

Hoogervorst

Minister **Hoogervorst**: Ik zal daarover met IZA contact opnemen, maar er ligt wel een soortgelijk commitment.

In de brieven van het College voor zorgverzekeringen wordt er steeds op gewezen hoe de zorgtoeslag kan worden aangevraagd. Het was niet mogelijk de groep actief te benaderen, omdat de groep onbekend was bij de Belastingdienst. Daarom ligt het gecompliceerder dan bij mensen die in Nederland wonen. In de toekomst ontvangt de Belastingdienst informatie van het CVZ over wie verdragsgerechtigd zijn. Dan kunnen deze mensen actief worden benaderd door de Belastingdienst als dat nodig is. Natuurlijk kunnen mensen zich via internet zelf tot de Belastingdienst wenden.

Mevrouw **Smilde** (CDA): Die mensen zijn allemaal in beeld bij het CVZ. Hun gegevens hadden begin september jl. al naar de Belastingdienst gekund, dan hadden deze mensen het zorgtoeslagformulier al gehad.

Minister **Hoogervorst**: Zij hadden meestal geen soft-nummer, daarom lag het allemaal net iets gecompliceerder.

De motie van de heer Heemskerk verzoekt mij om het voor een verzekeringsnemer mogelijk te maken desgewenst de particuliere zorgverzekering tot 1 januari 2007 te verlengen. Ik heb al duidelijk gemaakt dat ik dat gezien de privaatrechterlijke sfeer waarin dit zich afspeelt niet kan afdwingen. Bovendien hoop ik dat de zorgverzekeraars regelen dat een verzekering niet op 1 januari 2007 stopt, maar voortduurt totdat men een nieuw contract heeft. Een contract kan in principe onbegrensd voortduren. Ik ontraad dus de aanneming van deze motie.

De heer Vendrik verkeert in de veronderstelling dat grensarbeiders er duizenden euro's op achteruit zouden gaan. Dat klopt niet. Dat zal ik hem schriftelijk uitleggen.

Met betrekking tot zijn motie op stuk nr. 40 over de mensen in Turkije en Marokko heb ik al gezegd dat ik specifieke aandacht aan deze groep zal besteden in de knelpuntenanalyse die wij vanaf het begin van het nieuwe jaar zullen maken. Daarom vind ik deze motie niet nodig.

De motie van de heer Bakker zal ik tot mij nemen. Ik weet op dit moment nog niet hoe ik daarop kan reageren; ik zal daar schriftelijk op terugkomen.

Mevrouw **Schippers** (VVD): Is het mogelijk om de premie te differentiëren naar woonland? De heer Vendrik vroeg hier al naar, en ik heb dat schriftelijk gedaan. In een land waar geen AWBZ-voorzieningen zijn, zou dan de premie bijvoorbeeld lager kunnen zijn dan in een land waar heel veel van dergelijke voorzieningen zijn. Zou na een jaar gekeken kunnen worden wat per land de uitgaven zijn, om daarna op basis daarvan de premie te differentiëren?

Minister **Hoogervorst**: Daar moet ik schriftelijk op terugkomen.

De **voorzitter**: Wij hebben dus twee toezeggingen voor schriftelijke beantwoording; één op de motie van de heer Bakker en één op deze laatste vraag. Ik neem aan dat deze schriftelijke antwoorden snel komen, want het is de bedoeling om nog deze week over de moties op dit onderwerp te stemmen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 18.00 uur tot 19.15 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006 (30300-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006 (30300-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Dit begrotingsdebat lijkt misschien een beetje op mosterd na de maaltijd. De vorige week hebben wij immers indringend met elkaar van gedachten gewisseld over de Nota Mobiliteit en daarbij de visie van mijn fractie op het thema voor de komende vijftien jaar gegeven. Ik mag alvast verklappen dat wij de aangepaste teksten even hebben ingekeken. Mijn fractie heeft daarin behoorlijk haar zin gekregen, waarvoor dank. Volgende week spreekt de Kamer over het MIT, het feest der concrete projecten, waar menig lokaal bestuurder en de tegenwoordig bijbehorende lobbyisten met grote belangstelling naar zullen kijken.

Wat rest ons dan nu nog om tijdens dit begrotingsdebat over te spreken? Genoeg, want bij Verkeer en Waterstaat is er altijd wel iets in beweging. De enige vraag die wij soms stellen, is of het wel de juiste kant opgaat. Natuurlijk, een begrotingsbehandeling geeft ook gelegenheid om eens los van de waan van de dag, te praten over hoe het er nu eigenlijk voorstaat. Deze minister heeft een veelbewogen jaar achter de rug. Problemen met de HSL en de HSA. Zij wordt gedwongen door de Kamer een nieuw traject voor de exploitatie van de Betuweroute te openen. Er ontstond vertraging bij de invoering van de OV-chipkaart. Er was getouwtrek met de Kamer over de aanbesteding in het stads- en streekvervoer. De minister moest opnieuw onderhandelen over de concessies met NS en ProRail. Last but not least, was er het verschijnen van het rapport van de commissie-Duivesteijn over de rol van de overheid bij de grote infrastructurele projecten. En dan laat ik de rondslingerende objecten in de auto's nu voor het gemak maar even achterwege.

Natuurlijk, het ene akkefietje is het andere niet. En niet alles is de schuld van deze minister, maar toch. Er zijn wel een aantal lessen te trekken uit de dossiers die ik net genoemd heb. Omdat wij van hare majesteits meest loyale oppositie de beroerdste niet zijn, willen wij die lessen graag met u delen. Wij hebben daarvoor ook onze meest aimabele woordvoerders ingezet. Beschouw het maar als gratis adviezen.

Tijdens het debat over het TCI-rapport hebben wij nadrukkelijk met elkaar gesproken over de werkwijze van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarbij was toen aan de orde dat de cultuur, de werkwijze en de politieke sturing op het ministerie van Verkeer en Waterstaat nogal eens te wensen overlaten. In het debat heeft de minister op overtuigende wijze beterschap

Dijksma

beloofd. Het is dus nu tijd om een eerste balans op te maken. Er zijn dingen in beweging gezet. Dat zie je bijvoorbeeld aan de club van wijze mannen – ook wel het Critical Review Team geheten – die rondom de Zuiderzeelijn is ingezet om de interne gang van zaken kritisch te volgen. Dat vind ik pure winst, want sterke politici halen hun grootste criticasters naar zich toe in plaats van ze weg te drukken. Maar helaas laat de stroom aan ongelukkige dossiers zien dat er nog veel werk aan de winkel is. Op het moment heerst ook op dit departement nog wel eens een mentaliteit van “de ramen dicht, de deuren dicht en de kachel flink omhoog”. Graag laat ik aan de hand van een aantal concrete beleidsvoorstellen zien hoe het ook anders kan.

1. Wees ruimhartig met informatie, want het budgetrecht van de Kamer staat onder druk. Door de problemen met de luchtkwaliteit kunnen veel van de wegverbredingsprojecten niet worden uitgevoerd. Hierdoor is een stuwmeer aan geld over. Pas in deze middag kregen wij een brief, waar wij zelf om hebben moeten vragen, met daarin de meest actuele informatie voor het volgend begrotingsjaar. Door middel van een ingewikkeld kasritmesysteem heeft men voortdurend extra ruimte om te beschikken over middelen waar de Kamer vooraf geen inspraak of inzage in heeft. Onze conclusie is dat Verkeer en Waterstaat er graag wat monopoliegeld op na houdt en dat is een slechte zaak. Wij eisen dus een volledige inzage in de beschikbare middelen voor het huidige en komende begrotingsjaar, zodat wij ook echt volledig kunnen meebeslissen over de besteding ervan. Wij willen ook dat hierover in de toekomst met de Kamer vooraf en open wordt gecommuniceerd en niet steeds via een omweg. Graag vraag ik de minister om deze toezegging te doen.

2. Bedenk niet voor elk goed idee een slecht alternatief. Ik noem dan de OV-ambassadeur. Onlangs heeft onze fractie gevraagd om een nationale vervoersarbiter voor het openbaar vervoer. Concreet willen wij het takenpakket van de vervoerskamer van de NMa uitbreiden, opdat zij net zo kan functioneren als de Opta voor de telecommarkt. Dat is ook logisch, want nu er in het openbaar vervoer steeds meer wordt aanbesteed en NS en ProRail gescheiden van elkaar functioneren, is herhaaldelijk sprake van grote conflicten tussen de diverse partijen. Om die reden hebben onder andere de consumentenorganisaties in het openbaar vervoer gepleit voor een vervoersarbiter, een instantie die bij conflicten recht kan spreken en daartoe ook de juridische ruimte heeft.

Nu ziet de minister dit idee kennelijk niet zo zitten, want zij lijkt er bang voor dat op deze wijze macht wordt weggehaald bij haar departement. Als alternatief komt zij nu met de OV-ambassadeur op de proppen, iemand die zonder bevoegdheden conflicten moet sussen. In mijn slechtste dromen stel ik mij deze ambassadeur voor als een figuur die op recepties en partijen zijn kaartje uitdeelt en roept “bel me als je me nodig hebt, maar ik kan niets beloven”. Dat is nu juist niet de bedoeling. Wij pleiten immers voor een sterke vervoersautoriteit, de vervoerskamer van de NMa, die een beslissende rol gaat spelen. Het lijkt er een beetje op dat de minister met dit idee steun voor onze motie probeert te marginaliseren. Dat vind ik een beetje kinderachtig. Wij hebben immers aangekondigd het pleit bij deze begrotingsbehandeling te zullen beslechten en wij zullen ook de eerder ingediende motie alsnog in stemming brengen. Eigenlijk verwacht ik

van de minister gewoon een serieuze reactie, en geen feestnummer.

3. Doe geen werk onnodig dubbel. Geef ProRail de ruimte om er echt iets van te maken. Er is in de afgelopen maanden veel te doen geweest over de vertragingen op het spoor. Niet zelden was daarbij de naam van ProRail in het geding. De Kamer heeft zelfstandig onderzoek naar het functioneren van ProRail gedaan en heeft vorige week onder leiding van collega Van Hijum haar rapport gepresenteerd. Graag krijgt mijn fractie een reactie van de minister op dit rapport en meer specifiek op de conclusies, die ook het functioneren van haar eigen departement aangaan.

Over de betrokkenheid van Verkeer en Waterstaat bij ProRail is er in de buitenwereld vrij massieve kritiek. Het komt erop neer dat mensen in de praktijk het departement als een soort “schaduw-ProRail” zien. Die kritiek spitst zich vooral toe op de grote hoeveelheid lagere regelgeving, behorend bij de wetgeving die wij hebben aangenomen, waaronder het bedrijf gebukt gaat. Kritiek is er ook op een groot aantal besluiten waarvoor ProRail wel verantwoordelijk is, maar waarbij ProRail afhankelijk is gemaakt van het departement. Ik noem bijvoorbeeld het afspreken van meerjarenramingen. Het is toch onhandig dat ProRail daarbij elk jaar weer de hand moet ophouden? Dat is een schrijnend voorbeeld, waarbij de professional in feite niet zelfstandig kan functioneren.

Laat er geen misverstand over bestaan: het is de politiek die de kaders vaststelt waarbinnen het bedrijf moet werken. Mijn fractie heeft bij de Nota Mobiliteit niet voor niets een veel ambitieuzer scenario voor groei op het spoor voorgesteld. Als dat eenmaal is vastgelegd, moet het bedrijf ook de ruimte krijgen om dit te kunnen uitvoeren. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

4. Als je decentraliseert, doe het dan in een keer goed. Lagere overheden hebben te weinig inspraak op het gebied van openbaar vervoer. Bij de inspraakrondes werd al duidelijk wat zij daarvan vinden. De Partij van de Arbeid wil die lagere overheden graag een gelijkwaardige speler laten zijn. Daarom doen wij een aantal voorstellen. Het eerste voorstel is volledige beleidsvrijheid voor het stads- en streekvervoer, inclusief de tarieven. Het tweede voorstel betreft het slopen van de schotten tussen de subsidies voor doelgroepenvervoer om de financiële slagkracht te verbeteren. Hier wordt al aan gewerkt, maar ik vraag mij af of het echt wat wordt.

Het derde voorstel is meer zeggenschap richting NS en ProRail. In de tekst van de concessies is dat misschien wel goed geregeld, maar in de praktijk blijkt het onvoldoende te werken. Is de minister bereid op dit punt in overleg te treden met betrokken partijen en daarover nadere afspraken te maken?

Vervolgens pleiten wij voor maatwerk voor de vier grote steden op het gebied van het straattaxibeleid. Onlangs trok wethouder Van der Horst uit Amsterdam nog weer eens aan de bel omdat hij te weinig mogelijkheden heeft om zelfregulerend op te treden in zijn stad. Mijn fractie vindt dat er maatwerk moet komen met een grote mate van vrijheid voor de G4 om het straattaxibeleid verder te reguleren. Wil de minister dit toezeggen?

Wij zien verder graag langere concessietijden in het stads- en streekvervoer. Hier wordt aan gewerkt, maar wanneer is dat een feit?

Ten slotte wil ik een pleidooi houden voor meer vrijheid van gemeenten om de maximumsnelheid te

Dijksma

bepalen op de rondwegen. Dat is in het kader van de luchtkwaliteit een bewezen noodzaak.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb eerder al voorgesteld om het straattaxibeleid aan de G4 over te laten. Begrijp ik nu dat ik daarbij op steun mag rekenen van de PvdA-fractie?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij steunen u van harte. Laten wij dan straks samen een motie indienen en dan mag u de eerste ondertekenaar zijn. Maar wel boter bij de vis en straks geen terugtrekkende bewegingen!

Mevrouw **Gerken** (SP): U wilt het stads- en streekvervoer verder decentraliseren. Hebben wij uit het verleden niet de les kunnen trekken dat samenwerking en een centrale regie van groot belang zijn en dat je dat kwijtraakt naarmate je meer decentraliseert?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat geloof ik niet. Voor de trams, bussen en metro moet die bestuurslaag verantwoordelijk worden gemaakt die daar echt over gaat en die dicht bij de mensen staat. Dat zijn in het algemeen de gemeentes of regionale vervoersautoriteiten. Het probleem is dat zij te weinig ruimte hebben gekregen om de samenhang uit te werken. De nationale regievoerder mag dat van de decentrale autoriteiten ook vragen, want elk jaar gaat er een hoop geld naar het stads- en streekvervoer. Als je meer beleidsvrijheid geeft, kan je wat betreft de te bereiken resultaten meer eisen stellen. Een van die eisen moet zijn dat het vervoer goed op elkaar aansluit. In Gelderland doet Syntus dat heel goed. Het komt daar zelden voor dat treinreizigers de laatste bus zien wegrijden. Dergelijke problemen los je niet op door deze minister regievoerder te laten zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Daarover verschillen wij dan van mening. Op deze manier ontstaan grote kwaliteitsverschillen in Nederland. In België geldt een minimumafstand tot haltes. Als je die norm toepast in Nederland, kan de situatie ontstaan dat je in Noord-Holland een kilometer moet lopen voordat je een bushalte vindt, maar dat het in Gelderland veel beter is geregeld. Moet er niet een basishouding zijn op grond waarvan je probeert maatwerk te leveren?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, er zullen altijd verschillen blijven. Dat hoeft niet per se een probleem te zijn. De situatie in de kop van Noord-Holland is immers gewoon anders dan de situatie in Gelderland. Als de lokale bestuurders het niet goed doen, moeten zij daarop worden afgerekend en naar huis worden gestuurd na een bestuursperiode. Dat is onderdeel van het politieke spel. Mijn fractie wil dat het bestuur dicht bij de mensen komt, zeker als het gaat om zaken die ertoe doen. De besturen moeten daarop afgerekend kunnen worden. Nu wordt al te vaak naar een ander gewezen als er problemen zijn. Dan is uiteindelijk niemand meer verantwoordelijk en dat is het allerslechtste wat er kan gebeuren.

De heer **Hermans** (LPF): U pleit voor verlenging van de concessie-termijnen. Op die manier kunnen de investeringen in materieel beter worden terugverdiend. Dat gaat echter niet op, want het aardige van bus- en streekvervoer is nu juist dat je je handeltje kunt oppakken om de

investeringen elders terug te verdienen. Dat kan toch geen grond zijn om concessie-termijnen te verlengen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In de praktijk is dit wel het geval. Ik noem als voorbeeld de concessie van Twente. Door de verlenging van de termijn konden er afspraken worden gemaakt over de totale vernieuwing van het wagenpark. Als een vervoerder niet zeker weet dat hij voor acht jaar op die plaats kan rijden, maar bijvoorbeeld slechts vier jaar, dan begint hij er niet aan. Je plaatst de lokale bestuurders dan in een positie waarin zij veel minder kunnen eisen. Nogmaals, het is geen must, het hoeft van ons niet per se. Als een lokale overheid kiest voor een kortere termijn, prima, maar zij moet wel de mogelijkheid krijgen om die periode te verlengen. Ik snap niet wat daar op tegen is.

De heer **Hermans** (LPF): Bij de aanbesteding wordt geregeld met welk materieel er wordt gereden. Dan kan er toch in concurrentie worden aanbesteed en er iemand worden gezocht die met dit materieel wil rijden? Ik heb er begrip voor dat investeringen in de fysieke infrastructuur moeten kunnen worden terugverdiend, maar rijdend materieel kan ook ergens anders rijden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Een van de problemen die wij zijn tegengekomen, is dat in een concessie keurig was afgesproken dat er nieuwe bussen zouden komen, er was alleen niet bijgezegd op welk moment. Dan merk je dus dat dit ook iets te maken heeft met de slagkracht die een bedrijf heeft om voor een langere termijn investeringen te doen. In deze fluïde markt weet je niet zeker of je je boeltje kunt oppakken en ergens anders terecht kan. Dan zou er geen sprake zijn van echte concurrentie. Je kunt ook aan de lopende band concessies verliezen. Dit vind ik niet erg, want zo zijn de regels van het spel, maar je moet er wel voor zorgen dat die overheden die voor langere tijd rust aan het front willen, ook voor het rijdend personeel, dit kunnen regelen. Ik kan mij niet voorstellen dat de LPF die toch altijd zo dicht bij de mensen staat, daar tegen is.

De heer **Hermans** (LPF): Juist die onzekerheid legt een zware druk op de prijzen. De onzekerheid of je de investering kunt terugverdienen, leidt ertoe dat er lager wordt ingeschreven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb daar nog een weerwoord op. Een van de grote problemen van de aanbesteding in het stads- en streekvervoer op dit moment, is dat iedereen veel te veel is gefixeerd op de prijs. Daardoor gaat een belangrijk ander onderdeel van de aanbesteding verloren, namelijk de kwaliteit van het vervoer. Daar moet je ook eisen aan kunnen stellen. Ik vind dat wij overheden de ruimte moeten geven om die combinatie te maken. Het gaat niet alleen over de wens om voor een dubbeltje op de eerste rang te zitten.

Mijn laatste opmerking heeft betrekking op de zwakke schakels in de kust. Mijn fractie heeft hier de afgelopen tijd al vaker aandacht voor gevraagd. Laten wij wel wezen, geen enkele politicus kan het zich veroorloven om hieraan voorbij te gaan, want als het aan de kust mis is, gaat het ook goed mis met Nederland. De VVD heeft een amendement ingediend opdat er in 2006 alvast 50 mln. hiervoor wordt uitgetrokken. Wij steunen dit van harte, maar wij vinden dat wij met de investeringen

Dijksma

daarna niet langer kunnen wachten. Wij dringen er daarom op aan dat het geld dat tot 2010 is gereserveerd, naar voren wordt gehaald, opdat wij vanaf 2007 kunnen werken aan de veiligheid van de bewoners achter de kustlijn.



De heer **Duivesteijn** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik wil namens mevrouw Dijksma de wonderbaarlijke terugkeer van de Waterwolf aan de orde stellen. Iedereen die in Nederland goed is ingevoerd, weet natuurlijk wat de Waterwolf is. Voor degenen die niet zijn ingevoerd – ik zie dat dit geldt voor velen in deze Kamer – zal ik het toelichten. De Waterwolf is een beeld dat werd gebruikt toen de Haarlemmermeer geen polder maar nog een meer was. Het meer was zo opstandig het een bedreiging werd voor Leiden, Amsterdam en mogelijk zelfs Rotterdam. Die bedreiging werd de Waterwolf genoemd. De Haarlemmermeer is niet voor niets een van de diepste gebieden in Nederland. De vraag was toen: hoe kun je de Waterwolf onder controle krijgen? De strategie die werd verzonnen was inpoldering. Met de inpoldering kwam de Waterwolf onder controle. Tegelijkertijd kwam er een buitengewoon vruchtbaar stuk land beschikbaar dat goed bruikbaar was voor de agrarische sector.

De Haarlemmermeer is heel lang vrijwel alleen gebruikt voor de agrarische functie. Het bleef een leeg land totdat de eerste ontwikkelingen zich voordeden: het aanleggen van een militair vliegveld. Later werd dit een burgervliegveld. Rond 1928 is dit met het oog op de Olympische Spelen gebombardeerd tot een gemeentelijk vliegveld van Amsterdam. Vervolgens is het een nationale luchthaven geworden. Het is spectaculair om te zien welke schaalgroottes het vliegveld uiteindelijk kreeg. Destijds was het een logische plek om een vliegveld te bouwen, ergens in "nowhere land" ver van de stad zodat er weinig overlast was voor de bevolking. Vanaf de Vierde nota extra is Nederland echter in relatief korte tijd verstedelijkt. De gebieden tussen de steden zijn volgebouwd.

Schiphol concentreert zich allang niet meer alleen op het afhandelen van vliegverkeer. In toenemende mate is de luchthaven een zelfstandige entiteit geworden. Wij hebben met zijn allen heel lang vol trots naar Schiphol gekeken. Het was een belangrijke investering van de rijksoverheid en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam. Met elkaar hebben zij ervoor gezorgd dat deze voorziening er kon zijn. Zoals dat echter vaker gaat met kinderen, werd Schiphol groot en zelfstandig, kreeg het een eigen dynamiek en ging het zijn eigen weg. Binnen wat eerst een nationale luchthaven met een internationale functie was, heeft zich gaandeweg een organisatie ontwikkeld die zich vervreemde van het idee van een nationale luchthaven. Dit was niet per se een gekozen ontwikkeling maar meer een automatisch proces dat op gang kwam onder invloed van de internationale verbanden. Schiphol bestaat nog wel als nationale luchthaven, maar de organisatie ontwikkelt zich tot een multinationale onderneming. Zij heeft zich als het ware losgemaakt van de nationale luchthaven en heeft "toevallig" ook nog Schiphol. Schiphol is natuurlijk een belangrijke vestigingsplaats, maar de Schiphol Group zegt niet: dames en heren, wij vertegenwoordigen Nederland, dit is de nationale luchthaven, kijk eens wat wij allemaal doen voor de Nederlandse economie, want

daar zijn wij voor en daarin investeren wij onze profit. De Schiphol Group beschouwd zich als "een exploitant van luchthavens die zich richt op het creëren en ontwikkelen van AirportCities ten behoeve van duurzame waardecreatie voor haar stakeholders"; nu zijn dat nog de overheden. De ambitie van de Schiphol Group is om een van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld te worden. Anders gezegd: wij hebben het in de Kamer vaak over de luchthaven Schiphol, maar intern zijn de strategieën daar natuurlijk heel anders. Men spreekt al lang niet meer over Nederland, want Nederland is gewoon een onderdeel van een algemene strategie, namelijk om onderdeel te worden van een veel groter verband of eventueel zelf dat grotere verband te zijn. Dat blijkt ook uit het patroon van beleggingen en deelnemingen.

Schiphol is ook een heel belangrijke vastgoedontwikkelaar geworden, misschien wel een van de grotere in Nederland, die in dat gebied in toenemende mate een monopoliepositie heeft verworven. Ik wijs in dat verband op de affaire van het Groenenbergterrein. Wij komen daar in januari uitgebreider op terug. Ik denk dat de gedragingen die daar achter zitten ook iets te maken hebben met de monopoliepositie, maar daarover kun je discussiëren. Essentieel is, dat de heer Cerfontaine zelf aangeeft dat de kernactiviteit van Schiphol bestaat uit het exploiteren van vastgoed en niet alleen uit het afhandelen van goederenstromen. Wij hebben dus te maken met een organisatie die een multinationale onderneming aan het worden is, maar die ook aangeeft dat de kernactiviteit vastgoed is. Het is de vraag of wij dat vast goed vinden.

Het investeringspatroon is niet beperkt tot Nederland, maar strekt zich ook uit tot Malpensa of Australië. Dat kan op zichzelf genomen, en het is een ontwikkeling die je vaker ziet. Voor de Tweede Kamer is echter de vraag relevant of dit iets is wat wij hebben gewild of willen. Daarmee kom ik op het debat zoals wij dat voeren, en dan moet ik constateren dat de Tweede Kamer, maar ook het kabinet, het debat heeft gemarginaliseerd. Het kabinet neem ik dat ook kwalijk. Het debat gaat over privatisering en over geluidsoverlast. Wij willen natuurlijk dat de mensen zo weinig mogelijk overlast van Schiphol ondervinden, dus daarin investeren wij. Wij zijn bezig met verbetervoorstellen en wij hebben geweldige procedures. De staatssecretaris kan er boeiende verhalen over vertellen: een plan van aanpak hier, een plan van aanpak daar. Tegelijkertijd is er geen idee van wat de toekomst van de luchthaven gaat worden. Er bestaat ook geen idee van wat het gaat betekenen als er tal van investeringen zullen plaatsvinden in andere landen en wat dit voor de Nederlandse situatie gaat betekenen. Sterker nog, men geeft aan: "profit" investeren wij elders. De vraag is, of wij dat wel of niet willen. In elk geval zijn wij van mening dat de Kamer daarover een debat zou moeten voeren, en dan niet één debat; de Kamer zou haar eigen rol moeten opeisen. Het is voor mij onbegrijpelijk dat wij niet allang doende zijn met het maken van een structuurvisie voor Schiphol en de Randstad.

Ik heb een mooie studie bij mij, en iedereen kan straks een exemplaar ervan meenemen. Ik heb onder andere ook de studie van de SRE, de Schiphol Real Estate club ingezien via internet. Je komt dan fantastische plannen tegen van alle luchthavens die op dit moment in ontwikkeling zijn, "all over the world". Het ene plan is

Duivesteijn

nog spectaculairder dan het andere. Je kunt vreemd genoeg naar al die verschillende luchthavens, en dan zie je wat de toekomstplannen zijn. Het gaat niet alleen om een luchthaven die groter wordt, maar bijna altijd wordt er een stad aangeplakt, met de ontwikkeling van vastgoed. Dat is logisch, want die twee dingen horen natuurlijk bij elkaar. In die studie worden er allerlei modellen uitgewerkt, met effecten en corridorstudies; buitengewoon boeiend en interessant. Via internet of via een nota van de Schiphol Real Estate groep kun je informatie krijgen die wij over Schiphol niet kunnen krijgen. Niemand hier kan ons vertellen wat voor ambities Schiphol heeft. Schiphol heeft echter wel tal van nota's gemaakt, maar die zijn bedrijfsgeheim. Het zijn geen openbare stukken. Ik zou graag willen beschikken over de studies die het bureau van Rem Koolhaas heeft gemaakt. Het gaat mij niet alleen om de ontwerpstudies; ik zou ook graag de vastgoedstudies willen hebben, niet alleen die over Schiphol, maar ook over Haarlemmermeer en Amsterdam en het hele gebied.

Ik vind het belangrijk dat wij de staatssecretaris voorhouden dat wij niet kunnen volstaan met de lijn die wij nu volgen. Ik spreek nu niet alleen het kabinet aan, maar ook de collega's. Er moet een structuurvisie worden gemaakt voor Schiphol en de Randstad. Er moet een beeld ontstaan van de situatie in 2025/2030. Wij moeten ook het planningsproces democratiseren. Dat betekent letterlijk en figuurlijk openbaarmaking van de plannen die Schiphol zelf heeft gemaakt. Die moeten net zo openbaar zijn als andere stukken. Wij zullen de ontwikkelingspotentie van de Schipholterreinen in beeld moeten brengen. Ik zou graag willen weten wat de waardering is voor internationale investeringen. Dan heb ik het over de grondslagen en potenties daarvan. Volgens de PvdA-fractie moeten wij voortzetting het privatiseringsdebat verbreden.

Tot slot merk ik op dat het natuurlijk heel treurig is dat met name de coalitie op dit moment heel erg bezig is, te forceren dat het privatiseringsdebat toch maar voor het reces kan worden afgerond, terwijl de Eerste Kamer nog moet instemmen met een wetsvoorstel. Dan moet je toch eigenlijk gewoon zeggen dat wij niets hebben geleerd van de Betuweroute en dat wij weinig hebben geleerd van de HSL, want wij zijn weer op dezelfde prestigeachtige manier bezig om dit project toch vooral door te drukken, al is het nog niet eens in het regeerakkoord afgesproken. Wij staan een duidelijk andere aanpak voor.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik zal toegeven – en daarin sluit ik mij aan bij mevrouw Dijkema – dat het niet meeviel om nog geen week na de afronding van de discussie over de Nota Mobiliteit een creatieve inbreng te verzinnen voor deze begrotingsbehandeling. Niettemin vind ik zelf dat het redelijk gelukt is, maar ik laat de beoordeling daarvan graag over aan de collega's.

Ik heb al eventjes gekeken naar de toezeggingen die de minister heeft gedaan in reactie op het debat over de Nota Mobiliteit. Net als mevrouw Dijkema zijn wij tevreden met deze toezeggingen en met de mate waarin de minister aan de wensen van de Kamer tegemoet is gekomen. Dat kan dus nog een heel feestelijke afronding worden volgende week maandag. Maar goed, wij hebben

nog niet alle fracties gehoord. Wellicht kan de minister aan het einde van dit debat al enige balans opmaken.

Het belangrijkste punt van deze begroting is wat de CDA-fractie betreft toch de onderuitputting die is opgetreden in de begroting van vorig jaar en die ook weer wordt verwacht voor het komende jaar. Wij maken ons grote zorgen over het feit dat wij in 2005 ruim 600 mln. minder lijken uit te geven dan begroot, onder meer door problemen met de luchtkwaliteit. In het algemeen kunnen wij stellen dat de daadkracht van het kabinet ernstig gehinderd wordt door Europese regels en voorschriften. Spitsstroken en andere bouwprojecten kunnen niet worden gerealiseerd, omdat het effect op de luchtkwaliteit overstreden is. De aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt vertraagd door vislarven in de Waddenzee. Ingrijpen in de uiterwaarden om het rivierengebied tegen overstromingen te beschermen, wordt gehinderd door de Vogel- en Habitatrichtlijn en als wij niet uitkijken, kunnen wij straks met dank aan de Kaderrichtlijn water geen vaargeul meer uitbaggeren en van het debat over de Nota Mobiliteit heb ik overgehouden dat de IJmeerverbinding de driehoeksmossel te duchten heeft.

Vooropgesteld: de aanleg van infrastructuur en andere ingrepen die effect hebben op de leefomgeving moeten worden getoetst op hun effecten voor de omgeving, maar ons ingepolderde land bestaat grotendeels dankzij ingrepen in het landschap. Wat voegen nu al die gebiedsaanwijzingen, regels en rapportageverplichting werkelijk toe aan de bestaande MER-plicht? Daarbij worden alle effecten voor natuur en milieu toch ook al in beeld gebracht?

Laat Europa, zo is onze mening, zich vooral richten op een ambitieus bronbeleid en laat Europa de invulling en toetsing voor een belangrijk deel overlaten aan nationaal maatwerk. De CDA-fractie stelt de minister voor om dit thema nu eens goed op de Europese agenda te zetten. Niet alleen bij het onderwerp luchtkwaliteit, maar eigenlijk bij alle richtlijnen die hindernissen opwerpen voor ingrepen in en het beheer van de fysieke leefomgeving. Is de minister bereid te inventariseren welke regels belemmerend werken voor de realisatie en het beheer van infrastructuur? Is zij bereid om deze kwestie ook daadwerkelijk op de Europese agenda te zetten? Als CDA-fractie zullen wij dat in ieder geval voorstellen aan onze collega's in het Europees Parlement. Wij kunnen wat dat betreft ook niet alleen maar naar de regering kijken.

Ook voor het komende jaar wordt er stilstand verwacht in de aanleg van wegen. Daar staat een bedrag van 420 mln. voor. Van uitstel mag van de CDA-fractie geen afstel komen. De reserveringen voor wegen moeten binnen het infrafonds beschikbaar blijven. Maar de minister schuift zelf al wel creatief met budgetten. De brief van 6 december, vandaag, biedt maar beperkt inzicht in de manier waarop de financiële ruimte in meerjarig perspectief wordt benut om projecten te versnellen, bijvoorbeeld voor hoogwaterbescherming, vaarwegen of spoor. Die optie wordt nadrukkelijk genoemd, maar de brief biedt geen inzicht in de mate waarin dat daadwerkelijk gebeurt en de projecten die het betreft. Graag ontvangen wij voor de behandeling van het MIT een meer uitgewerkt inzicht in de budgettaire ruimte die er in de komende jaren, dus niet alleen voor het jaar 2006, ontstaat door de verwachte vertraging van wegenprojecten en de benutting daarvan.

Van Hijum

Voorzitter. Wij zouden deze begrotingsbehandeling graag expliciet willen benutten om aandacht te vragen voor de problemen van de bedrijven in het wegtransport. In deze sector werken bijna 130.000 mensen. Om deze werkgelegenheid te behouden, moeten onze transport-bedrijven kunnen concurreren op de Europese markt. Dat is lastig in een tijd van goedkoop arbeidsaanbod uit midden- en Oost-Europese landen. Het aantal faillissementen is vorig jaar enorm toegenomen. Niettemin slagen veel ondernemingen er met veel creativiteit gelukkig in om het hoofd boven water te houden. Daarbij moeten zij de overheid vervolgens wel aan hun kant vinden. Wij stellen de minister voor om begin volgend jaar een actieplan op te stellen met als doel het vestigingsklimaat van Nederland en de concurrentiepositie van bedrijven te verbeteren. Ter inspiratie overhandigen wij de minister zo dadelijk graag een negenpuntenplan dat wij in dit kader hebben opgesteld.

Het gaat dan om een breed pakket aan maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, fiscaliteit, administratieve lasten en vooral ook het level playing field in Europa, waarover wij ons nog wel nadrukkelijk zorgen maken.

Het CDA is tevens voor financiële stimulering van schone en zuinige trucs. Dan gaat het om Euro 4- en Euro 5-maatregelen, ook voor bedrijven die weinig of geen winst maken. Ik heb vernomen dat de minister die oproep tijdens het congres van TLN van vorige week ook heeft ondersteund. Hoe gaan wij dit nu concreet invullen? Met andere woorden, welke maatregelen kunnen wij hierbij van het kabinet verwachten? Wij willen graag een heel concrete en duidelijke toezegging hoe die stimuleringsregeling invulling zal krijgen?

Voor de verbetering van de bereikbaarheid is het komend jaar de uitvoering van netwerkanalyses in alle stedelijke gebieden van belang. Medio 2006 moeten die analyses gereed zijn. Daarna begint de uitvoering, maar eigenlijk loop die natuurlijk al voor een deel. Bij de behandeling van de Nota Mobiliteit heeft de CDA-fractie gepleit voor aandacht voor de uitvoering van die netwerkanalyses, waarin de komende jaren ook echt extra zal moeten worden geïnvesteerd. Ik heb er ook bij het begrotingsoverleg al op gewezen dat minister Zalm vorige week in Zwolle al extra geld heeft toegezegd uit het FES voor de uitvoering van de Nota Mobiliteit. Die uitvoering moeten wij ook maar incasseren. Daarnaast zijn er wellicht nog aanbestedingsmeevallers te verwachten in de komende jaren. Wat mijn fractie betreft worden die middelen ook daadwerkelijk ingezet, vooral voor de uitvoering van de netwerkanalyses.

Samen met de fractie van D66 heb ik daarnaast een amendement ingediend ten bedrage van 105 mln. voor de ontwikkeling van OV-netten in de Randstad en BrabantStad, die wordt gedekt uit de meevallende aanbesteding op het gebied van het spoor. De heer Van der Ham was hier vandaag graag geweest om dit met mij te verdedigen, maar hij had andere prioriteiten, want hij zit in Canada.

Het accent op beheer en onderhoud onderschrijft het CDA. Wij hebben dat vorig jaar ook betoogd. Het motto "Houwen voor bouwen" vergt dat wij op lange termijn vasthouden aan het uittrekken van voldoende middelen voor beheer en onderhoud. Dat betekent ook dat wij voor lief moeten nemen dat wij wat extra overlast te verwerken krijgen in de komende jaren, ook op het gebied van het wegonderhoud. Daarbij hebben wij nadrukkelijk wel te maken met een heel forse impuls in

de komende jaren, van 1100 km in 2006 en 2007. Mijn fractie heeft al eerder haar zorgen geuit over de optelsom van die overlast. Dat dreigt onaanvaardbare proporties aan te nemen.

Nu heeft de minister ons wel enigszins gerustgesteld in een brief die wij vandaag hebben mogen ontvangen. Daarin staat een groot aantal maatregelen om die overlast te beperken. Mijn fractie vindt maximaal een verdubbeling van die overlast aanvaardbaar ten opzichte van het huidige niveau, waarbij 5% van de files door onderhoudswerkzaamheden wordt veroorzaakt. Mijn voorstel zou zijn: laten wij elkaar vastpakken om die 10% maximaal. Als dat percentage wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, zou de minister ook naar de Kamer moeten komen en zouden wij met elkaar moeten besluiten om tot een betere spreiding over te gaan. Kan de minister toezeggen dat zij de Kamer op de hoogte houdt van de uitvoering van de maatregelen, van de overlast die daarbij optreedt en van de vraag of wij de norm ook halen?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik deel de zorg van de heer Van Hijum, die ik vorige week bij de Nota Mobiliteit ook heb genoemd. Ik hoor uit de sector ook dat het best iets kan worden getemporiseerd. Dan hebben wij veel meer mogelijkheden om met ons personeel de grote klus die er ligt uit te voeren. Wat vindt u daarvan?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb zelf vorige week ook in de eerste termijn van het begrotingsdebat al aangegeven dat het voor mijn fractie absoluut wel bespreekbaar is. Wij willen ook de inhaalslag maken. Als dat binnen de tijd kan, is dat mooi, maar er is een grens aan overlast die wij zouden moeten willen accepteren. Als die temporisering daaraan kan bijdragen, zou ik zeggen: laten wij dat doen. Overigens wordt er in de brief ook melding gemaakt van het betrekken van de sector bij het bedenken van meer innovatieve werkmethoden. 's Avonds laat staan er kilometers lang pylonnetjes langs de afzettingswerkzaamheden zonder dat er echt aan gewerkt wordt. Ik hoor uit de sector dat dit slimmer zou moeten kunnen. De beperking van de overlast zou daarmee dus groter moeten kunnen zijn. Ik bepleit dat wij de sector uitnodigen om dat soort creatieve ideeën aan te reiken en dat wij daarmee aan de slag gaan.

De heer **Hermans** (LPF): Ook ik heb de brief van de minister gelezen. Zij komt daarin uit op 10 à 11%. De heer Van Hijum zegt vast te willen houden aan 10%. Ik vraag mij af waarom dit ene procent voor hem zo belangrijk is, temeer daar het heel wel mogelijk is dat de overlast net boven de 10% uitkomt als men een groot werk gaat uitvoeren. Is hij er dan voor om dit hele project in de tijd naar achter te schuiven? Is een zekere bandbreedte niet logisch?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het percentage waarover wij spreken, betreft een landelijk gemiddelde over het totaal aantal files dat in een jaar tijd optreedt, gemeten naar de oorzaken ervan. Ik zeg dat wij met elkaar zullen moeten accepteren dat een verzwaring van de overlast optreedt, maar dat wij er een duidelijke grens aan moeten stellen. Als de minister zegt dat zij denkt het met allerlei creatieve en slimme maatregelen te kunnen beperken tot het dubbele, bepleit ik dat de Kamer haar daaraan zal

Van Hijum

houden. Laten wij vervolgens kijken hoe wij met deze maatregelen de overlast daadwerkelijk kunnen beperken.

De minister heeft ons een beetje verrast met het ter beschikking stellen van een bedrag van 300 mln. voor het aanpakken van knelpunten in stedelijke kernen die worden doorsneden door het spoor. Dit is een heel positieve ontwikkeling. Wij herinneren ons hoe wij hebben moeten discussiëren over de spoortunnel in Delft, in het bijzonder over de kwestie of hier al dan niet een verantwoordelijkheid voor Verkeer en Waterstaat lag. Ik denk dat het een goede zaak is dat Verkeer en Waterstaat deze rol oppakt. De verantwoordelijkheid houdt niet op bij de infrastructuur zelf, maar moet ook de inpassing daarvan omvatten. Aan welke criteria moeten de aanvragen voldoen om in aanmerking te komen voor dit budget? De minister noemt in haar brief Ede als een goed voorbeeld van een gemeente die ervoor in aanmerking zou kunnen komen. Kan zij iets meer zeggen over de criteria, maar ook over het proces om voor deze middelen in aanmerking te kunnen komen. In gemeenteland doen daarover al allerlei geruchten de ronde, maar er is nog onvoldoende duidelijkheid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Van Hijum zei dat hij verrast werd door de minister. Dat geldt ook voor ons. Wij waren heel blij verrast. Proef ik uit zijn vraag dat hij eigenlijk toch nog wel wat aarzelingen heeft bij deze ontwikkeling?

De heer **Van Hijum** (CDA): Neen. Ik heb weliswaar het woord verrast gebruikt, maar ik heb ook gezegd dat ik het positief beoordeel dat Verkeer en Waterstaat zich deze rol aanmeet. Ik ben dus blij verrast over deze maatregelen. Ik meen dat het een goede zaak is om hem zo snel mogelijk te gaan uitvoeren, zodat gemeenten duidelijkheid wordt geboden over waarop zij recht hebben.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat betekent dus ook dat als de minister zo meteen weer met nieuwe plannen moet komen omdat zij het stuwmeer, waarin ook de heer Van Hijum inzicht wil, wil gaan besteden, hij het net als wij geen enkel probleem zou vinden wanneer meer van dat geld naar het spoor zou gaan?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is, met alle respect, toch een heel andere vraag. Het herbestemmen van gelden die je nu op de begroting hebt staan en die je niet kunt uitgeven, bijvoorbeeld ten gevolge van luchtkwaliteitsproblemen, betekent niet dat er extra geld beschikbaar komt. Je kunt er alleen mee schuiven. Ik ben er zeker voor te vinden om te kijken hoe wij projecten op het gebied van spoor, vaarwegen of dijkversterkingen naar voren zouden kunnen halen. Het moet daarbij echter altijd om projecten gaan die al zijn opgenomen in het MIT of de meerjarenbegroting. Anders zouden wij geld gebruiken dat er niet is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voor de duidelijkheid wil ik benadrukken dat dit helemaal geen andere vraag is. Het is gewoon politiek. Er is een hoop geld. Dat kan niet worden uitgegeven. Wat doen wij er dan mee? Wij zijn het eens dat het moet worden besteed aan projecten die al op de lat staan. Er moet nog heel veel gebeuren op het terrein van het achterstallig onderhoud van spoor en vaarwegen. Ik wil alleen maar van de fractie van het CDA

weten of het een probleem zou zijn om een belangrijk deel van dat geld te besteden aan dergelijke projecten, die ook al waren voorzien, maar soms ver in de tijd vooruit waren geschoven. Die zouden dus naar voren kunnen worden gehaald. Ik meen dat het ook voor de minister interessant zal zijn om daarover het standpunt van de CDA-fractie te kennen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is geen enkel probleem. Daarbij kan het, als dat de vraag van mevrouw Dijksma is, dus ook gaan om de spoordoorsnijdingen. Deze staan immers tot 2010 gepland. Je zou er dus best een aantal van naar voren kunnen halen. Ik probeer alleen maar duidelijk te maken, dat wij ons niet rijk moeten rekenen. Geld dat wij nu niet kunnen uitgeven aan een spitsstrook, komt niet vrij. Volgend jaar, of het jaar daarna, het liefst zo snel mogelijk, zullen wij dit geld er alsnog aan moeten uitgeven. Het moet dus per saldo wel een nuloperatie zijn.

De **voorzitter**: De heer Van Hijum vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Hijum** (CDA): Vorig jaar heeft de CDA-fractie aandacht gevraagd voor de aanpak van zwartrijders in de trein. De invoering van een nieuw boetebeleid lijkt effect te sorteren. De aanpak van notoire zwartrijders vraagt daarnaast om trein- en stationsverboden voor veelplegers. Ook dat was een onderdeel van de motie die wij samen met de PvdA-fractie daarover hebben ingediend. De NS heeft voorgesteld die verboden zelf te kunnen opleggen. Ziet de minister kans om in overleg met het OM en de politie die ruimte te bieden en zal de minister ook uitvoering geven aan het recente advies van een externe club om notoire zwartrijders een verplicht OV-abonnement op te leggen?

Wij pleiten voorts onverminderd voor beheer en onderhoud van vaarwegen. Ook vorig jaar heb ik daarvoor aandacht gevraagd. Waar mogelijk moet de aanpak van knelpunten worden versneld. Dat kan doordat er bij een aantal posten onderuitputting is. Ik sluit daarvoor aan bij de vragen van mevrouw Dijksma. Het knelpunt van de Kolksluis in Zwartsluis staat volgens de CDA-fractie ten onrechte niet op het lijstje van knelpunten die op korte termijn moeten worden aangepakt. Weliswaar voorzien de plannen in de realisatie van een nieuwe keersluis, maar het beheers- en onderhoudsknelpunt is daarmee nog niet opgelost. Wij pleiten ervoor die achterstand weg te werken voor wij een discussie met de gemeente kunnen starten over de overdracht van die sluis. Ik heb daarover een amendement ingediend.

Ik vind dat ook over en normen en waarden iets moet worden gezegd. Mijn fractie is blij met de campagne I Love Verkeersregels. De tekst zelf verdient misschien niet de schoonheidsprijs, maar onfatsoenlijk gedrag in het verkeer scoort hoog in de ergernis-topdrie van burgers. De campagne moet daadwerkelijk gepaard gaan met het besef dat je eigen gedrag bijdraagt aan de problemen, maar ook met handhaving. Met het oog daarop hebben wij al eerder gepleit voor een bestuurlijke boete voor kleine verkeersovertredingen. Grotere vergrijpen, zoals het doorrijden na een aanrijding, moeten wat mijn fractie betreft steviger worden aangepakt. Dat geldt ook voor de naar schatting 300.000 mensen die onverzekerd rondrijden en daarmee zichzelf en anderen aan een groot risico blootstellen. Het Waarborgfonds Motorverkeer

Van Hijum

heeft vorig jaar 80 mln. uitbetaald aan bijna 60.000 claims van slachtoffers van bestuurders en onverzekerde automobilisten. Die kosten worden omgeslagen over de mensen die zich wel keurig verzekeren, waardoor dezen in 2005 al meer dan € 10 extra premie hebben moeten betalen. Wij pleiten voor een opslag op de boetes van onverzekerden en bestuurders, die kan worden gestort in het Waarborgfonds en in mindering gebracht op de premieopslag die wij met elkaar moeten betalen. Wil de minister dat toezeggen?

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Hijum heeft gesproken over de vaarwegen en ik heb een amendement gezien over een bedrag van 1,5 mln. voor een sluisje in Zwartsluis of Zwolle. Hoe is de heer Van Hijum van alle problemen in Nederland uitgerekend op dat sluisje gekomen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is een goede vraag. Misschien kan de heer Hofstra zich nog herinneren dat wij vorig jaar van het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) een pakket hebben ontvangen met een aantal maatregelen, waarin ook deze problematiek stond genoemd, die echter niet in het pakket van de minister is terechtgekomen. Wij hebben ons daarom in het verleden al herhaaldelijk sterk gemaakt voor dit punt. Ik heb er meerdere malen aandacht voor gevraagd en er schriftelijke vragen over gesteld. Aangezien dit het begrotingsoverleg is van nog niet afgemaakte punten, heb ik bedacht dat wij dat punt maar eens moesten afronden en afmaken door middel van een amendement.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is op zich een heel leuk lijstje, maar er staan heel veel punten op. Het is ook niet eens het geometrisch zwaartepunt, waarbij men voor de middelste kan kiezen. Ik blijf met de vraag zitten waarom uitgerekend dat punt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Over de centrale ligging van de Kolksluis zou ik nog een hele discussie met de heer Hofstra kunnen voeren, maar het gaat om een sluis die op dit moment in het containervervoer van en naar Meppel ook bij hoog en laag water een bepaalde rol vervult. De heer Hofstra zou dit als noorderling toch ook moeten weten. Die rol kan de sluis op dit moment niet vervullen vanwege de onderhoudsachterstand. Ik hoop dat ik de heer Hofstra daarmee voldoende heb overtuigd van het grote belang van het ondersteunen van dit amendement. Ik hoop uiteraard dat de VVD-fractie daarvoor te porren zal zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): De heer Van Hijum zegt dat alle projecten die in 2005 moeten kunnen worden uitgevoerd, ook zouden moeten worden uitgevoerd. Ik mag aannemen dat hij dus mijn amendement steunt waarin wordt voorgesteld 70 mln. uit te trekken om de projecten in de binnenvaart uit te voeren, die moeten en kunnen worden gedaan in 2005.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarna zal ik zeker kijken. Het punt is dat veel van de projecten die wij het afgelopen periode hebben aangekaart ook in het MIT zijn terechtgekomen, alleen in een veel latere fase. Ik ben er zeker voorstander van om te bekijken hoe wij die projecten naar voren kunnen halen. Het knelpunt dat ik hier heb aangekaart staat niet in het MIT en zal dus

daaraan moeten worden toegevoegd, voordat het kan worden uitgevoerd.

Ik maak nog een opmerking over het ministerie van Verkeer en Waterstaat als professioneel opdrachtgever. Bij het begrotingsoverleg hebben wij hiervoor ook aandacht gevraagd. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor onze fractie, omdat wij van bedrijven en organisaties die met het ministerie te maken hebben hierover zorgwekkende geluiden horen. Het ministerie zou zich ontwikkelen tot een organisatie van procesmanagers en boekhouders, zeg ik chargerend, die voor inhoudelijke expertise steeds meer is aangewezen op externe adviseurs. Krimp is op zichzelf goed, maar behoud van professionaliteit, kennis en kunde is ook een ongelooflijk belangrijk aandachtspunt in de komende jaren.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Recent heeft onderzoek uitgezonden dat Nederland met toenemende overstromingsrisico's rekening moet houden. Bij een dijkdoorbraak in de Randstad zullen het aantal slachtoffers en de hoogte van de schade ten opzichte van de jaren vijftig, toen normen voor dijken en zeekeringen werden vastgesteld, veel groter zijn. Dit betekent dat in Nederland, met name langs de kust, de komende jaren aanvullende maatregelen nodig zullen zijn. Van alle zwakke schakels langs de kust is een achtstal als prioritaire zwakke schakels benoemd.

De meeste plannen zijn na inspraak vanaf 2007 klaar voor de uitvoering. De staatssecretaris heeft aangegeven, dat zij voor 2010 eenderde van het nu beschikbare budget van 742 mln. wil uitgeven. Mevrouw Dijkema vroeg hiervoor ook aandacht. Is het mogelijk om meer geld naar voren te halen? Wij hebben vanmiddag kunnen zien dat er redelijk kan worden gerekend op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wij dagen het ministerie uit om zo te rekenen dat geld naar voren kan worden gehaald om de zwakke schakels eerder aan te pakken. Ik geef twee suggesties mee.

Het project Mainport Rotterdam start nu niet. De besparing die waarschijnlijk optreedt doordat er geen geld hoeft te worden geleend en er dus geen rente wordt geheven, kan de staatssecretaris nu inzetten.

De heer Van Lith heeft eerder aandacht gevraagd voor de voorfinanciering. Die is op dit moment wel mogelijk voor de droge infrastructuur, maar niet voor de natte infrastructuur. Hij zou hierop antwoord ontvangen voor de begrotingsbehandeling, maar dat is niet gelukt. Misschien lukt dit wel voor de tweede termijn.

De komende maanden zal er tot groot genoegen van de heer Duivesteyn nog veel worden gesproken over de luchthaven Schiphol. Om die discussies goed te kunnen voeren, is het in de ogen van de CDA-fractie van belang dat wij Schiphol niet als een geïsoleerde luchthaven zien, maar ons te realiseren dat de luchthaven deel uitmaakt van een groter geheel, niet alleen van de Randstad, maar van een wereldwijd netwerk. Schiphol ligt bijvoorbeeld in een land met meerdere luchthavens en zijn grootste klant heeft twee thuisluchthavens. Om de discussies in het komende jaar zo goed mogelijk te kunnen voeren, is het in de ogen van de CDA-fractie van belang, dat de nationale overheid de regie houdt over de luchthavens in Nederland. Daarom vragen wij van de staatssecretaris de volgende toezeggingen.

Haverkamp

Er komt op korte termijn een wijziging in de slotverdeling in Nederland. De landingsrechten worden op termijn niet alleen uitgegeven voor Schiphol, maar moeten ook mogelijk zijn voor Maastricht Aachen Airport. Het project regionale luchthavens wordt op dit moment in ieder geval in de holdstand gezet.

Er bereiken ons allerlei signalen dat het IPO op dit moment bezig is om de verantwoordelijkheden die het zou krijgen in de nieuwe wetgeving centraal te gaan beleggen. Het zou dus in onze ogen bizar zijn als de landelijke overheid zaken naar de provincie brengt en de provincie ze vervolgens keurig in een apart kantoortje in Den Haag gaat onderbrengen.

Ik vraag aandacht voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Directie Luchtvaart. Rond tien jaar geleden is het opgezet als een deskundig, neutraal en lean and mean inspectiebedrijf, met ooit honderd, maar nu meer dan tweehonderd man. Onze Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is ongeveer twee keer zo groot als haar Duitse tegenhanger. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris.

Dat de Duitse inspectie een relatief geringe omvang heeft, kan komen doordat men in Duitsland, en overigens ook in Frankrijk en in het Verenigd Koninkrijk, vertrouwen heeft in nationale clubs. Deze landen hebben het omgaan met overheidsregelgeving vaak gedelegeerd aan nationale clubs. De CDA-fractie vraagt de regering om, net als andere belangrijke EU-spelers, de MLA-vliegerij onder te brengen bij de nationale clubs.

Zoals eerder opgemerkt maakt de grootste klant van Schiphol, Air France/KLM, gebruik van twee thuishavens. Bij de fusie is er door beide overheden onderhandeld over de garanties waardoor beide luchthavens zich zouden kunnen ontwikkelen. Sinds dat moment heeft de tijd niet stilgestaan en de fusie lijkt succesvol te worden. Er schijnt zelfs binnenkort een trein te rijden.

Kortom, want ons betreft is er alle reden om na te denken over een gemeenschappelijke luchtvaartstrategie van Nederland en Frankrijk. Kan de regering aangeven welke initiatieven zij van plan is te nemen op dit terrein?

Voorzitter, er wordt af en toe wat lacherig gedaan over de Franse slag, maar wij kunnen veel leren van de Fransen, zeker wat het positioneren van het bedrijfsleven betreft. In Frankrijk zorgt men er eerst voor dat een project intern binnenkomt en vervolgens verdeelt men dat binnen Frankrijk. Nederland probeert zijn krachten te bundelen op het gebied van kennis over water middels het Delta-instituut. Uit de media vernemen wij dat er momenteel twee knelpunten zijn: de projectfinanciering en de FES-aanvraag.

De FES-aanvraag is afgekeurd, maar er is een tweede kans. Kan de staatssecretaris ons toezeggen dat de nieuwe aanvraag niet alleen door Verkeer en Waterstaat, maar ook in samenspraak met de andere betrokkenen zal worden ingediend?

In Nederland zijn een groot aantal kennisinstituten bezig op het terrein van de luchtvaart. Te denken valt aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR), TNO en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Bij deze instituten is hoogwaardige kennis aanwezig die zich kan meten met vergelijkbare instituten in Europa. De CDA-fractie verneemt graag van de staatssecretaris welke initiatieven zij gaat ondernemen om meer eenheid te bereiken op het gebied van kennisontwikkeling over luchtvaart, zodat die

straks in Europees verband aan de man kan worden gebracht.

Innovaties moeten in praktijk worden gebracht en in de praktijk worden gestimuleerd. Bij de CDA-fractie leeft het gevoel dat er een momentum ontstaat om in Europees verband te komen tot verhandelbare emissierechten voor de luchtvaart. Daarom verneem ik graag van de regering of zij dit onderschrijft en hoe dit momenteel concreet wordt vormgegeven.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Heden en verleden van Verkeer en Waterstaat staan in het teken van de marktwerking en het repareren van de gevolgen ervan. Het gaat om reparaties in de Taxiwet, aanpassingen van de Wet personenvervoer 2000, het leren omgaan met de Spoorwegwet, de verkoop van het stad- en streekvervoer en aankomend de privatisering van Schiphol. Allemaal ontwikkelingen waaraan reizigers niets hebben, maar waarmee de politiek zich wel bezighoudt. Ondanks dat steeds meer partijen zeggen dat privatiseringen niet zinvol zijn, praten wij nog steeds praten over hoe wij gaan vervreemden en niet óf. Zie bijvoorbeeld de beursgang van Schiphol.

Ronduit hilarisch was de brief van de minister over een nationale OV-ambassadeur. Volgens deze brief gaat het heel goed met het openbaar vervoer, en om alles nog beter te laten gaan, zou er een OV-ambassadeur moeten komen. Wat zegt de regering hier? Gaat het goed met het openbaar vervoer? Sinds het aantreden van het kabinet-Balkenende is het niet zo slecht gegaan met het openbaar vervoer! Ligt er een ambitie voor het openbaar vervoer in de Nota Mobiliteit? Daar hebben wij vorige week heel andere woorden over gehoord. En wat moet er nu gebeuren? Moet iemand de regie gaan voeren? Maar die persoon is er toch al, minister? Wat doet u dan op dat ministerie? U bent toch verantwoordelijk voor het openbaar vervoer? De komst van een nationale OV-ambassadeur is extra overhead en markt bureaucratie. Neem uw rol op, minister, en bekommer u zelf om het openbaar vervoer. Om het openbaar vervoer te verbeteren moet de minister vooral iets gaan doen en wat minder kletsen. Verlaag de infraheffing van de NS op voorwaarde dat men de service en informatie fors verhoogt en de prijs van het treinkaartje verlaagt. Experimenteer met gratis openbaar vervoer. Ik reageerde daar eerst ook terughoudend op, maar na nadere bestudering kan ik niet anders dan meer voordelen dan nadelen van dit gratis openbaar vervoer ontdekken. De minister zegt dat gratis niet bestaat. Dat klopt. Maar het gratis maken voor doelgroepen blijkt een goed middel om de neerwaartse spiraal te keren en om meer reizigers het openbaar vervoer in te krijgen. Noodlijdende buslijnen en daarmee het maatschappelijk belang worden hierdoor behouden. Ik stel dan ook voor om met jongeren en ouderen te beginnen. Beide groepen kunnen veelal buiten de spits reizen en nemen vaak betalende reizigers mee, waardoor er zelfs extra opbrengsten kunnen ontstaan. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op deze amendementen. Maar ik ben natuurlijk nog veel benieuwder naar de ideeën van de partij die beweert het altijd op te nemen voor oud en jong, het CDA, en de partij die in navolging van onze tegenbegroting met een nota hierover is gekomen, de PvdA.

Gerkens

Het is al weer drie jaar geleden dat de Spoorwet wegverbreding is ingegaan. De 300 kilometer die gepland was, werd al snel 200 kilometer. En ook dat loopt nog niet voortvarend. Bakken met geld zijn er vrijgemaakt voor deze zinloze wegverbreding. Alleen de luchtkwaliteit schijnt een probleem te zijn. Mijn amendement om hier rekening mee te houden, kon drie jaar geleden niet rekenen op de steun van onder andere LPF, CDA, PvdA en VVD. Dit had toch veel ellende, frustratie en weggegooid geld kunnen voorkomen. De spoorwet gaat komend jaar geëvalueerd worden. Ik zou willen oproepen de rol van de Kamer daarbij niet te vergeten.

De heer **Hermans** (LPF): Mevrouw Gerkens heeft het over weggegooid geld dat voorkomen had kunnen worden. Waar is dat geld dan weggegooid?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Er zijn in de afgelopen drie jaar meerdere keren plannen en onderzoeken en toestanden over en weer gegaan om die wegverbreding tot stand te brengen. De SP heeft in haar amendement voorgesteld om eerst te kijken of verbreding ook daadwerkelijk rendement op het gebied van doorstroming en milieu oplevert, om pas daarna te gaan aanleggen. Dat is niet gebeurd, er is alleen maar vertraging ontstaan. Zoals bekend is dat tijd, en tijd kost ook hier geld.

De NV Westerscheldetunnel wil komend jaar de tarieven weer flink laten stijgen. De Zeeuwen die geen alternatief hebben, zijn hier terecht verontwaardigd over. De minister stelt dat het aan de NV Westerscheldetunnel is om te beslissen of de tarieven stijgen. Maar de minister bezit zelf 95,4% van de aandelen, dus is het wel degelijk aan haar om daarover te beslissen. Waarom keurt zij de tariefsverhoging goed terwijl de NV winst maakt? Is dat niet onnodig geld kloppen uit de zakken van de Zeeuwen?

Er is volop onbegrip over de plannen van de minister en ProRail om de infraheffing voor spoorvervoerders met 70% tot 275% te laten stijgen. De spoorvervoerders hebben massaal aan de bel getrokken en zijn met een voorstel gekomen om langzamer over te stappen op het betalen naar gewicht. Ik heb over samenwerking met de spoorvervoerders dan ook een amendement opgesteld waarin dat wordt beoogd. De minister schijnt hier geen fan van te zijn, maar gelukkig konden wij in het Financieele Dagblad lezen dat hier wel een Kamermeerderheid voor is. Ik zou van de minister graag haar vervolgstappen willen horen.

Helaas zijn de vaarwegen een jaarlijks terugkerend probleem. Iedereen onderschrijft het belang ervan in woorden, maar in daden stelt de minister jaarlijks voor om nieuwe knelpunten te laten ontstaan. Deze keer gaat het met name inderdaad over de keersluis bij Zwartsuis, het Twentekanaal, het Wilhelminakanaal, de Zuid-Willemsvaart en ook enkele ligplaatsen voor de binnenvaart. De sector geeft aan dat met 70 mln. extra voor komend jaar de meest urgente knelpunten voorkomen kunnen worden. Aangezien er toch onderuitputting is bij het hoofdwegennet, ligt het voor de hand om daar die 70 mln. vandaan te halen.

De minister is bezig om het achterstallig onderhoud op de infrastructuur aan te pakken. De Kamer heeft menigmaal laten weten dit ook als topprioriteit te zien. Ik wil de minister dan ook vragen om eventuele meevallers van het FES die voor infrastructuur gebruikt mogen worden, in eerste instantie te gaan gebruiken om het

achterstallig onderhoud nog voortvarender aan te pakken. Is zij daartoe bereid?

De minister zit steeds meer op afstand. Dat klinkt alsof dat goedkoop zou zijn, maar het tegendeel is waar. De verzelfstandigde NS is veel kwijt aan overhead. ProRail kan er ook heel wat van. Maar ook het CBR is een organisatie met een wettelijke taak die veel overhead kent. Op de resultatenrekening blijkt ruim 25% van de kosten uit overige bedrijfskosten te bestaan. Dat het CBR monopolistische trekjes heeft, is bekend, maar kan de minister eens aangeven hoe het met het geld en deze overhead zit?

Jaarlijks geeft de minister ruim 1,25 mln. uit aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Wat levert dit geld nou nog op? Ik kan me het waardeloze rapport Hoezo marktwerking, met zijn tendentieuze conclusies nog goed herinneren. Ook de rapporten over de privatisering van Schiphol getuigen van weinig onafhankelijkheid. Op het rapport Vluchten kan niet meer, is veel kritiek. Een volgend rapport zou eens moeten gaan over de waarde van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De enige mogelijkheid is dat er dan uitkomt dat deze organisatie zeker niet ruim 1,25 mln. waard is. Is de minister bereid een grondig onderzoek te doen naar de meerwaarde van deze raad?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zult de minister daar misschien wel een dienst mee bewijzen, want de raad is heel kritisch, ook jegens het regeringsbeleid. Maar sinds wanneer stellen wij in deze Kamer voor om organisaties die met waardevolle adviezen komen, overboord te gooien omdat de inhoud van de adviezen ons niet welgevallig is?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik stel niet voor om de organisatie overboord te gooien, ik stel voor om een grondig onderzoek naar de meerwaarde van de raad te doen. In de afgelopen tijd is er veel kritiek gekomen op de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De rapporten van de raad zijn vreemd opgebouwd. Enerzijds wordt stellig gezegd dat iets niet moet gebeuren, terwijl anderzijds in de conclusies staat dat het wél moet gebeuren. Het lijkt mij goed om eens te kijken naar de meerwaarde van deze organisatie, die 1,25 mln. van ons belastinggeld vergt. Dat lijkt mij een gezonde insteek.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U begon met te zeggen dat er allemaal rapporten zijn verschenen die u niet bevelen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Nee.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, dat zei u wel. Vervolgens zei u dat wij maar eens moeten bekijken of de organisatie haar geld wel waard is. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft rapporten geproduceerd die mij niet bevelen, maar ook rapporten die mij heel goed bevelen. Ik noem "De waarde van het openbaar vervoer". Dat was een toprapport. Maar wij gaan toch niet op basis van de inhoud van rapporten organisaties ter discussie stellen? In wat voor land leven wij dan eigenlijk?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Als dat zou gebeuren omdat de uitkomst van de rapporten mij niet welgevallig zou zijn, zou u gelijk hebben. Ik heb het echter over de kwaliteit. Als er in een rapport staat dat het niet goed is om marktwerking te hebben en tegelijk wordt geconcludeerd

Gerkens

dat wij vooral moeten doorgaan met marktwerking, dan vind ik dat ongelukkig. Dat is niet alleen kritiek die ik heb, dat is ook kritiek die van buitenaf op die rapporten wordt geleverd. Ook onderzoekers verwonderen zich erover hoe een en ander onderzoekstechnisch in elkaar zit. Als wij 1,25 mln. aan een dergelijke organisatie uitgeven, mogen wij best wel eens nagaan of die raad zijn werk wel goed doet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het er niet mee eens, maar dat debat voeren wij nog wel een keer.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Onlangs was directeur Hans Smits, de president-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, in het nieuws over zijn schnabbelen bij het ministerie voor € 5000 per dag. Minister, noem mij drie van zijn adviezen die dit bedrag rechtvaardigen? Ook Elco Brinkman is veel gevraagd. Zo heeft hij als directeur van Bouwend Nederland een advies mogen uitbrengen voor een mega bouwproject aan de Amsterdamse Zuidas. Ik zou van de minister willen weten hoe zij ermee omgaat als duurbetaalde toppers hun opdracht niet goed uitvoeren. Verder wil ik van deze minister dat telkens als zij een topper wil inhuren voor dergelijke hoge bedragen, zij dit aan de Kamer voorlegt.

De rol van de minister is aan het veranderen. Waar een minister van Verkeer vroeger sturend moest optreden, laat minister Peijs het liever over aan adviesbureaus, dure deskundigen en zelfs aan een OV-ambassadeur. Eigenlijk wordt de rol van de minister van Verkeer uitgehold. En dat zouden wij moeten veranderen. Een vlekkeloze staat van dienst heeft zij niet opgebouwd. Hoe ziet de rol van de minister er in de toekomst uit? Wil zij met een pittige en heldere analyse komen hierover of laat zij zich geheel buitenspel zetten door slechts te dienen als marionet van het bedrijfsleven, de vervoersbedrijven, de krachtige lobby en de duurbetaalde adviseurs?

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Ik zal namens de fractie van de VVD ingaan op het onderdeel water en vervolgens zal de heer Hofstra het stokje overnemen. Ik zal mijn bijdrage vooral toespitsen op de veiligheid.

Mijn fractie heeft al bij een aantal begrotingen een vooruitblik gegeven richting 2015. Hoe zien wij als VVD-fractie de veiligheid ten opzichte van het water rondom ons land? De zorg die er in de beginjaren 2000 was bij kustbewoners, vooral in delen van Zuid-Holland en Zeeland, is gelukkig niet terecht gebleken. De stijging van de zeespiegel gaat zeer langzaam, veel langzamer dan verwacht. Mede door investeringen die in 2000 in gang zijn gezet, is de veiligheid van de kust en de primaire waterkering op orde. Van zwakke schakels in de Nederlandse kust is geen sprake meer. Echter, voor het zo ver is, moeten er nu wel echt prioriteiten worden gesteld in het beleid. Dat zit voornamelijk in de financiën.

Volgens een onderzoek van Maurice de Hondt maakt hooguit één op de vier Nederlanders zich zorgen over natte voeten of nog erger. Wat een geluk, denk ik dan. Maar volgens het RIVM en andere onderzoekers is de kans op overstromingen groter dan vele andere risico's bij elkaar. Is dit dan een reële werkelijkheid die het RIVM

ons voorschotelt en moeten wij ons serieus zorgen maken? Sommigen zeggen zelfs dat de overheid het veiligheidsprobleem zou sussen. Deze laatste opvatting deelt de VVD-fractie niet. Wij zien dat dit kabinet door diverse onderzoeken een juist beeld heeft en ook krijgt van waar de knelpunten zich bevinden. Wij signaleren wel dat het kabinet het aanpakken en wegnemen van knelpunten erg ver vooruitschuift. Wij kennen inmiddels de zwakke plekken in de kust. Er zijn acht prioritaire plekken. Uit recent onderzoek blijkt dat de golfbelasting op de kust groter is dan verwacht, waardoor sommige zwakke schakels niet meer voldoen aan de veiligheidsnormen. Niet over 20 jaar maar wellicht nu reeds op korte termijn. Risico's die dus een extra risico vormen. Op dit moment worden er planstudies uitgevoerd die voor een groot deel medio 2007 gereed zullen zijn. Dan kan het volgens ons niet zo zijn dat met de uitvoering in volle omvang pas in 2015 kan worden begonnen, omdat er juist vanaf 2015, wellicht 2012, echt voldoende middelen zijn gereserveerd. Wij zien in de langetermijn-schema's, dus vanaf 2010, wel ruimte. Wij verzoeken het kabinet dan ook om met behulp van een kasschuif voor de jaren 2007, 2008 en 2009 middelen naar voren te halen, zodat wanneer de projectplannen gereed zijn, er ook gestart kan worden met investeringen aan de kust. Voor deze drie jaren denkt de VVD-fractie daarvoor ongeveer 300 mln. extra nodig te hebben. Cijfers die zijn genoemd door de dijkgraven die wij onlangs hebben ontmoet, geven dat aan. Verder geven staatjes aan dat er in de jaren na 2010 voldoende middelen zijn die wij in feite al in 2007 kunnen inzetten, juist om de noodzakelijke versnelling van de kustversterking te realiseren. Wij zijn van mening dat het gelet op de veiligheid voor het achterland, de bescherming van onze inwoners en de bescherming van de economische waarde die vooral in dit deel van het land hoog is, echt noodzakelijk is om eerder actie te ondernemen. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om die kasschuif te realiseren? Is zij het met de VVD-fractie eens dat die versnelling nodig is? Ik heb begrepen dat ook anderen die willen.

Om niet alleen iets van het kabinet te vragen, maar ook iets te doen aan de ondersteuning van onze prioriteiten voor de veiligheid van de waterkeringen, heeft mijn fractie een amendement ingediend waarin een bedrag van 50 mln. uit het FES aan de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt toegevoegd. Dit heeft tot doel een aantal noodzakelijke dijkverzwaringen in de rest van Nederland, zoals de Markermeerdijk, reeds het komende jaar te kunnen uitvoeren. De plannen liggen klaar. Die dijken kunnen verwaard worden. Daarnaast kan zo worden geprobeerd om de projectplannen voor de zwakke schakels sneller af te ronden. Ik doel hiermee vooral op de zwakke schakel bij Ter Heijde, maar ook op Scheveningen en Noordwijk.

Tijdens een werkbezoek dat een aantal leden van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat onlangs heeft gemaakt, werd weer eens duidelijk dat de economische ontwikkeling van vooral Scheveningen en Noordwijk op slot zit doordat er geen of weinig tempo zit in de aanpak van de kustversterking. De fractie van de VVD is van mening dat deze beide recreatieve toeristische trekpleisters op korte termijn de aandacht en aanpak dienen te krijgen die noodzakelijk is om in ieder geval het slot in figuurlijke zin ervan af te halen.

Volgens de Wet op de waterkering moet een keer per vijf jaar een soort APK op de dijken worden toegepast.

Snijder-Hazelhoff

De tweede toetsing vindt ongeveer nu plaats. Ik hoor dat daar toch wat zorgen over zijn. Heeft de staatssecretaris daar inmiddels zicht op? Wij hebben in een brief kunnen lezen dat de toetsing op de kust in beeld komt, maar weet de staatssecretaris of daaruit extra financiële claims voortkomen op de rest van de dijken in Nederland?

Wij zijn heel blij met de brief van de minister over de kustwacht. De brief kwam aan het eind van deze middag. Dat was op het nippertje, een jaar nadat de Kamer daarom heeft gevraagd. Ik zal hierover nog geen oordeel geven, maar wij zijn er wel blij mee dat de brief er nu eindelijk is.

De staatssecretaris heeft vorig jaar gezegd dat de lasten die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn water goed over ondernemend Nederland zouden worden verdeeld. Uit de eerste signalen blijkt echter dat deze lasten wel heel scheef bij een van de sectoren neer zullen dalen, namelijk bij de agrarische sector. Voorzitter, ik had hier meer over willen zeggen, maar ik zie dat het lampje knippert. Ik sluit hiermee dan maar af.



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Na de agendering van allerlei andere belangrijke dingen is er weer eens een normale begrotingsbehandeling. Daarbij zijn altijd twee dingen aan de orde: in de eerste plaats de cijfers, de centen en de budgetten en in de tweede plaats een soort algemene beschouwing op microniveau over het departement van Verkeer en Waterstaat.

Wij zijn blij met de grotere doorzichtigheid die de begrotingsopzet biedt en met het kleinere aantal artikelen, maar over twee grote posten maken wij ons ernstig zorgen.

De eerste post is het onderhoud van de wegen en het spoor. Wij kunnen niet meer zien wat de overhead is. Door de vereenvoudiging is die weggefallen. Graag hoor ik de toezegging om die toch weer inzichtelijk te maken. De onderhoudsbudgetten voor zowel het spoor als de weg zijn bijzonder groot. De weg wordt tien à vijftien keer zo intensief benut als het spoor. De achterstand zouden wij inlopen, maar wat is het normale niveau? Wanneer gaat het budget weer naar beneden en komen wij weer op een normaal bedrag uit? Zouden wij een splitsing kunnen krijgen tussen beheer, normaal onderhoud, groot onderhoud en vervanging? Wij stellen het op prijs dat de minister een verschuiving aanbrengt in de onderhoudsbudgetten in de richting van de vaarwegen. Wat ons betreft mag dat uit het spoor komen en niet uit de weg. Welke bezuiniging op het spoorweg-onderhoud kunnen wij inboeken, ook gelet op het rapport dat een werkgroep van de Kamer onlangs heeft uitgebracht?

Mevrouw **Gerken** (SP): U stelt voor om geld weg te halen bij het railonderhoud ten gunste van de vaarwegen. Ik weet dat u de laatste tijd niet zoveel gereisd heeft met de trein, maar realiseert u zich dat het achterstallig onderhoud van het spoor veel overlast met zich meebrengt voor een miljoen reizigers per dag?

De heer **Hofstra** (VVD): Jazeker, maar dat geldt ook voor de weggebruikers. Er zijn nog veel meer mensen die elke dag last hebben van het feit dat wij de wegcapaciteit nog niet op orde hebben. Hoort u de filemeldingen 's ochtends niet op de radio?

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik maak gebruik van beide modaliteiten, dus ik zit soms ook in een file. Het probleem op de weg kunnen wij ook nog op een andere manier oplossen, maar het probleem op het spoor niet. U weet dat er bij alledrie de modaliteiten sprake is van achterstallig onderhoud. Die achterstand is ook groter geworden onder kabinetten waarin de VVD vertegenwoordigd was. Moet er niet op een evenredige manier aandacht worden besteed aan de drie modaliteiten? Uw voorstel betekent dat iedereen de auto in moet. Dat zal het probleem van de files ook niet oplossen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij moesten wel even wennen aan de hoge bedragen, maar wij hebben indertijd ingestemd met hogere bedragen voor spoor en weg. Het is echter algemeen bekend dat objectief bezien de achterstand bij de vaarwegen het grootst is. Het gaat hier om een heel sympathieke modaliteit waarover heel veel vervoer gaat. We weten ook dat het bij het spoor wel een tandje beter kan en het inderdieneffect daarvan zou wat mij betreft kunnen worden overgeheveld naar de vaarwegen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik val toch ook wel een beetje over uw voorstel om te kappen in het onderhoud van het spoor. Was een van de conclusies van de werkgroep van de Kamer nu juist niet dat de politiek door alle kortingen die de afgelopen jaren doorgevoerd op het budget voor het onderhoud spoor medeverantwoordelijk is voor de slechte staat van onderhoud? U stelt nu voor om de nodige hersteloperatie maar half uit te voeren. Met andere woorden: de VVD wil niet leren van de in het verleden gemaakte fouten.

De heer **Hofstra** (VVD): In het rapport van de werkgroep staat ook dat het doelmatiger kan. Daarvan zijn de nodige concrete voorbeelden gegeven. Per reiziger/kilometer kost ProRail ons 6 cent en de weg maar 0,5 cent. Iedereen begrijpt dat het spoor goedkoper moet. Als dat niet lukt, is er in de toekomst geen spoor meer. Kijk ook naar het buitenland. Er moet dus efficiënter worden gewerkt. Ik stel dus voor om iets over te hevelen van het spoor naar de binnenvaart.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb de indruk dat uw berekening nogal eenzijdig is, maar ik laat het nog even tot mij doordringen. U weet toch dat jarenlang het onderhoud aan het spoor chronisch is verwaarloosd en dat er nu een inhaalslag moet worden gemaakt? Als wij dat niet doen, zullen wij het spoor nooit aantrekkelijk maken. Dan krijgt u nog gelijk met uw berekening. Laten wij nu gewoon doen wat wij met elkaar hebben afgesproken. Wij vinden net als u dat er meer geld naar de vaarwegen moet, maar dan moet er worden gezocht naar een andere dekking. Daar moeten wij uit zien te komen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp niet zo goed waarom iedereen zich zo ongerust maakt. Ik heb immers geen amendement ingediend om de post spooronderhoud terug te brengen tot nul. Ik stel alleen vast dat het heel veel kost per reiziger/kilometer. Ik verwijs in dit verband ook naar de CPB-reacties die op dit punt altijd eensluidend zijn. Als er efficiënter wordt gewerkt, kan op langere termijn een redelijk bedrag worden vrijgemaakt voor de vaarwegen. Absoluut gezien is daarvoor ook niet

Hofstra

zoveel geld nodig, maar dan is er wel sprake van een meer evenwichtige verdeling.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik denk dat de heer Hofstra zich die moeite maar moet besparen, want overbodige amendementen die toch niet worden aangenomen, kunnen beter niet worden ingediend. Volgens mij krijgt hij hier weinig steun voor. Ik ken de heer Hofstra als een treintjesgek. Daarom bevreedt zijn inbreng mij, want als hij zijn gelijk haalt, wordt het in Nederland een soort stoomtreinmuseum. Dit meent hij toch niet? Hij wil toch ook die moderniseringsslag van het spoor wel meemaken?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij dat wij, ook al gaat het slecht met de echte spoorwegen, via Märklin en andere merken nog kunnen zien hoe het was en misschien ook zou moeten zijn. Nederland is een dichtbevolkt land en zeker in de Randstad hebben wij het spoor nodig. Ik heb dit ook bij de behandeling van de Nota Mobiliteit gezegd. Dit neemt niet weg dat wij kritisch moeten kijken naar de bedragen die daarvoor worden uitgetrokken. De werkgroep heeft zelf geconstateerd dat er doelmatiger kan worden gewerkt. Ik zeg nu dus niet dat wij naar nul terug moeten, dat zou irrealistisch zijn, want er moet een inhaalslag worden gemaakt. Wij moeten echter wel kritisch zijn en proberen om taakstellend met wat minder geld rond te komen.

De tweede grote post waarover ik een opmerking wil maken, is de exploitatiesubsidie voor het stads- en streekvervoer. Door de nieuwe opzet van de begroting zijn wij het zicht daarop kwijt geraakt. Door de ontschotting bij de decentrale overheden, die ook met onze steun is gerealiseerd, kan het best zijn dat de kostendekkingsgraad daalt in plaats van stijgt. Als ik kijk naar de tariefvaststellingen per 1 januari aanstaande, zowel bij het spoor als de bus, is dit ook zo, want de kostendekkingsgraad daalt. De kostendekkingsgraad moet echter omhoog, want als wij het probleem van deze vierkante cirkel niet oplossen, wordt het in dit land nooit iets met het openbaar vervoer.

In dit kader wil ik de regering nog een suggestie voorleggen. Het is bekend dat automobilisten zich scheel betalen aan belasting. Zou het niet aardig zijn om iemand die een nieuwe auto koopt, als tegenprestatie voor die hoge luxe-belasting een gratis kortingskaart van de NS te geven? Zo kan het wisselgebruik tussen auto en trein worden bevorderd. Ik snap wel dat dit geld kost, maar misschien wil de minister toch nadenken over deze mogelijkheid.

Wij krijgen te weinig uit het FES voor de klassieke harde infrastructuur. Sommigen zeggen dat het FES moet worden gebruikt voor verbetering van de koopkracht. Ik ben het daar niet mee eens, want het FES is bedoeld voor asfalt, staal en beton. De volgende rondes zal daar zowel absoluut als relatief meer geld aan moeten worden besteed.

Er is al gesproken over de onderuitputting en de meevallers. Wil de minister voor de tweede termijn ons als aanvulling op de brieven een lijstje voorleggen waaruit veel duidelijker blijkt wat er is vrijgefallen als meevaller door onderuitputting en hoe dit is belegd? Dit laatste zal tot gevolg hebben dat op een gegeven moment andere dingen vrijvallen. Ik wil hier meer inzicht in krijgen om in tweede termijn nadere afwegingen te kunnen maken.

De heer Van der Staaij zal straks ingaan op de pontveren. Hij heeft op voorhand onze steun voor zijn idee om dit nu te regelen. Ik zou hieraan willen toevoegen dat wij dit nu eens goed moeten regelen zodat wij van dit probleem af zijn.

Het is mij bekend dat de minister van WVS binnenkort met de collectebus zal rondgaan om geld in te zamelen voor het gehandicaptenvervoer. Hij zal ook bij de Plesmanweg stoppen. Hoeveel doet de minister dan in de collectebus? Als zij niet genoeg heeft, kan zij meer geld verkrijgen door te korten op de flauwekulprojecten die ik eerder heb genoemd als "I love" en de vijf euro die je krijgt als je niet over de A12 rijdt.

Ik denk dat de Nota Mobiliteit op het punt van het goederenvervoer een open einde heeft. Dit is niet goed afgemaakt. Er is geen regeringsstandpunt over de infradoorberekening en wij weten wat er in Europa is afgesproken. Als iedere techniek de eigen kosten betaalt, wordt de auto het goedkoopst en dan rijdt de trein leeg en vaart het schip leeg. Wat is dan de integrale conclusie van de regering? En dit heeft ook te maken met de gebruiksvergoedingen. Mijn concrete verzoek aan de regering is om medio 2006 een meer uitgewerkte beleidsvisie op het punt van het goederenvervoer naar de Kamer te zenden, die wij dan met elkaar kunnen bespreken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er zijn deskundigen in dit land die denken dat je het vervoer over het water en het spoor bevordert met het heffen van een "Lkw-Maut". Behoort het tot de geestelijke ruimte van de heer Hofstra om daarover verder te laten denken?

De heer **Hofstra** (VVD): Jazeker, maar dat geldt ook voor een heffing voor de binnenvaart en de infraheffing op het spoor. Hoe lastig "Nouwen" op de weg ook is, op het spoor hebben wij meneer Nouwen al. Wij moeten echter voorkomen dat het simpele principe "iedereen betaalt zijn eigen kosten" zorgt voor een situatie die niemand wil: alles op de weg zodat wij heel veel extra stroken moeten bouwen voor alleen vrachtwagens, vijf keer zo veel als nu. Maatregelen moeten natuurlijk ook passen binnen het Europese kader. Ik daag de minister uit om met een integrale visie naar de Kamer te komen, zodat wij er goed met elkaar over kunnen spreken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat steunen wij van harte, maar dan op basis van onze eigen redenering. Indien je het verkeer op de weg wilt ontmoedigen, zal de prijs daar hoger moeten worden en bijvoorbeeld op het spoor lager. Dat is de heer Hofstra toch met mij eens?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het ermee eens dat het gaat om de verschillen. Over de hoogte van de infraheffing op het spoor wil ik nu echter geen uitspraken doen, aangezien wij in blijde verwachting zijn van het plan voor de Betuweroute. De infraheffing kan in dat kader integraal worden bekeken.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik steun het verzoek van de heer Hofstra om een uitgebreidere analyse voor volgend jaar. De goederenvervoerders hebben echter opmerkingen gemaakt over heel hoge infraheffingen op het spoor. Op dat punt heb ik een amendement liggen. In Het Financieel Dagblad stond een quote van de heer Hofstra: "De minister moet nog eens bekijken of wij niet

Hofstra

wat minder scheutig moeten zijn met de verhoging van de tarieven." In hoeverre staat de heer Hofstra nog achter die uitspraak?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, daarover wil ik nu geen concrete uitspraken doen. Er moet echter wel goed worden nagedacht over wat de hoogte van de infraheffing betekent voor eventuele vraaguitval; dat is het springende punt. De sector betoogt dat de minister allerlei ingewikkelde redeneringen hanteert voor de verhoging. Het lijkt mij echter beter om hier goed naar te kijken bij het debat over de Betuweroute. Dan kunnen wij bediscussiëren of de heffing te hoog dan wel te laag is.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het voorstel staat in de begroting voor dit jaar, en daar praten wij nu over. De heer Hofstra schuift dit punt te gemakkelijk weg. Er is vraaguitval. Met mijn amendement stel ik voor om er volgend jaar langzaam in te groeien. De heer Hofstra kan niet zeggen: daar moeten wij later nog eens over praten. Wellicht moet hij er nog een nachtje over slapen en wil hij er in tweede termijn op terugkomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Laatst wilde ik erover praten, maar toen mocht ik er van mevrouw Gerkena niet over praten. Dit verwijt aan mij is dan ook niet terecht. Wij komen er binnenkort wel uit.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik hoor de heer Hofstra een pleidooi houden voor het goederenvervoer. Op zich spreekt mij dat aan. Betekent dit echter ook dat hij ons plan ondersteunt voor de versterking van Nederland als vestigingsland voor transportbedrijven en het verbeteren van de concurrentiepositie van transportbedrijven?

De heer **Hofstra** (VVD): Jazeker, de heer Van Hijum heeft daarover verstandige woorden gesproken, waarbij ik mij aansluit. Daarmee kom ik op mijn volgende punt, het wegvervoer. Zojuist heb ik de minister gevraagd om een integrale visie. Ik zou het zeer op prijs stellen als de minister toezegt dat het wegvervoer daarvan een belangrijk onderdeel is. Er vindt een stille revolutie plaats in het wegvervoer. Veel Oost-Europese mensen met lage lonen komen naar ons toe en rijden op Nederlands of buitenlands materieel. Vaak gaat het dan om oudere vrachtwagens van mindere kwaliteit. Hoe zit het in dat licht met het milieu, de veiligheid en de opleidingseisen van de chauffeurs? Het zou goed zijn als de Kamer daarvan een duidelijker beeld krijgt, inclusief de controle daarop. De VVD hecht zeer aan een gelijk speelveld in Europa. Wij hebben echter wel eens de indruk dat de Inspectie Verkeer en Water niet aselekt controleert maar kijkt naar het kenteken voordat men een vrachtwagen aanhoudt: kunnen wij ze wel verstaan en kunnen wij geld vangen? Bij Oost-Europeanen is dat niet altijd het geval; dit lijkt mij geen juist criterium.

Dan zou ik nu een aantal opmerkingen willen maken over de regionale vliegvelden. De regionale vliegvelden en de luchtvaart in het algemeen hebben sterke economische effecten, die wij in het algemeen zeer positief achten. De besluitvorming ligt nu bij de andere overheden, met name bij de provinciebesturen en de regio's. Wij vinden dat ook verstandig; zij kunnen zelf de lusten en de lasten tegen elkaar afwegen. Het valt ons wel op dat de regelgeving onduidelijk is. Ik weet dat er een aantal projecten op stapel staat. Aan de hand van

het vliegveldje in mijn achtertuin, Eelde, kan ik misschien duidelijk maken wat ik bedoel. Wij zijn al dertig jaar bezig om daar een heel eenvoudig werkje uit te voeren, namelijk verlenging van de start- en landingsbaan met een paar honderd meter. Een aannemer doet dat in drie weken, maar wij zijn dertig jaar bezig om het voor elkaar te krijgen. Het geld is er, en ik geloof zelfs dat de staatssecretaris dit al naar de regio heeft overgemaakt. Er is ook een motie aangenomen door de Kamer, die ik overigens nergens in de stukken tegenkwam; zij is blijkbaar verdwenen. Het gaat om de motie-Hofstra (29800-XII, nr. 24) van 24 november 2004. In die motie staat dat er bij bezwaarprocedures recht moet worden gesproken op grond van de regels die golden ten tijde van het politieke besluit. Dat is niet alleen handig voor dat vliegveldje, maar ook voor allerlei andere projecten. Ik vraag heel nadrukkelijk waarom deze motie nog steeds niet is uitgevoerd. Recentelijk is er een hoorzitting gehouden, en ik heb begrepen dat, als alles meezit, in september of oktober volgend jaar er een besluit kan zijn dat dan hopelijk ook de Raad van State welgevallig is. Dat moet je in dit land ook altijd maar afwachten. Formeel is afgesproken dat het bedrag van 18 mln. moet worden heroverwogen als medio 2006 de baan nog niet is verlengd. Ik durf nu te voorspellen dat deze dan niet verlengd zal zijn, ondanks dat de aannemer er drie weken voor nodig heeft. Wil de staatssecretaris de toezegging doen dat deze datum kan worden opgeschort?

De heer **Van Hijum** (CDA): Is het vliegveld in Eelde nu het springende punt als het gaat om infrastructuurprojecten in Nederland?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp wat u bedoelt. U had natuurlijk liever gehad dat ik over het vliegveld in Twente had gesproken. Misschien kan de staatssecretaris ook daarover nog iets zeggen, want dan hebben wij een ontvlechting van militaire luchtvaart en burgerluchtvaart. Misschien is het heel verstandig om ook daar nog een aantal voorzieningen te verbeteren.

Dan kom ik nu op de strijd tegen Dorknoper. De Stenografische Dienst maakt er af en toe Doorknoper van, maar ik heb het in de klassieken nagelezen en het is echt Dorknoper. Zo heet die ambtenaar.

De **voorzitter**: Het hangt van uw uitspraak af hoe de stenograaf het opschrijft.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik merk op dat er een hele generatie is die heer Bommel niet meer kent. Dat is eigenlijk heel jammer.

Te veel regels hinderen de realisatie van een goede infrastructuur. Ik ben altijd zeer ingenomen met de slogan van de minister van VROM, die zegt: wij moeten de zaak hervormen van een hindermacht naar een ontwikkelkracht. Dat is een prachtige volzin. Het zou ook moeten gelden voor de zaken die de dames bij Verkeer en Waterstaat in portefeuille hebben. De Kamer heeft de Nota Ruimte vastgesteld, en de Nota Mobiliteit is bijna vastgesteld. Zou het nu niet mogelijk zijn om via een heel snelle aanpak de zaken veel simpeler te doen? Er is toch per definitie sprake van nut en noodzaak van de 10 à 15 belangrijkste snelwegen in ons land die de hoofdverbindingssassen vormen, als deze wegen op de desbetreffende kaart staan? Dit betekent dat de veto's

Hofstra

van geluid, habitat, vogeltjes en lucht vervallen. Wij maken een reserveringszone en dan kan de beheerder, in overleg met de burens, al was het maar voor het lawaai van de machines, de zaak aanpassen zoals hem goed voorkomt. Met deze regels zou ik nu graag een dergelijke doorstoot willen maken. Wij kunnen dan onderhoud, waarvoor wij heel veel geld uittrekken, combineren met uitbreiding.

De luchtkwaliteit is al door anderen genoemd. De staatssecretaris die daarvoor primair verantwoordelijk is, de heer Van Geel, heeft een bepaald idee, maar ik begrijp dat de Raad van State daarover niet helemaal tevreden is, evenmin als sommige fracties hier in de Kamer. Wat vinden de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat hiervan? Zij zijn er heel nauw bij betrokken. Kunnen zij misschien helpen om deze zaak toch wat resoluter op te lossen?

Dan kom ik nu op de brandstofprijzen als gevolg van de hogere olieprijs en de brandstofbesparing. Wij weten dat de prijzen aan de pomp door de hogere olieprijs sterk zijn gestegen. De regering heeft een aantal maatregelen getroffen. Ik denk bijvoorbeeld aan de bpm-differentiatie per 1 januari aanstaande. Dat is heel verstandig: schoon en zuinig stimuleren. De indexering van de accijns op brandstoffen is gelukkig van de baan en wel voor onbepaalde tijd. Helaas is er op het punt van de biobrandstoffen weer een wat tegendraads besluit genomen. Er is door toedoen van de collega's van de CDA- en PvdA-fracties een verhoging van de brandstofprijzen te verwachten per 1 januari 2007 van ongeveer vijf cent per liter. In termen van koopkracht – zeer actueel tegenwoordig – is dat ongeveer € 50 voor de gemiddelde autobestuurder. Daar kunnen wij nog eens even over nadenken. Hartelijk dank daarvoor. Nu krijgen wij dus toch weer een stijging van de brandstofprijzen, terwijl wij daar echt niet op zitten te wachten.

Ik wil ook graag een reactie van de minister op het artikel dat wij natuurlijk allemaal hebben gelezen over het nieuwe rijden. Ik beveel dat zelf wel erg aan, maar dan lezen wij nu weer dat het voor het milieu toch niet helemaal goed is, omdat de versnellingsbakken van de auto's in het algemeen verkeerd zijn. Graag hoor ik daarop een reactie van de minister.

Dan zijn wij beland bij het springende punt. Wie de brandstofprijzen ontleedt en er alle belastingen vanaf haalt – daar ben je een hele tijd mee bezig, want het zijn er heel veel in ons land – die houdt een kale prijs over. Als je die vergelijkt met de kale prijs in Duitsland, dan scheelt dat tien cent per liter. Dat is dus ongeveer 20% van het kale product. Ra, ra, hoe kan dat? Die vraag heb ik ook wel eens gesteld aan de ministers van Economische Zaken en Financiën.

Mijn stelling is dat de prijsconcurrentie te klein is op de Nederlandse markt. De firma Shell, om maar iemand recht voor zijn raap te noemen, plakt alle prijzen af op de snelwegstations. De minister van Verkeer en Waterstaat gaat over de snelwegstations en ik roep haar op, dat afplakken te verbieden. Er moet een prijspaal staan. Je gaat bij Albert Heijn ook geen boodschappen doen, zonder het prijskaartje te zien. Er moet daar een prijspaal komen, want nu zie je pas wat het kost als je de slang al in je auto hebt gelegd. Die displays zijn vaak multifunctioneel. Dan pas weet je echt wat het kost en dan moet je dus een hele kerel zijn om hem er weer uit te halen en naar de volgende pomp door te rijden. Dat moeten wij dus veranderen. Wij moeten langs de snelweg borden

zetten met de prijzen over 20, 40, 60 en 80 km. De Fransen doen dat ook, maar dan staat het vaak een beetje rommelig en het klopt niet altijd. De Spanjaarden doen het beter. Die borden moet de minister ook op kosten van de oliemaatschappijen langs de weg laten zetten, dan wordt de prijsconcurrentie versterkt door maatregelen die Verkeer en Waterstaat kan nemen. Dat scheelt ons meer in koopkracht dan het bedrag waarover elders in dit gebouw nu zo gevochten wordt.

De **voorzitter**: Ik geloof dat mevrouw Dijkma ondanks uw beeldende toelichting nog een vraag heeft.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Toen haakte ik al bijna weer af, voorzitter. Ik vind het voorstel van de heer Hofstra wel heel goed. Het grappige is overigens dat in Duitsland een paar maanden geleden de toenmalige kanselier Schröder precies hetzelfde heeft gezegd: wij zijn vanuit de politiek veel te weinig bezig met het aanpakken van de olieproducenten, om daar ook de concurrentie te doen toenemen. Toen is er een oproep gedaan om hier in Europees verband werk van te maken. Lijkt het de heer Hofstra niet veel beter dat de minister niet alleen hier in Nederland maatregelen neemt, maar dat zij dit ook bespreekt met haar collega's in de Transportraad?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat lijkt mij uitstekend, maar niet in plaats van. Laten wij vooral in Nederland doen wat kan. Daar hebben wij Europa ook helemaal niet voor nodig.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Daar zijn wij het over eens.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is zeker verstandig om dat ook Europees aan te kaarten. Hoewel ik er altijd bij moet zeggen: als je zelf de brandstof zo duur maakt als wij dat met elkaar doen, dan vind ik het een beetje gênant om tegen de producenten te zeggen dat zij te duur zijn. Toch is het zo, als je alle belastingen aftrekt, dus daar moeten wij aan werken.

Voorzitter. De taxi. Als je op Kennedy Airport landt met je bagage, dan ga je naar de taxi en dan is het keurig geregeld. Er staat een hele rij keurige auto's, er staat een mannetje in uniform, die heeft een bonboekje en die roept een taxi voor je. Manhattan Downtown voor \$40. Het gaat allemaal keurig, met registratie van de chauffeur enzovoorts. Een prachtig systeem. Je moet dat gewoon doen bij taxi's. Je moet ze geregeld controleren en je moet er toezicht op houden. Ik moet helaas zeggen dat de straattaxi in Nederland is verloederd. Dat geldt met name voor de G4. Wij moeten ons daarvoor generen. Ik krijg daar geregeld klachten over van mensen die zeggen: zij nemen je niet eens mee! Of dat dan een vrouw van 20 is of van 80 en of het dan midden in de nacht is – dat kan natuurlijk gebeuren als je ergens aankomt met de laatste trein – dan zeggen zij: u loopt maar, want het is hier vlakbij. Dat is toch vreselijk! Wij hebben meer taxi's gekregen door de mislukte liberalisering. Wij hebben vooral meer stilstaande taxi's gekregen die dan vaak de motoren nog laten draaien, wat ook met het oog op de uitstoot niet echt goed is. De prijzen zijn hoger geworden, het comfort is minder geworden, er moet gewoon echt iets gebeuren. Ik las zelfs in de krant dat er iemand was aangehouden die wel taxichauffeur was, maar geen rijbewijs had. Blijkbaar kun je ook zonder rijbewijs goed autorijden. De minister is nu bezig

Hofstra

om in de contractsector, waar nauwelijks problemen optreden, mensen examen te laten doen, zonder dat dit echt nodig is. Ik zou daarom tegen de minister willen zeggen, in het verlengde van wat mevrouw Dijkema al zei: laten wij nu eens de moed hebben om te zeggen dat het echt is mislukt. Ik heb dat eerder al eens duidelijk gezegd. Ik weet ook wie dat heeft bedacht, dus hierover hoeven helemaal geen jibakken te worden gemaakt. Laten wij er iets aan doen. In mijn ogen is de oplossing dat wij in goed overleg met de G4 het zaakje overhevelen naar de gemeenten, die gaan over de standplaatsen en kunnen de controle uitoefenen. Misschien willen zij ze niet allemaal hebben, maar het taxiproduct zal er naar ik verwacht aanmerkelijk beter van worden.

Eerder dit jaar hebben wij een debat gevoerd over de administratieve lastendruk, zoals wij dat bij elk departement voeren. Bij Verkeer en Waterstaat is er één onderwerp dat eruit knalt als het gaat om de kosten, te weten de APK. Door dit systeem dat wij hebben georganiseerd wordt de veiligheid in gunstige zin beïnvloed, maar er zijn ook veel kosten mee gemoeid. Wij hebben het in Nederland zo geregeld dat de garagehouders hierin een belangrijke rol spelen. Daarmee mogen zij heel tevreden zijn, want in het buitenland is dit vaak onafhankelijk geregeld. Toen het ernaar uitzag dat er toch een meerderheid in de Kamer te vinden was om nu eens een flinke versoepelingsslag te maken, is er een brief in het vooruitzicht gesteld die voor de begrotingsbehandeling zou komen. Zowaar, die brief was er vlak voor die tijd. Daarin lees ik echter dat er 10 mln. kan worden bespaard. Er zijn dagen wij dat dat bedrag niet hebben, maar per auto is dat anderhalve liter brandstof per jaar, dus bijna niets. De brief is dus te laat en te weinig.

De minister kent mijn opvatting over dit dossier, de branche trouwens ook. Ik streef ernaar dat wij met elkaar zeggen dat wij hier toch iets aan moeten doen. Daarom heb ik er nog eens goed over nagedacht en doe ik het volgende voorstel. Europa zegt dat de frequentie minimaal moet zijn: na vier jaar de eerste keer keuren, en dan om de twee jaar. Daarmee zegt Europa dus wel dat men dit voor de veiligheid een acceptabele situatie vindt. Zwitserland en Denemarken zitten op dat ritme, Duitsland bijna. Dat zijn toch heel fatsoenlijke landen. Wij zouden met elkaar kunnen afspreken dat wij nieuwe auto's, die beter zijn dan oude auto's, wat de uitstoot betreft, aan een zachter regime onderwerpen, terwijl alle bestaande auto's in het oude regime blijven zitten. Om de minister en de collega's over de brug te kunnen trekken stel ik voor om voor zware bestelwagens, de categorie van 2500 tot 3500 kilo, waarmee heel veel dodelijke ongevallen gebeuren, vooral in Duitsland, waar men sneller mag rijden met deze voertuigen, te denken aan een snelheidsbegrenzer, niet op 80 maar op 120 km/u. Zo zouden wij met elkaar naar een pakket kunnen streven waarbij wij de veiligheid centraal stellen en selectief een versoepeling kunnen aanbrengen, terwijl wij voor kwetsbaarder soorten zoals oudere auto's, zware bestelwagens en andere grijze kentekens een aanvaardbaar pakket kunnen realiseren waarmee wij toch vooruitkomen.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Zou u het ook nog steunen als het alleen het laatste deel van de deal zou zijn, dat wil zeggen als wij alleen iets voor de bestelwagens doen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind deze vraag niet echt sportief. U weet dat ik al tijden bezig ben om het regime te versoepelen. Om een compromis te bereiken doe ik concessies. De bestelwagen is voor iedereen hier wel een punt van zorg. Dan moeten wij met elkaar toch een pakket kunnen maken. Ik probeer een evenwicht te vinden tussen veiligheid en verlaging van de administratieve lastendruk met besparing van kosten. Dit pakket zou financieel aanmerkelijk hoger uitkomen dan wat de minister nu voorstelt. Ik heb ook begrepen dat de minister de deur openzet voor een evaluatie, ook op Europees niveau, maar die duurt lang. Er valt met ons over iets dergelijks te praten. Wij kunnen dit met elkaar vormgeven. Hopelijk kunnen wij de volgende keer dan echt een stap zetten.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik begrijp deze stap op zichzelf wel, maar het springende punt in de discussie is toch steeds de verkeersveiligheid, want wij hebben met elkaar zeer ambitieuze doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid en de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Ik ga er maar even van uit dat dat ook voor u geldt. Kunt u aangeven wat de mogelijke consequenties zijn van uw voorstel? Ik kan mij die terughoudendheid van de minister goed voorstellen. Zij zegt het te willen onderzoeken en ruimte te zullen bieden voor de discussie. Ik zie niet zoveel reden om daarop vooruit te lopen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ook ik vind veiligheid heel belangrijk. Wij komen gelukkig gunstig naar voren uit de Europese vergelijking, samen met Zweden en Engeland. Wij moeten onze hoge positie zien vast te houden. Als mensen duidelijk zouden kunnen maken dat het genuanceerde voorstel dat ik nu doe, afbreuk zou kunnen doen aan de veiligheid, zal ik de eerste zijn om te zeggen dat wij het niet moeten doen. Maar ik ben daar helemaal niet van overtuigd. Ik meen dat wij juist door straffer te zijn ten aanzien van de bestelwagens, per saldo al aan veiligheid kunnen winnen. Ik meen dat dit effect groter zal blijken dan wat wij eventueel zouden kunnen verliezen op de nieuwe personenauto's.

Innovatie is een prachtig woord. Het komt vaak in de stukken voor, maar nog te weinig concreet. Ik wil een drietal punten ter overweging, en wellicht ter toepassing, aandragen. Het eerste is asfaltrevitalisering. Er zijn technieken om asfalt zodanig te behandelen dat het onderhoud kan worden uitgesmeerd over een langere periode. Dat levert geld op over de totale levensduur. Dat is punt 1. Punt 2 is dat er in onze steden heel wat busbanen liggen te wachten op de bus die eens per kwartier komt. Stel die banen open voor medegebruik. Voor taxi's is dat soms al het geval. Maar ook vrachtwagens en misschien ook andere vormen van vervoer zouden er gebruik van moeten kunnen maken. Hier valt nog een wereld te winnen. Mijn derde punt betreft de automatische voertuiggeleiding. In Nederland kennen wij het Automotive Center in Eindhoven. Dat is ook internationaal gezien zeer vooraanstaand op het gebied van de automatische voertuiggeleiding. Er worden daar heel interessante technieken ontwikkeld waarmee voor weinig geld vrachtwagens alles automatisch kunnen doen, afgezien van het sturen maar daarvoor heb je de chauffeur nog. Het vreselijke ongeluk dat vanochtend op de Duitse A57 tussen Keulen en Nijmegen is gebeurd en waarbij drie doden vielen waaronder twee Nederlanders,

Hofstra

zou met dit systeem niet zijn gebeurd, omdat de vrachtwagen zichzelf dan automatisch afremt wanneer hij te dicht op zijn voorganger komt. Zou het niet mogelijk zijn om via het Innovatieplatform het gebied van slimme technieken voor de auto een hoge prioriteit te geven?

De VVD-fractie spreekt vaak uit dat zij voor een ambitieuzer beleid is. Helaas zegt de minister dan vaak dat dit niet kan. Ik heb er al eerder op gewezen dat een aantal moties én niet wordt uitgevoerd én niet in de begroting opgenomen. Ik dring er op aan dat deze alsnog worden uitgevoerd. Alleen van mijn fractie betreft dit al tussen de vijf en tien moties. Ik vind het vervelend dit te moeten constateren, te meer daar ik zelf niet zo'n goede boekhouder ben. Ik verzoek de minister haar departement een lijstje te laten opstellen van alle moties die sinds 1 januari 2000 zijn aangenomen en wat daarmee is gebeurd, en dit lijstje aan de Kamer te verstrekken. Dan komen de verdwenen moties vanzelf bovendien. Vaak komen in moties dezelfde punten aan de orde, maar zo komen wij dus niet verder.

De commissie-Duivesteijn heeft veel overhoop gehaald. Voor Verkeer en Waterstaat waren de uitkomsten niet altijd vleiend. Ik heb zelf gezegd dat de rijksoverheid grote projecten niet meer aankan. Helaas krijg ik steeds meer gelijk als ik kijk naar de exploitatie van de Betuweroute en de HSL, waarbij wij nu al grote problemen ondervinden. En er komen nog andere problemen aan. Ik hoef alleen maar de chipkaart te noemen. Er valt nog veel te doen. Ik zou de minister op het hart willen drukken om vooral aan de korte termijn te denken en niet zo veel aan de lange termijn.

Voor de tweede termijn zouden wij graag een lijstje willen ontvangen van de zaken die zullen worden afgerond voordat deze minister afscheid neemt van deze ambtsperiode. Welke weg- en spoorcapaciteit zal nieuw worden opgeleverd voor de gebruiker? Welke werken zullen in uitvoering worden genomen? Welke werken zullen worden aanbesteed? En over welke werken zullen onherroepelijke besluiten worden genomen? Ik roep haar op om zoveel mogelijk onherroepelijke besluiten te nemen en daaraan zoveel mogelijk geld te koppelen voor een zo lang mogelijke tijd. Ik verzoek de minister om de politieke regie op dit omvangrijke departement te versterken zodat het lijstje dat wij van haar zullen krijgen, keurig voor de verkiezingen zal kunnen worden afgewerkt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De heer Hofstra was vorig jaar nogal kritisch over de wijze waarop de minister functioneerde. Hij heeft toen gezegd dat zij het het komend jaar beter moest doen, omdat het anders moeilijk voor haar zou worden bij de volgende begrotingsbehandeling. Hoe oordeelt hij nu over het optreden van de minister in het afgelopen jaar?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat ik in mijn eerste termijn zeker voor iemand uit een regeringspartij tamelijk kritische uitdrukkingen heb gebruikt. Dat heb ik vorig jaar ook gedaan. Men moet ook bezien waarmee wij in het hele proces bezig zijn. De laatste woorden die ik heb gesproken, luiden: "De tijd is nog kort. Kijk wat er op de korte termijn kan, besteed zaken aan. Leg het geld vast. Neem verstandige onherroepelijke besluiten." Daartoe roep ik de minister op en als dat lukt, is het eind goed, al goed, zeg ik tot mevrouw Gerkena.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat mag ik dus concluderen dat heer Hofstra kritisch is over het handelen van de minister, maar dat hij daaraan geen politieke consequenties wil verbinden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar ik heb ook helemaal niet gesuggereerd dat ik dat zou doen en iedereen kent de regels in dit huis.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.



De heer **Jungbluth** (GroenLinks): Voorzitter. In een interview in Elsevier van begin november zegt deze minister, dat als zij in China zou zijn, het bouwen van een brug van 27 km geen probleem zou zijn, omdat men daar gewoon morgen zou beginnen. Zij zegt vervolgens dat niemand het over luchtvervuiling heeft. Dit klinkt een beetje alsof zij naar een dergelijke situatie zou verlangen. Als de minister in hetzelfde interview zegt dat niets haar te gek is om levens te redden, gaat het natuurlijk in de eerste plaats om de verkeersveiligheid. De vraag is wat er bij de luchtvervuiling gebeurt met al die duizenden mensen die eigenlijk dag in, dag uit lijden, en waarvan er ook een aantal volgens de statistiek jaarlijks eerder overlijden. Hoe zit die verhouding precies? Hoe oordeelt de minister daarover?

Toen de minister aantrad, werd er jaarlijks ongeveer 2 mld. geïnvesteerd in nieuwe wegen. Door de inspanningen groeien de uitgaven voor nieuw asfalt inmiddels naar 4,5 mld. per jaar in 2020. Het is juist de luchtvervuiling die daaraan grenzen stelt, en die uiteindelijk resulteert in de onmogelijkheid om dat hele bedrag te besteden. De wegen kunnen niet worden aangelegd, juist omdat de luchtnormen anders worden overschreden.

Het lijkt erop dat de minister denkt dat dit een tijdelijk probleem is. Ook door anderen wordt in de Kamer gezegd dat je ervoor moet zorgen dat je het geld daarvoor vasthoudt. Dat is niet de opvatting van de fractie van GroenLinks. GroenLinks is van oordeel dat het niet zal lukken om die middelen almaar voor ons uit te schuiven. De beoordeling van de luchtkwaliteit zal op den duur niet anders worden. Daarom hebben wij een amendement ingediend, waarbij het geld dat is bedoeld voor wegen maar nu niet kan worden ingezet, wel wordt ingezet voor het spoor. Wij hebben daarbij een aantal bestedingen opgesomd. Het vreemde is dat juist de heer Hofstra zojuist, toen hij sprak over het gehandicaptenvervoer, wellicht op dat ene punt van ons een onderhandelingspartner zou kunnen zijn, als het geld tenminste is bedoeld voor het gehandicaptenvervoer over het spoor. Dat zou een van de bestedingsvarianten kunnen zijn.

Op dit moment wordt er in Montreal gesproken over de aanpak van de CO₂-uitstoot. De heer Duivendak is daar naartoe, vandaar dat ik hier sta. De EU zet in op een reductie van 15% tot 30% van die uitstoot in 2020. De plannen van het kabinet leiden echter juist tot een groei van minimaal 20%, alleen al door het verkeer in 2020. Deze twee zaken staan haaks op elkaar. Voor GroenLinks is juist leefbaarheid een groot probleem. De Nota Mobiliteit voorspelt maar liefst 40% tot 50% meer autoverkeer, auto's die zeker niet alleen zullen rijden op snelwegen. Zij vertrekken uit woonwijken, rijden langs scholen en gaan naar bedrijven. De leefbaarheid in de

Jungbluth

steden en dorpen zal door die groei niet worden verbeterd, integendeel. Wij wilden toch allemaal dat onze kinderen ook op straat kunnen spelen?

Een van de maatregelen om iets te doen aan de groei van het verkeer is de beprijzing. Bij de Nota Mobiliteit is daarover uitgebreid gesproken. Voor de begroting 2006 heeft het kabinet in het FES 100 mln. gereserveerd als bijdrage voor de systeemkosten van tolheffing. GroenLinks heeft daarop een amendement ingediend om de 15 mln. gepland voor volgend jaar te reserveren voor de eerste fases van de introductie van kilometerheffing. Dus niet voor de zogenaamde versnellingsprijs, die immers geen enkel regulerend doel dient en slechts in het leven is geroepen om asfaltmachines nog meer overuren te laten maken. Voor de details in het verschil in opvatting over hoe dat geld moet worden besteed, verwijs ik naar de notitie Kilometerheffing stap voor stap van de heer Duyvendak.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister heeft geld gereserveerd voor de knelpunten van de commissie-Nouwen en ik begrijp dat u dat geld daaraan niet wilt uitgeven maar het op een andere manier wilt besteden. Daarbij houdt u de mogelijkheid van tolheffing en tolwegen open. Dat brengt de SP-fractie in een moeilijke positie, want zij is tegen het heffen van tol; niet alleen tegen de wijze waarop het bij de commissie-Nouwen gebeurt, maar ook tegen uw wijze. Waar moet ik nu voor stemmen? Als ik uw amendement afwijs, keur ik impliciet daarmee het beleid van de minister goed, en dat wil ik ook niet.

De heer **Jungbluth** (GroenLinks): Tja, dat zijn politieke dilemma's. Wij denken meer te bereiken door het geld eerst in tol te steken en de effecten voor het verkeer af te wachten, dan bij het omgekeerde waarbij eerst iets aan de versnelling van het verkeer wordt gedaan, het effect daarvan wordt afgewacht en vervolgens eventueel een tolheffing op dat verkeer wordt gezet. Dat is een dilemma waarvoor ieder zijn of haar politieke keuze moet maken.

Wij hebben een nota over de toekomst van Schiphol gekregen van de heer Duivesteyn en er komt een evaluatie aan. Wij hopen dat het debat dit keer op basis van feiten zal worden gevoerd, en wel over de alternatieven voor de groei van Schiphol. Het debat mag niet alleen gaan over geluid, maar moet ook gaan over de veiligheidsrisico's die de luchtvaart veroorzaakt en over de luchtvervuiling, waaronder de CO₂-uitstoot. Ik wil graag een antwoord van de staatssecretaris.

In datzelfde kader wil ik graag een reactie van de staatssecretaris op het rapport the Contribution of aviation to the economy van het onderzoeksbureau CE uit Delft. De heer Kalshoven, niet de minste, heeft daarover tot tweemaal toe in Vrij Nederland gesteld dat liegen over luchtvaart loont.

Deelt de staatssecretaris de conclusie van het onderzoeksbureau CE? Wellicht is het verstandig om in afwachting van het debat over de evaluatie Wet luchtvaart en over de toekomst van Schiphol het CPB te vragen om dat CE-rapport eens te bekijken. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris.

In Brussel is recentelijk opnieuw gesproken over een CO₂-heffing voor de luchtvaart. De staatssecretaris van VROM heeft in de krant gezegd dat hij het te langzaam vindt gaan. Kan de staatssecretaris van VROM op de

steun van deze staatssecretaris rekenen om met die heffing een vliegende start te maken?

Een milieuvriendelijker vorm van vervoer is de scheepvaart. De heer Duyvendak heeft een pakket maatregelen voorgesteld voor schonere lucht in de scheepvaart. Wij horen positieve geluiden over Rotterdam en over het aanbieden van walstroom voor de scheepvaart. Maar ook de scheepsmotoren moeten schoner. De fractie van GroenLinks pleit voor een systeem van beprijzen; schone schepen belonen, vuile schepen laten betalen, bijvoorbeeld via een heffing op NO_x. Het RIVM noemt dit in zijn optiedocument een kansrijke optie.

Om een NO_x-heffing mogelijk te maken, moeten in internationaal verband voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) nieuwe afspraken worden gemaakt. De fractie van GroenLinks vraagt de minister om zich hard te maken voor die internationale afspraken voor het schoner maken van de binnenscheepvaart. Ik wil graag een reactie van de minister.

Er is te weinig geld om de veerponten in Nederland te onderhouden en te vernieuwen als dat nodig is en om ze met een hoge frequentie in de vaart te houden. Veel verbindingen staan op het spel. De heer Duyvendak heeft daarover al eerder vragen gesteld. De GroenLinks-fractie steunt het amendement van de heer Van der Staaij ter zake, maar wij vinden ook dat in de begrotingen 2007 tot 2010 elk jaar 10 mln. naar het Verenigingsfonds zou moeten.

De leden Haverkamp en Snijder-Hazelhoff hebben gesproken over de recente studie De Veiligheid van Nederland in Kaart (VNK). De ramp in New Orleans staat ons allen nog scherp op het netvlies. In die studie doemt een nieuw spookbeeld op: de dijkkring Zuid-Holland is uitermate kwetsbaar en achter die dijkkring wonen miljoenen mensen. Met een kans op doorbraak van 1 op 2500 jaar is dat risico vele malen groter dan de deltanorm. De fractie van GroenLinks vindt daarom dat versterking van de kust topprioriteit zou moeten krijgen. Het kabinet stelt tot 2010 223 mln. beschikbaar en in 2015 komt daar dan nog eens 500 mln. bij. Mijn fractie vindt dat too little en too late. Wij willen het geld dat beschikbaar komt uit de motie-Blok bij de financiële beschouwingen, met voorrang inzetten voor de zwakke plekken in de kust. Mijn fractie zal hiervoor zonnig een motie indienen.

Wij ontvingen afgelopen vrijdag uiteindelijk een brief van het kabinet over de aanbevelingen van de commissie-Duivesteyn. Mijn fractie vindt dat een onthutsende brief. Kort voor het zomerreces stemde de Kamer nog met grote meerderheid, soms zelfs unaniem, voor een hele serie aanbevelingen van de TCI, voorstellen die de Kamer meer greep zouden moeten geven op grote projecten en die de beheersing van die projecten zou moeten verbeteren. Maar de stemmingen in de Kamer maken het kabinet kennelijk niets uit. Men blijft een nieuwe werkwijze verwerpen: geen andere omgang met het FES, geen aanpassing van de WRO, geen vernieuwing van de oekaze van Kok. GroenLinks wil daarom zo snel mogelijk een apart debat met het kabinet over deze wat halsstarrige houding. De TCI had gelukkig al een wat vooruitziende blik en heeft het voorwerk al gedaan. Initiatiefontwerpen om vanuit de Kamer de gewenste veranderingen te realiseren, heeft zij er in het eindrapport al bijgeleverd. Misschien moeten wij die ook maar snel indienen.

Jungbluth

De begroting is jaarlijks, naast de onvermijdelijke discussie over geld, toch ook een beetje een moment van reflectie. Hoe gaat het, is de minister goed bezig, gaat het de goede kant op? Als ik de balans opmaak van wat ik zojuist gezegd heb, moet ik helaas constateren dat het allemaal te veel samen te vatten valt in "I love asphalt". De fractie van GroenLinks heeft een heel andere visie op mobiliteit. Wij willen beprijzen om te reguleren, niet om te asfalteren. Een hardere aanpak van luchtvervuiling en geluidsoverlast, meer en beter openbaar vervoer en meer ruimte voor de misschien wel langzame, maar liefst ook heel gezonde weggebruiker.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik zal mijn betoog eerst wat algemeen houden om te eindigen met tien concrete vragen.

Vanmiddag zat ik weer eens te kijken op de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Toen viel mijn oog op de slogan van dat ministerie. Die staat zo klein in schaduw eronder en luidt: "vertrouwd met water, vooruitstrevend in verbindingen". Dat eerste over water is nog wel vol te houden, maar dat tweede is met droge ogen toch niet meer te zeggen? Je moet niet al het geld van zo'n communicatiebureau weggooien en daarom stel ik voor de slogan te wijzigen in: "Vertrouwd met water, vooruitstrevend in verbindingen, ooit, hopelijk". Het bekt wat minder, maar het zit dichterbij de waarheid.

De behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt overschaduwd door de behandeling van de Nota Mobiliteit. Deze week zal in mijn ogen de week van de waarheid voor de automobilist worden. Vooral nog kan deze erop rekenen dat hij de melkkoe blijft van de Nederlandse samenleving. In de nota wordt een investeringsprogramma voorzien van 80 mld. Dat lijkt een geweldig bedrag, maar in dezelfde tijd, tot 2020, zal er door de automobilist 170 mld. worden opgehoest. De automobilist betaalt de nota dus ruim twee keer in zijn geheel. Het zal dan ook interessant worden wat er deze week in de Kamer gaat gebeuren met het oormerken. De VVD-fractie wil, het kabinet wil niet. Wij zullen zien wat ervan komt. De Lijst Pim Fortuyn is mordicus tegen een kilometerheffing naar tijd en plaats. Dat heeft te maken met verdelingseffecten, zoals zo aardig ingebracht door collega Verdaas bij de behandeling van de Nota Mobiliteit.

Wij kijken ook maar even vooruit naar de behandeling van het MIT en mogelijk ook naar de brief die morgen zal arriveren over onderuitputting. Gaat de Kamer die onderuitputting benutten en, zo ja, voor welke projecten? Bij ons ligt de prioriteit bij de hoofdverbindingssassen. Als het geld ergens voor aangewend moet worden, is het voor de A2, de A4, de A27, de A13 en de A16. Ik geef maar een schot voor de boeg voor de behandeling van het MIT.

Voordat je zo'n inbreng opstelt, kijk je naar wat je het jaar ervoor hebt geschreven. Ik moet helaas zeggen dat de inbreng van vorig jaar dit jaar opnieuw had kunnen worden gehouden. Verschillende kopjes waren nog immer actueel. Het eerste kopje was: vertraging weginfrastructuur. Ik noemde het een bittere constatering. Het jaar erop kunnen wij constateren dat er alleen nog maar projecten in de vertraging bij zijn gekomen. Een heel belangrijke is voor ons de vertraging bij de Tweede Maasvlakte.

Nederland heeft zichzelf dichtgeregeld. Wij proberen wat aan regelgeving voor ondernemers te doen. Laten wij ook iets doen aan de regelgeving die vanuit Europa op ons afkomt. Al eerder heb ik gezegd dat de Vogel- en Habitatrichtlijn eerder geëvalueerd moeten worden. De minister heeft daar al vaker positief op gereageerd. Hoe gaan wij dit doen? Wordt het in het kabinet ingebracht? Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteitsrichtlijn. Die kunnen wij niet eerder evalueren. Inmiddels is het een zwaard van Damocles voor de economische ontwikkeling van Nederland.

Het CPB heeft een doorrekening gemaakt van de Nota Mobiliteit. Het heeft aangegeven dat het investeren in wegenprojecten macro-economisch het slimste is. Ik moet constateren dat het in de Nota Mobiliteit vooralsnog niet gebeurt, aangezien er is gekozen voor fifty/fifty.

Verder heeft het CPB gezegd dat het voor de hand ligt om zeer kritisch te kijken naar hoe, waar en wanneer onderhoud moet plaatsvinden. Let wel, ik pleit niet voor het verlagen van onderhoudsbudgetten maar wel voor het hebben van een kritisch oog daarvoor. Ik heb er eerder moties over ingediend en ik kom er straks bij mijn concrete vragen nog op terug.

In de marge van dit debat wil ik vervolgens nog iets zeggen over de gebruikersvergoedingen. Het CPB heeft daarover gezegd dat de doelmatigheid vereist dat de vervoerders, zoals NS en Railion, een adequate vergoeding betalen voor de kosten van het onderhoud aan het spoor zowel op het gemengde net als op de Betuweroute. Dus wij zullen de minister steunen in de hogere gebruikersvergoedingen. Wat ons betreft kan er geen sprake zijn van verlaging. Die pakt trouwens ook negatief uit voor de business case van de Betuweroute, zoals ook blijkt uit een eerdere doorrekening van het CPB.

Als wij de aanbevelingen doornemen kunnen wij ten aanzien van de Nota Mobiliteit concluderen dat het gerechtvaardigd is om te stellen dat de middelen onvoldoende doelmatig worden ingezet. Dat is jammer, dat is een gemiste kans.

In mijn bijdrage van vorig jaar had ik ook nog een kopje over luchtkwaliteit. Ook dit is een punt dat alleen maar erger is geworden door de uitspraak van de Raad van State, onze nieuwe hindermacht. Wij meten het fanatiek, wij leggen het strengst uit. Ik ben er deze week achter gekomen dat er geen causale relatie bestaat tussen luchtkwaliteit en gezondheidsproblematiek. Ik daag eenieder uit om mij een en ander wetenschappelijk aan te tonen. Ik ben ervan overtuigd dat dit vooral nog niet kan.

Vorig jaar heb ik ook aandacht gevraagd voor het stads- en streekvervoer. De minister vroeg in de verschillende debatten die wij erover hebben gehad: Kamer, sla mij niet de middelen uit handen om te zorgen dat ik die stads- en streekvervoerders achter de broek kan zitten. Wij moeten concluderen dat de stads- en streekvervoerders op dit dossier hebben gewonnen. Wij spreken hierover op 14 december aanstaande verder.

Ik kom bij mijn tien vragen. Ik ben al ingegaan op de versnelde evaluatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Hoe gaat het kabinet hiermee aan de slag?

Een jaar geleden is een motie van mijn hand aangaande een plan van aanpak voor het onderliggend wegennet aangenomen, de motie-Hermans/Hofstra. Uitvoering vindt helaas pas plaats in de netwerkanalyses. Staat de minister nu voor de uitvoering hiervan? Zij is

Hermans

immers betrokken bij de netwerkanalyses. Zij heeft gezegd dat zij de motie zal uitvoeren. Vloeit uit de netwerkanalyses een uitgewerkt plan voort?

Mijn volgende vraag betreft de HTM. Hoe is het nu mogelijk dat wanneer een stadsvervoerder vraagt om uitstel tot 1 mei 2007 en dit de inzet voor de onderhandelingen is, de HTM nog meer maanden erbij krijgt?

Vervolgens verneem ik graag of er een geactualiseerd overzicht is te krijgen van de projecten voortvloeiende uit de spoedwet wegverbreding. Hoe verloopt dat in de tijd? Is er sprake van vertraging?

Gemotoriseerde tweewielers hebben geen plaats in de Nota Mobiliteit noch in de begroting. Wordt het niet eens tijd dat ze een apart artikel krijgen? Wij zijn weliswaar blij met de toezegging die de minister heeft gedaan tijdens het AO over verkeersveiligheid maar het zou aardig zijn om deze groep te benoemen in de volgende begroting en er mogelijkwijs ook middelen voor te reserveren.

Een ander aspect van de verkeersveiligheid betreft de zogenaamde cable barrier. Er bestaat er maar een van in Nederland, maar motorrijders zijn doodsbenuwd voor deze eiersnijder. Men is ervan overtuigd dat omwille van de kosten ze snel overal zullen verschijnen. Ik vraag de minister om een verbod op deze eiersnijder.

Mijn volgende vraag is wat er gaat gebeuren met de milieuheffing op luchtvaart. Als deze lijn wordt doorgetrokken, moet dan ook niet de trein belast worden gezien de gelijkwaardigheid tussen deze modaliteiten wat betreft milieuvervuiling?

Laat ik van mijn volgende vraag maar de afsluiter maken. De heer Jungbluth heeft al gesproken over de aanbevelingen van de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten. Ik heb ook gezien dat de aanbevelingen bijna een jaar nadat zij zijn gedaan niet worden overgenomen door het kabinet. Ik kijk nu de woordvoerders aan die indertijd de aanbeveling hebben gesteund om de FES-wet te veranderen. Ik wil hen oproepen om op 15 december, een jaar na de presentatie van het rapport, een initiatiefwet voor te bereiden om ervoor te zorgen dat die FES-wet wordt veranderd. Het is te gek voor woorden dat ik geen antwoord mag krijgen op de simpele vraag of een project een A-status, een B-status of een C-status heeft gekregen. Ik denk nu aan de windmolenparken. Dat is principieel onjuist.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. Ik houd van de portefeuille Verkeer en Waterstaat, maar ik constateer net als anderen dat de behandeling van de begroting een beetje platgedrukt wordt tussen de behandeling van de Nota Mobiliteit en de behandeling van het MIT, die volgende week zal plaatsvinden. De relaxte wijze waarop deze eerste termijn voortkabbelt, komt echter weldadig over na al het begrotingsgeweld van de afgelopen weken, terwijl toch nog heel wat punten zijn aangesneden waarover met de minister en de staatssecretaris van gedachten moest worden gewisseld. Ik wil daar een paar punten aan toevoegen.

In de afgelopen jaren heb ik vaak aandacht gevraagd voor het openbaar vervoer; dat heb ik zelfs vorige week nog gedaan. Volgens ons is dat hard nodig. Ik verwijs hierbij naar de berichtgeving van het weekend over de dalende populariteit van het openbaar vervoer. In eerdere debatten heb ik geïnformeerd naar de verschrapping van het stads- en streekvervoer, die het gevolg is

van de rigoureuze bezuinigingen van de afgelopen jaren. Uit het onlangs verschenen NEA-onderzoek, dat wij net voor de behandeling van de Nota Mobiliteit hebben ontvangen, zijn een paar conclusies te trekken. Misschien wijken die toch iets af van de conclusies die de minister heeft getrokken.

Naar onze mening is er inderdaad sprake van verschrapping. Het aanbod van vaste lijndienstritten, gemeten in ritkilometers, is tussen 2000 en 2004 met 3,4% gedaald. Het aantal haltes is nog sterker gedaald. Daar staat een stijging van de veel duurdere regiotaxi tegenover. NEA constateert dat de bezuinigingen ten dele hun oorsprong vinden in de bezuinigingen van het Rijk. Het is de onderzoekers niet duidelijk of er meer regiotaxi wordt inzet om de gevolgen van de bezuinigingen op te vangen, of dat meer regiotaxi leidt tot bezuinigingen in het openbaar vervoer. Ik denk dat het van beide iets is. Vaststaat dat het aanbod is verschaald en dat baart mijn fractie zorgen, zeker als wij het afgenomen aanbod afzetten tegen de enorme groei van het aantal ritkilometers per auto. Dat betekent naar onze mening dat de ambitie voor het regionale openbaar vervoer een eind hoger mag dan de minister nu voor ogen heeft. Bij de verdere behandeling van de Nota Mobiliteit zullen wij daar dan ook een amenderende motie over indienen. Misschien wil de heer Hofstra deze motie wel met mij samen indienen. Ik heb begrepen dat hij een afspraak heeft gemaakt met mevrouw Dijkema, maar dit zou ook een heel aardige zijn.

Uit het NEA-onderzoek leid ik verder af dat investeren in spoor zeer nuttig is. Op pagina 18 lees ik dat in een aantal railsystemen uitbreiding heeft plaatsgevonden – in dit geval is dat tram-plus en metro – en dat van deze uitbreiding een positieve impuls op het OV-systeem uitgaat. Dat verbaast mij niet, maar het is plezierig dat dit zwart op wit is terug te vinden in een onafhankelijk onderzoek. Ik zie het als een ondersteuning van mijn pleidooi om fors te investeren in het spoor in het hele land, zoals wij dat ook in onze nota "Spoor gaat voor" hebben gedaan.

De minister heeft dierbare woorden gewijd aan innovaties in het OV. Zij wil het woord zelfs met kapitalen schrijven. Dat stond althans in de samenvatting van de Nota Mobiliteit. In het voorjaar van 2006 moet er een innovatiekalender komen waarvan het OV onderdeel zal uitmaken. Wij zijn ervan overtuigd dat hierbij voor het OV veel winst te behalen is en dat wij geen kostbare tijd verloren moeten laten gaan. Er is tot nu toe één provincie, Gelderland, die geld vrijmaakt voor innovaties in het OV. Tot 2007 gaat het daarbij om 16 mln. Na een aarzelende start loopt het daar behoorlijk storm. Wij willen dat initiatief graag op rijksniveau tillen. Daarom heb ik daarvoor een amendement ingediend, waarop ik graag een reactie ontvang.

Wij vragen aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten. De decentrale overheden hebben het Rijk om een bijdrage gevraagd. Dat lijkt mij niet onredelijk. Zij kunnen de ambities voor de bereikbaarheid van het stads- en streekvervoer in 2010 anders niet of nauwelijks waarmaken. Wanneer reageert de minister daarop? Volgens mij is dat namelijk nog niet gebeurd. Het jaar 2030 als streefdatum voor de trein lijkt nog veel verder weg, maar ook daar moet vroegtijdig op worden geanticipeerd. Ik wil weten wat de ambitie van de minister op dit punt is.

Slob

Er wordt in 2006-2007 veel extra geld ingezet voor onderhoud van de rijkswegen. Dat juichen wij op zich toe, maar wij plaatsen vraagtekens bij het tempo. Dat zal effecten hebben op de prijs, maar ook voor de tijden waarop gewerkt zal moeten worden: de avonden, de weekenden en de zondagen. Het is de vraag of het op deze wijze moet. Wij horen uit de sector geluiden dat de voorkeur wordt gegeven aan temporisering. Men geeft er de voorkeur aan om het uit smeren over bijvoorbeeld vier jaar. Wat verzet zich daar precies tegen?

Het amendement van collega Van Hijum met betrekking tot de binnenvaart zullen wij steunen. Tijdens de behandeling van het MIT komen wij terug op andere voorstellen.

Wij zijn erg voor een "Van der Staaij-fonds" voor veerponten en ondersteunen zijn amendement op dit punt.

Wat betreft de zwakke schakels in de kust stemmen wij in met het amendement van de VVD. Het is erg belangrijk om daarin het nodige tempo te brengen.

De minister heeft altijd veel bestuurlijke energie gestoken in de verkeersveiligheid. Wij steunen haar daarin. Regelmatig valt te constateren dat fietsers mobiel bellend door het verkeer gaan. Is onderzoek gedaan naar de gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid?

Er komt een nieuwe verdeelsleutel voor de brede doeluitkering. De huidige systematiek is vooral voor de kleinere provincies een probleem. Ze hebben nauwelijks of geen budget om aansprekende projecten te starten. Wij gaan ervan uit dat daarmee rekening wordt gehouden bij de nieuwe verdeelsleutel.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Bij de bespreking van de Nota Mobiliteit hebben wij uitvoering van gedachten kunnen wisselen over allerlei zaken die in deze begroting staan. Ik zie af van algemene bespiegelingen en vergezichten en zal mij concentreren op enkele concrete items. De hoofdlijn van deze begroting is het zo snel mogelijk wegwerken van achterstallig onderhoud en dat spreekt ons zeer aan. Wat betreft de vaarwegen kan er echter nog wel een schepje bovenop. Bij de behandeling van het MIT zullen wij daarop terugkomen.

Tijdens het overleg over de Nota Mobiliteit heb ik aandacht gevraagd voor de hachelijke financiële situatie van veel veerponten. Er is al gedurende enkele jaren sprake van behoorlijke exploitatietekorten en onvoldoende investeringsruimte voor noodzakelijke modernisering. Oorzaak van het probleem is dat de voor de veren beschikbare middelen in het kader van de operatie Hervreiding wegenbeheer 1992 zijn overgegaan naar het Provincie- of Gemeentefonds. Die gelden zijn tot nu toe onvoldoende benut en bleken ontoereikend voor noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven. Dat valt ernstig te betreuren omdat de veren een waardevolle functie vervullen in het mobiliteitsbeleid en ook een cultuurhistorische en recreatieve waarde vertegenwoordigen. Ik erken dat dit primair een decentrale verantwoordelijkheid is, maar dat mag geen argument zijn voor de nationale overheid om stil te zitten. Dat proef ik toch wel een beetje, terwijl er toch al jaren over gesproken wordt. Al in mei 2001 is hierover gedebatteerd, maar sindsdien zijn wij geen stap verder gekomen. Die impasse moet doorbroken worden. Daarom verzoek ik de minister om in overleg met de VNG, het IPO en de exploitanten te

komen tot de oprichting van een landelijk gereguleerd verenfonds dat exploitatietekorten afdekt en noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven mogelijk maakt. Dat fonds dient via een billijke verdeelsleutel gevoed te worden door provincies en gemeenten, waarbij het Rijk dan een impuls zou moeten geven. Dit dient vanzelfsprekend gepaard te gaan met heldere afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden voor de veren en met een heldere uitwerking van de voorwaarden waaronder uit dit fonds geput kan worden. Dit zou in het landelijk verenreglement kunnen worden opgenomen. Ik verwijs voor de instelling van het verenfonds naar een amendement dat ik samen met de collega's van de Partij van de Arbeid, VVD, GroenLinks, ChristenUnie en SP heb ingediend. Met dit amendement wordt een rijksbijdrage van 10 mln. vrijgemaakt. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister. Ik hoop dat zij bereid is om dit punt constructief op te pakken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit alles komt mij sympathiek over. Wij hebben hier zelf ook al eens aandacht voor gevraagd in het verleden. Wij hebben dit amendement echter niet ondertekend, omdat wij eerst met de heer Van der Staaij het debat willen voeren over de vraag of je met de instelling van een landelijk verenfonds niet het uitgangspunt van een decentrale verantwoordelijkheid van de provincies voor de overzetveren ondermijnt. In 1992 is besloten om die verantwoordelijkheid te decentraliseren naar de provincies. Alleen de provincie Gelderland heeft dit serieus opgepakt en heeft een eigen verenfonds ingesteld. De andere provincies hebben dit toch een beetje laten liggen. Zou het niet beter zijn om in overleg met de provincies het Gelderse model tot ontwikkeling te brengen met wellicht een incidentele bijdrage van het rijk om een impuls te geven? Met andere woorden: sluit het voorstel van de heer Van der Staaij wel aan bij de verantwoordelijkheidsverdeling die wij eerder overeen zijn gekomen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb al gezegd dat ik de primaire decentrale verantwoordelijkheid erken. Ik denk verder dat het belangrijk is dat provincies een coördinerende rol blijven vervullen. Dit staat niet ter discussie. Ik wijs er echter wel op dat ook de provincie Gelderland die toch een eigen fonds heeft, juist op een landelijk fonds heeft aangedrongen, omdat veel veren zich op de grens van twee provincies bewegen. Het kan dus ook praktische voordelen hebben om met een landelijk fonds te komen.

Ik ga er daarbij van uit dat er sprake is van eindigheid van de rijksbijdrage. Het is niet mijn bedoeling om hier jaar in jaar uit geld in te blijven stoppen. Om de huidige impasse te doorbreken, kan het echter belangrijk zijn om nu een investeringsimpuls te geven. Dit zou tegelijkertijd de aanzet kunnen zijn om afspraken te maken over de verantwoordelijkheidsverdeling zodat wij in de toekomst van dit "gezeur" af zijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Begrijp ik goed dat dit een eenmalige bijdrage is? Verder zou ik graag horen waar de heer Van der Staaij de dekking vindt voor dit voorstel, want het gaat over niet verplichte ruimte, maar die kan natuurlijk wel bestuurlijk zijn toegezegd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb gezegd dat wij met dit amendement voorstellen om voor 2006 een bedrag

Van der Staaij

van 10 mln. ter beschikking te stellen. De fractie van GroenLinks is van mening dat er meerdere jaren een bijdrage van 10 mln. moet worden geleverd, maar Gelderland en enkele andere provincies hebben gezegd dat het niet hun bedoeling is dat dit eindeloos wordt voortgezet. De eindigheid van de bijdrage is in ieder geval een vast uitgangspunt, of zij nu wordt uitgesmeerd over een aantal jaren of misschien nu al de oplossing van de problematiek een stuk dichterbij brengt. Het is niet de bedoeling om dit jaar in jaar uit te blijven doen. Welk bedrag er precies nodig is, zou in het overleg met de provincies en gemeenten aan de orde kunnen komen.

Wij hebben de dekking geput uit lokale en regionale infrastructuur. Ik heb begrepen dat dit een goede dekking is die niet conflicteert met andere verplichtingen, omdat het gaat om een niet verplichte ruimte.

De SGP-fractie heeft net als andere fracties nog eens teruggekeken om te zien wat wij in andere jaren over bepaalde onderdelen van de begroting hebben gezegd en wat daarvan terecht is gekomen. Ik stuitte toen op een motie over de verkeersveiligheid die wij bij een eerdere gelegenheid hebben ingediend om de minister te vragen om het voortouw te nemen bij het afsluiten van een verkeersveiligheidsakkoord met alle partners die bij dit thema betrokken zijn. Wij hebben dit gedaan uit de zorg dat er zoveel actoren zijn betrokken bij de totstandkoming van een goed verkeersveiligheidsbeleid. Ook de minister zet zich daarvoor enthousiast in; daar zijn wij blij mee. Is er echter wel voldoende centrale regie? Hebben wij wel voldoende greep op het totaal van de inzet die wordt gepleegd en de aansluiting daartussen? Daarom hebben wij eerder gepleit voor een verkeersveiligheidsakkoord dat de basis moeten zou bieden voor heldere, toetsbare afspraken met de onderscheiden partners, en dat een samenhangende aanpak van de verkeersveiligheid door alle betrokkenen kan bevorderen. De minister omarmde deze motie bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar dermate positief dat wij deze hebben ingetrokken: de minister duidde aan persoonlijk ervoor te zorgen dat er dit jaar een akkoord zou liggen. Recent heeft de minister echter gezegd toch geen heil te zien in een dergelijk landelijk akkoord: niet nodig "en kan zelfs de aandacht afleiden". Eerlijk gezegd, vond ik die argumentatie zeer dun en had ik achteraf enige spijt over het intrekken van mijn motie. In plaats van een landelijk verkeersveiligheidsakkoord wordt nu ingezet op het Landelijk initiatief verkeersveiligheid. Het doel daarvan is primair het uitwisselen van kennis en ervaringen. Nuttig en heel goed, maar ik zie eigenlijk niet in dat dit tegemoetkomt aan het punt dat wij hier eerder hebben gemaakt, dat het moet leiden tot heldere, toetsbare afspraken met de onderscheiden partners. Het LIV komt bij mij veel vrijblijvender over als het destijds beoogde verkeersveiligheidsakkoord. Waarom verlaat de minister toch de aanpak die zij een jaar geleden nog omarmde? In dit kader vraag ik tevens een reactie op de door het SWOV gepresenteerde voorstellen om te komen tot een overkoepelend systeem van kwaliteitszorg voor het wegverkeer, in het eerder uitgebrachte boekwerk Door met duurzaam veilig. Wil de minister op dat pleidooi nader reageren?

Een aantal collega's heeft er al uitvoerig over gesproken, de zwakke schakels in de kust, dus ik kan het kort houden. Op zichzelf is het nodige geld gereserveerd, maar de termijn waarop dit substantieel wordt ingezet, ligt te ver weg: de grootste bulk na 2015. Steeds meer

signalen klinken dat wij het ons niet kunnen permitteren om deze zwakke schakels langer te laten voortbestaan. Provincies en waterschappen hebben al aan de alarmbel getrokken. Via een kasschuif heeft de minister reeds het nodige naar voren gehaald, maar de vraag is of er niet nog een forse schep bij moet. Bovendien is nog steeds niet bekend welke zwakke schakels door deze kasschuif nu eerder kunnen worden aangepakt. Hoe garanderen wij een voortvarende aanpak? Licht het niet in de rede, vooral gelet op de veiligheidsaspecten, om deze termijn ten minste naar 2010 terug te brengen? Het beschikbaar stellen van de financiële middelen dient idealiter parallel te lopen met het gereedkomen van de te maken uitvoeringsplannen. Investeringsplannen in de veiligheid dulden geen uitstel.

Er is al vaker gewaarschuwd voor de kannibaliserende werking van de megaprojecten Betuweroute en HSL. Op een gegeven moment is het niet meer zinvol hierbij telkens de vinger te leggen; gedane zaken nemen geen keer. Ik wil hierop echter nog één keer terugkomen. In het Infrastructuurfonds is zeer driftig met euro's geschoven om in 2006 een sluitend plaatje te krijgen. In de toelichting wordt gezegd dat het project HSL, het spoorprogramma en de waterkeren eerder geld nodig hebben dan voorzien. Doet dit de werkelijkheid wel recht? Gaat dit verhaal niet vooral op voor de HSL? Het lijkt niet te gelden voor het spoorprogramma en de waterkeren. Integendeel, wat in 2006 wordt verlaagd, wordt naar 2005 gehaald. Is er per saldo niet juist sprake van een budgetverlaging? Ik vraag de minister om op dat punt nog te reageren.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Het debat wordt volgens planning morgenmiddag om 15.00 uur vervolgd.

Sluiting 21.57 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. drie koninklijke boodschappen, ten geleide van de voorstellen van (rijks)wet:

Regels inzake het gebruik van het burgerservice-nummer in de zorg (Wet gebruik burgerservicenummer in de zorg) (30380);

Wijziging van de Wet rol werknemers bij de Europese vennootschap in verband met de uitvoering van richtlijn nr. 2003/72/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 juli 2003 tot aanvulling van het statuut van een Europese coöperatieve vennootschap met betrekking tot de rol van de werknemers (30386);

Wijziging van onder meer de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek en de Wet studiefinanciering 2000 in verband met onder meer invoering van leerrechten in het hoger onderwijs, herziening van de collegegeldsystematiek, invoering van het collegegeldkrediet en invoering van een nieuw aflossingssysteem (financiering in het hoger onderwijs) (30387).