat niet te ontkennen valt. De files zijn ontzettend groot en het openbaar vervoer biedt te weinig een alternatief. Daarom wil ik in dit debat een aantal punten aanhalen. Sommige punten noem ik ter aanvulling, waar dat op zijn plaats is, sommige punten ter verbetering van het voorgestane beleid, en sommige omdat mijn fractie vindt dat op een aantal vlakken wezenlijk andere keuzes moeten worden gemaakt.

Ik zal bij de goede punten beginnen. Ik vind het punt waar wij zojuist mee eindigden een typisch voorbeeld van een goede attitude van beide bewindslieden. Kenniswijk, een innovatief systeem, is een bundeling van een aantal departementen, waarin innovatie, de ICT, een plaats krijgt, ook op het vlak van de mobiliteit. Ik vind dat creatief. Ik ben ook blij met de opmerking van de staatssecretaris dat er gezocht wordt naar oplossingen waar er problemen zijn ontstaan.

Een ander goed punt is dat men vindt dat het zuiden en het oosten van het land extra geld verdienen. Daar ben ik het hartstochtelijk mee eens. Er is een enorme discrepantie tussen de investeringen in de Randstad enerzijds en die regio's anderzijds. Als je objectief kijkt naar de congestie en de logistieke problemen in die regio's, dan kun je niet ontkennen dat daar een verkeersinfarct dreigt. Het amendement van de heer Dijsselbloem was een sigaar uit eigen doos. Wij vinden dat je daarmee mensen fopt. Als er op dit moment financieel geen problemen zouden zijn, zouden wij daar op zichzelf blij mee zijn. Ik vraag dan echter wel waarom niet voorafgaand aan dit debat duidelijk is gemaakt dat dit geld er is. Het is toch wat vreemd dat er geen ruimte

lijkt te zijn als je de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds naleest, en die ruimte er in het debat ineens wél blijkt te zijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik begrijp uw vraag niet, maar misschien moet de minister die maar beantwoorden. Begrijp ik goed dat het CDA nu alsnog, zij het een half jaar te laat, steun geeft aan een extra infra-impuls voor het zuiden en het oosten van het land?

De heer **Eurlings** (CDA): Wij vragen nog veel méér steun voor het zuiden en het oosten. Wij komen daarover straks met een motie en ik reken daarbij op uw steun, collega Dijsselbloem.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Hebt u daar dan ook concrete amendementen voor? Gisteren hebben wij al gezegd dat het mooi praten is, maar dat er ook concrete voorstellen moeten komen. Ook een oppositiepartij kan amendementen indienen, met een dekking, op punten waar het niet voldoende is.

De heer **Eurlings** (CDA): Het is wat gemakkelijk dat u dit nu zegt, terwijl u in uw verkiezingsprogramma nul komma nop voor extra investeringen reserveert. Wij willen wél investeren en willen daarbij een duidelijke voorsortering richting zuiden en oosten. Ik hoor u daar straks graag over en reken op uw steun, want ook u moet consistent zijn. Verder klonk uw amendement van een half jaar geleden wel mooi, maar wij zijn ook als oppositiepartij op de inhoud gericht en gaan dus niet meejuichen met een amendement als het inhoudelijk niet klopt. Uw amendement was een sigaar uit eigen doos, want de regio's leken iets extra's te krijgen, maar beseften al heel snel dat het geld juist verdween bij grote projecten in hun regio. Laten wij kijken of nu een goede oplossing is gevonden. De minister reageerde heel positief, maar ik blijf de kanttekening maken dat het voor een serieus debat wel nodig is dat wij aan het begin van het debat weten of er extra ruimte is. Er komt nu ineens 300 mln uit de marges van de begrotingen vallen, terwijl de minister gisteren nog geen 30 mln kon vinden ter extra ondersteuning van het leerlingvervoer. Dat geeft toch een wat typisch beeld.

Eurlings

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag of de heer Eurlings het amendement nu gaat steunen. Voor het zuiden en het oosten is het toch wel belangrijk om dit te horen. Verder stel ik vast dat het CDA op dit moment geen amendement indient om meer geld vrij te maken voor infrastructuur, ondanks uw betogen dat het allemaal meer zou moeten zijn. Ook in de afgelopen jaren hebt u daartoe geen financiële voorstellen gedaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zou natuurlijk heel simpel kunnen voorstellen om alle gelden die in de meerjarenplanning zijn gereserveerd voor dat project van u – de kilometerheffing – in te zetten voor het zuiden en het oosten. Ik weet echter dat u dan niet thuis geeft, net zoals u vorig jaar niet thuis gaf toen wij van het rekeningrijden af wilden. Als wij toen het rekeningrijden niet hadden laten vallen, was er nu geen extra geld voor uw amendement geweest. Ik zal dit simpele voorstel dus niet doen, want dan wordt weer het beeld gecreëerd dat wij iets aan het zuiden en het oosten beloven dat wij niet waar kunnen maken, maar ik spreek u wel aan op de gelden die nog verdeeld moeten worden. Daarbij reken ik op u, want ook u moet consistent zijn en dus meer aan het zuiden en het oosten te bieden hebben dan 300 mln, althans als u de discrepantie tussen de Randstad en de rest van het land echt wilt opheffen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Beprijzen inruilen voor bouwen is natuurlijk een operatie die heel snel ophoudt. Dat begrijpt u ook wel. Verder kan ik niet reageren zolang er geen concrete voorstellen van het CDA liggen. U moet mij dus niet verwijten dat ik uw voorstellen niet zou steunen, want die liggen er helemaal niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Heb vijf minuten geduld, dan weet u waar wij het over hebben. Als u gisteren goed geluisterd zou hebben, zou u dat trouwens ook nu al weten. U maakt mooie sier met uw amendement en dat is u ook gegund, want het is in de lijn waar wij al jaren voor pleiten, maar als u de 300 mln afzet tegen de 3 mld die zojuist door onder anderen de heer Hofstra is genoemd voor de kilometerheffing, gaat het om een

factor 10. Het is dus wel heel gemakkelijk om dat even weg te schuiven. Ik ga niet aan uw kilometerheffing zitten, want ik krijg u toch niet mee en ik ben een realistisch politicus, maar ik spreek u wel aan op de gelden die wij nog te verdelen hebben. Houdt u de rug recht en dan kan ik u verwelkomen in het kamp voor het zuiden en het oosten.

Ik ben er blij mee dat de minister ten behoeve van de veiligheid in het openbaar vervoer gaat sprokkelen. Mijn vraag is wel of dat sprokkelen structureel is en of dat misschien ten koste gaat van de realisaties op alle belangrijke zaken waar zij het geld vandaan sprokkelt. Verder heb ik ook op dit punt de vraag, waarom wij niet wisten dat het geld van het dividend intussen al was besteed.

Ik kom tot een aantal punten ter verbetering, voorzitter. Ik noemde al het sociale aspect dat heel belangrijk is. Wij hebben daarover een amendement ingediend, samen met de heer Dijsselbloem. Het is goed dat wij dat samen hebben kunnen doen, maar er moet méér gebeuren. Er komt ook een motie, door ons gesteund, van de heer Dijsselbloem over input, wat er allemaal moet gebeuren, maar het is ook van belang dat wij de resultaten in de gaten houden en duidelijke resultaatafspraken gaan maken. Daarom willen wij de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de sociale onveiligheid in het openbaar vervoer nog steeds toeneemt;

constaterende dat de minister tot nu toe in tegenstelling tot het verkeersveiligheidsbeleid geen doelen stelt ter verbetering van deze sociale veiligheid;

verzoekt de regering, in de concessievoorwaarden met de NS duidelijke en controleerbare afspraken te maken over de te bereiken veiligheid met sanctiemogelijkheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (28000-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Bij prestatieafspraken is het kunnen afdwingen natuurlijk wel erg belangrijk. Tot nu toe was dat niet goed mogelijk. Als wij een boete uitdeelden aan de NS, was het vestzakbroekzak en kwam het uiteindelijk uit onze eigen beurs. Met haar move richting managementcontract heeft de minister geprobeerd tot het afrekenen op resultaat te komen. Ik wil op dit punt nog een verbetering aanbrengen in het afdwingen van de gemaakte afspraken – in het buitenland zijn daar goede voorbeelden van te vinden – in elk geval te stimuleren dat de NS die afspraken nakomt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat de regering voornemens is om de concessieverlening met betrekking tot NV Nederlandse Spoorwegen om te bouwen tot een zgn. managementcontract teneinde een betere sturing te realiseren;
- dat de binnen het huidige overgangscontract II afgesproken concessie een financiële bonus en malusregeling kent die echter onvoldoende effectief is;
- dat het gewenst is om ook binnen de nieuwe structuur van managementaanbesteding prikkels te kunnen inbouwen;

verzoekt de regering, in de nadere uitwerking van de managementaanbesteding ten behoeve van de NS zgn. inkomens-prestatie-gerelateerde afspraken voor het management uit te werken, hetgeen inhoudt dat het management van de Nederlandse Spoorwegen persoonlijk wordt gekort op haar inkomen als de prestaties niet worden gehaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings

Eurlings

en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (28000-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Ons streven naar een NS die beter functioneert, ook logistiek, komt ook tot uitdrukking in een motie die als eerste ondertekenaar de heer Hofstra kent en die wij mede hebben ondertekend.

Het CDA en de VVD hebben samen opgetrokken, hebben het debat getrokken en doen dat al jarenlang met de VVD, om wat betreft de verkeersveiligheidshandhaving te komen tot een nadere aanscherping, meer richting de echt notoire overtreders en minder richting de grote groep mensen die net boven de marge zit. Dat betekent geenszins gedogen, daar pleiten wij zeker niet voor, maar wel het proberen aan te scherpen van het mechanisme juist richting die overtreders die nu niet worden gepakt door het systeem en zich nergens wat van aantrekken. Je ziet dat onder de gewone burgers door die onbalans het draagvlak voor het verkeershandhavingsbeleid afneemt en dat vinden wij geen goede zaak gelet op de doelen die wij op het punt van de verkeershandhaving stellen, namelijk echt een gedragsverandering tussen de oren!

Voorzitter. Als het gaat om verbetering van de Nederlandse Spoorwegen, dan zitten de goederen en de personen elkaar steeds meer in de weg. Wij zijn blij dat de minister heeft gezegd dat als de Betuwelijn er eenmaal is, zij zal proberen zoveel mogelijk treintjes erover te laten rijden, maar zolang die er niet is, blijven wij met dit probleem zitten. Het CDA heeft al eerder gezegd dat voor ons bij problemen personen duidelijk boven goederen gaan. Wij hebben dat ook nu naar voren gebracht, maar de minister ging daar helaas nog niet zover in mee. Daarom willen wij de volgende uitspraak aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zich capaciteits tekorten voordoen op belangrijke delen van het Nederlandse

spoorwegennet;

voorts overwegende dat op deze plaatsen met name in de spits het personen- en goederenvervoer elkaar in de weg zitten;

spreekt als haar oordeel uit dat bij het voorkomen van vertragingen het personenvervoer prioriteit dient te hebben en het goederenvervoer op genoemde plekken met uitzondering van internationaal vastgelegde paden uit de spits wordt geweerd;

spreekt voorts uit dat het homogeniseren in de spits vanwege de vertragende werking hiervan met name voor personen-intercitytreinen niet de voorkeur verdient,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings, Dijsselbloem, Giskes, Van den Berg, Van der Steenhoven, Van Bommel en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 10 (28000-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik heb opgeroepen tot een zakelijk debat. Een zakelijk debat kan ons niet anders dan doen constateren dat de resultaten van het mobiliteitsbeleid niet tot tevredenheid stemmen. In een zakelijk debat heeft de CDA-fractie aangegeven dat zij uitgaat van de mix benutten, bouwen en beprijzen, maar niet in de volgorde en niet in de prioritering zoals de minister die aangeeft. Beprijzen kan in de toekomst een rol spelen, maar eerst moeten wij mensen de mogelijkheid bieden om op een alternatieve manier hun vervoersbehoefte in te vullen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind het standpunt van het CDA erg onduidelijk. In het verkiezingsprogramma van het CDA staat dat zij voor een kilometerheffing zijn, maar in de Kamer werpen zij vooral barrières op. In het CPB-rapport staat dat beprijzen een onmisbaar instrument is om te komen tot een verantwoord mobiliteitsbeleid. Kunt u klip en klaar aangeven hoe nodig u het beprijzingsbeleid vindt?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb mij hierover in eerste termijn al klip en klaar uitgesproken. Zo heb ik gezegd dat ik deze conclusie van het CPB

niet tegenspreek. Het is echter de vraag wanneer je dit instrument moet inzetten. Het CPB gaat in zijn rapport uit van een mobiliteitsmarkt die mensen keuzes biedt. Als je de congestie wilt terugdringen door mensen minder te laten reizen, moet je mensen wel een alternatief bieden. De minister zei zojuist dat de mensen die in die 400 km file staan, een andere keuze kunnen maken. Ik ben het daar niet mee eens, want als die mensen een keuze hadden, gingen ze niet in die file staan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U spant het paard echt achter de wagen als u eerst gaat bouwen en dan pas gaat beprijzen. Als de capaciteit groot genoeg is, heeft het toch geen enkele zin meer om te gaan beprijzen?

De heer **Eurlings** (CDA): U bent onrealistisch als u de mensen geen echte keuze wilt bieden die nu die iedere dag moeten reizen en moeten kiezen tussen een bomvolle trein met vertraging of een hele lange file. Pas als zij een uitwijkmogelijkheid hebben, mag je het reizen in de spits duurder maken. Ik kan u aanraden om ons verkiezingsprogramma eens goed te lezen, want dan kunt u zien dat wij geen nieuwe beprijzing willen, zonder keuzemogelijkheden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit is een praatje voor de vaak. U zegt namelijk: eerst bouwen en dan zien wij nog wel of er geprijsd moet worden.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij zeggen: eerst bewegen en dan beprijzen. Dat is geen praatje voor de vaak. Als ik u was, ging ik eens met die reizigers praten die iedere dag in de problemen zitten. Als u dat heeft gedaan, bent u misschien ook in staat om deel te nemen aan het zakelijke, van ideologische veren ontdane debat dat nodig is om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Ik roep u daar met klem toe op.

Voorzitter. Het CDA zegt: eerst bewegen en dan beprijzen. Dat betekent dat wij in ons programma extra ruimte reserveren voor investeringen in de infrastructuur voor het openbaar vervoer en het wegverkeer. Op tal van punten zijn nog extra investeringen nodig. Nu is het moment om spijkers met koppen te slaan, want er is veel meer geld nodig voor de noodzakelijke

Eurlings

investeringen die het mogelijk maken om mensen echte keuzes te bieden en de positie van Zuid en Oost te versterken. Er is meer geld nodig dan de 300 mln gulden die na het amendement van de heer Dijsselbloem, hopelijk, echt beschikbaar komt.

Sinds 1994 pleit de CDA-fractie voor een opwaardering van de achterlandverbindingen tussen de Randstad en de regio. Het is één groot knelpunt en je rijdt van file naar file. Er komt een nieuwe ICES-ronde aan en wij vinden dat de achterlandverbindingen tussen Randstad en regio daarbij de hoogste prioriteit verdienen. Dat is de reden dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de achterlandverbindingen essentieel zijn voor het op peil houden van de economie van ons land;

constaterende dat deze achterlandverbindingen zijn verworden tot een aaneenschakeling van knelpunten;

verzoekt de regering, de capaciteit van deze achterlandverbindingen uit te breiden en daar waar dit nog niet in de huidige plannen is voorzien deze uit te breiden van 2x2 naar 2x3 rijstroken en hieraan bij de volgende ICES-ronde de hoogste prioriteit te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (28000-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Echte politici zeggen buiten de Kamer wat zij binnen de Kamer waarmaken. Ik zeg dit, omdat Ad Melkert het land is rondgegaan met een aantal beloftes. Een van die beloftes betreft de Maas. Vorig jaar is in een debat door het CDA en D66 en de hele oppositie gevraagd om het commitment voor de uitvoering van het hele plan. Wij vonden dat dit plan niet over de verkiezingen heen

mocht worden geschoven en dat niet mocht worden afgewacht wat er uit de grabbelton van ICES kon worden gehaald. Die motie heeft het toen niet gehaald, maar wij waren toch heel blij dat Ad Melkert uiteindelijk voor onze lijn heeft gekozen. Ik ben dan ook blij dat ik kan aankondigen dat er een motie zal worden ingediend door de heer Depla met ongeveer hetzelfde dictum, maar met dezelfde bedoeling. Wij hebben die motie dan ook ondertekend. Wij rekenen erop dat de staatssecretaris deze motie zal uitvoeren.

De heer Ad Melkert heeft ook beloofd dat de A2 zou worden ondertunneld. De laatste verkeerslichten op ons autosnelwegnet zouden verdwijnen. Als je van hier naar Milaan rijdt, zijn dat de enige verkeerslichten die je tegenkomt. Wij spreken hier al jarenlang over en de heer Melkert heeft gezegd dat het besluit over de ondertunneling niet mag worden uitgesteld tot een volgend kabinet. Dit klinkt de CDA-fractie als muziek in de oren. Daarom leg ik de Kamer de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de enige nog bestaande stoplichten op ons snelwegnet gelegen zijn op de A2 bij Maastricht;

overwegende dat het hier gaat om een internationale doorvoerroute;

van mening dat een besluit over de ondertunneling van de A2 bij Maastricht de hoogste prioriteit heeft;

roept de regering op, nog deze kabinetsperiode een besluit over deze ondertunneling te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (28000-XII).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter...

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

motie is exact hetzelfde als de motie-Verbugt die verleden jaar bij de behandeling van het MIT is ingediend en door mij en vele anderen werd gesteund. Zij voegt dus niets toe. De provincie en Maastricht leggen de laatste hand aan een gezamenlijk plan. Is het niet logisch om dat eerst af te wachten? Naar wat ik hoor kan het er snel zijn. Dan kunnen wij bij het volgende MIT-debat naar dat plan kijken en daarbij de motie-Verbugt betrekken.

De heer **Eurlings** (CDA): Neen, de heer Dijsselbloem zit niet helemaal op de lijn. De motie-Verbugt sprak met name over uitbreiding van de capaciteit daar met extra stroken. De tekst van de heer Melkert komt niet uit de lucht vallen. Wij proberen al heel lang de ondertunneling definitief te regelen. De tekst van de heer Melkert staat nu in de motie. Inderdaad wordt er door de provincie hard gewerkt om tot een compromis te komen, maar ik vind het belangrijk – en ik kijk de heer Dijsselbloem daarop aan – dat de PvdA binnen de Kamer durft uit te spreken wat zij daarbuiten belooft. Ik zie geen enkele spanning tussen het gegeven dat men in de regio hard aan een oplossing werkt en dat wij in de Kamer in lijn met de heer Melkert vinden dat hierover nog deze periode een besluit moet worden genomen. Welk probleem heeft de heer Dijsselbloem met die uitspraak, gelet op het feit dat zijn partijleider voor radio, tv en in de kranten deze belofte publiekelijk heeft gedaan?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Eurlings luistert niet naar wat ik zeg. Hij haalt allerlei moties van mevrouw Verbugt door elkaar. Mevrouw Verbugt heeft ooit een motie over benutting van allerlei trajecten ingediend waarin ook sprake was van de A2. Met onze steun heeft zij ook een motie ingediend – en die is aangenomen – waarin de regering nog deze kabinetsperiode wordt verzocht een besluit te nemen over de A2-passage in Maastricht. Als u die motie erbij pakt en haar naast die van u legt, ziet u dat ik gelijk heb. Ik stel voor, een concreet plan uit Limburg af te wachten. Wij kunnen dan bij het MIT-debat in december daarover verder praten.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind het opmerkelijk wat hier gebeurt. De

Eurlings

heer Dijsselbloem zegt dat de belofte die Ad Melkert in juni deed, eigenlijk oude wijn in oude zakken is. Er zou goede sier gemaakt zijn met iets wat hier allang is besloten, maar ik zeg tot de heer Dijsselbloem dat het er nog niet door is. De heer Melkert had wel degelijk een punt en ik prijs hem daarvoor. Wij spreken in de woorden van de heer Melkert uit dat wij willen dat dit kabinet, en wij zitten een halfjaar voor de eindstreep, die beslissing durft te nemen. Het is bekend dat er overleg is gevoerd. Als een regio van lieverlee belangrijke bedragen bijdraagt aan de realisering van een rijksproject, is het heel belangrijk dat de Kamer uitsprekt dat er hoe dan ook een besluit komt dat kan stimuleren en een gunstige invloed kan hebben op het te nemen voorstel. Ik zou het ontzettend jammer vinden als de heer Melkert dit van u vorige week nog voor de tv mocht zeggen en u nu voor zijn woorden wegloupt als die in een motie worden vastgelegd. U kunt hier veel mooie woorden voor gebruiken, maar daar komt het op neer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Eurlings werkt zich steeds verder in de nesten. Er ligt een motie die aangenomen is, ook met steun van de fracties van het CDA en de PvdA en dat is de motie-Verbugt. Deze motie ging slechts over één ding: de A2-passage met Maastricht. De strekking daarvan is: verzoekt de regering nog deze kabinetsperiode een besluit te nemen over de A2-passage. Erken dat toch. U praat zichzelf vast.

De heer **Eurlings** (CDA): U kunt heel veel woorden gebruiken om onder de beloftes van Ad Melkert uit te komen, maar ik verwijs naar het schriftelijke antwoord van de minister tijdens dit debat. Ik heb gevraagd of het deze kabinetsperiode gaat gebeuren. Ik heb daarop een schriftelijk antwoord gekregen. Als u uit dat antwoord de garantie kunt halen dat het deze kabinetsperiode gaat gebeuren, trek ik die motie in want dan heeft u recht van spreken. Als de minister dat echter niet garandeert, zie ik niet in wat u ertegen kunt hebben om de Kamer nog eens duidelijk te laten uitspreken dat de belofte van Ad Melkert wordt waargemaakt. Ik ben bereid tot medeondertekening als u dat van

gedachten doet veranderen, collega Dijsselbloem.

□

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de uitvoerige beantwoording in eerste termijn. Ik bied mijn welgemeende excuses aan voor het feit dat ik vanwege een kleine calamiteit elders even weg moest.

Ik dank ook voor de gedane toezeggingen en heb genoteerd dat wij voor de behandeling van het MIT nog informatie krijgen over de spoortunnel bij Delft, de A4-noord en het rondje Randstad. Ik stel met tevredenheid vast dat de minister en de fractie van de PvdA dezelfde visie hebben ten aanzien van het rondje Randstad.

Ik hoop ook dat er vóór het MIT een gezamenlijk plan zal zijn van de provincie Limburg en de stad Maastricht voor de A2-passage, zodat ook daarover beslissingen genomen kunnen worden.

De minister heeft een duidelijke visie neergezet. Ik vermoed ook dat die visie gestoeld is op een degelijke ideologie, maar uiteindelijk maakt zij altijd nuchtere en zakelijke afwegingen hoe met de beschikbare middelen de beste oplossingen gevonden kunnen worden.

Er is veel werk verricht, er zijn enorme bedragen ingezet, er is zeer veel gebeurd op het gebied van wetgeving, er is een einde gemaakt aan een gedoogsituatie, maar er blijft nog heel veel te doen. De problemen met het openbaar vervoer en de problemen op de weg zijn immers nog niet opgelost. Alles moet uit de kast gehaald worden om die problemen aan te pakken zonder politieke angsthazerij en zonder weg te duiken voor oplossingen die soms wat meer uitleg vergen.

Ik constateer dat ook in dit debat noch van de zijde van het CDA noch van de zijde van de VVD voorstellen zijn gedaan voor méér geld voor nog méér infrastructuur. Ik had dat ook niet verwacht. Als zij dat wel hadden willen doen, was dat waarschijnlijk al gebeurd bij de financiële beschouwingen.

In de schriftelijke antwoorden is de minister ingegaan op onze vraag om voorstadstations weer in gebruik te nemen. De investeringen die daarvoor nodig zijn, zijn immers beperkt. De stations liggen er en de infrastructuur is aanwezig. Deze

stations zijn uit gebruik genomen. De minister stelt dat het van belang is te bekijken of het interessant is voor de exploitatie. Dat is een reële insteek, maar de verantwoordelijkheid wordt volledig gelegd bij het openbaarvervoerbedrijf – vaak de NS – want daar moet men bekijken of men het desbetreffende station weer in gebruik wil nemen. Er zit echter ook een andere kant aan. Als wij echt alle mogelijke oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen van regio's willen bekijken, komt de minister voor de keuze te staan om een stuk weg aan te leggen of een light-railsysteem of een voorstadstation wederom in gebruik te nemen. Daarom vragen wij de minister, een analyse te maken van de kansen die er op dit punt verspreid over het land liggen. Ik vraag haar om een toezegging op dit punt.

In afwachting van de voorstellen van de groep die zich bezighoudt met de fietschip wil de minister op dit moment geen toezeggingen doen. Dat is jammer omdat mij het signaal bereikt dat men in Amsterdam graag een proef wil beginnen. Die proef richt zich met name op niet nieuwe fietsen. Vanwege het nationale belang van zo'n pilot lijkt het mij echter zeer redelijk dat de minister daaraan meedoet en dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fietschip voor nieuwe fietsen is gelanceerd in het kader van het Masterplan Fiets en het kader van het Integraal Veiligheidsprogramma om fietsendiefstal te beteugelen;

overwegende dat de rijksoverheid een belangrijke verantwoordelijkheid heeft, samen met gemeenten, om fietsdiefstal te verminderen en de bereidheid tot politieaangifte weer te verhogen;

overwegende dat het aantal gestolen fietsen onacceptabel hoog is, tussen de 700.000 en 800.000 fietsen per jaar, vooral in de grote steden;

constateert dat een proefproject in Amsterdam een belangrijke impuls



De heer Dijsselbloem (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

kan geven in de introductie van de antidiefstal-fietschip ook bij niet-nieuwe fietsen;

verzoekt de regering, in 2002 gezamenlijk met de gemeente Amsterdam een proefproject voor de fietschip te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem, Van der Steenhoven, Giskes, Eurlings en Van Bommel.

Zij krijgt nr. 13 (28000-XII).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn aandacht besteed aan het grote belang dat wij hechten aan het versterken van de positie van de reizigers in het openbaar vervoer. Daarvoor is in onze optiek in ieder geval belangrijk dat de aansprakelijkheid wordt geregeld voor schade die aantoonbaar wordt geleden door vertragingen in het openbaar vervoer. Die aansprakelijkheid is nu afgedekt in die zin dat reizigers zich er niet op kunnen beroepen. Wij vinden dat een onredelijkheid. Om de positie van de reizigers te versterken willen wij de desbetreffende wetgeving aanpassen. Daartoe dien ik de volgende korte motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de positie van reizigers in het openbaar vervoer moet worden versterkt;

overwegende dat met name de betrouwbaarheid van de dienstverlening onder druk staat;

overwegende dat ook indien de reiziger schade door vertraging kan aantonen de vervoerder niet aansprakelijk kan worden gesteld;

verzoekt de regering, het Burgerlijk Wetboek en de Wet personenvervoer aan te passen zodat vervoerders in het openbaar vervoer aansprakelijk kunnen worden gesteld voor vertragingsschade,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (28000-XII).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben twee moties van de heer Eurlings ondersteund,

waarvan ik er een speciaal onder de aandacht wil brengen. Wij willen de NS-directie binden aan prestatieafspraken en maken een koppeling met hun beloningsniveau.

Ik kom bij de leefbaarheidsknelpunten op de A13. De minister heeft zeer tot mijn tevredenheid gezegd dat zij er al mee bezig is. Zij verwacht de resultaten eind deze maand te krijgen, zodat zij daarna vervolgbesluiten kan nemen. Ik verzoek de minister om op korte termijn met een plan te komen, samen met het ministerie van VROM – het gaat ook om leefkwaliteit, luchtkwaliteit en geluid – en de gemeente Rotterdam. Als zij dat kan toezeggen, zal ik de volgende motie niet in stemming brengen. Maar ik lees die wel voor, als u dat goed vindt.

De **voorzitter**: Dat kan niet. Zolang u de motie niet hebt ingetrokken, is zij ingediend en komt zij automatisch op de stemmingslijst.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik dien de motie in, maar hoop alsnog een toezegging te krijgen. Dan kunnen wij verder kijken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het verzoek om een inventarisatie van de meest ernstige leefbaarheidsknelpunten in de motie-Dijsselbloem (27408, nr. 23);

overwegende dat volgens het RIVM, het CE en het CPB de noodzaak hoog is om de groeiende negatieve externe effecten van rijkswegen, met name met betrekking tot geluid, emissies (gezondheid) en veiligheid, aan te pakken;

overwegende dat ondanks het nog niet bestaan van een prioriteitenlijst voor leefbaarheidsknelpunten in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT), wel al gesteld kan worden dat het gebied Overschie bij de A13 zeker in de top 10 zal belanden;

verzoekt de regering, dit knelpunt met spoed te saneren door middel van een integrale aanpak van V&W, VROM en de gemeenten, met

Dijsselbloem

maatregelen zowel op en om de weg als in de wijk, en daar de Kamer uiterlijk over één jaar over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Depla. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (28000-XII).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik kom op het amendement over sociale veiligheid. De minister heeft gezegd dat deze dekking niet mogelijk is. Ik accepteer dat. Ik vraag een nadere toelichting van de minister op de alternatieve dekking. Hoe zal dit uitpakken op de verschillende artikelonderdelen? Misschien kan zij er iets over zeggen. Overigens staan wij in beginsel positief tegenover de bereidheid van de minister om het amendement op deze manier te dekken en in de Voorjaarsnota te verwerken.

Mijn laatste motie betreft het bredere thema. Dit amendement ging over de toezichthouders op de tram en de metro. Daar was al geld voor dankzij het amendement van de leden Crone en Van Gijzel. Wij willen dat voorttrekken, maar er is meer aan de hand dan alleen het in de benen houden van de toezichthouders die er al zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onveiligheid in het openbaar vervoer een hardnekkig en toenemend probleem is;

overwegende dat in de afgelopen maanden een aantal ernstige incidenten zijn voorgevallen op stations en in metro en tram;

overwegende dat de regering extra geld beschikbaar heeft gesteld voor veiligheid in het openbaar vervoer, maar dat dit niet voldoende is om dit urgente probleem aan te pakken;

verzoekt de regering, een extra inspanning te leveren om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer op korte termijn te verbeteren, en de volgende maatregelen hierbij

te betrekken:

- in 2005 alle tramlijnen voorzien van een (vaste) conducteur;
- extra toezichthouders in de metro en op risicovolle NS-stations;
- de bevoegdheden van toezichthouders zo nodig te verruimen;
- versnelling van de invoering van de ov-chipkaart en tourniquets op stations, te beginnen met de voorfinanciering Beneluxlijn RET en een aantal gevaarlijke stations van het GVBA;
- uitbreiding van het cameratoezicht;
- extra inzet van spoorwegpolitie op stations waar jeugdbendes opereren;
- het verruimen van de bevoegdheid van bestaande spoorwegpolitie tot een openbaarvervoerpolitie;
- uitzoeken wat de (on)mogelijkheden zijn voor de effectieve invoering en handhaving van een "reisverbod";
- het aantal ID-banen dat voor toezichthouders in het openbaar vervoer is gecreëerd handhaven en zo nodig uitbreiden;

verzoekt de regering, binnen een half jaar hierover aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem, Van Heemst en Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (28000-XII).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA):

Voorzitter. Ik constateer met tevredenheid dat er een nog bredere steun is voor de inzet van 300 mln extra voor volgend jaar voor acute knelpunten in het oosten en zuiden van het land. De projecten zijn er en wij kunnen nu aan de slag.

De heer **Hofstra** (VVD): Er wordt nu een motie ingediend, maar wat gaat die kosten?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat is een goede vraag. Die motie zal in de volgende kabinetsperiode uitgevoerd moeten worden. Ik weet dat er rond veiligheid al verschillende claims liggen voor ICES-gelden. Dat betreft verschillende ministers. Deze motie zal ook meerdere ministers raken, zoals die van BZK, Justitie en Verkeer en Waterstaat. Het is dus een prioritairst punt voor een volgend regeerakkoord. Daar zullen wij dat zeker in meenemen. Ik wijs er

overigens op dat een aantal van de maatregelen waarover in de motie wordt gesproken, reeds zijn gefinancierd door de NS. Daarom zeggen wij dat het nu moet gebeuren. Ik weet dat de NS vanuit de "Telford-gelden" middelen voor veiligheid heeft gereserveerd. Op dat punt is het financiële probleem dus al verholpen. Een aantal maatregelen zullen door de andere vervoersbedrijven moeten worden genomen, waarbij niet bij voorbaat vaststaat dat de rijksoverheid dat moet dragen. Er moet misschien wel worden gekeken naar een voorfinanciering van een aantal van die projecten.

De heer **Hofstra** (VVD): U heeft veel gezegd, maar mijn vraag heeft u niet beantwoord. Hoeveel?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kan die vraag niet beantwoorden, mijnheer Hofstra. Het gaat namelijk om extra bevoegdheden en om het uitbreiden van een aantal zaken. Dit is niet tot op de cent te berekenen. Daarom is dit ook een motie en geen amendement. Het gaat ook om wetten en regelgeving.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het klinkt allemaal geweldig sympathiek, maar het is in feite gewoon een beleidsplan bij motie. Er staan zoveel actiepunten en het is zo complex, dat ik mij afvraag of zoiets wel bij motie kan.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb er geen enkel probleem mee als de Kamer bij motie om een beleidsplan zou vragen. Volgens mij gebeurt dat vaker, misschien wel te vaak. In dit geval is de maatschappelijke urgentie groot. Daarom vind ik een afweging of dit wel bij motie moet, minder belangrijk dan het signaal dat wij vandaag vanuit de Kamer kunnen geven, namelijk dat dit probleem hoog op de agenda staat en dat wij vinden dat de overheden en de vervoersbedrijven samen aan de slag moeten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik had het prima gevonden als u om een beleidsplan vraagt, maar u zegt nu ook precies wat er moet gebeuren. Dat gaat heel wat verder. Dat is wetgeving of planning bij motie.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In de dictum van de motie staat: verzoekt

Dijsselbloem

hierbij de volgende mogelijkheden te betrekken. Dat wil zeggen dat wij het kabinet vragen om deze zaken te beoordelen op hun effectiviteit, mogelijkheden en onmogelijkheden en kosten. Er staat niet in dat bepaalde dingen vanaf een bepaald jaar moeten gebeuren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Nog even een vraag over de dekking. De heer Dijsselbloem pleit dus meer voor een overheveling van geld van Sociale Zaken naar Verkeer en Waterstaat? Ik neem aan dat u weet dat in de ICES-sfeer meer gesproken wordt over investeringen en niet over het betalen van personeel?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De motie bevat elementen van wet- en regelgeving. Verder willen wij het huidige budget voor ID-banen als toezichthouders in het openbaar vervoer veiligstellen in de komende jaren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus ook overhevelen van Sociale Zaken naar Verkeer en Waterstaat?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het is voor mij niet gezegd dat dat moet. Als het echter nodig is om de banen veilig te stellen, moeten wij dat doen.

□

De heer **Depla** (PvdA): Voorzitter. Hartelijk dank aan de bewindslieden voor de uitgebreide beantwoording van de vragen. Ik zal mij, gezien de beperkte tijd die ik heb, vooral toeleggen op het toelichten van de moties die wij voornemens zijn in te dienen.

Het gevoel van urgentie voor droge voeten, voldoende schoon water en veiligheid is hoog. Uit het debat blijkt dat we pas in 2005 de streekplannen en bestemmingsplannen op orde hebben, zodat dit echt op de eerste plaats komt. Wij vinden het belangrijk dat tot die tijd al het mogelijke uit de kast gehaald wordt om die plannen door te lichten en te kijken wat we al kunnen aanpassen aan de nieuwe inzichten. Om dat tot uitdrukking te brengen, wil ik de gewijzigde motie-Herrebrugh indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vanaf 31 oktober Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten hebben afgesproken op alle nieuwe inrichting- en RO-plannen de watertoets toe te passen;

overwegende dat een groot aantal woningbouw-, infrastructuur- en industrieterreinprojecten reeds gestart zijn of in de planvorming reeds in een vergevorderd stadium zitten (de zogenaamde pijlpijnprojecten) waar deze watertoets niet op is toegepast;

overwegende dat de uitvoering van een deel van deze plannen, gezien de nieuwe inzichten, de kans op wateroverlast, overstroming en verdroging vergroot;

verzoekt de regering, de quick scan van alle bestaande bouwplannen in watergevoelige gebieden snel af te ronden en in beeld te brengen welke projecten negatieve effecten hebben op de kans op overstroming, wateroverlast en verdroging;

verzoekt de regering, voor die projecten die het meest strijdig zijn met de uitgangspunten van het nieuwe waterbeleid zoals vastgelegd in de nota Waterbeheer 21e eeuw, de kosten en baten van aanpassing van deze plannen in beeld te brengen;

verzoekt de regering, dit overzicht naar de Kamer te sturen met voorstellen hoe om te gaan met geconstateerde knelpunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Depla, Van Ravestein, Van der Steenhoven en Herrebrugh. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (28000-XII).

Deze motie vervangt de motie-Herrebrugh c.s. (27625, nr. 12).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Deze materie is uitgebreid aan de orde geweest in het debat over WB21. Collega Herrebrugh heeft daar toen ook over gesproken. De

vraag is natuurlijk wat de rijksoverheid na die inventarisatie kan doen. Het maken van een inventarisatie van de plannen is prima. Maar hebben we de bevoegdheden om vervolgens plannen af te wijzen of te vernietigen? Dat is het probleem. Dat was de strekking van mijn interventie zojuist over de juridische implementatie van de watertoets. Het Rijk moet snel over wetgeving of eventueel PKB's beschikken om dit werkelijk te kunnen toetsen. Zolang we die niet hebben, kan er wel een inventarisatie worden gedaan, maar de rijksoverheid kan dan formeel heel weinig doen.

De heer **Depla** (PvdA): Uw punt is helder. Het is duidelijk dat wij bij de herziening van de wet RO het hele wetgevingstraject en de PKB snel geregeld willen hebben. Gelukkig zijn er ook nog bestuurders in ons land die niet wachten totdat zij mogen meedenken met de nieuwe waterinzichten en de nieuwe wetgeving geregeld is. We hebben het gisteren en vandaag over een voorbeeld gehad waar dit gewerkt heeft. Het lijkt me dan een goede zaak om te proberen die inventarisatie snel van de grond te krijgen, goed in beeld te krijgen bij welke projecten de kosten/baten interessant genoeg zijn om in overleg te gaan en te proberen het plan aan te passen. Het zou onverstandig zijn om, omdat we geen formele mogelijkheden hebben, vier of vijf jaar te wachten met iets te doen. U heeft gelijk dat er geen formele bevoegdheden zijn. Gelukkig zijn de meeste bestuurders in dit land bestuurders en zijn zij bereid mee te denken over de problemen en hoe je moet voorkomen dat de problemen groter worden. Ik heb daar goede hoop op.

Voorzitter. De minister heeft in de schriftelijke beantwoording iets gezegd over de rol die Rijkswaterstaat speelt als grote opdrachtgever in de weg- en waterbouwsector. Het is duidelijk dat er allerlei goede plannen zijn. Als het erop aan komt, komen deze meestal toch weer op het tweede en derde plan. Ik vind het daarom belangrijk om een duidelijke politieke uitspraak te doen over de gewenstheid van de voorttrekkersrol van Rijkswaterstaat. Ik dien die motie nu in. Het hangt ervan af welk politiek signaal de minister in tweede termijn geeft of de motie al dan niet wordt aangehouden.

Depla

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Rijkswaterstaat een dominante speler is in de weg- en waterbouwsector en hierdoor in staat is als opdrachtgever innovaties af te dwingen op het terrein van duurzaam bouwen, vernieuwbare oppervlaktedelfstoffen en energiebesparing;

overwegende dat een gezamenlijke projectgroep van grote opdrachtgevers in de grond-, weg- en waterbouwsector geconcludeerd heeft dat er nog een forse energiebesparing kan worden bereikt bij Rijkswaterstaat die ook nog kostenbesparend is;

verzoekt de regering, een actieprogramma te maken waarin staat aangegeven hoe Rijkswaterstaat als grote opdrachtgever in de grond-, weg- en waterbouwsector innovaties en marktdoorbraken op het gebied van energiebesparing, duurzaam bouwen en het gebruik van vernieuwbare oppervlaktedelfstoffen gaat realiseren en daarbij binnen de eigen organisatie ervoor te zorgen dat de mogelijke energiebesparing van 20% in tien jaar zal worden gehaald,

en gaat over de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Depla, Giskes en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (28000-XII).

De heer **Depla** (PvdA): Wij blijven van mening dat de Kamer een helder signaal af moet geven ten aanzien van het Zandmaas-project. Wij moeten ons committeren aan integrale uitvoering van het project. De hoogwaterbescherming moet fatsoenlijk worden ingepast. Uitvoering dient plaats te vinden in combinatie met de voorziene natuurontwikkeling. Wij moeten duidelijk uitspreken dat zowel pakket I als pakket II wordt uitgevoerd. Ik heb dit vastgelegd in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de integrale uitvoering van het project Zandmaas, waarbij een zo groot mogelijke bescherming tegen hoogwater in samenhang met natuurontwikkeling en versterking van de transportfunctie van de Maas, dringend noodzakelijk is;

overwegende dat afsplitsen van pakket II (met name met de natuurcomponent) ongewenst is;

overwegende dat integrale uitvoering van het project de Zandmaas tot duurzamere bescherming tegen hoogwater leidt;

is van oordeel dat de regering zich moet committeren aan de volledige financiering van het integrale Zandmaasproject (pakket I en pakket II) binnen de eerder door het Rijk beloofde tijdspanne, hetgeen betekent dat pakket II in zijn geheel wordt uitgevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Depla, Eurlings, Verbugt, Ravestein, Van der Steenhoven en Stellingwerf. Zij krijgt nr. 18 (28000-XII).

De heer **Depla** (PvdA): Voorzitter. De schriftelijke beantwoording inzake het onderhoud van de vaarwegen is weinig bevredigend. Binnenkort zal over de binnenvaart in een algemeen overleg worden gesproken. Er gebeuren overigens ook heel goede dingen op dit terrein. Na het algemeen overleg zullen wij bezien of wij eenzelfde amendement als vorig jaar indienen om te voorkomen dat het onderhoud van vaarwegen verder achterstand oploopt, met alle gevolgen van dien.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording. Het antwoord van de minister was zeer gemotiveerd. Het ontbreekt haar overigens nooit aan motivatie. Onze kritiek richtte zich

vooral op hetgeen er de afgelopen jaren tot stand is gebracht. Het debat is onder meer gegaan over de groei van het autoverkeer. Volgens mij kun je daar geen ideologische discussies over voeren, maar moet er realisme betracht worden. Aan de ene kant zijn er de wensen van veel mensen om zo mobiel mogelijk te zijn. Dat kan worden toegejuicht. Aan de andere kant moet je daaraan grenzen durven en kunnen stellen. Dat is de verantwoordelijkheid van de overheid. Doet zij dat niet, dan telt zij slechts alle individuele wensen van burgers op, waardoor er een groot collectief probleem ontstaat. Als het autoverkeer in dezelfde mate blijft toenemen, zullen er op een gegeven moment in Nederland 9 miljoen auto's zijn. Dat leidt bijvoorbeeld tot geluidsoverlast en heeft bovendien gevolgen voor de hoeveelheid groen die wij allen in Nederland willen hebben. De overheid moet opkomen voor collectieve waarden zoals ruimte, rust en leefbaarheid.

Op basis van die verantwoordelijkheid mag de overheid ook grenzen stellen, bijvoorbeeld door beprijzing, oftewel een kilometerheffing. Hierover zullen wij debatteren in het kader van de behandeling van het NVVP. Wij vinden beprijzing een goed instrument, dat naar tijd en plaats moet worden gehanteerd, zodat de overheid invloed kan uitoefenen op de groei van de automobiliteit. Het tegengestelde wordt echter bereikt. De Kamer heeft namelijk samen met de regering de afgelopen maanden afgesproken om het autoverkeer goedkoper te maken. Er komt bijvoorbeeld een korting op de benzineaccijns en de wegenbelasting. Toch wil men ons laten geloven dat beprijzing een oplossing biedt voor de mobiliteitsproblemen. Dat kan niet hard gemaakt worden.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik stel de heer Van der Steenhoven een vraag die ik ook aan de minister en aan andere woordvoerders heb gesteld. Vindt de fractie van GroenLinks het niet, met vele andere in deze Kamer, van enorm belang dat er voor het instrument van beprijzen nu eindelijk eens een draagvlak is en blijft, zodat dit instrument kan worden ingevoerd?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb in de afgelopen jaren met veel van de partijgenoten van de heer Van Bommel de degens

Van der Steenhoven

gekruid, bijvoorbeeld over de invoering van betaald parkeren. Daar was de SP altijd tegen. Maar in de wijken waar betaald parkeren is ingevoerd, zijn de bewoners zeer tevreden, omdat zij in een plekje hebben voor hun auto en omdat er ruimte is ontstaan voor groen in de wijk en voor het parkeren van fietsen. Kortom, het betaald parkeren is een goede oplossing en daar willen mensen best iets voor betalen. Maar de acties van de SP ondermijnen het draagvlak voor dit soort zaken.

De heer **Van Bommel** (SP): Volgens mij hadden wij het over een ander thema.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vergelijk het met betaald parkeren omdat ook dat een moeilijk punt is. Het kost geld en dat willen de mensen terecht niet betalen. Maar als zij zien wat zij daarvoor terugkrijgen, verandert de zaak. Hetzelfde geldt voor de kilometerheffing. Als die naar tijd en plaats wordt ingevoerd, zullen mensen graag betalen als zij zien dat het resultaat heeft en dat het alternatief, namelijk het openbaar vervoer, is verbeterd.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik maak deze opmerking omdat juist de vervolgdiscussie over differentiatie naar tijd en plaats ervoor zorgt dat dit instrument weer het stempel krijgt van de overheid die de automobilist wil uitmelken. Dat is nu juist het punt dat bij rekeningrijden zo'n grote probleem is geworden: er ontstond veel weerstand in de samenleving en vervolgens is het initiatief afgeschoten. Ik vrees dat de heer Van der Steenhoven met zijn woorden en mogelijk ook met zijn voorstellen op dit punt, het draagvlak voor dit instrument opnieuw onderuit haalt. Volgens mij zal hij daarmee zijn eigen programma en zijn eigen achterban geen plezier doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het milieubeleid van de SP op het gebied van verkeer heb ik nooit helemaal begrepen, maar voor het opbouwen van een draagvlak helpt het inderdaad niet veel als wordt gezegd dat de auto een melkkoe is. Als het autorijden in de spits duurder wordt gemaakt en de alternatieven tegelijkertijd worden

verbeterd, moeten de mensen uitgelegd krijgen dat zij iets terugkrijgen voor de kosten die zij maken. Mensen zijn best bereid om iets meer te betalen als zij dan inderdaad maar in de spits niet meer in de file staan. Dat moet dan ook het resultaat van die actie zijn.

Mevrouw de voorzitter. Terzake van het vervoersmanagement hebben wij de woorden van de minister ter harte genomen. Zijn wil daar wel voor ijveren, maar het niet echt verplicht stellen. Daarom dienen wij een motie in waarin ook rekening wordt gehouden met de inzet die de minister heeft gekozen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het opstellen van een bedrijfsvervoerplan veel kan bijdragen aan de doelstelling van het korterrittenbeleid, het terugdringen van het autogebruik en het bevorderen van het fietsgebruik, het OV, het carpoolen en vanpoolen;

overwegende dat het aantal bedrijven dat een bedrijfsvervoerplan heeft, slechts 15% is;

overwegende dat de vrijblijvendheid ten aanzien van het opstellen en uitvoeren van een bedrijfsvervoerplan door de meeste bedrijven de afgelopen tien jaar heeft bijgedragen aan het tegenvallende aantal bedrijven met een bedrijfsvervoerplan;

verzoekt de regering, nog in deze kabinetsperiode met een voorstel aan de Kamer te komen om het hebben van een bedrijfsvervoerplan te bevorderen, hetzij via de Wet milieubeheer, dan wel via milieujaarverslagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Dijsselbloem, Giskes en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (28000-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het debat van vandaag en gisteren ging vooral ook over de

veiligheid in het openbaar vervoer. Er zijn heel veel dingen over gezegd, ook door mijn fractie. Wij kunnen ons ook vinden in zaken die door andere fracties zijn gesteld. Het is enorm belangrijk dat de veiligheid verbeterd wordt, ook voor de groei van het openbaar vervoer.

Wij willen nog een motie indienen over wat volgens ons een groot probleem is in de metro in Amsterdam en Rotterdam, namelijk de invoering van tourniquets. De minister heeft gezegd dat wij dat probleem kunnen oplossen wanneer de chipkaart er is. Wij hebben het idee dat er heel hard aan wordt gewerkt, maar dat idee hebben wij de afgelopen jaren wel vaker gehad. Het is ons niet helemaal helder of die chipkaart er komt in 2003. Zo lang kan de situatie in Amsterdam en Rotterdam niet duren. Daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de sociale veiligheid in het openbaar vervoer onder druk staat;
- het grote aantal zwartrijders in het openbaar vervoer bijdraagt aan de onveiligheid in het openbaar vervoer, zowel voor reizigers als voor personeel van vervoerders;
- zwartrijders geweerd kunnen worden uit het openbaar vervoer en stations middels tourniquets;
- initiatieven voor het plaatsen van tourniquets moeizaam lopen zolang de invoering van een chipkaart voor het openbaar vervoer uitblijft;

verzoekt de regering, initiatieven van gemeenten voor de plaatsing van tourniquets op metrostations, vooruitlopend op de invoering van de chipkaart voor het openbaar vervoer, te faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (28000-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hopen dat het voorstel voor het rondje Randstad dit

Van der Steenhoven

jaar komt en uitgaat van de bestaande infrastructuur en een verbetering daarvan. Daarover zullen wij dan een debat voeren.

Ik heb de heer Hofstra gisteren aangevallen op zijn rol bij de fileproblematiek, waarbij hij een vergelijking maakte met fietsen in de Tweede Wereldoorlog. Ik vond dat een zeer bizarre opmerking. Ik denk dat zij moet verbloemen dat het erfgoed van de heren Nijpels en Winsemius op milieugebied door de heer Hofstra aardig te grabbel wordt geïgoid.



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de gemaakte opmerkingen. Ik heb gisteren aandacht besteed aan de werkwijze van de minister en gevraagd of het niet beter is om de monologen om te zetten in dialogen. Ik heb veel punten aan de orde gesteld, in de tijd die ik gisteren heb ingekocht, maar op heel veel daarvan is niet gereageerd. Vannacht zijn er wel weer antwoorden bedacht. Op mijn vraag over de ANWB krijg ik als antwoord: zie het antwoord bij Eurlings, maar bij Eurlings staat helemaal geen antwoord. Maar goed, we zien wel.

Ik begin met een paar algemene opmerkingen. Ik blijf erbij dat de begrotingsstukken transparanter moeten zijn over waar het extra geld terechtkomt, omdat wij niet aan de indruk ontkomen dat er om welke reden dan ook hier en daar tegenvallers zijn. De minister zegt heel stellig dat zij in haar betonnen MIT geen tegenvallers meer kent, maar dat kan ik echt niet geloven. Ik ken het probleem dat aannemers de stukken ook lezen, maar de Tweede Kamer moet toch de goede informatie hebben. Graag aandacht van de minister hiervoor.

De vierkante cirkel bij het openbaar vervoer is dat de VVD het van harte eens is met het bezuinigen op de exploitatiesubsidies, terwijl zij het openbaar vervoer ook wil versterken, met light rail en vervoer over grotere afstand. Wij hebben geen reactie gekregen op dit probleem, dat ik heel duidelijk zie. Hoeveel geld hebben wij macro in heel Nederland over voor de infrastructuur? Hoeveel reizigers moeten wij daarmee trekken, bij voorkeur uit de auto afkomstig? Wat mag dat in de exploitatiesfeer

kosten? Hoe verhoudt zich dat met onze lijn van een hogere graad van kostendekkendheid? Dat lijkt mij een heel belangrijk punt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp de vraagstelling niet helemaal. U weet toch hoe wij omgaan met de bekostiging van het openbaar vervoer? U weet ook wat er wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. U was er een voorstander van om daar vooral niet te veel in te investeren, toen het over het BOR ging. Wat vraagt u de minister nu om te laten zien?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen ook heel veel investeren in het openbaar vervoer. Als wij de helft in het openbaar vervoer stoppen, krijgt het veel meer dan waar het normaal gesproken recht op heeft. Het NVVP biedt ook de mogelijkheid om hierover te discussiëren. Wat kosten light-rail- en andere openbaarvervoerprojecten aan investeringen, hoeveel openbaar vervoer verwachten wij daarmee te realiseren en wat kost de exploitatie op grond van de huidige regels? Hoe verhoudt dit zich met de meerjarig beschikbare budgetten? Wij moeten toch ook op de lange termijn denken? Ik heb geen zin om bijvoorbeeld prachtige light rail te bouwen om nog voor de openstelling iemand met het bord "vanwege exploitatietekort gesloten" te zien.

Mevrouw **Giskes** (D66): U pleit dus eigenlijk voor hogere budgetten voor de exploitatiesubsidie, wetende dat er tot nu toe geld bij moet. Dat vind ik heel goed.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, ik wil eerst in beeld hebben hoe wij met deze zaak varen en wat dat financieel betekent: hebben wij in onze ramingen ruimte genoeg om dit te kunnen betalen of ligt er inderdaad een probleem? Gevoelsmatig ben ik geneigd om te zeggen dat er een probleem ligt. Dat moeten wij dan durven onderkennen en dan moeten wij op dat punt keuzes maken.

Het is een denkfout dat er geen betrokkenheid van het Rijk is als er geen markt voor is. Ik heb de A4 als voorbeeld genoemd. Ik vind het prima dat wij proberen om die mede privaats te laten financieren, maar wij weten allemaal dat dat niet voor 100% zal lukken. Ons standpunt is dat het om de hoofdstructuur gaat;

er is dus een publieke verantwoordelijkheid en een rijksverantwoordelijkheid.

Wij hebben vanochtend verhelderend gesproken over de drie "B's". Ik begrijp dat de minister in elk geval afstand neemt van de stelling dat wij pas bouwen "na"; wij bouwen "naast", want er is ook gesproken over parallelle trajecten. Ook de termen "asfalt draaien", "beton storten" en "staal verwerken" zijn prima termen; daar moeten wij goed mee doorgaan.

Ik heb een opmerking gemaakt over de organisatie van het departement. Ik noem ook het punt van Rijkswaterstaat. Op dat punt hebben wij een duidelijk standpunt ingenomen, maar daar hebben wij geen reactie op gekregen.

Ten aanzien van het goederenvervoer is sprake van de tweede vierkante cirkel. Het witboek leidt tot eerlijke prijzen. Dat leidt tot een verdeling over de vervoerwijzen die voor de vrachtauto gunstiger is en voor de andere technieken ongunstiger. De minister zegt steeds dat er meer via het water en de rails moet. Ook die vierkante cirkel moeten wij weer tot een echte cirkel terugbuigen. Hoe zit dit nou precies en hoe doen wij dat dan?

Ik heb de minister opgeroepen om op het punt van de Duitse kilometerheffing assertiever te doen. Onze transportsector kan daar immers veel last van krijgen. Gaat Nederland het lidmaatschap van de eurovignetclub opzeggen, zoals de Duitsers inmiddels al hebben gedaan?

Ik heb gisteren al vrij veel gezegd over de jacht op de ANWB. Ik wil daar nog slechts één ding over zeggen: de VVD-fractie is van mening dat het optreden van de minister in dit geval volstrekt onnodig en ook erg onelegant is. Daarna zet ik een punt en wil ik hier verder niet meer over zeuren.

Wij hebben de suggestie gedaan om te kijken naar een ander systeem van bewegwijzering. Daarbij gaat het niet om de leverancier, maar om het consequent aangeven van de rijrichtingen in de vorm van windrichtingen en het consequent gebruiken van de nummers; alle mooie, soms hele mooie aardrijkskundige namen zouden dan dus niet meer worden vermeld. Ook daar heb ik geen reactie op gekregen.

Ik heb al gezegd dat de antwoorden op onze schriftelijke vragen over de tijdelijke en voor een deel

Hofstra

trouwens structurele fileproblematiek tussen Zwolle en Meppel ons helemaal niet verder hebben geholpen. Ik snap ook wel dat daar het "3 plus 1"-systeem wordt toegepast. Sterker nog: ik merk dat elke week een paar keer. Dat werkt daar echter niet, want vanochtend stond er weer 10 km. Daar moet dus 's nachts gewerkt worden; dat kan niet anders. Die keuze moet gewoon gemaakt worden, want het gaat zeker in dat deel van het land en gelet op de functie van die weg om een behoorlijke economische schade. Dat de N48, de weg van Ommen naar Hogeveen, gelijktijdig aan al het verkeer wordt onttrokken, is een zeer storende factor. Ik vind het eigenlijk onacceptabel dat dat gebeurt; er is ook geen duidelijke motivatie voor aangegeven.

Ik heb ook de vijf stroken bij Utrecht genoemd. Als daar vijf stroken liggen en als een aanemer er slechts twee of drie nodig heeft, snap ik niet waarom er slechts één strook overblijft, waardoor daar 's nachts om 01.00 uur 2 km file staat. Ik vraag de minister, iets veralgemeeniseerd, nadrukkelijk om te bekijken of de balans tussen de inderdaad belangrijke veiligheid en de "doorgaande verkoop" niet een beetje is doorgeslagen naar de ene kant van de weegschaal.

Ik wil ook iets zeggen over een zeer bijzondere file die zo langzamerhand dagelijks nabij het verkeersplein Joure ontstaat. Het grappige van die file is dat die door Rijkswaterstaat zelf is geproduceerd. Voordat je op het verkeersplein komt, wordt de weg immers niet breder, maar smaller. Ik weet waarom dat is gebeurd: aanvankelijk had men zich in de schaal van het plein vergist en daardoor was een versmalling veiliger. Ik ben het helemaal met de minister eens dat de aparte "rechtsaf-strook" een goede oplossing is, maar zal dat het probleem helemaal oplossen? Als dat niet het geval is, is de minister dan bereid om die versmalling, die zo nadrukkelijk is aangebracht, er weer uit te halen?

De heer **Van Bommel** (SP): Stelt de heer Hofstra ook de files in andere delen van het land, waar andere leden van de VVD-fractie wonen, aan de orde? Ik heb het dan bijvoorbeeld over de A2 bij Maastricht. Komt hij ook met concrete voorstellen en moties om de files – waar hij

persoonlijk zo'n last van heeft – uit de wereld te helpen? Misschien kunnen wij die steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Persoonlijk heb ik niet zo veel last van de files, dat valt heel erg mee. Ik neem namelijk nauwelijks nog deel aan het woon-werkverkeer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik vroeg mij af of de heer Hofstra bekend is met de situatie op de N238, meer in het bijzonder met het derde kruispunt, de tweede straat rechts. Wat is zijn mening daarover?

De heer **Hofstra** (VVD): Die weg bestaat niet, mijnheer Dijsselbloem.

Voorzitter. De ontvluchtigingen van de A10 is gisteren ook aan de orde geweest. Het zou prettig zijn als de minister toezegde dat zij dat principe op grote schaal wil toepassen. Dit moet natuurlijk ook weer terugkomen in het NVVP. Daarnaast heeft het consequenties voor onderliggende wegen. Toch is het een heel uitdagend punt, waarover ik nog niets heb gehoord.

Ik kom nu te spreken over de snelheidshandhaving en het voorstel dat mijn fractie samen met die van het CDA heeft gedaan om dit efficiënter aan te pakken. Ik benadruk dat dit niet neerkomt op gedogen, noch op het via een omweg hoger stellen van de normen. Ik wil de gegeven opsporingscapaciteit zo doelmatig mogelijk benutten door de boetes vooral terecht te laten komen bij de mensen die de maximumsnelheid het meest of het vaakst overtreden. Dat is volstrekt vergelijkbaar met het alcoholbeleid. De minister heeft de gedachte om het toegestane alcoholpromillage te verlagen van 0,5 naar 0,2 terecht als niet effectief bestempeld, omdat er meer agenten nodig zijn om dezelfde pakkans te houden. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehooft de beraadslaging,

overwegende dat de motie-Niederer/Valk (26115, nr. 19), aangenomen bij de behandeling van de begroting V&W 2000, nog niet door de regering tot uitvoering is gebracht;

overwegende dat heel veel boetes bij overtreding van de maximumsnelheid betrekking hebben op slechts kleine overschrijdingen op relatief veilige auto(snel)wegen en dat er geen boetes op maat worden verstrekt voor hogere en ernstiger overtredingen en zeker niet bij herhaalde overtredingen, de zogenaamde recidive;

verzoekt de regering, de genoemde motie vóór 1 januari 2002 tot uitvoering te brengen middels concrete voorstellen;

verzoekt de regering tevens, gelijktijdig voorstellen te doen om bijvoorbeeld middels een sterker glijdende boeteschaal en het invoeren van recidivebeboeting bij verkeershandhaving meer prioriteit te geven aan de categorie notoire snelheidsovertreders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra en Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (28000-XII).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij welke snelheid wil de heer Hofstra de grens leggen? Is dat bij 122 km/uur, 123 km/uur, 128 km/uur? Wat moet de maat zijn waarbij de boete wordt opgelegd?

De heer **Hofstra** (VVD): De vraag is of ik daar antwoord op moet geven. Er bestaat nu al een marge. Die kent u ook. Ik zou het heel begrijpelijk vinden als wij dezelfde grens aanhouden als nu. De vraag is echter of wij voor de eerste categorie een boete van f 60 moeten geven. De motie kan dus op verschillende manieren uitgevoerd worden. Wij willen dat het verschil duidelijker wordt. Wij vinden het ineffectief als 60 tot 70% van de overtredingen in die categorie valt, want er is natuurlijk maar een beperkte capaciteit om die controles te doen. Dan zijn er genoeg snelheidsovertreders die je beter kunt boeten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De huidige marge is een foutmarge. Dat is dus iets heel anders. U zegt dus dat de ene overtreding de andere niet is. Je komt dan op een hellend vlak

Hofstra

terecht. Aan de hand van willekeurige criteria wordt bepaald of iemand een boete krijgt en, zo ja, hoe hoog die boete moet zijn. De grens in de wet is duidelijk. Door te gedogen veroorzaakt u alleen maar meer problemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Deze redenering moet ik afwijzen. Er wordt niet gedoogd. Wat mij betreft kan de grens hetzelfde blijven als nu. Wij vinden alleen dat de boete in de laagste categorie minder hoog moet worden en in andere categorieën hoger. Kijkt u nog eens rustig naar de motie. Daar is nog enige tijd voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U begrijpt toch wel dat de discussie dan weer terugkomt. Als je net in een categorie valt met een zwaardere boete, dan zeg je toch ook dat die boete verlaagd moet worden. Dat is toch geen onbegaanbare weg.

De heer **Hofstra** (VVD): Nu suggereert u dat ik de grenzen ter discussie stel, maar dat doe ik niet. Er zijn grenzen en dat is af en toe maar goed ook.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Stel je voor dat er voor bepaalde snelheids-overtredingen geen boete komt? Tot welke grens is dat dan? Wanneer begint men een boete te betalen? Wat is bij u het starttarief? Ik wil weten of je dan gaat gedogen. Er valt best te praten over een hogere boete bij herhaaldelijke overtredingen, maar volgens mij bestaat die mogelijkheid al. Kunt u dat nog even toelichten?

De heer **Hofstra** (VVD): Er is geen sprake van gedogen. Als men het dictum van de motie goed leest, begint elke boete al minimaal met een bedrag hoger dan f 1. Gedogen lijkt mij niet verstandig. Wij willen best een discussie voeren over maximumsnellheden, maar dat doen wij graag op een ander moment. Het gaat om de verdeling van de boetes.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijn tweede vraag is nog niet beantwoord. Ik vroeg of de mogelijkheid om herhaalde overtredingen zwaarder te beboeten niet al bestond? Dat schrijft de minister in antwoord op de vragen. U lijkt dat te negeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is beslist

niet het geval. Dat geldt alleen voor bepaalde omstandigheden. Het afnemen van het rijbewijs kan alleen na aanhouding van de overtreder. Bij 200 km/uur en meer wordt dat wat moeilijk, zoals u zult begrijpen. Als je met 200 km/uur langs een flitspaal rijdt, ben je je rijbewijs niet kwijt. Er valt dus nog wel wat te doen, maar dat staat ook al in de vorige motie.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Hofstra legt het nu anders uit dan gisteren. Dit vind ik sympathieker. Kun je het tarief nu dan niet differentiëren? Dat betekent dat er in de onderste categorie – de eerste kilometers – een relatief lage boete wordt gegeven, terwijl er bij de heel hoge snelheden een zeer zware boete wordt uitgedeeld. Is dat niet nu ook al het geval?

De heer **Hofstra** (VVD): Wettelijk zou dat misschien wel kunnen, maar die kleine beginboete is altijd f 60.

Het kwartje van Kok was indertijd een zeer onverstandig besluit, genomen door CDA en PvdA, vooral CDA dus. Het meest domme daarbij was dat het kwartje van Kok niet tijdelijk is ingevoerd. Daarom hebben wij dat kwartje nu nog steeds. De VVD heeft echter samen met de PvdA inmiddels ongeveer de helft ervan terug kunnen geven, inclusief de verlaging per 1 januari a.s.

Ik heb de term "Hofstra-heffing" horen vallen. Politici zijn meestal ijdeltuigen, dus op zichzelf is zo'n term prachtig, maar er is er dan maar één in het land die bepaalt hoe die heffing werkt, namelijk Hofstra. Ik zeg dat vooral tegen de PvdA, die graag die term laat vallen. Wij willen wel een moderne heffing, wat natuurlijk nog met Financiën geregeld moet worden, en willen dat de BPM helemaal komt te vervallen. De discussie op dit punt gaat dus toch voort.

Wij horen nog graag van de minister dat ook de vrachtauto budgettair neutraal wordt behandeld, totdat wij vanuit de overwegingen van het Witboek of vanuit andere overwegingen zouden besluiten om de vrachtauto op een andere manier te behandelen. Ik wil in ieder geval beginnen met een budgettair neutrale behandeling.

De boete is nog niet betaald door de NS, zo las ik in de antwoorden; er loopt hier nog een gerechtelijke procedure over. Heeft de minister de inkomstenkant van de begroting al

aangepast? Als de NS gaat betalen, gaat dat immers ten koste van het dividend. Hoeveel betaalt het Rijk mee aan de vergoedingen voor de klant bij vertraging?

De minister sprak over een ziek bedrijf waar voorzichtig mee omgegaan moet worden. Nu heb je zachte heelmeeesters en wat betere heelmeeesters. Wij zijn er niet zo voor om als een al te zachte heelmeeester op te treden en dienen dan ook een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de dienstverlening van de NS een betreurenswaardig dieptepunt heeft bereikt;

constaterende dat de belangrijkste veroorzaker voor deze gebrekkige dienstverlening gezocht moet worden binnen de NS;

constaterende dat vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor de knelpunten in de railinfrastructuur een meerjarenplan gewenst is;

overwegende dat het voorgestelde verbeterplan van de NS onvoldoende perspectief biedt voor een aanvaardbare verbetering;

constaterende dat in het regeringsstandpunt inzake "het structuurregime" voorgesteld wordt om de raad van commissarissen verantwoording te laten afleggen over het gevoerde en te voeren beleid;

verzoekt de regering:

- voortvarend een meerjarenplan te maken voor de knelpunten met betrekking tot de railinfrastructurele (onderhouds)maatregelen, inclusief doelen, effecten, kosten en dekking, en daarover de Kamer voor 1 april 2002 te informeren;

- de positie van de Staat als enige aandeelhouder aanmerkelijk te versterken;

- in een openbare aandeelhoudersvergadering het bevoegd gezag, de raad van commissarissen, ter verantwoording te roepen inzake de zeer gebrekkige uitvoering van de dienstregeling en het onvoldoende perspectief op verbetering in de nabije toekomst,

Hofstra

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Eurlings, Dijsselbloem en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (28000-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): De achtergrond van de motie is duidelijk en het doel van de motie is mij redelijk sympathiek. Er staan echter zaken in die aan de orde kunnen komen bij de komende behandeling van de Spoorwegwet, zoals versterking van de positie van de minister. Het is toch wat merkwaardig om daar nu in een motie mee te komen, want u kunt daar bij de behandeling van de wet voorstellen over doen.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van den Berg heeft hier wel gelijk in, mevrouw de voorzitter. Dat neemt niet weg dat het meerjarenplan er in ieder geval moet komen, ook los van de Spoorwegwet, terwijl het derde punt over de raad van commissarissen aanhaakt bij de voorstellen van de regering over corporate governance. Dat is op zichzelf een nieuw element.

Ten slotte nog iets over de centen, niet onbelangrijk natuurlijk. Ik hoorde de PvdA-woordvoerder zeggen dat de VVD geen voorstellen heeft ingediend om meer geld te krijgen voor infrastructuur. Dat klopt, maar wat wij ook niet doen is geld halen uit de potten voor infrastructuur, wat de PvdA wél doet. De heer Dijsselbloem heeft over de 300 mln gezegd, dat het Robin Hood-gedrag is: je haalt het weg bij de rijken en geeft het aan de armen. Voor ons is het struikroverij op klaarlichte dag, zoals ik gisteren al heb gezegd. Het eerste dat moet gebeuren, is dat die 300 mln weer terugkomt in het hoofdwegenpotje. Wat wij vervolgens gaan doen met extra geld, zien wij dan wel weer. Iedere keer is gesproken over Zuid- en Oost-Nederland. Wij houden van alle delen van Nederland. Het is weliswaar een klein land, maar in ieder geval wel groter dan alleen zuid en oost. Dus eerst die 300 mln. De minister gaat akkoord met wat er allemaal financieel gebeurt. Kan zij mij zeggen waar de dekking wordt gevonden? Vrijvallende gelden uit de kilometerheffing kan naar onze smaak niet voor dit doel worden gebruikt, omdat die al duur genoeg

wordt. Dat geld moeten wij niet door elkaar gaan halen! Ik denk in dit geval dat er ook nog wel een boete voor de PvdA-fractie op zijn plaats zou zijn, dus is het de taak van de minister om 400 mln extra bij de minister van Financiën binnen te halen. Dan kunnen wij de projecten die wij ook heel leuk vinden voor Zuid- en Oost-Nederland daarvan betalen. Ik wil van de minister klip en klaar horen hoe het zit, want anders kunnen wij er beslist niet mee akkoord gaan.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Het amendement waar de heer Hofstra steeds op terugkomt is in feite weg en dit is ervoor in de plaats gekomen. Zijn opmerking die hij nu voor de tweede keer maakt, namelijk dat het geld terug moet komen, is in feite dus onjuist, want het geld is binnen het Infrafonds feitelijk nog beschikbaar, het is nooit uitgegeven. Er ligt nu dus een nieuw amendement voor in de plaats.

Bovendien kan hij toch niet zeggen dat alleen met nieuw geld van de minister van Financiën iets voor het zuiden en het oosten kan worden gedaan. Het is ook zijn verantwoordelijkheid om binnen de financiële ruimte van deze begroting prioriteiten aan te geven. Hij moet daar niet voor weglopen en kan dus niet deze minister zeggen maar naar de minister van Financiën te gaan om meer geld te halen. Als hij met ons van mening is dat er nog wel wat aan de infrastructurele knelpunten in het zuiden en het oosten zou kunnen gebeuren, moet hij met ons kijken waar de daarvoor benodigde middelen binnen deze begroting kunnen worden gevonden.

De heer **Hofstra** (VVD): Van deze redenering klopt natuurlijk helemaal niets! De PvdA-fractie veroorzaakt dit probleem, haalt 300 mln weg die al een bestemming hadden voor nuttige wegenprojecten om in andere gebieden projecten te betalen. Dat is op zich sympathiek en natuurlijk gunnen wij die gebieden dat geld ook wel, maar dat geld is er dus niet. Als wij het weghalen bij het rekeningrijden, zou ik dat niet acceptabel vinden, maar wellicht kan de minister hier nog een verhelderend antwoord op geven. Er moet dan maar door de minister van Financiën extra geld worden geleverd. Daar hebben wij geen bezwaar tegen, het mag zelfs ook

wel meer zijn dan die 400 mln. Ik begrijp overigens niet waarom alleen maar over het zuiden en het oosten van het land wordt gesproken. Ik weet wel dat men in het noorden Langman heeft en alles wat daarbij hoort en dat de Randstad het BOR heeft, maar wij hechten eraan, ook als het om de mobiliteitsfondsen gaat, om deze discussie zuiver te voeren bij het NVVP en bij de behandeling van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Op dit moment willen wij ons op geen enkele manier vastleggen op deze regionale mobiliteitsfondsen voor de nu genoemde stedelijke gebieden, omdat ons land ook nog andere gebieden heeft!

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Hofstra was de grootste tegenstander van het rekeningrijden. Dat is nu van de baan, maar er waren wel enkele afspraken over gemaakt. In het kader van het wel invoeren van het rekeningrijden waren er wat gelden apart gezet. Nu het rekeningrijden van de baan is, kan hij er toch niet zoveel moeite mee hebben dat die middelen nuttig worden ingezet in een wat ander kader?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, het rekeningrijden is wel van de baan, maar wij willen wel met de beprijzing verder, de minister voorop met de meerderheid van de Kamer. Wij hebben net gehoord dat het daarvoor benodigde systeem ook nog heel duur wordt. Wat voor mij wellicht nog wel denkbaar zou zijn, is het inzetten van het bedrag dat is gereserveerd voor de vier randstedelijke regio's als tegenhanger van de opbrengst van de proef met rekeningrijden. Ik weet niet meer om welk bedrag dat precies gaat, maar dat zou je wellicht wel daarvoor kunnen gebruiken, maar ik zou mij ook kunnen voorstellen dat het in het hoofdstuk van betaald rijden blijft zitten.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Volgens mij is dat nu precies de 300 mln gulden waar wij het nu over hebben en moet ik constateren dat er dus helemaal geen probleem kan zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat weet ik niet. Ik wil allereerst van de minister hierover duidelijkheid krijgen. Als het inderdaad dat bedrag is, zou je er zo

Hofstra

over kunnen oordelen, maar ik zou het veel liever laten zitten waar het nu zit en dat er extra geld komt voor het zuiden en het oosten.

Mevrouw de voorzitter. Ik besluit met het uitspreken van de hoop dat ook de PvdA-fractie op vrij korte termijn het solide financiële licht mag zien!

□

De heer **Van Bommel** (SP):
Mevrouw de voorzitter. In eerste termijn is veel gezegd over het openbaar vervoer en de situatie op de weg. De discussie tussen de Kamer en de regering over de situatie op de weg spitste zich toe op de kilometerheffing en dan in het bijzonder op wat hieraan voorafging en wat er mogelijk nog volgt.

De SP-fractie is het met de minister eens dat draagvlak voor een platte kilometerheffing van fundamenteel belang is. De discussie over differentiatie naar tijd en regio wordt terecht later gevoerd. Dit draagvlak is het beginpunt van ons denken en dat moeten wij zo houden.

De discussie over het openbaar vervoer was vooral gericht op de situatie op het spoor en de NS. De vragen die ik hierover heb gesteld, zijn deels schriftelijk beantwoord. Mijn belangrijkste punt waren de normen voor de punctualiteit die in het verbeterplan van de NS worden genoemd. Ik heb de minister gevraagd hoe zij zal reageren als de prestatie van de NS desondanks toch daalt. Zij heeft geantwoord dat de normen die in het verbeterplan zijn vastgesteld, voor haar de "bottom line" zijn. "Bottom line" is de kwalificatie die in de schriftelijke beantwoording is gebruikt.

Dit antwoord stelt mij niet geheel gerust, omdat zij ook schrijft dat als de NS onder die lijn terechtkomen, zij de reden daarvoor moeten aantonen en zich moeten verantwoorden. Als het ooit zover komt, begint natuurlijk het circus met boetes en het beroep dat daarop wordt aangetekend, weer helemaal opnieuw. Kortom, wij hebben dan wel een titel om de NS op aan te spreken, maar nog geen beter openbaar vervoer. Zo winnen wij het vertrouwen van de reiziger op korte termijn natuurlijk niet terug. Dat is de reden dat ik de motie over het afrekenen van de NS-directie op prestaties zal steunen, een motie die is ingediend door de heren Eurlings

en Dijsselbloem. Dit is een vergaande motie, die misschien wel effect heeft op het presteren van de directie van de NS.

Ik heb een motie ondertekend, waarin gevraagd wordt om het personenvervoer op het spoor voorrang te geven boven het goederenvervoer. Hierover wordt al langer gediscussieerd en deze discussie kan met deze motie eindelijk worden beslecht.

Uit de laatste motie die de heer Dijsselbloem indiende, maak ik op dat bij de PvdA-fractie de nodige wensen leven voor de verbetering van het openbaar vervoer. Het gaat daarbij zowel om het stads- en streekvervoer als de Nederlandse Spoorwegen. Deze motie is een mooie illustratie van de spagaat waarin de Kamer zich bevindt bij het openbaar vervoer. Een deel van het openbaar vervoer is gedecentraliseerd naar de gemeentes en de provincies en een ander deel valt onder de verantwoordelijkheid van de verzelfstandigde NS. Deze motie roept op om het bestuurlijke landschap – misschien is het beter om over bestuurlijke chaos te spreken – opnieuw te beoordelen. Dit landschap is echter ontstaan door de beleidsveranderingen die in een eerder stadium door de Kamer zelf zijn geaccordeerd.

Deze problemen lossen wij niet op met een beleidsmotie en twintig aandachtspunten. Overigens ben ik het er wel mee eens dat hiervoor beleidsnota's moeten worden ontwikkeld. Wat hieraan voorafging, was echter belangrijker. De bestuurlijke veranderingen in openbaarvervoerland die hier in Den Haag zijn geïnitieerd, hebben de huidige problemen veroorzaakt en dat kan niet met een motie worden opgelost. Dat is de reden dat wij pleiten voor meer overheidsregie. De overheid moet meer grip krijgen op het openbaar vervoer.

Wat ik zojuist zei, was voor de SP-fractie destijds reden om tegen de wet Personenvervoer 2000 te stemmen. Het stads- en streekvervoer lijdt nu al onder de gevolgen van die wet en dan in het bijzonder door de bezuinigingen die aan deze wet waren verbonden. Met het oog hierop wil ik dat deze wet eerder wordt geëvalueerd. Wij moeten de problemen tussentijds signaleren en desnoods repareren. Wat mij betreft wachten wij niet tot 2004. Als in een eerder stadium al een behoorlijk deel

kan worden aanbesteed, moet het ook mogelijk zijn om een en ander veel eerder te evalueren. Dat is de reden dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de wet Personenvervoer 2000 regio's geconfronteerd worden met een bezuiniging op de middelen die beschikbaar zijn voor openbaar vervoer;

overwegende dat op 1 januari 2004 naar verwachting 35% van het openbaar vervoer zal zijn aanbesteed;

van mening dat aanbesteding van openbaar vervoer niet mag leiden tot onaanvaardbare verschraving van het openbaarvervoeraanbod in minder bevolkte gebieden;

verzoekt de regering, uiterlijk 1 januari 2004 een evaluatie van de wet Personenvervoer 2000 aan de Tweede Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (28000-XII).

De heer **Van Bommel** (SP): Als deze motie wordt aangenomen, wordt de evaluatie een jaar eerder uitgevoerd. Dat geeft ons de kans om eventueel een jaar eerder reparaties uit te voeren.

De **voorzitter**: Heeft u gezien dat uw spreektijd is verstreken?

De heer **Van Bommel** (SP): Inderdaad, maar ik mag wat tijd lenen van onze woordvoerder voor onderwijs en cultuur.

Ik kom nu te spreken over de luchthaven Schiphol. Ik denk niet dat wij van mening verschillen over het feit dat de eigendom van zowel de luchthaven als zodanig als de grond een instrument is voor de overheid om invloed op het beleid en de randvoorwaarden daarvan uit te

Van Bommel

oefenen. Die discussie wordt nu in Amsterdam gevoerd, de gemeente is voor een deel eigenaar, en voor een deel door Kamerfracties buiten de Kamer. Vandaar dat ik de volgende richtinggevende motie met betrekking tot de eigendom van de luchthaven als zodanig aan de Kamer voorleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verschillende inzichten bestaan over de eigendom van de nationale luchthaven Schiphol;

van mening dat de unieke infrastructuur van een monopolist in overheidshanden behoort te zijn;

overwegende dat het publieke belang niet gediend is met een overname van Schiphol door een buitenlandse luchthaven;

constaterende dat recentelijk is besloten, de mainport Rotterdamse haven volledig in overheidshanden te houden;

verzoekt de regering, als uitgangspunt te nemen dat de luchthaven Schiphol volledig in overheidshanden blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel.

Ik aarzel over de orde waartoe wij overgaan. Het wetsvoorstel ligt er namelijk al. Bij een begroting kan men over alle onderwerpen van een departement dat aan de orde is spreken, maar u moet toch even goed hierover nadenken. Zoals ik al zei, vraag ik mij af of u zo moet handelen gelet op het gegeven dat het wetsvoorstel binnenkort behandeld wordt.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat dilemma is in mijn fractie besproken. Het is een feit dat door verschillende Kamerfracties en in de gemeente Amsterdam zo drifstig over dit onderwerp gediscussieerd wordt dat het mij goed lijkt dat de Kamer daarover een uitspraak doet.

De **voorzitter**: Ik vind het prima dat dit de mening van uw fractie is, maar ik heb de verantwoordelijkheid voor de orde hier en dat kan soms net even een andere verantwoordelijkheid zijn. Ik denk hier nog even over na. Laten wij er nu van uitgaan dat de motie aan de orde is, maar ik zeg er duidelijk bij dat ik er even over wil nadenken of deze motie niet beter bij een ander onderwerp aan de orde kan komen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik de opmerkingen over dit onderwerp niet beantwoord omdat wij daarover binnenkort zullen spreken. De Kamer stemde hiermee in en ik heb daar dus niets over gezegd.

De **voorzitter**: Om die reden meen ik dat dit niet de goede manier is. Maar goed, ik zal mij na het debat met de heer Van Bommel verstaan en dan komen wij er wel uit.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik sluit af met een motie over een geringer maar niet minder belangrijk onderwerp omdat het heel veel mensen aangaat. Het gaat hierbij om fietsendiefstal en de antifietsdiefstalchip, het mooiste scrabblewoord dat ik vandaag heb gehoord. Die antifietsdiefstalchip komt er wel – en de minister gaf dit verleden jaar bij de begrotingsbehandeling aan – wanneer de markt het doet, maar dan alleen voor nieuwe fietsen. Bovendien komen er verschillende chips die door de politie niet allemaal gelezen kunnen worden. Op dit moment zijn er twee fabrikanten, maar de politie kan maar een soort chip lezen. Het is dus van groot belang dat er over niet al te veel tijd één eenduidig registratiesysteem van fietschips komt, zodat door de politie ook op dat punt aan registratie en opsporing gedaan kan worden. Ik dien hiertoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het voorkomen van fietsdiefstal essentieel is om het fietsgebruik te stimuleren;

van mening dat een eenduidig systeem voor fietschips onontbeerlijk

is voor een goede registratie en opsporing van gestolen fietsen;

constaterende dat thans verschillende soorten fietschips in fietsen worden ingebouwd, maar de bij de politie aanwezige scanner slechts één soort chip kan lezen;

verzoekt de regering, nationale richtlijnen op te stellen waaraan fietschips moeten voldoen en op welke plek ze in de fiets moeten worden aangebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Bommel en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (28000-XII).

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Het echte mooie scrabblewoord is "antifietsdiefstalchiprichtlijn". Ook wij danken de bewindslieden voor de ook schriftelijk gegeven antwoorden. Over vele specifieke projecten kunnen wij beter spreken bij de behandeling van het MIT. Wel wil ik de heer Hofstra op de hoogte brengen van de laatste stand van zaken op het eiland Texel. Daar is het enige stoplicht dat men ooit had, vervangen door een rotonde! Ik weet niet of dit een probleem voor hem oplevert, maar dan zou ik het zeker bij het MIT aan de orde stellen. Er zijn de nodige woorden gewijd aan het onderwerp milieu. Wij vinden dat een heel belangrijk onderwerp en hebben ervoor gekozen straks bij het NVVP daarop uitvoerig in te gaan. Op allerlei momenten wordt er gesproken over onderwerpen die ook bij deze begroting aan de orde zijn, waardoor het wel eens lastig is om te selecteren waar je wat behandelt. Dat geldt ook voor beprijzen. Het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit en het wetsvoorstel Kilometerheffing komen nog langs.

Ik concentreer mij daarom nu op mijn amendement inzake het stimuleren van gedeeld autogebruik. Wij vinden het jammer dat de minister daarop afhoudend heeft gereageerd, niet zozeer om het doel maar zij is te weinig overtuigd van het nut om daaraan een extra stimulans te geven. Zij heeft het begrip verleiden omarmt. Wij hebben

Giskes

dat nadrukkelijk genoemd. Je moet de alternatieven aantrekkelijk, interessant en begrijpelijk maken. Zo'n stimuleringsprogramma is daarop gericht. Ik vraag de minister nogmaals of zij geen andere weg ziet om dat doel te bereiken. Bij mijn weten, wordt pas na de behandeling van het MIT over deze begroting bestemd. Dat geeft voldoende tijd voor creatieve gedachten en wellicht gesprekken met mensen die op dit terrein actief zijn, zodat wij tot heel goede resultaten kunnen komen. Ik hoor graag nog goede suggesties van de minister.

Voorzitter. Wij hebben steun gegeven aan de motie over personen- en goederenvervoer en aan de motie over de richtlijn inzake een antifietsdiefstalchip. Wij willen zelf nog een motie indienen over het verhogen van de maximumsnelheid voor bussen naar 100 km/uur. De minister heeft schriftelijk meegedeeld dat milieubezwaren zich daartegen verzetten. Als de bus echter aantrekkelijker wordt, zullen meer mensen met de bus gaan. Bovendien is de verkeersveiligheid ermee gediend als bussen niet te langzaam op de snelwegen rijden. Dat doet voor ons de balans doorslaan naar de andere kant. Wij dienen daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

dringt er bij het kabinet op aan, ter bevordering van de verkeersveiligheid en de verschuiving van individueel naar collectief vervoer en de bijbehorende verlaging van de milieubelasting, de maximumsnelheid voor bussen te verhogen naar 100 km/uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Van der Steenhoven en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (28000-XII).

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ook ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun mondelinge en

schriftelijke antwoorden. Vorige jaar lag er een motie-Eurlings/Ravestein over het project Zandmaas. Ik ben heel blij dat op dit punt nu ook de PvdA en de VVD het licht gezien hebben zodat een dergelijke motie het nu wel gaat halen. Ik heb de motie-Depla c.s. dan ook uit volle overtuiging medeondertekend.

Ik dank de staatssecretaris voor haar positieve grondhouding ten opzichte van het basisplan Grens Maas. Ik begrijp dat er nog nader overleg nodig is.

Op het punt van de vaarwegen ben ik niet zo tevreden. De Kamer-voorzitter zei zojuist bij de regeling dat in de Kamer aangenomen moties moeten worden uitgevoerd. Ik constateer dat dit absoluut niet het geval is met enkele moties uit 1999 en 2000. In de schriftelijke beantwoording staat dat het vrijmaken van extra gelden voor het op korte termijn aanpakken van vaarwegknelpunten niet haalbaar is gezien de grotere knelpunten bij overige modaliteiten. Dat lijkt mij een politieke keuze. De meerderheid van de Kamer vindt dat dit wel zou moeten gebeuren. Tot 2005 is er geen extra geld voor beheer en onderhoud, wel een planning maar niet om achterstanden in te lopen. Ook geven de bewindslieden geen gehoor aan mijn oproep om met voorstellen te komen. De heer Depla heeft verwezen naar een algemeen overleg dat wij hierover zullen houden. Zoals reeds aangegeven in eerste termijn, zijn wij bezig met het voorbereiden van een amendement.

Mijn volgende punt betreft het voornemen van de minister om de nationaliteitseis te laten vervallen voor kapiteins op schepen die varen onder Nederlandse vlag. Moet ik het schriftelijke antwoord interpreteren als een afgezwakt voorstel ten opzichte van hetgeen wij besproken hebben in het desbetreffende algemeen overleg? Ik krijg de indruk dat er iets soepeler mee wordt omgegaan dan aanvankelijk de bedoeling leek. Ik krijg hier graag een reactie op.

Wij vinden de schriftelijke beantwoording op het punt van de veerponten bij het Noordzeekanaal buitengewoon mager. Ook de brief die wij daarover onlangs hebben ontvangen, geeft ons onvoldoende zekerheid. Omdat er mondeling niet op is gereageerd, kan ik niet eerder reageren dan nu en heb ik daarover een motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voornemen bestaat om autovervoer op het Noordzeekanaal te vervangen door fiets-/voetvervoer;

van mening dat onvoldoende duidelijkheid bestaat over de gevolgen van dit voornemen voor de bestrijding van calamiteiten op het Noordzeekanaal en hulpverlening bij calamiteiten rond het Noordzeekanaal;

spreekt uit dat het beleidsvoornemen niet kan worden uitgevoerd dan nadat ondubbelzinnig vaststaat dat er als gevolg daarvan geen negatieve gevolgen voor de calamiteitenbestrijding zullen optreden;

verzoekt de regering, de Kamer na overleg met de decentrale overheden hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ravestein, Van den Berg, Eurlings, Van der Steenhoven, Van Bommel en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 27 (28000-XII).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De minister is op haar eigen heldere toon nadrukkelijk ingegaan op de politieke visie op mobiliteit. Het betrof ook de kern van mijn betoog in eerste termijn, met name de omslag in denken op dit terrein. De omslag is door de minister helder verwoord en door de heer Dijsselbloem als paradigmashift aangeduid. Dat klonk natuurlijk heel indrukwekkend, maar het betekent toch ten principale het loslaten van de visie op mobiliteit waarbij de nadruk wordt gelegd op de primaire verantwoordelijkheden van de overheid in die zin dat sturend wordt opgetreden en gedrag zo nodig wordt afgedwongen. De mooie woorden op dit punt in het SVV-2 zijn de laatste tien jaar ten diepste nooit door daden gevolgd. Nu constateren dat het sturende beleid dus niet werkt zegt daarom niet

Stellingwerf

zoveel over de kwaliteit van het beleid uit het SVV, maar wel veel over de daadkracht en de consistentie van de politiek of zo u wilt van de politieke meerderheid. Het is dan ook een te simpele benadering van de minister om haar nieuwe visie, waarin de overheid niet meer betuttelt, niet meer dwingt en niet meer topdown werkt, maar de vrije keuze van de burger faciliteert, nu te bestempelen als intelligent, eigentijds en modern en de visie van degenen die het niet met haar eens zijn af te doen als het tegendeel daarvan.

Ik heb in mijn betoog haarscherp aangegeven dat de politieke visies op mobiliteit juist op dit cruciale punt uiteenlopen. Zien wij de mobiliteitsontwikkeling naar meer kilometers en meer auto's als een autonome "noodzakelijke" ontwikkeling die wij redenerend vanuit het grondrecht op mobiliteit in beginsel ongebreideld moeten laten plaatsvinden? Of zien wij mobiliteit, met name automobiliteit, als een schaarste-probleem waarbij grenzen moeten worden gesteld om publieke goederen zoals ruimte, stilte en milieu nog enige bescherming te bieden en waarbij een verstandig evenwicht tussen het bouwen en bewaren kan worden bewerkstelligd? Mijn fractie vindt dat het begrip "selectiviteit", het selectief gebruik van de auto, centraal moet blijven staan in de discussie, ook rond de kilometerheffing. Daarom moet ook de toename van het aantal auto's, naar verwachting 9 miljoen auto's over een aantal jaren, onze zorg zijn. 3 miljoen extra auto's betekenen een enorm ruimtebeslag, hogere parkeernormen, enz. De minister geeft zelf ook aan dat zij daar grenzen trekt. Zij verlaagt namelijk de BPM in haar kilometerheffing-plannen daarom ook maar met een kwart. Wij vragen haar om hier ook de optie te willen openhouden tot het helemaal niet afschaffen van de BPM. Ik neem aan dat het haar en haar collega Pronk toch een zorg zal zijn wat de effecten van het aantal auto's zijn.

De omslag van rekeningrijden naar kilometerheffing is gemaakt onder het beding dat de invoering budgettair neutraal zal plaatsvinden. Wij betreuren die keuze op voorhand, omdat de overheid zichzelf onnodig beknot in haar sturingsmogelijkheden. Dan moet je bereid zijn om de heffing zo nodig te verhogen,

als blijkt dat dit noodzakelijk is. Uitgaande van de realiteit van budgettaire neutraliteit is het dan toch wel heel vreemd dat wij voor de introductie van de kilometerheffing nu nog even de accijnzen en de motorrijtuigenbelasting met 200 mln gulden gaan verlagen. Dit is des te verstrekkender nu wij hebben begrepen dat die verlaagde autokosten vervolgens wel de basis vormen voor het systeem van kilometerheffing. Wij zijn van mening dat dit systeem moet worden gebaseerd op het niveau van autokosten dat nu geldt. De verlaging in het belastingplan heeft namelijk weinig of niets te maken met vergroenen of variabeliseren. Het is gewoon een simpele lastenverlichting. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de regering de invoering van de kilometerheffing budgettair neutraal wil doen plaatsvinden;
- in 2001 en 2002 sprake is van verlaging van zowel de variabele als de vaste autokosten;
- de mogelijkheden om bij de introductie van de kilometerheffing te variabeliseren afnemen naarmate de bestaande autokosten lager zijn;

spreekt uit dat de beoogde budgettaire neutraliteit bij de invoering van de kilometerheffing wordt gebaseerd op het niveau van de autokosten in 2001,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (28000-XII).



De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Om des tijds wille zal ik slechts drie opmerkingen maken. Ik heb allereerst een vraag over de prioriteiten ten departemente. Ik stel die vraag ook vanwege het nieuwe

staatje dat de minister heeft laten ronddelen naar aanleiding van het amendement-Dijsselbloem/Eurlings. Tot mijn verbazing zie ik dat van de departementsonderdelen verreweg de zwaarste last wordt opgebracht door waterbeheer. Dat is een zeer onevenredig kortingspercentage. Ik hoop niet dat dat de prioriteitsstelling ten departemente onderstreept. Ik heb echter wel vaker het idee dat water er wat bekaaid af komt. Ik hoor daar graag een toelichting op.

Ik kan deze vraag ook vanuit een andere optiek belichten. De minister heeft gesproken over 80 mld gulden en zelfs over een vervolgeffect van 80 mld gulden. Zij is echter niet in staat om tot 2010 ook maar iets extra vrij te maken voor vaarwegknelpunten. Ik lees zelfs in de antwoorden op mijn vragen: het vrijmaken van extra gelden voor het op korte termijn aanpakken van overige vaarwegknelpunten is niet haalbaar, gezien de grotere knelpunten bij overige modaliteiten. Dat verraadt dus duidelijk een politieke prioritering, die niet die van mijn fractie is. Ik betreur dat zeer. Hetzelfde geldt voor het feit dat er tot 2005 geen extra middelen voor onderhoud zijn, ondanks een uitdrukkelijke Kameruitspraak van verleden jaar. Wij zullen daar met collega's op een ander moment op terugkomen. Ik betreur het echter zeer.

Mijn tweede opmerking betreft de staatssecretaris. Ik dank haar voor haar uiteenzetting van wat er allemaal moet gaan gebeuren ter uitvoering van WB 21. Ik houd echter zorgen over de tijdsspanne van de noodzakelijke wetgeving. Er moet ontzettend veel gebeuren, zoals Ruimte voor de rivier, de Kaderrichtlijn water, de aanpassing van de waterschapswetgeving. Er wordt gezegd dat er volgend jaar nadere standpunten zullen worden ingenomen en dat er beleidsnota's zullen komen. Ik hoor echter niet wanneer die wetgeving komt. Het voorbeeld in de motie waarover ik met collega Depla van gedachten wisselde, spreekt wat dat betreft boekdelen. De staatssecretaris zegt dat 2005 de regelgeving op orde zal zijn. Intussen kunnen er echter nog allemaal projecten tot stand komen die in strijd zijn met het nieuwe beleid. Dat vind ik niet goed. Die wetgeving moet veel sneller tot stand komen.

Van den Berg

Mijn laatste opmerking betreft de veren. Ik heb de minister uitgenodigd om de patstelling op dit punt te doorbreken. De minister is daar, met een beroep op de verantwoordelijkheden van de decentrale overheden, nog niet toe bereid. Ik wil haar een duwtje in de rug geven, met erkenning van de primaire verantwoordelijkheid van de decentrale overheden, om hier toch iets aan te doen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat overzetveren een belangrijke functie vervullen voor het plaatselijk en regionaal verkeer, alsmede een cultuurhistorische en recreatieve waarde vertegenwoordigen;

voorts constaterend dat tijdens de doorgevoerde operatie "hervereiding wegenbeheer" de financiële verantwoordelijkheid voor de overzetveren niet expliciet is geregeld;

overwegende dat er ten behoeve van de veren beschikbare middelen in het kader van deze operatie mede zijn overgegaan naar Provincie- en Gemeentefonds, maar dat deze gelden tot nu toe niet of nauwelijks zijn benut ten behoeve van de noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven;

verzoekt de regering, op zo kort mogelijke termijn het initiatief te nemen tot overleg met IPO en VNG om, met erkenning van de primaire verantwoordelijkheid van de decentrale overheden, een oplossing voor de onderhavige problematiek te bewerkstelligen en de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (28000-XII).

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De voorzitter: Ik deel aan de Kamer mede dat ik de motie-Van Bommel over de luchthaven Schiphol buiten de orde verklaar. Ik verzoek de heer Van Bommel om deze motie in te trekken, maar hij kan daar even over nadenken.

□

Minister Netelenbos: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn en de veelheid aan moties. Ik voel mij geroepen om een paar opmerkingen vooraf te maken. Om te beginnen ben ik het eens met de oproep die de heer Hofstra doet om te zorgen dat wij budgettair zo opereren dat wij na deze regeerperiode een begroting nalaten die degelijk op orde is. Ik weet als geen ander hoe het voelt om een begroting aan te treffen met een veelheid aan toezeggingen van ministers met handtekeningen eronder. Ik zeg erbij dat ik het dan heb over de periode 1990-1994, voordat er een misverstand gaat ontstaan. Ze noemen dat bij ons op het departement de achterbanwegen. Je brengt je opvolger of jezelf in problemen wanneer je een regeerakkoord moet gaan sluiten, doordat je van alles en nog wat hebt beloofd zonder dat er budgettaire ruimte voor is op dit moment. Ik zou zeggen: doe dat niet. Je komt jezelf nog vele malen tegen, zeker als je kijkt naar de conceptverkiezingsprogramma's en de geringe ruimte in al die programma's. De meest royale programma's geven 2 mld gulden over een periode van vier jaar voor infrastructuur, dat is 0,5 mld gulden per jaar. Als je je nu al verplicht door uitspraken te doen, zullen de nieuwe Kamer en het nieuwe kabinet geen enkele beslissingsruimte meer hebben. Ik heb al tot 2010 een bedrag van 80 mld gulden juridisch bindbaar vastgenageld. We kunnen daar niet vanaf zonder medewerking van de andere regio's.

De heer Eurlings (CDA): Ik vroeg mij af of deze oproep ook in de richting van de heer Melkert ging. Ik zeg dat met name omdat hij vorige week in de krant heeft aangekondigd dat hij richting de 12 andere provincies ook met een wensenlijst zal komen.

Minister Netelenbos: Voorzitter. Ik spreek niet met de heer Melkert. Ik spreek met de heer Eurlings. Het valt

mij op dat de verleiding altijd groot is om van alles en nog wat aan nieuwe zaken te formuleren. Dat kan alleen maar met nieuw geld en door te schuiven in het MIT. Dat is ook precies het probleem bij de vaarwegen, zeg ik tegen de heer Van den Berg. Omdat het aantal toezeggingen in 1998 vele malen groter is geweest dan kon worden gerealiseerd, is met alle provincies en alle grote steden gepraat over de vraag wat de hoogste prioriteit heeft. Daar is een programma uitgekomen. We hebben dat programma in 1998 hier besproken. Dat was de eerste MIT-behandeling. Dat heeft de Kamer toen onderschreven. Je kunt daar bij nader inzien spijt van hebben, maar het is niet anders. Als je nieuwe wensen hebt, moet je nieuw geld hebben. Je kunt niet verschuiven binnen het MIT zonder grote juridische problemen met de betrokken provincies of kaderwetgebieden te krijgen. Dat is de situatie. Je moet dus altijd de algemene financiële beschouwingen gebruiken voor nieuwe rijke gedachten. Aangezien dat meestal niet gebeurt, omdat dat concurreert met andere rijke gedachten, is het verstandig om de ICES-procedure in te gaan met een goed programma. Daar wordt heel Nederland gelijk behandeld. Daar loopt dus niet Zuid-Nederland, de Randstad of Noord-Nederland voorop. Daar wordt gekeken naar de meest urgente knelpunten. Deze worden dan het eerste aangepakt. Wij doen dat eerlijk en over het land verspreid. Het ene landsdeel heeft meer problemen dan het andere. Iedereen die daar een beetje mistig over doet, weet als hij eerlijk is, dat dit niet het geval is.

De heer Eurlings (CDA): Dat klopt. Ik wil graag een vraag stellen, even los van alle concrete vragen. De minister is het toch met mij eens dat, waar zij zelf bij de ICES een claim heeft gelegd op basis van verschillende posten, het aan het parlement is om een prioritering te maken? De Kamer moet kunnen zeggen dat zij dit of dat straks heel belangrijk vindt bij de ICES. De minister zal ons dat toch niet ontzeggen? Ik versta haar ook niet in die zin, maar ik wil dit graag even bevestigd hebben.

Minister Netelenbos: Wij willen niet zo ver over ons graf heen regeren. Dat geldt naar mijn mening ook

Netelenbos

enigszins voor de Kamer als medewetgever, die ook vervangen wordt. In het kader van ICES wordt aan het eind van het jaar op basis van urgentie en beschikbaar budget een soort voorselectie gemaakt. Dat gaat over meer beleidsterreinen dan alleen mobiliteit. Wij gaan ervan uit dat het nieuwe kabinet dit met de nieuwe Kamer afhecht. Nu al zaken vastnagelen, gaat wel erg ver. De Kamer kan ons hooguit vragen om bij de voorbereiding enigszins rekening ermee te houden. Qua kleuring en toon is dat toch net even anders.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp de opstelling van de minister. Betekent deze echter dat zij dit inbrengt als prioriteit in het kader van de besteding van de ICES-middelen? Over de vaarwegen komen wij overigens nog apart te spreken.

Minister **Netelenbos**: Dat is natuurlijk belangrijk. De knelpunten bij de vaarwegen zijn inderdaad net zo volwaardig als andere knelpunten.

Voorzitter. Mij valt op dat er nogal wat uitspraken zijn gedaan over de Nederlandse Spoorwegen. De meeste ervan hebben te maken met de vormgeving van de structuur van de NS. Wij hebben al afgesproken dat wij begin december zullen spreken over het voorstel voor een spoorwegwet. Ik vind het lastig, daar nu al uitspraken over te doen. Wij kunnen beter op dat moment gedetailleerd spreken over vragen inzake de wijze waarop met NV's kan worden omgegaan, de betekenis van het structuurregime, de wijze waarop dat veranderd kan worden en wat wel en wat niet onder concessies en managementafspraken kan vallen. U doet daarover een aantal uitspraken, maar ik geef u in overweging om kwesties die raken aan de wetgeving als zodanig aan te houden tot de bespreking van 3 december. Wij stemmen over deze kwesties pas na het MIT. U kunt altijd kijken of het tussen de wielen is geraakt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij stemmen pas na het MIT. Op dat moment kunnen wij de moties nog bezien.

Minister **Netelenbos**: Ik ga in op de moties, want de discussies over ideologieën en het NVVP komen nog terug. In de motie-Eurlings/

Dijsselbloem over controleerbare afspraken over veiligheid wordt mij gevraagd, het overleg met de NS te starten. Ik kan dat uiteraard doen. Ik zal de Kamer van de uitkomst ervan op de hoogte stellen. De motie kan niet anders worden uitgelegd, want uiteindelijk praten anderen over concessies. Die voorwaarden zijn pas in 2005 aan de orde.

De heer Eurlings heeft op stuk nr. 9 een motie ingediend over de managementaanbesteding en prikkels. Daar moeten wij in het kader van de komende wetgeving maar eens goed op ingaan. Ik zeg daar nog wel het volgende bij. De vraag is op welke wijze moet worden omgegaan met het management. Het is niet verstandig om in het openbaar maar alles te zeggen. Ik heb het begrip "subtiliteit" gebruikt en gevraagd eens over een en ander na te denken. Kennelijk is dat niet gebeurd. Het gaat om een ziek bedrijf met grote problemen tussen werknemers onderling, de werknemers en de directie en op het punt van de aansturing van het personeel door het management. In dat bedrijf worden regelingen gemaakt waarvan iedereen op het eerste gezicht kan zeggen dat er niets op tegen is. Daarnaast is er sprake van een spanningsrelatie binnen het bedrijf, dat als oud-staatsbedrijf nog denkt als een staatsbedrijf en ook collectieven binnen de organisatie heeft. En als er sprake is van collectieven, is een bedrijf echt heel erg ziek. Ook komen er oud-communistische sentimenten voor, SAP'ers en folders van de SP. Als je dat allemaal weet, kan een werknemer bereiken wat hij wil. Dat heb ik willen zeggen en ik kan het niet duidelijker maken, want dan krijgen wij heel andere problemen. Ik zal er bij de desbetreffende wetgeving op terugkomen. Ik vraag de heer Eurlings om hier even over na te denken.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister zal er zelf ook een beetje over na moeten denken. Zij kwam zelf met het voorstel tot het uitwerken van een managementcontract. Wij vragen niet meer en niet minder dan dat ook de persoonlijke financiële situatie van het bestuur afhankelijk wordt gemaakt van de geleverde prestaties. Als de minister dat zo gek vindt voor een staatsbedrijf, semi-staatsbedrijf of ex-staatsbedrijf, moet zij toch eens kijken naar de discussie hierover

binnen de IB-groep of naar de discussies die de fracties hier entameren voor de gezondheidszorg. In het bedrijfsleven is het toch absoluut zaak dat er sprake is van prestatiebeloning? Ik vind het moeilijk uit te leggen dat mensen met een ontzettend hoog salaris op geen enkele manier worden geraakt als het niet lukt. Zij zijn toch ook medeverantwoordelijk? Zou de minister dit punt ook in het managementcontract willen meenemen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Onder normale condities had de heer Eurlings gelijk.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben blij dat de minister mij in elk geval een beetje gelijk heeft. Maar als een patiënt ziek is, moet ervoor worden gezorgd dat de omstandigheden voor zijn herstel optimaal zijn. Bij de opstelling van het managementcontract kan worden gediscussieerd over de mate waarin die omstandigheden fluctueren en daarmee komt dan tot uitdrukking of die eerste man er veel aan kan doen. Over de mate kan dus gediscussieerd worden. Maar het principe dat iemand die hoofdverantwoordelijk is voor een bedrijf, ook voor een gedeelte persoonlijk wordt afgerekend op het resultaat waaraan hij zichzelf committeert, is niet ongebruikelijk. Het is toch vrij logisch?

Minister **Netelenbos**: Ik vind het jammer dat niet wordt opgepakt wat ik hier indringend probeer te zeggen. Het is jammer omdat wij ook een onderdeel van het probleem zijn als wij niet oppassen. Dit bedrijf moet echt beter worden, want het is doodziek. Het gaat om de vraag hoe wij een gezonde verhouding kunnen bewerkstelligen, want daarbinnen kan meer worden geregeld dan in een ongezonde verhouding. Daar gaat het om, los van de vraag wat de wetgever vermag in een situatie van een structuur-NV met een raad van commissarissen. Daarover komen wij nog te spreken, dus ik wil de heer Eurlings dringend vragen om zijn motie aan te houden. Ik vraag hem ook om, als hij lekker thuis bij de open haard zit, na te denken over wat ik hem nu probeer te vertellen en waarom het, alles afwegende, niet zo verstandig is om dit soort dingen hier te zeggen.

Netelenbos

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dit zo defensief. Als ik leider was van de NS en ik zou met de minister tot nieuwe, haalbare afspraken komen waaraan ik mij zou committeren, kan het toch ook in mijn voordeel werken als daarbij sprake was van prestatiebeloning? Wij zouden toch van het goede moeten uitgaan en dat moeten stimuleren?

De **voorzitter**: Dit was de laatste keer.

De heer **Eurlings** (CDA): Bij de IB-groep wordt over dit onderwerp gediscussieerd en sommige fracties discussiëren hierover met ziekenhuizen, want ook daar zijn problemen. Wat is er nu het principiële bezwaar tegen om iemand die hoofverantwoordelijk is, ook gedeeltelijk persoonlijk af te rekenen op het al of niet halen van zijn afspraken?

Minister **Netelenbos**: Volgens mij gaat de heer Dijsselbloem de heer Eurlings nu vertellen wat ik de hele tijd in de openbaarheid probeer te zeggen.

De **voorzitter**: Zij kunnen natuurlijk ook later overleg plegen.

Minister **Netelenbos**: Ik vraag de heer Eurlings heel indringend om nog eens even na te denken over wat ik geprobeerd heb te zeggen. Als hij het niet snapt, vertel ik het nog wel eens achter de gordijnen.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij zijn zeker bereid om na te denken. Overigens had de heer Dijsselbloem de motie mede ondertekend.

Minister **Netelenbos**: Soms is het wel jammer dat het zo moet. Ik ben duidelijker dan ik had willen zijn en het wordt nog niet opgepakt. Door sommigen wel, maar niet door iedereen.

Motie nr. 10 van de heer Eurlings gaat over het goederen- en personenvervoer en over de vraag of er wel of niet wordt gehomogeniseerd. Over dit vraagstuk komt straks een nieuw voorstel. Dit punt komt iedere keer terug. De vraag hoe daarmee om te gaan kan heel precies in de dienstregeling worden uitgewerkt. Daarover moet uiteindelijk een beslissing worden genomen. Ik zou graag zien dat eerst de voorstellen worden beoordeeld en dat er dan over de motie wordt

gestemd. Door de directheid van de motie is het niet altijd mogelijk om zoals het hier staat, prioriteiten te stellen. Bij de dienstregelingen zijn wij een afgeleide van wat andere actoren willen. Het is een beetje kort door de bocht om nu even precies te vertellen hoe de volgorde in een complexe dienstregeling moet zijn. Ik heb daarover voorstellen gedaan die ik in GOE-Zuid heb uitgewerkt. Er komt een GOE-Noord-overzicht, waarover wij nog kunnen praten. Dan kunnen wij alsnog bezien of de volgorde moet zoals hier staat. Homogeniseren is soms echt beter en lost een heleboel problemen op. Het is interessant om daarnaar te kijken, voordat wij roepen dat het niet moet. Dat lijkt mij zagezegd het werk van experts.

Het amendement op stuk nr. 11 van de heer Eurlings gaat over achterlandverbindingen 2x2 en 2x3 en de ICES. Met deze algemene invalshoek kunnen wij niet uit de voeten. De heer Eurlings zei dat hij zakelijk en nuchter met deze kwesties wil omgaan. Bij de ene achterlandverbinding is dat nodig, maar bij de andere is het beter om eerst te benutten en later uit te breiden, als het nodig is. Je moet dat per achterlandverbinding bekijken. Het lijkt mij dat dit niet in algemene termen naar de ICES moet, want dan komt het Centraal planbureau en zegt dat het niet goed onderbouwd is en dat het wordt afgekeurd. Het CPB geeft adviezen over de ICES-ronde en dat loopt sowieso niet goed af, als het niet goed wordt onderbouwd.

Het amendement op stuk nr. 12 gaat over de A2. Dit heb ik al schriftelijk beantwoord. Ik krijg een dezer weken een voorstel van de provincie Limburg, samen met de gemeente Maastricht en het bedrijfsleven, over een plan voor de A2-traverse. Ik heb dat plan nog niet, dus ik kan er niets over vinden. Het lijkt mij goed om dit plan af te wachten. Zodra het er is, zal ik er mijn mening over geven. Wij moeten het plan bekijken als het reëel is uitgewerkt.

Dit plan is hoogst urgent. Wij hebben de A2-knelpunten indertijd laten vallen, omdat wij heel veel knelpunten hadden. Toen hadden wij drie wegen voor de prijs van twee. Dit is toen afgevallen, omdat het PPS zou worden. Er zijn plannen gemaakt die gefinancierd konden worden, maar die de gemeente Maastricht niet wilde. Toen is men opnieuw

gaan kijken naar de plannen en deze zijn nu bijna klaar. Ik wil dat even afwachten en dan kom ik met een voorstel voor hoe wij daarmee omgaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben er al vaker over gediscussieerd. Ik ben blij met de aandacht die de minister hiervoor heeft. In de schriftelijke beantwoording wordt bevestigd dat de minister niet voor de volgende verkiezingen een besluit wil nemen. Ik begrijp dat zij op heel korte termijn tot een afweging denkt te komen. Verwacht zij dat er voor het MIT nog dingen gebeuren? Ik ben wel bereid om de motie tot het MIT aan te houden, want het gaat hier om de zaak. Dan kunnen wij kijken hoe de stand van zaken is.

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet precies wanneer zij het mij aanbieden.

De **voorzitter**: De motie blijft automatisch aangehouden tot het MIT, want er wordt pas na het MIT over de begroting en de moties gestemd.

Minister **Netelenbos**: Ik ben afhankelijk van wanneer de regio mij dat voorstel komt aanbieden. Dan zal ik ernaar laten kijken, met name door Rijkswaterstaat. Het blijft overigens zo dat de financiering – dat is additioneel geld, als er tenminste overheidsgeld bij moet; dat weet ik nog niet – richting het ICES-traject gaat. Dat moet men beseffen. Dat wordt dus volgend jaar afgehecht.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij geven dus een prioritering ten aanzien van het ICES-proces. Het gaat om het resultaat. Ik geef het signaal van het aanhouden van de motie om de minister die ruimte nog even te geven. Ik vraag haar wel of zij er echt naar streeft om voor de verkiezingen tot zo'n besluit te komen. Heeft dat haar voorkeur als dat inhoudelijk voor haar te pruimen is?

Minister **Netelenbos**: Daar komen wij straks over te spreken. Ik wacht nu het advies van Limburg af. Ik heb begrepen dat dat in de afrondende fase zit en dat het echt een dezer weken klaar is. Hoe eerder wij daar met verstand over kunnen praten, hoe beter.

Eerst bewegen en dan bouwen? Ik ga mijzelf niet herhalen. Wij moeten

Netelenbos

daar in het kader van het NVVP maar verder over praten, maar de heer Eurlings zou zijn collega Hofstra misschien een beetje kunnen volgen: de drie "B's" zijn nevensgeschikt. Je bekijkt altijd vanuit het LMS, dat uitgaat van die drie "B's", of het nodig is om te bouwen, of het nodig is om te benutten en wat het prijsbeleid in die situatie vermag. Als het prijsbeleid is ingevoerd en als er daardoor geen knelpunt meer is, moet je blij zijn, want dan kun je het geld aan iets anders besteden. De Kamer zal ook moeten kiezen.

De heer **Dijsselbloem** heeft gevraagd om analyses over de voorstadstations. Ik wil nog wel eens bekijken om welke stations het precies gaat. De NS nemen als algemeen uitgangspunt dat zij geen station openen als er geen 1000 nieuwe instappers zijn. Ik kan dan het lint van het station wel doorknippen, maar dan stoppen de treinen daar doodeenvoudig niet. Er wordt altijd bekeken of er voldoende instappers op zo'n station zouden zijn om het stoppen lonend te maken. Dat kunnen wij wel weer eens bekijken. Wij hebben onlangs een lijst van nieuwe, te bouwen stations gestuurd die aan de eisen voldoen. Ik ga ervan uit dat wij daar in het kader van het MIT over zullen spreken, want ik heb de Kamer driekwart jaar geleden een aparte brief gestuurd over de prioritering. Dat hangt samen met die 1000 instappers.

De motie over de fietschip gaat over het Amsterdamse proefproject. Ik heb in eerste termijn niet gezegd dat ik daar niet voor ben, maar ik wil wel dat de werkgroep die aan de slag is, ook dat beoordeelt, al was het alleen maar omdat de Rijksdienst voor het wegverkeer de registratie moet verzorgen. Je kunt immers moeilijk een pilot houden zonder dat de registratie is geregeld. De heer Van Bommel vroeg al hoe het zit met de leesbaarheid en hoe het allemaal precies moet. Die vragen moeten allemaal beantwoord worden. Wij kunnen de werkgroep best vragen om samen met Amsterdam prioritair te bekijken of dit interessant is en hoe men zich dat voorstelt. Als de motie zo kan worden uitgelegd, kan ik daarmee uit de voeten. Het gaat om 2002; het kan dus verder door de werkgroep worden bekeken, maar het is wel iets ingewikkelder dan soms wordt gesuggereerd. Er is immers een registratiesysteem nodig

en dat is heel erg complex, want het gaat om miljoenen fietsen. Wij hebben in Nederland volgens mij 16 miljoen fietsen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik zou niet willen dat wij de kans missen om het politieke signaal af te geven dat wij dit een belangrijke innovatie vinden en dat wij willen bekijken wat dit kan betekenen voor niet-nieuwe fietsen; de beslissing daarover zou ik niet willen weggeven aan een werkgroep. Ik ben er dus voor dat wij hier met elkaar de intentie uitspreken dat wij dit instrument waardevol vinden en dat wij gaan proberen om er een project voor te maken; natuurlijk zullen wij het advies van de werkgroep daarbij betrekken.

Minister **Netelenbos**: Zo kan het worden uitgelegd: het signaal is duidelijk. Amsterdam staat nu voorop, maar ik wil de experts wel vragen hoe dit kan; daar kunnen wij Amsterdam bij betrekken. Ik heb op dit punt echt de wijsheid niet in pacht. Het is vast ingewikkelder dan ogenschijnlijk lijkt.

De heren **Dijsselbloem** en **Eurlings** hebben een motie ingediend over de schade door vertraging. Dat is typisch een voorstel dat wij bij de wet moeten behandelen, want het is in de kern een heel complex voorstel. Ik weet dat er reuze voor gelobbyd wordt, maar het gaat hier niet alleen om de Wet Personenvervoer, maar ook om het Burgerlijk Wetboek. Dat is een thema met een grote reikwijdte.

Daarnaast moet de Kamer zich ervan bewust zijn dat de vergoedingen die de Nederlandse Spoorwegen nu geven bij vertragingen door hun schuld in Europa en zelfs in de hele wereld hun weerga niet kennen. Als de vergoedingscyclus dermate grote vormen aanneemt dat men steeds meer moet betalen, dat er vervolgschade komt enz., dan leidt dat onherroepelijk tot het duurder worden van het kaartje of tot meer subsidie. Ik vind het een heel complex thema, dat wij uitvoerig moeten bespreken bij de wet zelve. De consequenties ervan moeten wij ook maar eens uitvoerig bespreken. Het klinkt allemaal sympathiek, maar het heeft zeer grote gevolgen. Zelfs in de luchtvaart is er op Europees niveau nog geen regeling en als er nu één sector is die wat overzichtelijker is, is het die sector wel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben het met de minister eens dat het bij de Spoorwegwet aan de orde kan komen, maar er is een dimensie die dat nog overstijgt, de wijziging van het Burgerlijk Wetboek. De gedachte is mij niet onsympathiek, maar er zijn wel verbanden met de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden uit hoofde van het algemeen vervoersrecht. De minister van Justitie zal daar zeker bij betrokken moeten worden.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik heel erg met de heer Van den Berg eens. Het is een heel complex onderwerp. Ik weet niet of het lukt om dat al bij de wet zelve af te hechten. Ik waag dat te betwijfelen, maar ik zal mij verstaan met mijn collega van Justitie.

De motie op stuk nr. 15 gaat over de integrale aanpak van de A13. Ik neem aan dat dit in de plaats komt van het door de heer **Dijsselbloem** ingediende amendement om de begroting van VROM aan te slaan. In die zin vind ik de motie een hele stap vooruit. De motie kan worden uitgevoerd. Het volgend jaar moeten wij echt iets doen, want het probleem is heel groot. Er is een samenhang met de A4 door Midden-Delfland, maar dat weet de heer **Dijsselbloem**.

De motie op stuk nr. 16 is een heel lange motie. Het gaat over veiligheid in het openbaar vervoer, over het voorzien van alle tramlijnen van conducteurs in 2005, toezichthouders op de stations, de OV-chipkaart, de Beneluxlijn, de spoorwegpolitie en ID-banen. Het gaat dus over heel erg veel. De Kamer moet zich ervan bewust zijn dat, zoals de heer Van den Berg al zei, er een heel beleidsprogramma mee wordt geagendeerd voor de komende regeerperiode. Op zichzelf zijn het heel sympathieke punten. Ik wil de motie zo verstaan dat wij een beleidsnotitie erover voorbereiden, zodat bij de onderhandelingen over het regeerakkoord keuzes kunnen worden gemaakt uit het veiligheidsbudget. Dit kan natuurlijk allemaal niet gratis en voor niets. Veiligheid is bij de meeste politieke partijen prioriteit nr. 3. De Kamer kan straks belet vragen op basis van de beleidsnotitie. Als ik de motie zo mag uitleggen, kan ik ermee uit de voeten. Ik wil nog wel zeggen dat het systeem van conducteurs in ID-banen niet echt bevalt. In

Netelenbos

Amsterdam zegt men, dat het reservoir mensen waaruit geput moet worden voor de ID-banen zo klein is geworden, dat er mensen overblijven die niet zo maar conducteur kunnen worden. Een conducteur moet sociale vaardigheden hebben en met veel geld omgaan. De gemiddelde conducteur gaat per dag met f 1200 depot op stap. Dat kan niet iedereen. In Amsterdam wil men graag dat de ID-banen worden omgezet in gewone banen. Ik besef dat dit politiek een beladen thema is. Er zou een keer goed bekeken moet worden of ID'ers dit soort functies vandaag de dag nog kunnen vervullen. Vroeger ging dat wel, maar op het ogenblik gaat het niet goed.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Moet ik uit de positieve uitlatingen van de minister over deze motie afleiden dat zij vindt dat het kabinet tot op heden op al deze fronten te kort is geschoten?

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik een geheel verkeerde uitleg. Toen ik aantrad, was er helemaal niets voor conducteurs, er waren geen camera's en andere voorzieningen. In de loop van de tijd hebben wij een heleboel gedaan, maar helaas, de agressiviteit in de samenleving neemt toe, dat is een algemeen probleem. Dit zorgt ervoor dat het juist in wat meer anonieme structuren, zoals het openbaar vervoer, problematisch is, zeker op bepaalde lijnen en op bepaalde uren van de dag. Je moet dus adequate antwoorden formuleren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar er is dus een motie voor nodig om u daarvan te overtuigen of bent u er gewoon mee bezig?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk ben ik daarmee bezig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is het dan geen volstrekt overbodige motie?

Minister **Netelenbos**: Als dat hier het criterium wordt...

Mevrouw **Giskes** (D66): U mag in ieder geval een voorzet geven.

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik allang afgeleerd. Er worden per begrotingsbehandeling wel 25 moties ingediend; de meeste zouden

niet behoeven te worden ingediend, zo vind ik zelf.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik moedig u aan om dat vooral te blijven zeggen. En dat mag bij deze motie ook.

Minister **Netelenbos**: Ik ben op zichzelf wel gemotiveerd om een beleidsnotitie over openbaar vervoer en veiligheidsvraagstukken te maken, want dan kan men er straks bij het opstellen van een nieuw regeerakkoord mee werken. Dat lijkt mij helemaal niet zo slecht; mijn collega's die zich met politie en justitie bezighouden, doen dit ook. Als je niet oppast, loopt het openbaar vervoer in de veiligheidsdossiers altijd wat achter de feiten aan. Wij zorgen nu voor een goede voorbereiding voor een nieuw regeerakkoord; ik vind dat eigenlijk wel verstandig.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Er wordt nu een groot aantal beleidsterreinen genoemd waarmee niet alleen Verkeer en Waterstaat, maar ook andere departementen te maken hebben. Er wordt gesproken van de bestaande spoorwegpolitie, maar volgens mij is de situatie inmiddels veranderd. Het gaat ook om andere zaken die de minister inmiddels heeft aangepakt, zoals de tourniquets en de chipkaart. Gaat zij nu een notitie maken die ons, naar ik aanneem, ruim voor de verkiezingen zal bereiken en op grond waarvan de Kamer een richting kan aangeven, of wordt het een stuk dat bedoeld is voor de partijen die in de volgende periode mogelijk een kabinet gaan vormen?

Minister **Netelenbos**: Ik bereid een notitie voor waarin het hele vraagstuk van de veiligheid in het openbaar vervoer nog eens uitgespeld wordt. Ik zal daarin aangeven wat er allemaal aan de hand is, wat er al gedaan is, welke vraagstukken zich wellicht nog voordoen en hoe daarop een antwoord kan worden geformuleerd. Bij de besprekingen over de uitslag van de verkiezingen, de coalitievorming en een regeerprogramma zijn de feiten dan nog eens goed geordend. Maar het gaat om een vraagstuk dat nog eens goed bekeken kan worden, nog los van wat er met het bedrag van ruim 40 mln euro extra gedaan kan worden. En ook ik weet dat het begrip

spoorwegpolitie niet meer bestaat, maar dat leggen wij in die notitie nog wel een keer uit.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik denk dat het goed is om over zo'n integrale notitie te kunnen beschikken, maar er wordt aandacht voor gevraagd en er wordt zelfs gevraagd, een extra inspanning te leveren om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer op korte termijn te verbeteren. Daarbij worden maatregelen genoemd, dus dan mogen wij toch op korte termijn concrete maatregelen verwachten in plaats van een beleidsnotitie met een opsomming van processen die al gaande zijn en dingen waaruit nog gekozen kan worden?

Minister **Netelenbos**: Er staat in de motie: binnen een halfjaar. U kunt zelf uitrekenen dat dat pal voor de verkiezingen is.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik verwijs naar het verzoek dat boven "de volgende maatregelen" staat. Er wordt gevraagd, op korte termijn een extra inspanning te leveren om een verbetering van de situatie te bewerkstelligen.

Minister **Netelenbos**: Maar ik lees ook het verzoek aan het eind. Ik zal uitleg geven en ik maak een notitie. Maar natuurlijk heb ik geen extra geld, behalve het bedrag waarover wij al de hele ochtend hebben gesproken. En als u de motie niet goed vindt, dan steunt u die toch gewoon niet?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik ben zeer blij met de toezegging van de minister om dit thema te gaan aanpakken. Ik vind het wel jammer dat in dit debatje de maatschappelijke urgentie van dit probleem als het ware even wordt weggeredeneerd. Dit is overigens geen verwijt aan de minister, het slaat op de opmerkingen van mevrouw Giskes en de heer Van Bommel. Mevrouw Giskes nodigt de minister zelfs uit om de motie overbodig te verklaren.

De **voorzitter**: Wij gaan dit debat niet heropenen, mijnheer Dijsselbloem.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Juist in de benadering die in het NVVP gekozen is, komt de natuur, de

Netelenbos

kwaliteit van de leefomgeving aan de orde. Wij gebruiken het woord leefbaarheid niet graag, dat heeft een geheel verkeerde annotatie. De heer Van der Steenhoven zou dit als Utrechter toch moeten weten. Hoe dan ook, de veiligheid en het ruimtegebruik wegen wij juist heel goed af en uiteindelijk worden er keuzes gemaakt. Het is dus zeker geen ondergeschikt thema, maar als je mobiliteitsproblemen niet probeert op te lossen, gaat het een keer echt fout, want dan gaat iedereen overal rijden. Je ziet het al gebeuren, veel mensen gaan het onderliggende wegennet gebruiken; daar gebeuren de meeste ongevallen en zijn de meeste doden te betreuren. Wij moeten dit zien te voorkomen en hierbij geldt: hoe beter het rijkswegennet, des te minder het onderliggende wegennet wordt gebruikt. Bij de behandeling van het NVVP komen wij hier nog wel uitgebreid op terug.

Verder pleit ik voor een eenvoudige invoering van een systeem van kilometerheffing, want anders mislukt het, dan sterft het in schoonheid. En let op het draagvlak. Dit is een advies van een minister die bij dit dossier sadder and wiser is geworden.

De heer Van der Steenhoven heeft een motie ingediend over fietsgebruik, openbaar vervoer, carpoolen en het bedrijfsvervoerplan. Hij doet de interessante suggestie om via de Wet milieubeheer of milieujaarverslagen daaraan iets te doen. Ik vind dat een interessante en creatieve gedachte. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer over. Het is ook goed dat daarover met de minister van VROM wordt gesproken.

De motie van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 20 heeft betrekking op de tourniquets. Rotterdam en Amsterdam hebben mij gevraagd om vooruitlopend op de chipkaart een eigen kaart te mogen ontwikkelen in relatie met tourniquets. Mijn antwoord is dat zij dat wel mogen, maar zodra de chipkaart er is, geldt deze voor het gehele openbaar vervoer. Er moet eenzelfde kaart in heel Nederland komen. Als er aparte kaarten komen, worden de reizigers daar horendol van. Met moet zelf de afweging maken of men tourniquets wil plaatsen, die men overigens zelf moet betalen. Amsterdam heeft dat gedaan en wil dit tijdelijk doen. Men

heeft het daar opgelost door controleurs bij de ingang te zetten en geen tourniquets te plaatsen. Ik ga er nog steeds van uit dat wij 2003 kunnen halen. Men moet dus zelf de afweging maken of men voor die twee jaar nog van alles overhoop wil halen.

De heer Hofstra vindt dat de begrotingen transparanter moeten zijn. Nu is in de begroting beter dan ooit te zien wat de niet belegde ruimte is. Dat is een uniforme aanpak van alle departementen. Verkeer en Waterstaat doet dat ook. In die zin doen wij niets anders dan andere departementen. Verder kan men in het MIT-projectenboek precies zien wat er veranderd is ten opzichte van het vorige jaar. Onder het beslag van de afspraken die wij onderling hebben gemaakt, dat wij niet een blauwdruk voor de aannemers willen maken, kan men precies zien waar sprake is van vertragingen en van kostenoverschrijdingen. Ik begrijp de opmerking van de heer Hofstra dan ook niet helemaal. Over de vraag wat wijze transparantie is, hebben wij bij de start van het projectenboek uitvoerig met elkaar gesproken in een besloten vergadering.

De heer Hofstra heeft gevraagd wat het voor de exploitatie betekent dat wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Kan het niet mis gaan? Ik ben er een voorstander van dat de uiteindelijke investeringsbeslissing, die tot een bedrag van 500 mln gulden altijd decentraal wordt genomen in het nieuwe NVVP, en de exploitatiefinanciering in één hand komen. Daarom wil ik ook graag de exploitatie decentraliseren. Wij praten daarover op dit moment met IPO, VNG en samenwerkende kaderwetgebieden. Dat is nog een lastig gesprek, want het gaat uiteindelijk om keuzes. Ik ben het echter met de heer Hofstra eens dat je iemand niet vrij kunt laten beslissen over investeringen, om vervolgens een probleem te hebben met de exploitatie. Bij investeringen voor RandstadRail of de Noord-Zuidlijn rekenen wij op dit moment ook uit welke exploitatiegevolgen dit heeft. Bij de Noord-Zuidlijn hebben wij indertijd gezegd dat bepaalde tramlijnen dan weg moesten. De burgers vinden zo iets niet leuk en dan volgt een enorme discussie. Als Amsterdam het dan niet wil, moet men het zelf betalen. Er worden echter afspraken gemaakt, ook over

exploitatieopbrengsten en -gevolgen. Wij hebben ruim 3 mld gulden beschikbaar voor exploitatie. Dat groeit 2% per jaar. Dat is het dan ook. Het ziet er niet naar uit dat dit verandert. Wij hebben gezegd dat de subsidie naar 50% moet. Dat is nog steeds het beleid. Er zijn nog steeds heel veel gebieden waar men op 65% zit. Die zullen stap voor stap naar die 50% moeten. Dat is onderdeel van de discussie over decentralisatie en exploitatie. De steden zeggen: wij hebben trams en dat is duurder. Dat klopt. Je hebt dan ook een railcomponent nodig in zo'n exploitatiesubsidie. Hierover wordt op dit moment nog gesproken. Zodra het klaar is, kan ik de Kamer laten zien hoe wij denken dat het moet gaan. Op dit moment eet de grote stad heel erg het platteland op en ik denk dat dit niet goed afloopt. Ik wil dus toe naar een gebiedsgewijze decentralisatie met een aantal parameters. De Kamer zal zich kunnen voorstellen dat het gesprek hierover lastig is.

Publiek-private samenwerking is natuurlijk altijd zowel publiek als privaat. In het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is 1,2 mld gulden opgenomen voor het hele traject van de A4, inclusief de Coentunnel. Hoe wij dit bedrag verdelen over de componenten in de PPS, is onderwerp van gesprek en uiteraard onderwerp van onderhandeling. De overheid is niet afzijdig, want dan is bijvoorbeeld het plan-Norder onhaalbaar. Dit plan kan echt niet zonder publiek geld, omdat het meer om een integrale gebiedsbenadering gaat dan alleen om 6,5 km weg.

De heer Hofstra zei dat hij maar steeds geen reactie krijgt op zijn vragen over Rijkswaterstaat. Schriftelijk heb ik geantwoord dat er voor de veranderingen waarmee wij bij Rijkswaterstaat bezig zijn, begin januari een uitgewerkt plan is. Dit zal ik uiteraard de Kamer toesturen. Ik zou het plezierig vinden om daar eens uitvoerig over te praten, want een begrotingsbehandeling leent zich niet gemakkelijk voor zo'n onderwerp. Dan kunnen allerlei zaken aan de orde komen, zoals innovatief werken, innovatief aanbesteden en de rol die Rijkswaterstaat kan spelen voor provincies en gemeenten. Ik vind dat dit mogelijk is op contractbasis. Wij hoeven niet alles te dubbelen. Deze gedachten worden uitgewerkt om één expertise te organiseren voor alle overheden.

Netelenbos

Hoe dit precies moet gebeuren zonder versnippering, werken wij nog uit. Hierover kunnen wij begin februari misschien eens uitvoerig spreken.

De heer Hofstra vroeg aandacht voor het beprijzen van goederenvervoer. Uiteraard kijken wij ook naar Duitsland. Wij zijn sterk in overleg met Duitsland. Wij willen het voor ons vrachtverkeer op een vergelijkbare manier regelen als Duitsland met zijn Straßenbenutzungsgebühr. Ik heb niet gemerkt dat er veel oppositie tegen kwam toen Duitsland vertelde hoe het dit dacht aan te pakken. Voor twaalftonners en zwaarder vrachtverkeer bestaan Europese verplichtingen, bijvoorbeeld voor het niveau van de motorrijtuigenbelasting. Het eurovignet kan niet blijven bestaan op het moment dat Duitsland eruit stapt. Dat lijkt mij ondoenlijk. Hierop zullen wij dus een antwoord moeten formuleren. Ik heb in de voortgangsnotitie geschreven dat de regeling voor twaalftonners en zwaarder vrachtverkeer waarschijnlijk niet budgettair neutraal kan zijn. Wat dit betekent, heeft de Kamer nog niet kunnen lezen want dit is nog niet uitgewerkt. Na overleg met de sector zullen wij de Kamer er verder over informeren.

De heer **Hofstra** (VVD): U zegt dat er niet veel kritiek is gekomen op de Duitse plannen, maar de kosten per kilometer gaan voor een grote vrachtwagen van twee à drie cent voor het eurovignet naar twintig tot dertig Duitse pfennig per kilometer. Als ook Nederland zegt dat het niet op voorhand budgettair neutraal kan, is er sprake van een grote lastenverzwaring. Wij hebben principieel gezegd dat wij dit alleen zien zitten in relatie met de ontwikkelingen van het witboek en de eerlijke prijzen. Hiermee kom ik bij mijn vierkante cirkel: hoe gaat het dan met het schip en met de trein? Ik krijg graag de toezegging van de minister dat zij het rustig aan doet en het wegvervoer pas extra belast als het nodig is en rechtvaardig is in het totale kader.

Minister **Netelenbos**: Wij gaan natuurlijk niet over de Duitse beslissingen. Men kan daar gewoon beslissen om 25 pfennig te heffen. Hoe Europa hierop reageert, weten wij op dit moment overigens nog niet. Ik kan mij best voorstellen dat

de Europese Commissie er iets van vindt.

In de systematiek van Nederland hebben wij, net als bij andere mobiliteit, te maken met de motorrijtuigenbelasting, de BPM, het eurovignet en verplichtingen van Europa. De vraag is ook hoe wij omgaan met het witboek. Wij denken dat het voor de heel zware vrachtauto's niet budgettair neutraal kan. Hoe dit onderbouwd wordt, ziet de Kamer later. Of zij het ermee eens is, horen wij dan nog. Er zal nog heel wat water naar de zee gaan voordat het is uitgewerkt. Het gaat in Nederland echter toch pas in 2004 in; 2003 halen wij niet meer.

Voorzitter. De heer Hofstra heeft op de hem bekende manier allerlei situaties geschetst van werken aan de weg, waarbij wij niet slim zouden opereren. Laat ik nu denken dat Rijkswaterstaat dat juist wel slim doet. De mensen aldaar denken voortdurend na over de vraag hoe het in de gegeven omstandigheid het beste kan, maar soms is het echt niet oplosbaar. Er wordt in ieder geval niet impulsief aan wegbeheer gedaan. Ik ben overigens best bereid om nog eens te laten kijken naar de voorbeelden die de heer Hofstra noemde, waaronder de Heerenveen-Joure-versmalling.

Verder heeft de heer Hofstra gesproken over de ontvlechtingen van de A10 als een voorbeeld van hoe het wel moet. Op zichzelf ben ik dat met hem eens. Vandaar dat wij in nieuwe situaties waarin sprake is van wegbreiding, wij er ook heel goed naar kijken. Ten aanzien van Eindhoven is er heel lang over gediscussieerd of het een twee keer vierbaansweg moet worden. Uiteindelijk is gekozen voor een twee keer-twee keer-twee keer-tweebaansweg, waarbij de buitenste twee banen voor regionaal verkeer zijn, waardoor geen menging ontstaat en de doorstroming sterk wordt bevorderd. Van geval tot geval zal worden bekeken of dat ook kan bij bestaande situaties. Aangezien de situatie op de A10 op het ogenblik niet erg goed is, zal ook daar nagegaan moeten worden hoe met de menging moet worden omgegaan. Maar goed, dat zal de gemiddelde Amsterdammer wel niet zo'n goede gedachte vinden.

Met betrekking tot de snelheids-handhaving ligt er een motie van de heer Hofstra. Eigenlijk ben ik van oordeel dat de discussie daarover

niet met mij maar met de minister van Justitie aangegaan moet worden. Ik ga namelijk helemaal niet over handhaving. Ik vind het overigens wel belangrijk en ik ben het eens met al degenen die vinden dat er niet gedoogd moet worden en dat recidive strenger gestraft moet worden, maar in feite gebeurt dat al. Gelet op de Wet-Mulder is dat wel lastig met betrekking tot rijbewijzen. Wanneer iemand 200 km/uur rijdt en wordt geflitst, is het lastig te achterhalen wie er achter het stuur zat. Er wordt dus op kenteken bekeurd. Wat dat betreft hebben wij het ons ten aanzien van de recidive lastig gemaakt. Er ligt al een verzoek voor het puntenrijbewijs. Daarover is tijdens een recent algemeen overleg door de heer Korthals en mij al een uitspraak gedaan. Ik ben dus ook van mening dat daarop nog een antwoord moet komen, maar ik voel mij niet geroepen om uitspraken te doen over de zwaarte van boetes. Ik weet een ding zeker: als je te hard rijdt, ben je in overtreding en dan word je in principe beboet. Wij moeten in ieder geval geen voeding geven aan de gedachte dat een beetje hard rijden niet erg is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik neem toch wel aan dat de minister vindt dat een beetje te hard rijden in ieder geval minder erg is dan heel veel te hard rijden?

Minister **Netelenbos**: Dat hangt er maar heel erg vanaf. Als je in de bebouwde kom 55 km/uur rijdt, dan vind ik dat heel erg en zelfs bijna immoreel.

De heer **Hofstra** (VVD): Met onze motie sluiten wij aan bij de uitvoering van een andere motie waarvan in uw begroting staat dat die door Justitie wordt uitgevoerd. Als wij u helpen door onze motie ook in te dienen bij de behandeling van de Justitiebegroting, dan willen wij dat met alle plezier doen.

Minister **Netelenbos**: Dat lijkt mij een beter postadres dan de minister van Verkeer en Waterstaat, want die gaat echt niet over de strafmaat bij handhaving. Verder vind ik dat wij gestrengheid dienen uit te stralen, waar wij enerzijds een debat hebben over gedogen en anderzijds het risico lopen dat de burger ons fout zou kunnen begrijpen, zo zeg ik tegen de heer Eurlings,



De heer Hofstra (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Eurlings** (CDA): Daarom sta ik dus hier, want ik verwachtte die kat wel van de minister. Voor alle duidelijkheid, het gaat niet om gedogen, mevrouw de minister; het gaat wel om de conclusie van ook de Universiteit van Groningen anderhalf jaar geleden, dat het instrument nu bot is en dat de mensen het te veel als een kat-en-muis-spelletje zien vanwege al die kleine boetes, waardoor wij met ons verkeersveiligheidsbeleid en de handhaving ervan niet het optimale effect sorteren. Daarom vind ik dat de minister uit verkeersveiligheidsoptiek moet blijven nagaan of het instrument scherp genoeg is, met name richting die groep die de grootste problemen veroorzaakt.

Minister **Netelenbos**: Ik vind *f* 60 toch wel veel geld. Ik zou dat bedrag liever aan iets leuks dan aan een boete besteden. U denkt daar kennelijk anders over.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij vinden *f* 60 ook veel geld, zeker voor iemand die maar 3 km/uur te hard rijdt.

Minister **Netelenbos**: Dat hoort u mij niet zeggen. Er wordt al 3% bij opgeteld. Als men een boete krijgt voor 3 km/uur te hard rijden, rijdt men in de praktijk 10 km/uur te hard

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb over de mensen die keer op keer 20 tot 30 km/uur te hard te rijden en de boetes daarvoor incalculeren. Het is de vraag of dit systeem effectief dat gedrag tegengaat. In de praktijk blijkt 60 tot 70% van de boetes voor kleine overtredingen te worden gegeven.

Minister **Netelenbos**: Wellicht is het systeem niet effectief genoeg, want er rijden nog steeds veel mensen veel te snel. De aanpak van de recidive heeft te maken met de Wet-Mulder. Dat is een complexe zaak waarover de Kamer inmiddels afspraken heeft gemaakt met de minister van Justitie. Het lijkt mij het beste als de Kamer de reactie van minister Korthals afwacht. Het is niet goed dat steeds het beeld wordt geschetst – dit wordt nog uitvergroet door sommige kranten – dat 3 km/uur te hard rijden niet zo erg is. Die regels zijn er niet voor niets.

De heer Hofstra heeft op stuk nr. 23 een motie ingediend over de NS. Het structuurregime wil ik graag in het kader van de wet behandelen. Ik heb al toezeggingen gedaan in verband met de meerjarenplanning voor railinfrastructuur. De studie wordt binnenkort afgerond. Wij kunnen overigens op dit moment niet meer geld aan vernieuwingsinvesteringen besteden, want dat heeft een negatieve invloed op het huidige treinverkeer. Al had ik een miljard

meer, dan nog zou dat niet voor dat doel ingezet kunnen worden. Ik heb dit onlangs nog laten navragen omdat ik, evenals de heer Hofstra, het gevoel had dat dergelijke maatregelen urgent zijn. Er kan op dit moment echt niet meer worden verspijkerd. De vraagstukken voor de periode na 2003 worden in kaart gebracht. Daarvoor zijn nog additionele middelen nodig. Eind van dit jaar zal ik een voorstel terzake doen. Wellicht kan de heer Hofstra de verschillende onderdelen van zijn motie uit elkaar halen.

De heer Hofstra vroeg zich af of de veiligheid bij aanleg en onderhoud niet te veel nadruk krijgt. Wij hebben een- en andermaal vastgesteld dat de veiligheid van de werkers de hoogste prioriteit heeft. Daar wil ik niets op afdingen. Ik moet er niet aan denken dat er mensen tijdens hun werk verongelukken als gevolg van versoepeling van de regels. Dat is on-Nederlands.

De heer **Hofstra** (VVD): U suggereert nu dat ik een voorstander ben van het inrijden op wegwerkers. Dat ben ik natuurlijk helemaal niet. Dit werk moet veilig kunnen worden gedaan. Het verkeer moet ook veilig worden afgewikkeld. Files kunnen ook gevaarlijke situaties opleveren. Ik vraag mij alleen af of wij niet te ver zijn doorgesloten. Bij Utrecht liggen vijf rijstroken. Voor de werkzaamheden zijn er twee nodig, maar er is er nog maar één voor het verkeer beschikbaar. Wordt de veiligheid nu zoveel geweld aan gedaan als er een rijstrook bijkomt?

Minister **Netelenbos**: Soms kan dat niet. Ik heb hetzelfde gevoel ook wel eens. Het lijkt soms ook alsof er niet wordt gewerkt, maar toch is dat zo. Wij doen nooit iets zo maar.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat blijft voor mij de vraag.

De **voorzitter**: Hoewel het een belangwekkend onderwerp is, vraag ik toch om enige versnelling aan te brengen. Bij Verkeer en Waterstaat moet dat mogelijk zijn.

Minister **Netelenbos**: Niet te snel, want dan loopt het slecht af voor je portemonnee!

De heer Van Bommel heeft op stuk nr. 24 een motie ingediend over een eerdere evaluatie van de aanbesteding van het openbaar vervoer. De

Netelenbos

datum van de evaluatie is opgenomen in de wet. De wet kan niet bij motie gewijzigd worden. Ik ontraad aanvaarding van deze motie dan ook ten zeerste.

De motie op stuk nr. 25 handelt over de fietschip. Een nationale richtlijn is wel een zwaar instrument. Ik zal deze suggestie inbrengen in de werkgroep. Wij moeten natuurlijk voorkomen dat de politie verschillende scanners nodig heeft. Met deze uitleg is de motie wellicht overbodig.

Voorzitter. Dan kom ik bij de motie van mevrouw Giskes op stuk nr. 26 over de maximumsnelheid voor bussen van 100 km/uur. Daar zijn al eerder afspraken over gemaakt. In overleg met de minister van VROM is de afweging gemaakt dat de emissieproblematiek de overhand moet hebben en dat een snelheid van 80 km/uur meer voor de hand ligt. De minister van VROM is erg bang voor precedentwerking als een uitzondering wordt gemaakt voor een doelgroep. Ik stel mevrouw Giskes voor dit onderwerp volgende week bij de behandeling van de begroting van VROM aan de orde te stellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is de minister het met mij eens dat het gunstig zou zijn voor het milieu als met deze maatregel wordt bewerkstelligd dat meer mensen gebruik gaan maken van het collectieve vervoer? Wellicht heeft de minister van VROM dat aspect niet meegewogen.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar dat laat zich zo moeilijk bewijzen. Dat is het probleem. In de spits zitten die bussen wel vol, maar daarbuiten zijn bussen helaas jammerlijk leeg.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar als 80 rijdende bussen voor files zorgen, is het milieuprobleem nog veel groter.

Minister **Netelenbos**: Misschien kan mevrouw Giskes volgende week bij de minister van VROM nog eens een balletje opgooien. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over.

Voorzitter. Mevrouw Ravestein heeft een opmerking gemaakt over de nationaliteitseis voor kapiteins. Ik geloof niet dat ik ineens iets minder ruimhartig ben. Wij hebben altijd gezegd dat het moet gaan om landen die kwalitatief dezelfde norm hanteren als Nederland. Er komt een wetsvoorstel op dit punt. Deze week

was ik bij een groot baggerbedrijf, met de grootste vloot van Nederland. Zelfs dat baggerbedrijf moet uitvlaggen als het zo doorgaat. Ik zou het heel erg vinden als onze nationale trots, de baggeraars van de wereld, ook moet uitvlaggen als gevolg van het niet vinden van kapiteins. Dat is namelijk de situatie.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Toch lijkt het mij beter om de dispensatietermijn te verlengen in plaats van de nationaliteitseis te versoepelen. Dat is overigens de mening van een groot deel van de Kamer, zoals bleek tijdens het algemeen overleg dat wij daarover hebben gevoerd.

Minister **Netelenbos**: Ik meen toch gehoord te hebben dat de fracties van de VVD en de PvdA, die nog altijd een meerderheid in dit huis vormen, mijn mededelingen wel konden volgen. Je kunt kapiteins niet ieder jaar een dispensatie geven. Er is namelijk overal een tekort aan kapiteins en ze gaan dan weg. Het is misschien verstandig om wat dit betreft naar het bedrijfsleven te luisteren. Overigens vind ik dat het stellen van een nationaliteitseis een enge kant heeft, maar dat had ik al naar voren gebracht tijdens het algemeen overleg.

Dan ligt voor mij een niet genummerde motie.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister gaat nu over naar de volgende spreker, maar zij is nog niet ingegaan op mijn vraag over het nationaal programma.

Minister **Netelenbos**: Dat gaat over het gedeeld autogebruik. Ik heb een toezegging gedaan op het gebied van voorlichting. Ik kan dat beleid meenemen in de lopende voorlichtingsprogramma's zowel van mijn departement als van het Centrum vernieuwing openbaar vervoer. Daarover zal ik aan de Kamer nog een voorstel doen. Daarnaast heeft mevrouw Giskes voorgesteld om gemeentes over de brug te helpen met investeringen. Ik doe de suggestie om voor 1 mln euro via het benuttingsbudget initiatieven te ontplooiën en dan af te wachten hoe dat loopt. Ik weet absoluut niet wat de effecten hiervan zijn. Daarom vind ik het verstandig om te starten met een voorlichtingsprogramma, een beperkt budget beschikbaar te stellen van 1 mln euro

– dus ruim 2 mln gulden – en als blijkt dat het goed loopt, te bezien hoe wij daarmee verdergaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wil de minister, voordat wij het MIT behandelen, een brief naar de Kamer sturen waarin zij de voorlichting nader toelicht en aangeeft welke bedragen daarmee zijn gemoeid?

Minister **Netelenbos**: Ik zal proberen om dat op tijd klaar te hebben.

De heer Stellingwerf wil de BPM niet aantasten. Daar komen wij nog wel over te praten.

Hij heeft voorts een motie ingediend over budgettaire neutraliteit. In feite spreekt hij daarin veel meer de Tweede Kamer aan dan mij. Daarover is immers bij de behandeling van het belastingplan gesproken. Het lijkt mij dat de Kamer zelf wel weet hoe zij met die motie wil omgaan.

Mevrouw Ravestein heeft de motie op stuk nr. 27 ingediend over de veren. Ik wil de stand van zaken bij calamiteiten nog wel eens laten uitschrijven, maar ik wijs erop dat in dit gebied nu vijf tunnels aanwezig zijn, terwijl er vroeger niks was. Drie pontveren blijven in de vaart: één voor auto's en twee voor voetgangers en fietsers. Het kan er bij mij niet in dat er dan problemen ontstaan bij calamiteiten. Ik zal het nog eens uitwerken, maar ik houd geen pontveren in de vaart omdat ooit in de negentiende eeuw een eeuwigdurend recht is verleend. Dan hadden wij die tunnels niet moeten bouwen, want die tunnels kosten goud geld en als het aan mij ligt, komt er een tweede Coentunnel bij. De vernieuwing gaat ook voort.

Gelukkig zegt de heer Van den Berg dat het niet mijn financieel probleem is, maar dat men het geld dat men heeft, niet uitgeeft. Ik heb een quick-scan gemaakt op de veiligheid. De Kamer heeft indertijd immers gemeld dat de pontveren reuze onveilig waren. Ik heb daarom mijn inspectie erop afgestuurd. Zij heeft een rapport opgesteld waaruit blijkt dat het allemaal reuze meevalt. Dat rapport heeft de Kamer ook gekregen. Zo nu en dan is er wel iets aan de hand, maar het is niet onveilig. Het IPO moet ook zijn verantwoordelijkheid nemen, evenals de gemeenten. De Kamer vraagt mij hen eens bij elkaar te roepen omdat zij het uit zichzelf niet doen. Dat kan ik wel volgen, maar ik ben niet van

Netelenbos

plan om geld dat gecentraliseerd is, te gaan verdubbelen. Daar zijn de problemen echt te groot voor. Als de desbetreffende motie zo kan worden uitgelegd, kan ik haar uitvoeren.



Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter. Ik ga kort in op de drie moties die op het terrein van water zijn ingediend.

De heer Van den Berg heeft de urgentie aangegeven van een aantal werkzaamheden in het kader van het nieuwe waterbeleid en gevraagd hoe het staat met de verschillende wetgevingstrajecten. Ik heb al aangegeven dat het wetsvoorstel voor de Wet op de hoogwaterbescherming medio 2002 de Kamer zal bereiken. De watertoets, de handreiking, is inmiddels gerealiseerd. Na de evaluatie zullen wij die in het Besluit ruimtelijke ordening verankeren. Niettemin hebben wij te maken met een aantal procedurele voorbereidingen. Het opstellen van een PKB en het maken van start-notities MER kosten nu eenmaal tijd. Deze procedures zijn door de Kamer zelf voorgeschreven en geaccordeerd. Ik realiseer mij de urgentie. Ik probeer dan ook zoveel mogelijk tempo te maken, maar ik moet samenwerken met andere partners en overleg betekent dat een ander ook de tijd moet worden gegeven om hetzelfde tempo te behouden. Anders wordt het een decreet.

Toen het rapport-Tielrooij uitkwam, in de laatste dagen van augustus 2000, drong de Kamer er bij mij op aan, zo spoedig mogelijk een kabinetsstandpunt te overleggen. Wij hebben kans gezien om dat in drie maanden te realiseren. De Kamer kreeg het medio december. Ik moet echter constateren dat de Kamer er een half jaar over heeft gedaan voordat zij daarover met mij kon praten. Dat de Kamer mij op de urgentie wijst, vind ik prima. Ik doe mijn uiterste best om snel te werken, maar ik vind het jammer dat een notitie die ik snel indien omdat er een breed draagvlak is, hier enige tijd blijft liggen. Ik heb begrip voor de volle agenda van de Kamer, maar laten wij elkaar dan niet te zeer daarover de maat nemen.

Ik kom te spreken over de motie op stuk nr. 18 van de heer Depla over de Zandmaas. Ik heb vandaag, maar ook tijdens alle eerdere overleggen in het kader van het

deltaplan grote rivieren waarbij elk half jaar over de Maas wordt gesproken, onderscheid gemaakt tussen pakket I en II. Ik heb dat gedaan om aan te geven dat de regering, maar vooral het ministerie van Verkeer en Waterstaat als beleidsverantwoordelijke voor veiligheid tegen hoogwater en overlast, zo snel mogelijk de eerste 92% van het pakket wil realiseren. De ICES-claim, ingediend door mijn collega van LNV en door ons voluit gesteund, voorziet in pakket II.

De regering committeert zich volledig aan de problematiek van de hoogwaterbescherming in de Zandmaas. Ik heb aangegeven dat dit wordt bevestigd in mijn uitspraak dat, indien onverhoopt de ICES-claim niet gehonoreerd wordt, ik ervoor zorg zal dragen dat de resterende 8% alsnog van mijn begroting wordt gerealiseerd. Niettemin is dat maar een fractie van het bedrag van pakket II dat voorziet in een zeer ruime natuurontwikkeling van 1500 ha.

Ik kan dan ook niet anders dan constateren dat het dictum van de motie eigenlijk een amendement is. Als de heer Depla uitspreekt dat de regering zich moet committeren aan volledige financiering, vraagt hij om 0,5 mld gulden zonder dat hij daar enige dekking voor aangeeft. Als dit onderwerp de heer Depla zo zeer ter harte gaat, had hij bij de algemene financiële beschouwingen die 0,5 mld gulden moeten zoeken. Ik ben er vanaf het begin duidelijk over geweest dat er voor het totale Maasplan onvoldoende geld was. Met de Kamer is afgesproken dat ik aan de veiligheidsaspecten prioriteit zou geven. De Kamer heeft mij daarin gevolgd. Ik heb gezegd mij maximaal te zullen inzetten voor het realiseren van het pakket, maar 0,5 mld gulden sprokkel ik niet een, twee, drie bij elkaar. Ik heb geld voor veiligheid en hoogwaterbescherming en niet voor natuurontwikkeling. Daar zijn andere departementen en andere partners bij betrokken. Ik moet de motie ten sterkste ontraden, want de heer Depla kan niet zo maar per motie een bestemming geven aan 0,5 mld gulden.

De heer Depla heeft een motie ingediend onder nr. 21 ter vervanging van de motie-Herrebrugh c.s. (27625, nr. 12) die was ingediend bij het waterbeleid. Het beleid is erop gericht om de trend dat de ruimte voor water steeds minder wordt,

nadrukkelijk om te buigen in een beleid waarin ruimte voor water behouden c.q. gevonden moet worden. In dat kader worden de waterschies opgesteld door de verschillende provincies. Deze deelstroomvisies vormen de basis voor de streekplannen. Die deelstroomvisies zullen gereed moeten zijn bij het tekenen van het bestuursakkoord. Daarbij zal aan de orde komen waar pijnpunten zitten in projecten die inmiddels zijn bestemd. Op dat moment heb ik een volledig overzicht van die projecten met de oplossingen van de provincies hoe met die projecten om te gaan.

Op 14 februari jongstleden is daarover een commitment bereikt. Bij het opstellen van de waterschies en het opnemen in het streekplan maken wij duidelijk wat de noden zijn per deelstroomgebied, hoe de waterhuishouding moet zijn en wat de verhouding is tot toekomstige, nog te realiseren bouwplannen. Al deze punten komen in 2002 in het bestuursakkoord nadrukkelijk aan de orde. Het oordeel over deze motie laat ik aan de Kamer over.

Wat de heer Depla in zijn motie op stuk nr. 17 vraagt, heb ik vanochtend bijna letterlijk schriftelijk geantwoord. Hij brengt mij daarmee enigszins in verlegenheid. Hij verzoekt namelijk de regering een actieprogramma te maken waarin staat aangegeven hoe Rijkswaterstaat als grote opdrachtgever innovaties en marktdoorbraken op het gebied van energiebesparing etc. gaat realiseren en er binnen de eigen organisatie voor te zorgen dat de mogelijke energiebesparing van 20% in tien jaar zal worden gehaald. Vanochtend heb ik geantwoord dat de verschillende programma's tot doel hebben 20% energiebesparing te bereiken in 2010 ten opzichten van het referentiejaar 1995. Ik doe dus al wat de heer Depla vraagt. Ik heb dan ook het idee dat wij het meer eens zijn dan hij beseft. Wij hebben die programma's reeds. Daarom beschouw ik de motie als overbodig.

De **voorzitter**: Ik weet bijna zeker dat als de motie overbodig is, de heer Depla haar intrekt.

De heer **Depla** (PvdA): Als de motie inderdaad overbodig is, moet ik haar zeker intrekken want de stemmingslijsten zijn lang zat. Uit de praktijk bereiken mij echter signalen dat ondanks alle mooie programma's energiebesparing en duurzaam

J.M. de Vries

bouwen vaak op het tweede plan terechtkomen. De aanleiding van mijn motie was om de politieke uitspraak te doen dat wij daarin verandering willen brengen. Ik zal het antwoord van de staatssecretaris nog eens bekijken en daarna beslissen over de vraag of de motie kan worden ingetrokken.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik ben blij dat u mij gelooft en dat ik de door u bedoelde opmerkingen uit het veld heb kunnen weerleggen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Op een later tijdstip zal over de amendementen, de begrotingen en de moties worden gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

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).**

(Zie vergadering van 7 november 2001.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Van de Camp** (CDA): Voorzitter. Na al het asfalt gaan wij weer over tot Justitie. Ik dank beide bewindslieden oprecht en welgemeend voor de antwoorden die wij, ook schriftelijk in fasen, hebben ontvangen. Het is duidelijk wat het kabinet wil. De minister trad gisterenmiddag aan met zijn bril op. Ik dacht toen: Oei, dat kan nog wel eens spannend worden! Maar vandaag is die bril er niet, dus wellicht is de rust in de coalitie weergekeerd. Ik wil een viertal punten aan de orde stellen: de nota Criminaliteitsbestrijding, het initiatiefwetsvoorstel van collega's Van Oven en O.P.G. Vos, de Extacynota en het asielbeleid.

Wij hebben uitgebreid gesproken over de nota Criminaliteitsbestrijding. Tussen de CDA-fractie en de minister van Justitie zal een

verschil van mening blijven bestaan over de vraag of de nota op tijd of te laat is gepresenteerd. Wij zullen het komende jaar met hem of met zijn opvolger doordiscussiëren over het aantal aangiftes, de ophelderingspercentages, doorlooptijden en dergelijke. Vandaag willen we de nota afgehandeld hebben.

Bij de behandeling van de nota is aan de orde geweest het mogelijke initiatiefwetsvoorstel van de collega's Van Oven en O.P.G. Vos onder nr. 26274 over de verhoging van de competentie van de strafrechter: de alleensprekende rechter wordt daarin de mogelijkheid gegeven om niet alleen straffen van maximaal 6 maanden, maar ook van maximaal 12 maanden op te leggen. De CDA-fractie bejegt dit wetsvoorstel positief. De indieners kunnen wat dit betreft dus de behandeling voortzetten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Terugkomend op de afhandeling van het notaoverleg over de criminaliteitsbestrijding wil ik het volgende opmerken. Het amendement van de VVD om extra geld uit te trekken voor veiligheid is volgens mij een vertaling van een motie die de heer Van de Camp samen met de VVD in dat notaoverleg indiende. Is dat zo?

De heer **Van de Camp** (CDA): Het amendement is een vertaling van de maatregelen die in de motie worden voorgesteld.

De heer **Van Heemst** (PvdA): We hebben dus te maken met een amendement van de VVD dat een motie van VVD en CDA vertaalt. Mag ik weten of u betrokken bent geweest bij de opstelling van dat amendement?

De heer **Van de Camp** (CDA): Ik ben niet betrokken geweest bij de opstelling van dat amendement.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik dan vragen wat u daarvan vindt, als medeondertekenaar van die motie?

De heer **Van de Camp** (CDA): Dat ik er niet bij ben betrokken? Ik kan mij voorstellen dat mijn collega's van de VVD het net zo druk hebben met de voorbereiding van de begrotingsbehandeling als ikzelf, maar ik had het netter gevonden als er even met mij over de dekking was gesproken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Kunt u vertellen wat uw oordeel is over het amendement, dat wij inmiddels al een paar dagen kennen?

De heer **Van de Camp** (CDA): Dat oordeel zal pas in onze fractievergadering van volgende week dinsdag worden geveld. Ik kan u bij dezen wel officieel meedelen dat ik grote vraagtekens zet bij de dekking van het amendement, ook vanwege de regels van het kabinet inzake de financiering van de uitgaven voor asielzoekers. Maar omdat de bestrijding van de criminaliteit en de bevordering van de veiligheid in Nederland voor de CDA-fractie een aangelegen punt is, wil ik een definitief oordeel toch eerst met mijn 28 collega's bespreken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik u vragen, een oordeel te geven over een amendement van collega Dittrich, collega Van Oven en mijzelf, waarin wordt getracht om dezelfde motie om te zetten in een extra inspanning voor veiligheid, maar dan met een andere fasering en een andere dekking?

De heer **Van de Camp** (CDA): Voorzitter. Dat amendement is nog maar zo kort geleden ingediend dat ik het niet heb kunnen lezen, maar ik ken de dekking die daarin is aangegeven. Tegenover dit amendement sta ik aanmerkelijk sympathieker. Als het kabinet geen bezwaar tegen die dekking zou hebben, zou dit amendement ook deel uitmaken van onze bespreking op dinsdag.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Van de Camp heeft de heer Nicolaï nogal kritisch bevraagd op die systematiek-doorbrekende dekking, maar ik begrijp nu dat hij niet uitsluit dat hij de VVD zal steunen in datgene wat gisteren volgens hem eigenlijk niet kon.

De heer **Van de Camp** (CDA): Voorzitter. Ik vind dat de heer Rouvoet nu, de zondag passerend, veel te sterk vooruitloopt op de komende week. Dat zijn de momenten waarop hij en ik nadenken...

Staatssecretaris **Kalsbeek**: Maar toch niet over het werk?

De heer **Van de Camp** (CDA): Ook over het werk.