

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 juni 2004 over **stations-fietsenstallingen**.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Op 29 juni heeft de minister in een interview in het tijdschrift de Vogelvrije Fietser gezegd, dat zij vindt dat de Nederlandse Spoorwegen zich aan hun contract moeten houden. Dat vindt mijn fractie ook. Wij dienen dan ook de volgende motie in om de minister te helpen de NS aan het contract te houden.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat mensen een veilige plek moeten hebben om hun fiets bij het station te parkeren;

voorts van mening dat de Nederlandse Spoorwegen zich dienen te houden aan de gemaakte afspraken in het Overgangscontract II;

overwegende dat het streven uit het Overgangscontract II om alle door NS Stations BV beheerde, bewaakte/beveiligde fietsenstallingen toegankelijk te maken voor reizigers vanaf minstens een kwartier voor begin tot minstens een kwartier na einde van de dienstregeling, niet gehaald wordt;

voorts overwegende dat artikel 21, lid 3, van het Overgangscontract II stelt dat NSR verplicht is om de openingstijden van bewaakte fietsenstallingen niet te verslechteren ten opzichte van de situatie per 1 juli 2000;

constaterende dat NSR nu ruim onder die verplichte ondergrens zit;

verzoekt de regering, de NS aan haar verplichting te houden om de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen niet te verslechteren ten opzichte van de situatie per 1 juli 2000 en de NS te verplichten deze situatie per 1 januari 2005 weer op peil te hebben,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 141 (29200-XII).

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik vind het jammer dat wij dit debat hebben. Wellicht had ik het de vorige keer kunnen voorkomen, waarvoor mijn excuses.

In het overgangscontract voor fietsenstallingen staat dat ernaar wordt gestreefd dat de fietsenstallingen open zijn een kwartier voordat de eerste trein aankomt tot een kwartier nadat de laatste trein is aangekomen. Er staat ook in dat de openingstijden niet mogen verslechteren ten opzichte van 1 juli 2000. Mevrouw Gerkena heeft daar groot gelijk in. Kijken wij nu naar de toekomst. Ik vraag mevrouw Gerkena of zij toch niet akkoord kan gaan met de toekomstvisie van de NS. Het betekent dat in 2010 niet alleen voor de 300 reizigers die nu zijn gedupeerd, maar voor alle reizigers alle stationstallingen dag en nacht toegankelijk zijn. Wij besparen nu 3 mln tot 2010 door de verslechterde openingstijden. Dat geld kunnen wij besteden aan de automatisering van de fietsenstallingen. Ik geef dat mevrouw Gerkena in overweging. Het spijt mij dat het debat de vorige keer zo is verlopen. Ik vraag u om te gaan voor de toekomstvisie, zodat met de inzet van deze 3 mln straks in 2010 alle stallingen dag en nacht toegankelijk zijn. De NS zorgen voor de automatisering en Verkeer en Waterstaat zorgt ervoor dat de stallingen kwantitatief op orde zijn met de 60 mln die ik in de vorige begroting heb toegevoegd. Tegen die achtergrond ontraad ik de Kamer de motie aan te nemen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 juni 2004 over **de nota Mobiliteit**.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De Kamer heeft gisteren gedebatteerd over de hoofdlijnennotitie nota Mobiliteit. Wij willen de regering op basis van die discussie een expliciet verzoek meegeven.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige systeem van belastingen op automobilititeit (BPM, motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) voor burgers niet transparant is en dat de inkomsten uit deze belastingen vloeien naar de algemene middelen;

constaterende dat de beschikbare middelen voor realisatie, beheer en onderhoud van infrastructuur via de rijksbegroting jaarlijks kunnen fluctueren;

overwegende dat een meer directe koppeling tussen herkomst en besteding van belastingen op automobilititeit zowel het draagvlak voor deze belastingen als de inkomstzekerheid voor infrastructuur kan vergroten;

verzoekt de regering, te onderzoeken of nog in deze regeerperiode een vast percentage van de opbrengsten uit deze belastingen kan worden geoormerkt voor realisatie, beheer en onderhoud van infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 2 (29644).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik wil de minister ook graag iets meegeven bij de verdere ontwikkeling van de nota Mobiliteit. Het gaat

## Gerkens

over het openbaar vervoer en de ervaringen daarmee in België.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat bij de nota Mobiliteit politieke keuzes gemaakt dienen te worden over de toekomst van de mobiliteit;

overwegende dat openbaar vervoer een belangrijke schakel kan zijn in het oplossen van mobiliteitsproblemen indien dit gestimuleerd wordt;

constaterende dat in België in de afgelopen twee jaar 100 miljoen extra reizigers met tram en bus zijn gegaan en de groei van het autogebruik afneemt;

verzoekt de regering om bij de nota Mobiliteit ook het Belgisch voorbeeld ter bevordering van het openbaar vervoer te betrekken, zodat de Kamer hierover een goede afweging kan maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 3 (29644).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Van Hijum wil dat de motorrijtuigenbelasting en de BPM bestemmingsheffingen worden. De gedachten achter de motie zijn sympathiek, maar wij moeten bedenken dat het Infracfonds jaarlijks met 2,8% groeit. Ik denk dat dat een unicum is; op geen enkele begroting zien wij dat. De geschiedenis wijst uit dat 80% van de aardgasbaten, het FES, naar Verkeer en Waterstaat gaan. De manier waarop belasting op mobiliteit wordt geheven vormt het hart van de begrotingssystematiek en de Zalmnorm, namelijk de scheiding tussen inkomsten en uitgaven. De auto kost inclusief externe kosten ongeveer evenveel als ervoor betaald wordt. Een studie van het Centrum voor energiebespa-

ring en schone energie en diverse Europese studies wijzen dat uit.

Het enige wat ik kan doen, is het verzoek van de Kamer doorspelen naar de heer Zalm. In zijn algemeenheid moeten wij echter ongelooflijk goed uitkijken met wat wij vragen. Wij moeten onze zegeningen op het gebied van verkeer en vervoer tellen. Wij zien de andere begrotingen dalen. Ik vraag de Kamer om genoeg te nemen met mijn toezegging dat ik het verzoek van de Kamer zal meenemen naar de heer Zalm. Ik ontraad aanneming van de motie.

De heer **Van der Ham** (D66): Kan de minister ook de suggestie meenemen om onderzoek te doen naar mogelijkheden om de fiscale belasting van het bezit van een auto af te bouwen en het gebruik ervan duurder te maken, bijvoorbeeld via een kilometerheffing?

Minister **Peijs**: Dat hangt nauw samen met het verzoek van de heer Van Hijum. Daarin gaat het ook om belastingen die onafhankelijk zijn van de mate van gebruik. Ik zal het verzoek meenemen naar het kabinet. Aanneming van de motie ontraad ik echter, omdat het echt gaat om het hart van het fiscale beleid van deze regering en de minister van Financiën.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik begrijp deze reactie niet zo goed, omdat alleen gevraagd wordt om de zaken eens ordentelijk op een rij te zetten. Dat dat in samenspraak met Financiën gebeurt, lijkt mij vanzelfsprekend. Kan de Kamer geen overzicht van voor- en nadelen en modellen ontvangen?

Minister **Peijs**: Ik zal het meenemen, maar omdat de scheiding van inkomsten en uitgaven het hart van het begrotingsbeleid betreft, ontraad ik de motie.

Ik zeg mevrouw Gerkens toe dat ik haar onderzoeken zal toesturen. De resultaten van het Belgische experiment komen erop neer dat het OV meer gebruikt wordt, maar dat er niet minder autogebruik is. Het zijn dus niet de mensen die in de auto zaten, die in het OV gaan zitten. Bij de OV-kaart in Nederland zien wij dat studenten niet meer op de fiets gaan, maar ook in het OV gaan zitten. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Ik zou ze graag op de fiets houden en de fiets

in de fietsenstalling. Er zijn nog geen resultaten bekend van de proef in Zuid-Holland. De bus wordt goed gebruikt, maar het effect op het autogebruik is nog onbekend. Dat zal in het najaar bekend zijn. Ik zal het resultaat meenemen in de nota Mobiliteit. Het gaat om een decentrale afweging. De exploitatiegelden komen in de brede doeluitkering terecht. Alle onderzoeken zullen bij de nota Mobiliteit worden betrokken.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Juist vanwege het antwoord dat de minister geeft, vraag ik om het in mijn motie genoemde onderzoek. Wat de minister op dit punt zegt, klopt namelijk niet. Er zijn inmiddels ook resultaten bekend waaruit duidelijk naar voren komt dat het autogebruik is afgenomen. Ik zou dan ook graag willen dat de minister daarnaar onderzoek doet en de resultaten daarvan betreft bij haar verdere beschouwingen. Als zij mij dat kan toezeggen, ben ik bereid de motie in te trekken.

Minister **Peijs**: Er zijn onderzoeken gedaan. Ik zou niet weten waarom mevrouw Gerkens die niet zou vertrouwen. Het zijn eigen en Belgische onderzoeken. Bijvoorbeeld de stad Utrecht heeft het onderzocht en heeft berekend dat kosteloos openbaar vervoer aldaar 70 tot 100 mln euro zou kosten. Daaruit blijkt eens te meer dat zoiets als gratis openbaar vervoer niet bestaat. Iemand moet de rekening betalen. De rekening wordt dan verschoven van de gebruiker naar de algemene belastingbetaler. Een van de uitgangspunten bij alles wat wij doen, is nu juist dat de gebruiker betaalt. Ik ontraad derhalve aanneming van de motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aan het eind van de vergadering zal over de ingediende moties worden gestemd.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 juni 2004 over **de Zuiderzeelijn**.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Dijkzma. Laat ik voor de Handelingen maar aantekenen, dat het vandaag zo is dat wanneer ik de