naal hetzelfde doen en ieder voor zich in Shanghai vertellen dat je zo goed bent in containers."

NT. 02.12.11

Bij de Duitsers spelen die lange procedures nu ook.
Op termijn hebben we het derde spoor in Duitsland natuurlijk nodig voor de capaciteit, maar nu redden we het nog met het bestaande spoor waar we straks ook aan 'blokverdichting' gaan doen. Zodat treinen dichter op elkaar kunnen rijden en we het bestaande spoor beter benutten.

Wij de Betuwelijn, de Belgen hun IJzeren Rijn naar het Ruhrgebied over ons grondgebied. Heeft uw Duitse collega Ramsauer u daarover aangesproken?

Niet onlangs, eerder hebben we wel samen geconstateerd dat zolang de Belgen niets vroegen er ook geen actie nodig was. Inmiddels hebben de Belgen dat afgelopen juli wel gevraagd. Het is onderdeel van een internationaal verdrag en of je het leuk vindt of niet, we werken mee.
We moeten wel eerst uitzoeken wat er moet gebeuren aan het Nederlandse deel. Het zijn technische vragen die zij eerst moeten beantwoorden, dus ze zijn eerst aan zet. We hebben sindsdien nog niets gehoord. En ja, daar heeft die nieuwe regering die telkens op het nippertje er niet kwam natuurlijk wel mee te maken.

Ik heb wel het idee dat ze dit nog helemaal niet gefinancierd hebben. En ze moeten een flink deel van de infrastructuur op Nederlands grondgebied zelf betalen. We werken mee, maar ik ga er niet zelf aan trekken.

Op het Nederlandse spoor zijn er niet alleen problemen, met de NS maar voor de transportsector ook met Prorail en Keyrail. De scheiding tussen die algemene en goederenspoorbeheerder levert vervoerders problemen op.
Er zijn wat botsingen tussen Prorail en Keyrail geweest. Ze gaan binnenkort weer eens met elkaar om de tafel. Goederenvervoerders straks voor alles bij één loket terecht kunnen. Dan moeten Keyrail en Prorail het achter dat loket onderling regelen. Daar hoef je geen organisaties voor te fuseren.

Uw bezuinigingsplannen zijn redelijk makkelijk goedgekeurd door de Kamer. Maar sommige plannen krijgen toch weerstand uit de sector, zoals het verplaatsen van het werk in de nacht naar overdag.
Ik heb zelf ook al met Rijkswaterstaat besproken dat het niet ten koste mag gaan van het 'Beter Benutten' programma en de filebestrijding. Ik doe het alleen maar op de minst intensief bereden wegen. Op de drukkere wegen alleen door een uurtje eerder te beginnen en een uurtje later te stoppen zodat je iets langer kan doorwerken.
We moeten allemaal bezuinigen, ook mijn departement. Je begint met de relatief makkelijke dingen en daarna kom je aan de lastigere zaken. Zoals verkeersmanagement en werken in de nacht.

Maar uw kortingen op de subsidies voor diverse transportinstituten op een gegeven moment moet je er ook mee ophouden. We doen niet meer aan 'instandhoudingssubsidies'. Als iets geen eigen levenskracht heeft, moet je er mee stoppen.

Maar uw Adviesraad 'Anders Betalen voor Mobiliteit' houdt u wel in stand, hoewel er geen kilometerheffing meer komt.
Wat ik doe, is efficiënt. Met de kilometerheffing doen we niks meer, maar dit zijn wel allemaal de deskundigen uit de sector die ik goed kan gebruiken voor adviezen voor mijn programma 'Beter Benutten'. Dus heb ik die adviesraad omgedoopt in 'Beter Benutten'.
En ik heb de nieuwe voorzitter, Pieter Hofstra, verteld dat dit een erefunctie is, dus dat hij er niet voor betaald krijgt! Ik vraag me echt af waarom de overheid voor al die adviesfuncties moet betalen. Echt hoor. Als je kennis en visie hebt, dan geef je toch af en toe wat aan die overheid?

MIKE ACKERMANS
JOHN VERSLEIJEN

'Komt de zeesluis bij IJmuiden boven de kostenraming uit, hebben we weer een vraagteken.'

IJzeren Rijn: 'We werken mee, maar ik ga er niet zelf aan trekken.'

'We doen niet mee aan instandhoudings-subsidies. Is de levenskracht eruit, stop ermee.'