

## Van der Vlies

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200-A).**

De **voorzitter**: Het spijt mij dat wij achter zijn geraakt op het schema doordat de begrotingsbehandeling van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap veel tijd heeft gevergd. Laten wij ons met zijn allen proberen te houden aan de maximumsprektijden om de achterstand in te lopen.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De **voorzitter**: Ik wil dat de minister van Verkeer en Waterstaat haar inleiding kan houden zonder dat zij wordt geïnterrupteerd. Na haar inleiding zal ik af en toe een kleine interruptie toestaan, mits de Kamer gepaste beheersing aan de dag legt.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Toen de staatssecretaris en ik gisteren na elf uur 's avonds dit pand verlieten en teruggingen naar het ministerie, zagen wij dat dit nog in volle gang was. Het is de eerste keer dat ik dit doe. Ik realiseerde mij eigenlijk toen pas dat al die ambtenaren de hele nacht zouden doorwerken om de 150 vragen die de Kamer op ons heeft afgevuurd, adequaat te behandelen. Ik moet u zeggen dat ik daar behoorlijk van onder de indruk was. Wij hebben het altijd over ambtenaren. Ik wil hier verklaren dat ik

buitengewoon trots op ze was, omdat de antwoorden vanmorgen allemaal klaarlagen voor de bewindslieden, zodat zij konden kijken of zij ermee konden leven. Dit wilde ik even kwijt.

Gisteren is gezegd dat de ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een politieke cursus kregen. Daar zat mevrouw Tammenoms Bakker bij. Ik heb nu alle ambtenaren meegebracht, want toen zij hoorden dat er punten werden uitgedeeld, waren zij natuurlijk niet meer te houden. Nu zijn ze hier dus allemaal. Zij krijgen dus allemaal punten.

Luisterend naar de bijdragen van de verschillende fracties, merkte ik wat een ongelooflijk concreet ministerie het ministerie van Verkeer en Waterstaat is. Mijns inziens gaat er geen dag voorbij of wij behandelen wel een onderwerp dat heel direct te maken heeft met de dagelijkse levens van de mensen, de bedrijven, de maatschappelijke organisaties en de medeoverheden in dit land. Ik wil daar kort iets over zeggen alvorens in te gaan op de cijfers en de vragen.

Via de begroting en de beleidsagenda 2004 willen wij de concrete maatschappelijke functie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderstrepen. Vandaar dat wij de nadruk leggen op veiligheid, op de verbetering van de doorstroming op de weg en op een betrouwbaar spoor- en vaarwegensysteem. Om die reden staan er concrete, meetbare doelen in deze begroting. Burgers moeten de overheid kunnen aanspreken op de resultaten van het beleid. Daar willen wij voor staan.

Het nieuwe beleid en deze begroting zijn voor het grootste deel gericht op praktische maatregelen met een direct positief effect op de mobiliteit. Daaronder valt voor mij ook nadrukkelijk de prioriteit, gegeven aan beheer en onderhoud. Mobiliteit en kwaliteit van infrastructuur zijn namelijk twee kanten van dezelfde medaille. Juist nu het economisch slecht gaat, is het economische smeerolie-effect van een goede mobiliteit van mensen en goederen belangrijker dan ooit. Net als het gehele kabinetsbeleid is dus ook de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gericht op het bijdragen aan een zo snel mogelijk economisch herstel. Wij doen dat in de eerste plaats door

middel van gerichte investeringen in weg, water en spoor.

Daarnaast wil ik er in deze kabinetsperiode voor zorgen dat de administratievelastendruk lager wordt, vooral voor de transportsector, niet omdat ik tegen regels ben, maar wel omdat wij de regels en de inspecties op veel punten nog verder kunnen verbeteren. Ik gebruik het woord "verder" heel bewust, omdat mijn ministerie de laatste paar jaar al een flinke slag heeft gemaakt. De administratievelastendruk is in de jaren 2001 en 2002 al met ongeveer 10% gedaald. In lijn met het Hoofdlijnenakkoord is mijn streven om de 25% te halen. Ik geef maar meteen een heel concreet voorbeeld. De APK voor lichte bedrijfswagens en personenwagens wordt op dit moment geëvalueerd. Die evaluatie gaat behalve over de bereikte verkeersveiligheid en over de milieueffecten ook over de vraag of wij door een wijziging in de opzet of de frequentie van de APK de administratieve lasten kunnen beperken. Ik hoop de Kamer daarover begin 2004 te kunnen informeren. Het is maar een van de voorbeelden waarmee ik de 25% hoop te kunnen halen.

Overigens kan ik de heer Buma geruststellen dat ik niet rücksichtslos te werk zal gaan en de vrachtbrief niet zal afschaffen. Er zijn administratieve lasten die het bedrijfsleven graag draagt. Ik noem ze in huis de administratieve lusten. Dat wil echter niet zeggen dat het niet aantrekkelijk zou zijn om de wettelijke regelingen en eisen rond de vrachtbrief te vereenvoudigen en te versoberen. Daar kijk ik op dit moment naar, samen met collega Donner. Ik zal het thema administratievelastendruk in de transportsector hoog op de agenda zetten tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap, in de tweede helft van volgend jaar.

Tot zover de insteek van de begroting; ik zal de vragen van de Kamer voorzover dat al niet schriftelijk is gebeurd, proberen te beantwoorden. Om enige samenhang aan te brengen zal ik de antwoorden zoveel mogelijk groeperen. Mijn verhaal valt uiteen in twee onderdelen. Ik begin met een toelichting op de belangrijkste prioriteiten en de financiële hoofdkeuzes waarop de begroting is gebaseerd. Het gaat dan vooral om voorrang voor onderhoud, de verhouding tussen nieuw beleid en

## Peijs

de herprioritering binnen het MIT en de verhouding tussen de verschillende sectoren: weg, water en openbaar vervoer. Vervolgens ga ik in op een aantal specifieke beleids-terreinen waarover gisteren vragen zijn gesteld. Dat zijn achtereenvolgens de onderhoudsplannen weg en natte infrastructuur, mobiliteitsbeleid en een paar grote projecten, sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Tot slot wil ik een toelichting geven op een paar specifieke zaken die gisteren de revue zijn gepasseerd en die ik niet in een laatste kon stoppen. Het is een kleine restcategorie.

De absolute prioriteit in de begroting is onderhoud. Dat zal niet verrassen. De plannen van aanpak voor beheer en onderhoud, die dit jaar als verdiepingsbijlage bij de begrotingsstukken zijn gevoegd, spreken wat mij betreft duidelijke taal. De kwaliteit van onze infrastructuur holt over de hele linie achteruit, waardoor de betrouwbaarheid en de veiligheid in het geding komen. Er is de laatste jaren eenvoudigweg te weinig geld gestoken in beheer en onderhoud. Daar kun je niet eeuwig mee doorgaan. Ooit krijg je de rekening gepresenteerd. Dat ooit is nu.

De heer Van der Staaij vroeg hoe het toch mogelijk is dat wij de staat van onze infrastructuur in de achterliggende jaren zo hebben verslonsd, terwijl de economische wind zo gunstig was. Ik heb mij dat natuurlijk ook afgevraagd. Het antwoord op die vraag is feitelijk heel eenvoudig. Wij moeten vaststellen dat in de jaren negentig het denken over grote infrastructuure projecten domineerde. Levensduur kreeg weinig aandacht in de beslissingen, zelfs terwijl wij al sinds 1997 weten dat het budget voor beheer en onderhoud van vaarwegen structureel te laag was en zelfs nadat sinds 1998 de signalen steeds duidelijker werden dat ook het budget voor beheer en onderhoud van de rijkswegen te laag was.

Wij hebben op de weg eerst geprobeerd kosten te besparen met versoberingen en efficiency-verbeteringen. Dat heeft effect gehad, maar niet voldoende. Wat betreft spoor zijn er in het verleden simpelweg te weinig langetermijn-analyses gemaakt en is de relatie tussen onderhoud en kwaliteit niet sterk genoeg gelegd, totdat wij er eind vorig jaar niet meer omheen konden. Het is moeilijk te zeggen wat

precies de extra kosten zijn geweest van achterstallig onderhoud, waarnaar de heer Hermans vroeg. Daar is namelijk geen vuistregel voor te geven. Als je een stalen brug niet schildert, leidt dat uiteindelijk tot het doorroesten van de gehele constructie, maar als je baggerwerk uitstelt, kost dat in principe helemaal niets extra in onderhoudstermen. Hoe dan ook, de rekening ligt er. Ik heb al eerder gezegd dat de overheid ervoor moet zorgen dat al die met duur belastinggeld aangelegde infrastructuur in goede conditie blijft. Dat is voor mij een kwestie van goed rentmeesterschap: zo goed mogelijk zorgen voor de spullen die wij met z'n allen hebben betaald. Bovendien hebben plannen voor nieuwbouw of allerlei benuttingsmaatregelen op de weg en het spoor niet veel zin als de basiskwaliteit van de infrastructuur niet deugt. Vandaar het houthouwen voor bouwen, zoals ik het kortweg ben gaan noemen.

De heer Van der Staaij vroeg gisteren of wij met al dat extra geld voor onderhoud niet een forse hypotheek leggen op de toekomstige aanlegbudgetten. Mijn antwoord is: nee. Ten eerste wijs ik erop dat wij in het MIT vooral aanlegprojecten hebben verschoven en niet geschrapt. Ten tweede, en dat is veel belangrijker, voorkomen wij met deze ingreep dat toekomstige onderhoudsclaims nog fors uitvallen. Ik zei al: ooit krijg je de rekening gepresenteerd en ik vind dat de schuld nu hoog genoeg is opgelopen. Ik wil die gaan inlossen. Het is waar dat de financiering van de operatie voor het inhalen van onderhoudsachterstanden voor een deel na deze kabinetsperiode moet gebeuren. Ik kan natuurlijk geen garantie geven voor het beleid van toekomstige kabinetten en over mijn graf regeren. Vanzelf is dit figuurlijk bedoeld. In deze periode geven wij in ieder geval hoge prioriteit aan het inlopen van achterstanden en als de Kamer deze plannen steunt, hebben wij een stevige basis voor de toekomst.

Onder anderen de heer Van Haersma Buma vroeg gisteren terecht hoe ik ervoor ga zorgen dat de Kamer in de toekomst toezicht kan houden op het onderhoud. De heer Hermans wil graag weten of wij de kosten voor het onderhoud echt gaan begroten. Het antwoord op de laatste vraag is: ja. Vanaf 2005 zullen de beheers- en onderhoudskosten

expliciet worden betrokken bij de besluitvorming over projecten. Voor de traditionele infrastructuur zoals bruggen en wegen varieert het onderhoudsbudget van 2% tot 5% en voor elektronica – zoals u weet, hebben wij portals boven de wegen – van 5% tot 10%. Om de onderhoudssituatie inzichtelijk te maken, zal het MIT vanaf 2005 apart aandacht besteden aan de grote onderhoudsprojecten. Bij de jaarlijkse verantwoording zal ik de feitelijke resultaten laten zien. Verder is ProRail een professionaliserings-traject gestart dat binnen enkele jaren moet leiden tot inzicht in de relatie tussen input en kwaliteit en tot toepassing van een levenscyclusmanagement. Voor de grote projecten voor onderhoud van de natte infrastructuur zal ik een SNIP-achtige benadering invoeren, waarmee grote onderhoudsprojecten ook afzonderlijk te volgen zijn, net als bij het MIT. Het SNIP is het MIT voor de natte sector.

De heer Hofstra kan ik verzekeren dat de normen voor beheer en onderhoud zeker niet goudgerand zijn. De normen zijn zakelijk en noodzakelijk. Op de eerste plaats staat de veiligheid van de gebruikers van infrastructuur en de mensen die eraan werken. Daarnaast worden beheers- en onderhoudsactiviteiten zo gepland dat de maximale levensduur tegen minimale kosten wordt bereikt.

Tot slot wijs ik bij dit onderdeel op het volgende. Ik benadruk dat houthouwen voor bouwen niet betekent dat we helemaal geen geld steken in aanleg. Denk maar aan de 27 mld die daarvoor tot en met 2010 beschikbaar is. Het betekent wel een pas op de plaats als het gaat om grote, nieuwe plannen en in ieder geval betekent het niet iets nieuws aanleggen als daarvoor niet ook een onderhoudsbudget is gereserveerd.

Verder sta ik open voor de mogelijkheden van PPS en andere financieringsconstructies om die nieuwe infrastructuur mogelijk te maken die wij anders voorlopig niet zouden kunnen betalen. De heren Hofstra en Van Haersma Buma stelden hierover een vraag. Ik zie PPS niet als een wondermiddel. Er gaan altijd moeilijke discussies over risico's en kosten mee gepaard. Desalniettemin, als het bedrijfsleven echt risico's durft te nemen en een goede bijdrage levert, sta ik hiervoor open. De A4 bij Midden-Delfland

## Peijs

vormt in dit verband een goed voorbeeld. De variant waaraan de regio nu de voorkeur geeft, kan de overheid zonder een actieve rol van het bedrijfsleven en de regio niet aanleggen. Een ander voorbeeld vormen de dubbeldeks expreswegen, waarover de heer Van Haersma Buma gisteren sprak. Laatst heb ik ze in Sjanghai gezien. Met de huidige verkenning A27 Utrecht-Breda wordt de mogelijkheid van de hoge snelweg serieus onderzocht, inclusief de mogelijkheid om de exploitatie en de financiering via PPS te doen. Op mijn verjaardag vraag ik ook een PPS-constructie voor de A12.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wanneer is die?

Minister **Peijs**: 1 september.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat moet ik onthouden. Mijn vraag gaat nog over het blokje onderhoud, want u gaat nu over naar de wijze van financiering van nieuwe aanleg. In verband met onderhoud gaat u wat snel heen over de vraag wat er in het verleden mis is gegaan. Hoe heeft het zo uit de hand kunnen lopen met het spoor, de vaarwegen en de wegen? U zei dat het ministerie erg gefocust was op de grote projecten. Ik heb wat zitten grasduinen. In maart 2002 heeft minister Netelenbos aan de Kamer geschreven in reactie op een rapport dat de Kamer had laten maken door Twijnstra & Gudde, waarin werd geconstateerd dat er grote problemen waren met de achterstand van het onderhoud op het spoor. Zij betwistte toen die conclusies nog: over de gehele periode gezien is er geen sprake van achterblijven van het onderhoud. Wat is er precies op het ministerie gebeurd, vraag ik mij dan af. Ik kan mij goed voorstellen dat u dat niet een, twee, drie kunt oplossen, want u bent er ook mee geconfronteerd. Maar om lessen te leren en te weten wat er is gebeurd, vraag ik of u bereid bent een evaluatie te maken vanuit het ministerie, terugkijkend over de afgelopen tien jaar, hoe dit probleem heeft kunnen ontstaan. Het is mij te makkelijk om straks honderden miljoenen uit te geven zonder precies te weten wat daarvan de basis is geweest.

Minister **Peijs**: Dat het onderhoud zo is opgelopen heeft verschillende

oorzaken. Ik vind dat u gelijk hebt dat het zo plotseling is gebeurd op het spoor. Over de weg en het water waren er al eerder signalen. Als u het goedvindt, nemen wij een dergelijke evaluatie mee als wij in 2005 komen met een nieuwe manier van presenteren van het onderhoud. Eind volgend jaar bij de begroting voor 2005 zullen wij inzichtelijk maken hoe het onderhoud er uitziet, ook bij grote projecten. Wij zullen dat in de tijd kunnen volgen. Ik stel voor dat wij daaraan een evaluatie toevoegen hoe dat bij het spoor is gebeurd, want wij weten al veel beter hoe dat bij de wegen en het water is gegaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij het spoor was het zelfs de Kamer die het ministerie erop moest wijzen, want het rapport van Twijnstra & Gudde was op verzoek van de Kamer gemaakt. Ik ben blij dat u bereid bent tot een evaluatie. Alleen vind ik 2005 ver weg. Als de evaluatie er binnen een maand of drie, vier kan zijn voor het spoor, dan kan de Kamer daarover debatteren en politieke conclusies trekken.

Minister **Peijs**: Wij zullen kijken of dat mogelijk is en of drie maanden niet te vroeg is, want ik neem aan dat u een degelijk rapport wilt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister spreekt waardevolle woorden over de mogelijkheid van PPS-constructies. Ik kan haar daarin goed volgen. Kan zij mij ook volgen dat, als de overheid in zo'n PPS-constructie meegaat, dit verplichtingen schept ten aanzien van bepaalde toezeggingen die je doet?

Minister **Peijs**: Ja, dat vind ik vanzelfsprekend. Het gebeurt altijd in een contractsituatie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hoe verhoudt zich dat dan tot de PPS-constructie voor de spoortunnel Delft, waarbij de overheid er toch tussenuit dreigt te piepen? Daardoor staan allerlei andere partijen die ook bezig zijn geweest, geld bij elkaar hebben gebracht en plannen hebben ontwikkeld nu opeens met een partner minder, waardoor alles in elkaar dreigt te storten.

Minister **Peijs**: Bij mijn beste weten zijn wij bij de spoortunnel Delft nooit zover gekomen dat dergelijke

contracten zijn gesloten. Ik kom straks terug op de spoortunnel Delft, want het punt is gisteren door vele sprekers opgebracht.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister sprak over het SNIP. Voor ons is van belang welke criteria gelden bij het opknappen van de vaarwegen. Speelt daarbij bijvoorbeeld de beroepsvaart een zwaardere rol dan de recreatievaart? Hoe moeten wij dat zien?

Minister **Peijs**: Zowel bij de weg als bij het water is het economische criterium heel belangrijk. Bij deze begroting staat hoog in ons vaandel dat wij zo snel mogelijk tot economisch herstel komen. Dat is een heel belangrijk criterium.

De heer **Hermans** (LPF): De minister stelt dat het onderhoud pas laat op de agenda is gekomen. Mijn parlementaire geschiedenis gaat niet heel ver terug, maar ik heb toch even gegraven. In 1998 werd al een motie door de leden Van Gijzel, Giskes en Hofstra ingediend waarin werd gevraagd om een verbeterplan voor de railinfrastructuur, dat in januari 1999 gereed zou moeten zijn. Inmiddels schrijven wij november 2003. Ik vraag mij af waarom dat verbeterplan er niet is gekomen, want dan hadden wij eerder zaken kunnen doen.

Minister **Peijs**: De staatssecretaris geeft u straks een flitsend antwoord.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp dat de minister klaar is met het onderdeel PPS. Wij kregen op dit punt een schriftelijk antwoord, maar dat is met alle respect een flut-antwoord. De minister heeft er verder ook niet veel over gezegd, terwijl het ons hoofdpunt van de begrotingsbehandeling is. Misschien dat de minister kans ziet om er straks nog iets meer van te zeggen. Dit is te simpel.

De heer **Verdaas** (PvdA): De minister reageerde positief op het voorstel om terug te kijken en te leren van de nieuwe systematiek. De evaluatie moet gehouden vanuit de volgende optiek: hoe moeten wij het organiseren om te voorkomen dat wij over een aantal jaren weer moeten evalueren? De evaluatie moet vóór de zomer van volgend jaar met de Kamer worden besproken, juist om

## Peijs

daaruit lessen te trekken voor de systematiek voor onderhoud en beheer die vanaf 2005 gaat gelden. Met name het organisatorische aspect is bij dit thema belangrijk. De organisatie zit in het departement.

**Minister Peijs:** Als de heer Verdaas er juni, juli van maakt, dan red ik het. Die tijd hebben wij toch nodig voor de begrotingsbehandeling.

Ik kom op de kerncijfers van de totale begroting. Wat voor de andere departementen geldt, geldt natuurlijk ook voor Verkeer en Waterstaat. De bomen groeien de komende jaren niet tot in de hemel. Juist in moeilijke economische tijden als deze moet je volgens mij geld proberen vrij te maken om te investeren in de toekomst. Dat heb ik net al met zoveel woorden gezegd. Daarmee wordt de druk op de bestaande uitgaven eigenlijk alleen maar groter. Ik denk niet dat het verstandig zou zijn om de pijn nu pondspondsgewijs over de verschillende begrotingsposten te verdelen en verder stillertjes te wachten op betere tijden.

Wij hebben duidelijke keuzes willen maken. De plannen in deze begroting omvatten daarom een pakket aan nieuwe investeringen dat oploopt tot ruim 5 mld in 2010. Dat is een fors bedrag, ook in verhouding tot de ruim 46 mld die Verkeer en Waterstaat van 2004 t/m 2010 aan infrastructuur uitgeeft. Het grootste deel daarvan, 27 mld, gaat naar de aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering en uitbreiding van de bestaande: 1 mld naar vaarwegen, 11 mld naar rijkswegen, 10 mld naar spoor, met name HSL en Betuwe-route, en 5 mld naar regionale infraprojecten, bijvoorbeeld de noord-zuidas in Amsterdam. Voor onderhoud is tot 2010 16 mld beschikbaar. Hier is de verdeling: 4 mld voor de natte infrastructuur, 6 mld voor wegen en 6 mld voor spoor. Voor de aanleg en het onderhoud van de waterkeringen is 3 mld beschikbaar. In totaal gaat het dus om 46 mld.

De heer Buma vroeg gisteren of ik commentaar wil geven op het cijfer dat bij rijkswegen 40% en bij waterbeheer en vaarwegen 80% van het budget opgaat aan personele uitgaven. Die cijfers kloppen niet. Het moet 30% en 50% zijn, inclusief huisvesting en materieel in 2004. Dat is nog steeds fors, maar ik kan meedelen dat Rijkswaterstaat

momenteel bezig is met een ondernemingsplan dat de organisatie verder lean and mean moet maken. Het gaat daarbij niet alleen om efficiency, maar ook om een nieuwe visie op de rolverdeling tussen Rijkswaterstaat en de markt. Ook na dat plan blijft de mens de cruciale factor in het goed functioneren van infrastructuur. Denk maar aan bruggen en sluiswachters, vergunningverleners, toezichthouders, wegwerkers en ja ook beleidsambtenaren. Ze zijn allemaal nodig. Om ieder project voor te bereiden zijn natuurlijk beleidsambtenaren nodig. Het verschil tussen nat en droog zit overigens in de hogere bedieningskosten voor de natte infrastructuur.

**De heer Van Haersma Buma (CDA):** Mag ik de minister meegeven om ook mee te wegen de eventuele overlap tussen provinciale waterstaten en Rijkswaterstaat?

**Minister Peijs:** In mijn ogen is dat dezelfde organisatie; wij bekijken het in ieder geval in enen.

Ik kom aan de herprioritering in het MIT. In het Hoofdlijnenakkoord staat dat het kabinet actief middelen binnen het MIT zal herprioriteren ten gunste van knelpunten of onderhoudsknelpunten in het openbaar vervoer, de filebestrijding en het Bestuursakkoord water. Anders gezegd: wij willen meer onderhoud plegen, meer doen aan de aanpak van files en meer aan water besteden dan wij alleen met het kwartje van Kok kunnen betalen. Het gaat, om precies te zijn, om 1,3 mld euro meer tot en met 2010. Bovendien kon het MIT niet buiten schot blijven bij de ombuigingen die het kabinet moest realiseren en die op de schouders van Verkeer en Waterstaat terechtkwamen. Het MIT...

**De voorzitter:** Ik onderbreek u even, want ik zie veel te veel in donkere pakken gehulde ruggen. Ik vraag de leden iets meer attentie.

**Minister Peijs:** Samenscholingen!

Het MIT is aangeslagen voor ruim 1 mld euro tot 2010: een structurele uitgavenreductie van 300 mln en ongeveer 750 mln om de doorwerking van de volledige prijscompensatie in 2004 op te vangen. Vandaar dat wij binnen het MIT in totaal 2,3 mld moesten herprioriteren.

Ik kom een eerdere belofte na door iets te zeggen over de

verhouding tussen de sectoren weg, water en spoor in relatie tot het totale intensiverings- en extensiveringspakket. De vraag die steeds weer op tafel komt, is wat het beeld is als je tegenover de plussen van het kwartje van Kok de minnen van de herprioritering zet en welke sector per saldo het meeste profiteert van de keuzes die wij hebben gemaakt. Tijdens de algemene politieke beschouwingen heeft de fractie van GroenLinks daar al het een en ander over gezegd. Ook tijdens het begrotingsonderzoek en in eerste termijn heeft de heer Duyvendak deze kwestie aan de orde gesteld, dit keer samen met de heer Slob. De feiten zijn als volgt. Alles bij elkaar opgeteld, gaat 61% van de verschuivingen in deze begroting naar wegen, 13% naar spoor en 23% naar water. De resterende 3% bestaat uit een algemene uitgaven-taakstelling van 300 mln en een kasschuif van 200 mln.

Dat er nu 13% naar het spoor gaat, betekent dat het percentage al beduidend hoger is geworden dan de 1% die de GroenLinks-fractie hier tijdens de algemene politieke beschouwingen voor meende waar te nemen. Ik ben blij dat de heer Duyvendak gisteren dezelfde percentages noemde als ik steeds gedaan heb. Wij zijn het nu dus in ieder geval eens over de cijfers. Desondanks menen sommige sprekers dat het spoor er toch maar bekaaid vanaf komt. Ik ben het daar niet mee eens. Ik heb aan het begin van mijn verhaal al de totale investeringscijfers in infrastructuur tot en met 2010 genoemd. Daaruit blijkt volgens mij overduidelijk dat er op de totale begroting wel degelijk sprake is van een evenwichtige verdeling tussen wegen en spoor. De verhouding in de totale infra-uitgaven is ongeveer gelijk. Het is goed om daarbij vast te stellen dat het aantal reizigerskilometers per trein in 2002 slechts 11% was van het aantal autokilometers. De reden waarom ik genoemde verhouding in de investeringen toch verantwoord vind, is dat de trein een groeiende rol speelt in het woon-werkverkeer tijdens de spits.

Ik ontken niet dat het grootste deel van de 5 mld aan netto-investeringen naar wegen gaat. De wegen zijn echter essentieel voor de economische structuur van Nederland. Ik heb al gezegd dat dit zwaar weegt voor dit kabinet. De investeringen in

## Peijs

wegen zijn verder het gevolg van de politieke keuze die in het Hoofdlijnenakkoord is gemaakt om het kwartje van Kok voor het grootste deel terug te geven aan de automobilist die het tenslotte ook betaald heeft. Ik verzet mij evenwel tegen het beeld dat wij geen aandacht zouden hebben voor het spoor en dat het kabinet datgene wat het met de ene hand geeft, met de andere hand weer terugneemt. Tot en met 2010 is er ruim 1,5 mld extra beschikbaar voor onderhoud aan het spoor. Daar staat inderdaad een herprioritering in het spoorpakket tegenover die ongeveer even groot is, maar je moet wel heel goed kijken naar wat er feitelijk geherprioriteerd wordt en wat er aan de hand is. Ik maak daarbij drie opmerkingen. De kasschuif van 200 mln euro in de Zuiderzeelijn heeft geen enkel gevolg voor het bedrag dat daarvoor is gereserveerd. Dat is en blijft 2,73 mld euro. Wij hebben dat bedrag kunnen doorschuiven, omdat door de kabinetswisselingen van de laatste twee jaar vertraging is ontstaan in de bestuurlijke voorbereiding, waardoor wij het geld feitelijk pas later kunnen uitgeven. Meer is daar niet aan de hand.

In de begroting staan enkele posten die niet in alle rekensommen meetellen voor het spoor, maar die wel degelijk aan het spoor ten goede komen. Ik denk daarbij aan de 60 mln euro voor het fietsbeleid vanaf 2008, waarmee onder andere fietsvoorzieningen op en rond de stations zullen worden aangelegd. Verder denk ik aan het geld dat we waarschijnlijk aan de chipkaart gaan uitgeven. Ik reken daarbij met een bedrag van maximaal 100 mln euro, en met een investering van 40 mln euro in het geluidsprogramma voor het spoor. Die 100 mln euro is inclusief de motie van mevrouw Dijkzema.

Tot slot is er een fors bedrag van 458 mln euro aan spoorextensiveringen, dat wij halen uit de plannen voor het aanleggen van een nieuw veiligheidssysteem, en een aangepast verkeersgeleidingssysteem op de drukste corridors van ons spoorstelsel. Die plannen zijn gebaseerd op groeiramingen uit het verleden, die wij bij lange na niet halen. Het is dus voorlopig eenvoudigweg niet nodig om dat te doen, behalve voor de Betuweroute en de HSL-Zuid, omdat daar de internationale aansluiting zwaar telt. Boven-

dien zijn deze verschrikkelijk dure plannen gemaakt in een tijd, waarin er geld in overvloed was. Helaas, dass war einmal!

Ook ProRail, NS en Railion hebben aangegeven dat het beschikbare geld beter op een andere manier kan worden besteed. De bottom-line is dat deze extensivering geen enkel gevolg heeft voor de benodigde capaciteit op het spoor, of voor de dienstregeling. De reiziger merkt er helemaal niets van. Wij verslechteren met deze beslissing niets, maar schorten gewoon iets op, dat voorlopig niet nodig is, ten gunste van achterstallig onderhoud, wat juist wel heel erg hard nodig is. Ik neem aan dat de heer Duyvendak het daarmee alleen maar eens kan zijn! Verder neem ik aan dat ik hiermee antwoord heb gegeven op de vraag van mevrouw Gerkens, waarom ik vind dat mijn investeringsbeleid in het openbaar vervoer niet hoeft te worden herzien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit was bijna uitlokking door de minister! Ik dacht even: gelukkig, we zijn het helemaal eens over de cijfers. Dan heb je namelijk een goede basis voor het debat, en ik hoop dat ik het over die cijfers ook nog eens word met de heer Van der Ham. 13% extra naar het spoor, 61% extra naar de weg, ongeveer vijfmaal zoveel naar de weg als naar het spoor. Nu zegt de minister dat er eigenlijk nog meer naar het spoor gaat, en zij verwees daarbij naar de chipkaart, de maatregelen in het kader van het fietsverkeer en noem maar op. Ik mag de minister erop wijzen dat die maatregelen al bij die 373 mln euro zijn opgeteld. In toezegging 4, gedaan tijdens het begrotingsonderzoek, is dat verwoord.

De minister zegt dat is geherprioriteerd, waaronder eigenlijk niemand lijdt. Is zij horende doof, of ziende blind? Heeft zij niets gemerkt uit Delft? Heeft zij niets gehoord van Randstadspoor en de Hanzelijn, heel concrete projecten die zij over de richel van 2010 gooit en worden stilgelegd, omdat zij al het extra geld in de wegen stopt, en het geld voor spooronderhoud weghaalt bij andere spoorprojecten.

Minister **Peijs**: Ik kom nog uitgebreid terug op Delft. Daar wil ik het bij laten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, dat vind ik net iets te makkelijk. U zegt namelijk dat niemand pijn lijdt door die herprioritering. Maar er wordt wel degelijk heel veel pijn geleden. Door de andere voltages zijn sprongen van veel meer treinen per uur niet mogelijk. U doet binnen het openbaar vervoer heel veel pijn doordat u het openbaar vervoer zelf doet bloeden voor de extra onderhoudskosten. Graag een reactie daarop.

Minister **Peijs**: Wij hebben datgene waarvan de reizigers het minste ongemak kunnen verwachten, geherprioriteerd voor onderhoud op het spoor, wat volgens uw zeggen zorgt voor 50% van het op onderhoud. Als de reiziger dat moet afwegen tegen een nieuw spoorbegeleidingssysteem, dat goud geld kost, vindt hij het eerste veel belangrijker. Ik sta voor de volle honderd procent achter die keuze. Ik kom nog te spreken over Delft, want dat is een veel gecompliceerder project dan iedereen in deze Kamer doet voorkomen. Ik zal de Kamer daarover uitgebreid informeren.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister heeft gekozen voor onderhoud in plaats van bouwen, omdat we niet verder mogen afglijden. Meer doet de minister niet. Zij suggereert dat we een sprong vooruit maken met het onderhoud, maar dat doen wij niet. De minister heeft hier bewust voor gekozen, omdat de doorstroming op de wegen belangrijk is voor de economie. Is het in dat kader ook niet belangrijk dat wij proberen mensen uit de auto te krijgen? Wat vindt de minister van het bericht dat de reizigersaantallen teruglopen bij de NS? Is zij zich daar niet rot van geschrokken?

Minister **Peijs**: In het algemeen is vastgesteld dat heel weinig mensen zijn over te halen om uit de auto te komen en in de trein te stappen. Daar rekenen wij al helemaal niet meer mee. Het teruglopen van het aantal reizigers proberen wij te voorkomen door ervoor te zorgen dat de treinen meer op tijd rijden, zodat er meer zekerheid is over de punctualiteit van het treinvervoer. Daarom doen wij dat onderhoud. Je kunt echter niet verwachten dat het achterstallig onderhoud meteen het eerste jaar wordt geregeld. Dat kan helemaal niet. Als wij alles tegelijker-

## Peijs

tijd zouden aanbesteden, dan zou het spooronderhoud in Nederland drie keer zo duur zijn, vanwege de krapte op de markt. Je moet dat goed in de tijd zetten, maar we kunnen dat niet in vier jaar. Over twee jaar is er een moment van bezinning. Dan hebben wij de review. Dan bekijken we hoe het er op de weg en op het spoor voor staat. Als er ergens een heel grote nood is, dan moeten wij wellicht iets verschuiven. Dat kan dus over twee jaar. Wij nemen dit buitengewoon serieus.

Mevrouw **Gerken** (SP): De minister stelt dat het spoor niet verder afglijdt, maar dat wat zij aangeeft het maximale is dat de komende twee jaar kan gebeuren. Ik betwist dat. Andere instanties zijn dat met mij eens. Ik schrik van de opmerking van de minister dat is vastgesteld dat er geen mensen uit de auto en in de trein kunnen worden gelokt, en dat dit is opgegeven. Dat vind ik ernstig. Het is inderdaad heel moeilijk mensen uit de auto in de trein te krijgen, maar dan zou je er juist voor moeten zorgen dat mensen vanaf het begin de auto niet in hoeven. Dat doet de minister echter niet. Doordat er allerlei problemen zijn met het openbaar vervoer, door de slechte bereikbaarheid en omdat het voo- en natransport niet goed is, zijn mensen genoodzaakt de auto te nemen. Dat hebben de andere partijen terecht betoogd. Ik vind dat het de taak is van de minister om ervoor te zorgen dat de mensen wel het openbaar vervoer kunnen nemen, zodat wij de weg kunnen ontlasten.

Minister **Peijs**: Wij proberen in ieder geval om de mensen die op dit moment in de trein zitten, erin te houden. Dat is al een heel zware taak. In grootstedelijke gebieden vervult de trein een grote rol, want bijna 50% van het woon-werkverkeer maakt er gebruik van. Wij zouden dat graag handhaven. Als wij de treinen waar die mensen in zitten punctueel kunnen laten rijden, als wij ervoor zorgen dat er geen blaadjes meer op het spoor liggen, als de wielen niet meer vierkant zijn en als er geen wissels meer kapot gaan, dan verrichten wij de komende vier jaar een gigaklus.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister noemde de Zuiderzeelijn als voorbeeld van een project waarmee

kan worden geschoven zonder dat dit problemen oplevert, ook met het oog op de benodigde tijd voor de aanleg. Wil zij dan wel waarborgen dat er geen vertraging optreedt als gevolg van acties van de rijksoverheid? Er was een bijeenkomst gepland over de samenwerkings-overeenkomst, maar die is op verzoek van het Rijk uitgesteld. Als je niet oppast, dan leidt dat op een gegeven moment tot een self-fulfilling prophesy, zodat projecten sowieso niet op tijd verlopen.

Minister **Peijs**: U weet waarschijnlijk waarom wij die bijeenkomst hebben uitgesteld. We hebben zicht op een aantal heel grote projecten in Nederland, maar wij zetten die momenteel in de tijd, vanwege de kosten en de onderlinge relatie. Er ligt bijvoorbeeld een relatie tussen Almere, Amsterdam, Haarlemmermeer en de Zuiderzeelijn. Ik neem niet aan dat u van ons verwacht dat wij eerst een spoorlijn naar het noorden aanleggen om vervolgens te bekijken wat er met Almere moet gebeuren. In mijn optiek moet zo'n dure lijn Almere ook ontsluiten. Die relatie zijn wij op dit ogenblik aan het onderzoeken. De vijf grote projecten, en hun onderlinge relatie, maken deel uit van het sinterklaaspakket dat op 5 december wordt besproken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Er kunnen natuurlijk wel allerlei reële wensen zijn die ertoe nopen een en ander nog eens goed na te gaan. Dat erken ik, maar het gaat mij erom dat de minister wil waarborgen dat door dat verdere onderzoek van de kant van het Rijk er niet allerlei projecten in gevaar komen omdat afspraken niet tijdig meer kunnen worden gemaakt met het Rijk.

Minister **Peijs**: Dit land kent een geschiedenis met grote projecten. Sta ons toe om het heel zorgvuldig te doen. Gelet op de tijd die gemoeid is met de grote projecten, kan deze maand er nog gemakkelijk bij.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik krijg nu indirect antwoord op de vraag waarom de handtekening nog niet is gezet. De redenering van de minister dat het om Almere gaat, is toch wel echt onbegrijpelijk. Almere zit van het begin af aan in dit project. Dat weet ook iedereen. Ik vind dat dus geen steekhoudend argument. Ik had

nog begrip voor de demissionaire status van het vorige kabinet, maar deze minister is missionair. Dit project loopt nu al jaren en de marktaanvraag moet nu snel gebeuren. Het lijkt mij dan ook dat de minister dat niet langer moet blokkeren.

Minister **Peijs**: Almere staat al dan niet voor een grote taakstelling op bouwgebied. Dat wordt op dit ogenblik ook overdacht. Een treinontsluiting van Almere heeft daar alles mee van doen. Wij bekijken het in de totale samenhang. Iedere burger mag van de overheid verwachten dat er ontschot wordt, dat zij de zaken met elkaar in verband brengt en dat zij voor die burger op economisch en verkeers-technisch gebied de beste oplossing kiest.

Voorzitter. De herprioritering binnen het MIT heb ik uitgevoerd op basis van een aantal uitgangspunten. In de eerste plaats hebben wij de megaprojecten in de uitvoering ontzien. Ingrijpen in de voortgang van die projecten heeft direct enorme financiële en andere consequenties. In de tweede plaats zijn de budgetten voor regionale en lokale infrastructuur ontzien, omdat wij juist meer ruimte willen scheppen voor een decentrale en gebiedsgerichte aanpak van de mobiliteit. In de derde plaats ontzien wij zoveel mogelijk de projecten in uitvoering omdat daar sprake zou zijn van kapitaalsvernietiging. In de vierde plaats ontzien wij de sleutelprojecten omdat die sterk samenhangen met forse en vastgelegde investeringen door derden, bijvoorbeeld in centrum-ontwikkeling en kantoren. Verder hebben wij natuurlijk de economische effecten van uitstel zwaar meegewogen. Zo hebben wij gekeken in welke projecten toch al vertraging optreedt en waarbij kasritmeverschuivingen mogelijk zijn zonder gevolgen voor de opleverdata. Daarnaast hebben wij beoordeeld of de effecten van nu lopende projecten, bijvoorbeeld de aanleg van spitsstroken, enig uitstel op bepaalde plekken mogelijk maken.

Natuurlijk moesten wij pijnlijke beslissingen nemen, maar per saldo is er alleen sprake van uitstel van projecten en niet van afstel. De pijn zit vooral bij de projecten die wij hebben moeten doorschuiven tot na

## Peijs

2010. Ik begrijp de onzekerheid die daaruit voortvloeit, want de discussie over de investeringen in de infrastructuur na 2010 moet nog starten.

De heer **Slob** vroeg zich af of door de voorgestelde ingrepen in het aanlegbudget geen sprake zou zijn van een onbetrouwbare overheid. Ik meen van niet. Ik heb zo-even verteld welke criteria wij gehanteerd hebben. Die zijn volgens mij volstrekt transparant. Zekerheid over een project is er pas als het definitieve realisatiebesluit is genomen en de beschikking is verleend. Dat is altijd zo geweest. Dit kabinet heeft niet altijd de hand in hoe het economisch gaat in de wereld. Ups en downs zijn er altijd. Daar moeten wij ons aan kunnen aanpassen. Nieuwe inzichten en afwegingen, bijvoorbeeld inzake het achterstallig onderhoud, kunnen tot aanpassingen leiden. Dat is negen van de tien keer ook gewoon in de afspraken vastgelegd. Je kunt ook een wedervraag stellen. Is een overheid die de onderhoudsachterstanden gewoon maar laat doorgroeien, wel een betrouwbare overheid?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Maar wij kunnen hier natuurlijk ook niet al te vrijblijvend mee omgaan. Op het moment dat een bepaald traject in gang wordt gezet, zoals de combitunnel bij Nijverdal, dan gaat men aan het werk om dat te realiseren. Dan kan het toch niet zo zijn dat de Kamer er in de schriftelijke beantwoording van vragen aan de minister over de begroting achterkomt dat de 50 mln is geschrapt en dat de motie gewoon niet wordt uitgevoerd? Dat raakt toch de betrouwbare overheid?

Minister **Peijs**: Ik zal er hier en daar een enkel voorbeeld uitlichten, maar ik stel voor om op de concrete projecten bij de behandeling van het MIT verder in te gaan. Al deze projecten hebben een eigen geschiedenis. Vaak kiest de regio voor dure oplossingen. Als wij een bepaald project moeten afwegen ten opzichte van een ander project waarvoor geen geld is, maar wat bijvoorbeeld economisch noodzakelijk is, gaat onze voorkeur op basis van onze criteria uit naar het laatste. Ik stel voor om de Nijverdal-discussie uit te stellen tot over een paar weken, want de discussie over het

MIT is daar helemaal aan gewijd. Ik kom op Delft nog specifiek terug.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind het dan wel moeilijk worden. De minister doet enkele algemene uitspraken over hoe wij moeten aankijken tegen gewekte verwachtingen. Als ik dat concreet maak, zegt zij dat wij het daar later over hebben.

Minister **Peijs**: Wij moeten straks toch iets doen! Over een paar weken zullen wij in een aparte zitting over de concrete projecten spreken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik snap dat wij bij de bespreking van het MIT in december concreet over allerlei projecten zullen spreken, maar ik heb juist een aantal voorbeelden genoemd om aan te geven dat in het kader van een betrouwbare overheid uitspraken van de Kamer door de minister moeten worden uitgevoerd. Het kan niet zo zijn dat wij er bij de begroting achterkomen dat een aantal zaken eruit is getrokken. Zeker in de gebieden waar men daar met name tegenaan loopt, worden nadrukkelijk vraagtekens geplaatst bij de betrouwbaarheid van de overheid, en niet ten onrechte.

Minister **Peijs**: De betrouwbaarheid van de overheid is ook in het geding als wij onderhoudsbudgetten onthouden waar zij strikt noodzakelijk zijn. Daarop wordt de overheid ook aangesproken. Ik zal straks het Delft-verhaal helemaal uitwerken. De indruk was dat dit helemaal in kunnen en kruiken was, maar ik zal duidelijk maken welke gaten daarin zitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb het over uw algemene opmerking over omgaan met afspraken en een betrouwbare overheid. Uw voorgangers, maar daar bent u juridisch aan gebonden, hebben contracten gesloten, bijvoorbeeld in het kader van het BOR. De enige ontbindende voorwaarde in dat contract is: mits onvoorziene omstandigheden. Die zijn er echter niet. Vraag aan een advocaat, een notaris of een jurist wat onvoorziene omstandigheden zijn, dat is zeker niet enige economische tegenwind. U moet binnen de kaders van de gemaakte contracten blijven.

Minister **Peijs**: Gisteren heeft een aantal Kamerleden gezegd dat de

Kamer nooit heeft aangegeven dat er geen onderhoud gepleegd moet worden. Op een zeker moment moet je de cake eten of houden. Je kunt niet én nieuw bouwen én alles onderhouden. Ik heb eenvoudigweg niet meer geld. Gegeven het beschikbare budget, moet ik keuzes maken, net als u thuis. Als uw schoenen kapot zijn, dan kunt u een tijdje doorlopen, maar ik raad u aan om op een zeker moment toch naar de schoenmaker te gaan. Ik ga op dit ogenblik naar de schoenmaker en ik houd op met nieuwe schoenen kopen. Ik moet deze schoenen eerst herstellen. In alle bestuurlijke overeenkomsten staat dat wij, als omstandigheden ons daartoe dwingen, van het contract afkunnen. Wij zijn met alle regio's in gesprek. Deze begroting staat in het teken van keuzes maken, al zijn zij niet vrolijk. Ik heb gisteren begrepen dat de Kamer het onderhoud ook nu wil aanpakken. Als wij besluiten om het onderhoud voor ons uit te schuiven, dan kunnen wij wel nieuw bouwen, maar dan moet ik ook een budget hebben om dat te onderhouden. Zo lopen wij elkaar achterna.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Als de handtekening van de minister er nog niet onder staat, zo begrijp ik de minister, kan het nog alle kanten opgaan. Zo ja, doet dat wel recht aan zodanig gewekte verwachtingen door al eerder gemaakte concrete afspraken, dat ook de bestuurlijke zorgvuldigheid met zich kan brengen dat je daar vervolgens niet meer zomaar vanaf kunt?

Minister **Peijs**: Je kunt niet in alle stadia ergens vanaf, maar het is pas echt zeker wanneer de beschikkingen zijn afgegeven.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij steunen de minister in de neergelegde visie over het onderhoud. Die visie is ook heel duidelijk gedocumenteerd, maar ik heb niet goed begrepen waarom de minister zegt dat de Kamer eigenlijk verantwoordelijk is voor het slechte onderhoud in het verleden omdat de Kamer de laatste jaren zoveel in nieuwbouw heeft gestoken. Dat zou ik niet prettig vinden om te horen.

Minister **Peijs**: U moet mijn woorden niet verdraaien. Ik zei dat de Kamerleden gisteren hebben gezegd: wij hebben nooit gezegd dat wij

## Peijs

geen onderhoud wilden. Dat hebt u gezegd en dat zei ik zojuist dus ook; ik heb dus niet gezegd wat u nu zei. Ik ben het altijd graag met u eens.

De heer Verdaas vroeg mij om nog voor de MIT-behandeling met een aantal regio's concrete resultaatsafspraken te maken om binnen de regio's onzekerheden weg te nemen; daar hadden wij het zojuist over. Ik heb de regio's meegegeven dat ik bereid ben om alternatieve keuzes te maken binnen het budget voor de regio, mits goed gefundeerd en mits passend binnen de financiële kaders van het huidige MIT. Als in het MIT een project staat waarvan een regio zegt dat zij liever een ander project wil, kan dat dus. De bestuurlijke overleggen starten binnenkort en zullen voor de MIT-behandeling afgerond zijn. De Kamer krijgt daar tijdig een brief over.

Hierop aansluitend zeg ik de heer Buma dat de drie gisteren door hem bedoelde lightrailprojecten – de Rijn-Gouwelijn en de projecten in Limburg en het knooppunt Arnhem-Nijmegen – zijn opgenomen in het GDU+-budget van die regio's. Daar ligt nu dus de prioriteitenstelling. Daarbij komt een maximale rijksbijdrage van 111 mln euro; die bijdrage kunnen de regio's krijgen als zij aan alle randvoorwaarden voldoen. Dat zeg ik ook tegen de heer Duyvendak.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Hier blijft toch een beetje mist over bestaan. Is dat al versleuteld in het GDU-budget of is dat bedrag van 111 mln euro inderdaad een apart, daaraan toegevoegd bedrag om die projecten uit te kunnen voeren? Het maakt immers natuurlijk nogal wat uit of de regio's het geld allang hebben en dus moeten prioriteren of dat die 111 mln euro verdeeld wordt over die drie projecten.

Minister **Peijs**: Ik zal in tweede termijn aangeven hoe dit precies zit.

De heer **Hermans** (LPF): Het motto van deze begroting van deze minister is: "Eerst houden, dan bouwen". Als er zo'n gebrek aan middelen is voor het onderhoud van het bestaande spoor, waarom gaan wij dan wel bouwen aan lightrail? Is het niet handiger om eerst de basiskwaliteit van het spoor op peil te brengen?

Minister **Peijs**: Er werd zojuist gevraagd naar de betrouwbaarheid

van de overheid. Ziet u het maar in dat kader dat wij werkelijk afgesproken projecten natuurlijk niet gaan schrappen.

Over een van de pijnlijke keuzes binnen de MIT-herprioritering hebben verschillende leden gisteren gesproken: de spoortunnel in Delft. Dat was overigens niet geheel tot mijn verrassing, want Delft heeft een heel goede politieke lobby. Ik kan hier heel helder over zijn. Vanuit een spooroptiek – daar gaan wij over bij Rijkswaterstaat – is deze tunnel nog lang niet nodig. Met de huidige twee sporen en een betere benutting is de bestaande capaciteit nog lange tijd voldoende. Dan blijven de geluidsaspecten en de gemeentelijke wens tot hoogwaardige stedelijke ontwikkeling over. Daar wil ik niets aan afdoen, maar veel gemeenten in Nederland zitten in precies hetzelfde schuitje als Delft en hebben ook een drukkerden spoorlijn die een oude stad doorkruist. Denk maar aan Gouda, Haarlem, Leiden en Utrecht; zo kan ik nog wel even doorgaan, want er zijn een stuk of twaalf van dergelijke projecten die allemaal in zo'n situatie verkeren. De vraag is of het verantwoord is om een groot bedrag te investeren in een nieuwe spoorvoorziening, terwijl de oude nog voldoet en terwijl elders veel geld nodig is voor achterstallig onderhoud. Ik denk van niet, hoe graag ik Delft ook haar tunnel zou gunnen. Vandaar dat ik de 319 mln euro die daarvoor in het MIT gereserveerd stond, in de herprioritering heb betrokken. Ik wijs er overigens op – dat is misschien iets wat de Kamer niet weet – dat de financiering met die 319 mln euro nog lang niet rond was, want bij die 319 mln euro zit niet de 100 mln euro voor de aansluitingen die zo'n tunnel nog moet hebben. De bijdrage van VROM, waar de gemeente op rekt, is ook niet zo hoog als de gemeente denkt. EZ heeft helemaal geen geld. De 180 mln die uit de PPS-constructie komt kan de tekorten lang niet dekken. De variant die de gemeente wil, kost 596 mln. Het verschil is niet gedekt. Eerlijk is eerlijk. Ik vind 600 mln euro werkelijk een enorm bedrag voor een tunnel die spoortechnisch niet nodig is. In ouderwetse, mooie guldens gerekend gaat het om een bedrag van bijna 1,4 mld! Ik krijg bovendien brieven uit de achterliggende wijk van bewoners die mij precies het tegenovergestelde vertellen van wat

de gemeente mij vertelt. Die zeggen het een exorbitant dure tunnel te vinden. Zij zeggen: geef ons de A4 maar en laat onze wijk met rust.

De **voorzitter**: Is dit uw antwoord op de vragen over de tunnel bij Delft? Ik wil namelijk graag dat u eerst een onderdeel afmaakt alvorens er verdere vragen worden gesteld, ook in het kader van het streven om over een uurtje klaar te zijn met uw beantwoording.

Minister **Peijs**: Ja. Er staat een heel front van woordvoerders tegenover mij. In de Kamer zijn geen stoelen meer nodig!

De heer **Hofstra** (VVD): Over de A4 zijn wij het snel eens met de minister. De minister sprak over een bedrag van 100 mln voor aansluitingen. Die zitten niet in het eerdergenoemde bedrag. Kan de minister dat uitleggen?

Minister **Peijs**: Bouw van een tunnel veronderstelt ook het bouwen van een weg om in de tunnel te kunnen komen. Dat hakt in op de bestaande situatie. Het maakt dat er aansluitingen nodig zijn op het oude spoor. Alle losse eindjes moeten aan elkaar worden gebreed. De 100 mln die nodig is voor inpassing in het stedelijk gebied en inpassing van nieuwe wegen, is niet in het bedrag inbegrepen.

De heer **Hofstra** (VVD): Dit betekent dat om met de trein door de tunnel te kunnen rijden wij minstens 319 mln plus 100 mln moeten uitgeven?

Minister **Peijs**: Ja. Dan gaat het overigens slechts om twee sporen en de mogelijkheid van het aanleggen van vier sporen. Als wij later vier sporen willen hebben, kost dat nog eens een gigantische investering.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Is de minister bereid om alsnog te kijken naar mogelijkheden van voorfinanciering of andere mogelijkheden, bijvoorbeeld vanwege het feit dat er op korte termijn geld nodig is voor onderhoud van het bestaande spoor, en rond het station, als de tunnel niet wordt aangelegd?

Minister **Peijs**: Het ligt eraan hoelang het uitstel duurt. Het verschil met een weg is dat wij op een spoor nooit tol zullen heffen. Wij



## Peijs

kunnen van alles verzinnen, maar ik zie niet waar de inkomsten vandaan komen om de tunnel te betalen. Het verplichten van de NS tot het betalen van tol zou een volstrekt nieuwe variant zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): In antwoord op vragen van de heer Van Haersma Buma stelt de minister bereid te zijn naar alternatieven te kijken als er geld beschikbaar is. Delft zegt daar graag met de minister over te hebben willen spreken. De minister had Delft ook toegezegd om dat voor de begrotingsbehandeling te zullen doen. Volgens Delft is dat niet gebeurd. Waarom heeft de minister deze exercitie nog niet toegepast op Delft? Die gemeente beschikt immers over allerlei constructies, zodat zij wellicht hun zin kunnen krijgen via voorfinanciering.

Minister **Peijs**: In mijn eigen kantoor en aan mijn eigen tafel heb ik gesproken met de burgemeester en de wethouder. Er is dus wel gesproken met Delft, tenzij ik ongemerkt Alzheimer aan het krijgen ben.

De heer **Van der Ham** (D66): Is ook gesproken over voorfinanciering?

Minister **Peijs**: Ja. Delft zou 180 mln kunnen opbrengen. Ik schiet echter niets op met de voorfinancieringsvariant. Rijksbreed is immers afgesproken om geen geld te beleggen voor de periode na 2010. Ik kan Delft dus geen garantie bieden. Het is onduidelijk wat er na 2010 gebeurt. Wij kunnen ons in allerlei bochten wringen, maar het helpt niet. Wij hebben niet het geld dat nodig is. Delft kan het niet verschaffen. Het geld zou uit ontwikkelingen in het onroerend goed op de stadsvloer moeten komen. Daar komt echter in het allerbeste geval een bedrag van 180 mln uit. Dat is niet genoeg.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb moeite met het antwoord van de minister. Zij moet ook een blik werpen op wat er in dit dossier is gebeurd. De Kamer en de regering hebben het nodige gedaan. Zo heeft de Kamer tot vier keer toe middels een motie een uitspraak gedaan over de spoortunnel. Er is volgens mij een procesovereenkomst van februari 2002, waarbij naast de provincie

Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Delft ook de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en VROM waren betrokken. Kortom, er is hier al heel veel gepasseerd. Het kan niet zo zijn dat de situatie nu opeens heel onzeker wordt en dat alles vooruit wordt geschoven, waardoor alles wat is opgebouwd langzaam maar zeker dreigt weg te glijden. Hierin moeten wij toch onze verantwoordelijkheid nemen?

De **voorzitter**: Er wordt nu over één project heel gedetailleerd gesproken. Dit is op zich begrijpelijk omdat hierover gisteren vragen zijn gesteld, maar dit punt komt later nog terug in het kader van het MIT. Ik stel daarom voor dat de minister deze vraag nog beantwoordt en dat zij daarna doorgaat met haar betoog. Eventueel kan de Kamer hierop in tweede termijn terugkomen.

Minister **Peijs**: Als er geen geld is, houdt alles op. Dit project is gewoon niet gedekt. Als Delft het geld heeft, valt er te praten, maar ik heb echt geen idee waar het vandaan zou moeten komen. Zelfs als het geld van de herprioritering, dat nu in het onderhoud van het spoor wordt gestopt, zou terugkomen op mijn begroting, heb ik eigenlijk nog niets. Ik kom dan nog steeds honderden miljoenen euro's tekort en het onderhoud van het spoor loopt nog meer achterstand op. Niemand lost dat voor mij op, ook de Kamer niet. Er liggen geen honderden miljoenen ergens te wachten. Tenminste, ik weet die niet te vinden.

De heer **Verdaas** (PvdA): De minister heeft blijkbaar brieven gekregen van bewoners in Delft die iets anders bepleiten. Ik kan de minister op een briefje geven dat bij elk project bewoners een brief zullen sturen waarom zij het niet willen. In dat licht verzoek ik de minister om dit niet te betrekken in haar argumentatie nu en bij het MIT.

Minister **Peijs**: Het besluit is ook niet gebaseerd op die brieven. Ik vond het wel een ondersteuning van mijn betoog dat er in ieder geval iemand blij is als het zo loopt. Ik had Delft graag zijn tunnel gegund om zo het verstedelijkingsprobleem op te lossen. Er zit echter een gat in de begroting; ik zie nog steeds niet hoe dat zou kunnen worden gedicht.

De heer Van Haersma Buma vroeg of ik bereid ben, serieus te onderzoeken of de tunnel via een PPS- of een voorfinancieringsconstructie kan worden aangelegd. De heer Duyvendak sprak in dit verband over 2011, 2012. Er is te praten over iedere creatieve financieringsconstructie, maar dat is in het voortraject al gebeurd. Dit heeft geen sluitend resultaat opgeleverd. De periode na 2010 kan ik niet beleggen met financiële afspraken. De discussie daarover moet nog starten en wordt mede bepaald door de uitkomsten van de mid-term review en de nota Mobiliteit. Ik schat in dat wij de vrije ruimte in het MIT tussen 2011 en 2014 in het kader van de begroting van 2005 kunnen laten zien.

De **voorzitter**: De heer Van Haersma Buma heeft een vraag over het MIT?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Nee, voorzitter. Is al bekend voor hoever voor de projecten waarbij nu in de begroting staat vermeld "na 2010", al middelen zijn belegd? Er zijn heel veel projecten waarbij de minister zegt "na 2010".

Minister **Peijs**: Hiervan zal ik de Kamer in de tweede termijn een overzicht geven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is uitermate teleurstellend dat de minister niet verder wil kijken dan 2010. Is zij niet bereid voor trajecten waarbij al contracten zijn getekend door haar voorgangers, een uitzondering te maken? Zij zei net: uitstel wordt geen afstel. Op deze manier dreigt uitstel wel afstel te worden voor contracten die al zijn getekend. De minister zou voor deze contracten wel geld moeten beleggen in 2011 en 2012, zodat er met behulp van voorfinanciering en dergelijke, oplossingen kunnen worden gezocht.

Minister **Peijs**: Je creëert onzekerheden door onduidelijk te zijn. Rijksbreed is afgesproken om geen gelden te beleggen voor de periode na 2010. Dat wil niet zeggen dat er straks geen geld komt; de wereld houdt niet op na 2010. Ik mag echter geen geld beleggen voor die periode. In de begroting van 2005 doen wij dat wel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U

## Peijs

zegt "rijksbreed" en doet alsof u zelf geen onderdeel bent van het Rijk. U kunt toch vrijdag naar de minister-raad gaan, het punt agenderen en tegen de heer Zalm zeggen dat voor het MIT een uitzondering wordt gemaakt? In dat geval kunnen namelijk de problemen worden opgelost van de mensen in Delft, Utrecht en Zwolle.

Minister **Peijs**: Met het MIT kijken wij al af. Iedere begroting loopt namelijk tot en met 2007, het jaar waarin de volgende verkiezingen worden gehouden. Onze begroting loopt tot 2010. Wij zijn dus al anders.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het MIT liep meestal een jaar of tien vooruit en nu nog maar een jaar of zeven. De looptijd van het MIT wordt alleen maar korter. Daarmee creëert u zelf een bureaucratisch en technisch probleem. Als u de termijn verlengt, kunnen wij heel wat problemen oplossen.

Minister **Peijs**: Dit is hetzelfde probleem als dat van de grote projecten. Wij kunnen er nog tien minuten over spreken, maar het geld is er niet. In de begroting van 2005 is het er wel.

Voorzitter. Verschillende vervoerders hebben gisteren gesproken over de financiële positie van het stads- en streekvervoer. Ondanks alle discussies die dit najaar worden gevoerd in de raads- en statenzalen van dit land, vindt het kabinet stads- en streekvervoer niet onbelangrijk. Integendeel, wij hebben juist geprobeerd de sector in het Hoofdlijnenakkoord te ontzien. Wel hebben wij gemeend de sector financieel te kunnen aanspreken op het hoge ziekteverzuim. Dat is zó hoog, ongeveer 11%, dat het in de financieel-economisch moeilijke tijd alleszins billijk is om dat te doen. Daarmee wordt de sector op dezelfde manier behandeld als alle andere sectoren, zoals de zorg en het onderwijs. De bedrijfsvoering moet en kan op dit punt beter. De bedragen die wij daaraan hebben opgehangen, namelijk 10 mln in 2004 oplopend tot 40 mln in 2007, kunnen worden opgevangen zonder gevolgen voor bijvoorbeeld de dienstregeling, de tarieven en het materieel.

De heer Buma heeft mij gevraagd of ik ervoor kan zorgen dat de bedragen ook daadwerkelijk

terechtkomen waar het verzuim het hoogste is. De Kamer weet dat de decentrale overheden verdeeld hebben gereageerd op dat idee. Zij moeten afspraken maken met de vervoerders op dat punt. Zoals men weet, ben ik daarvoor niet verantwoordelijk. Bijkomend probleem is dat de koepel van de vervoersbedrijven, Mobis, tot nu toe niet bereid is geweest om de specifieke ziekteverzuimgegevens per bedrijf aan de decentrale overheden aan te leveren. Gezien de verdeling van verantwoordelijkheden en de feitelijke situatie die ik zojuist schetste, zal ik de korting naar rato van de verdeling van het totale budget verdelen over de verschillende decentrale overheden. Ik zeg toe dat ik op het specifieke karakter van de korting zal wijzen en erop zal aandringen dat de decentrale overheden de korting zo toepassen dat er inderdaad een sterke stimulans ontstaat om het ziekteverzuim terug te dringen. Nogmaals, 11% is werkelijk erg hoog. Er mag echter best bij worden bedacht dat een metrobestuurder in Rotterdam een andere baan heeft dan een buschauffeur in Ermelo.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel teleurgesteld vast dat wij gisteren voor niets hebben gepraat. De minister zegt gewoon dat zij een en ander doet zoals in de begroting staat. Daartegen hebben wij ernstige bezwaren. De minister bezuinigt op grond van ziekteverzuim en ik ben het daarmee eens. Dat moet zij echter niet doen in het geval van alle aanbestede concessies. Als zij dat inderdaad niet doet, dan houdt zij de niet-aanbestede concessies over. Zij moet het bedrag daarbij naar rato van het ziekteverzuim verdelen. Dit probleem kan zij niet overlaten aan de provincies. Heel Groningen is namelijk aanbesteed en Rotterdam niet. Zij kan daarom niet Groningen er ook voor korten. De minister moet dus echt een andere oplossing vinden.

Minister **Peijs**: De taakstelling valt in dat geval wel buitengewoon ongunstig uit voor regio's waarin toevallig nog niet is aanbesteed. Dat lijkt mij ook niet helemaal eerlijk.

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat toch om het ziekteverzuim?

Minister **Peijs**: Ja, maar als iets is

aanbesteed, wil dat toch niet automatisch zeggen dat er geen ziekteverzuim is?

De heer **Hofstra** (VVD): Wilt u waar aanbesteed is en marktpartijen zich hebben ingeschreven, korten vanwege ziekteverzuim?

Minister **Peijs**: Nee. Ik wil dat de verantwoordelijke overheden met hun vervoersbedrijven om tafel gaan zitten. Mobis bepleit dat ik naar rato verdeel, maar wil de specifieke cijfers niet geven. Zonder cijfers kan ik de zaak echter niet naar rato van ziekteverzuim verdelen. Het is dus heel lastig.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Volgens mijn informatie bepleit Mobis dat niet. Wij hebben in ieder geval niet gezien dat Mobis dat pleidooi zwart op wit heeft gesteld.

Ik ben het volkomen met de heer Hofstra eens. Het geld kan niet worden gehaald bij degenen die op grond van juridische contracten de vervoerstaak uitvoeren. Je kunt hen niet achteraf de rekening presenteren. De consequentie hiervan is dat het gehele bedrag zal worden gehaald bij degenen die geen juridische zaken hebben vastgelegd en dat zijn onder andere de gemeentelijke vervoersbedrijven. Zij mogen op dit moment niet eens aanbesteden. Het totale bedrag wordt dus over een veel kleinere groep verdeeld en komt dus in grote mate terecht bij gemeentelijke vervoersbedrijven. Dat kan niet anders, omdat het op andere plekken juridisch is dichtgetimmerd. Daar hebt u volgens mij nooit aan gedacht toen u het had over een generieke korting op van alles en nog wat.

Minister **Peijs**: Het is inderdaad een groot probleem. Wij onderhandelen niet met de vervoersbedrijven, terwijl de decentrale overheden dat wel doen. Zij zitten met de sector rond de tafel. Ik ken de situatie alleen niet, omdat ik de cijfers niet krijg. Hoe moet ik verdelen als ik geen cijfers van de individuele bedrijven krijg?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat is een wedervraag. Ik vind het wel erg gemakkelijk om u er op die manier vanaf te maken. Andere overheden zitten ook niet met vervoersbedrijven rond de tafel, want zij hebben een contract voor een bepaalde periode getekend, vaak van vier, vijf of zes

## Peijs

jaar. Dat contract wordt uitgevoerd op de afgesproken voorwaarden. Als decentrale overheden een contract voor zes jaar hebben, kunnen zij dat niet ineens herroepen omdat zij iets hebben gehoord van de minister. Zij kunnen niet extra geld bij de vervoersbedrijven halen, terwijl er nog een contract loopt.

**Minister Peijs:** Ik kom hierop terug in tweede termijn om te kijken of er iets aan te veranderen valt. Het is namelijk wel een probleem.

De laatste tijd zijn allerlei cijfers op tafel gelegd om te laten zien dat het stads- en streekvervoer er de komende jaren hard op achteruitgaat. Volgens het NEA-rapport wordt er gerekend op een structurele achteruitgang met ongeveer 20%. Ik geloof dat de heer Duyvendak dat getal gisteren ook noemde. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer geschrokken is van dat cijfer. Ik wil dat percentage dan ook nuanceren, want de soep wordt niet zo heet gegeten als ze wordt opgediend. Zoals ik heb uitgelegd in mijn schriftelijke reactie op het NEA-rapport, daalt het budget van 1,086 mln voor alle bezuinigingen tot 1,018 mln in 2008. Dat is een totale daling met 6%. De taakstelling is nog steeds behoorlijk, maar de decentrale overheden en de openbaarvervoersbedrijven kunnen die wel op een verantwoorde manier opvangen, dus zonder dat de strippenkaart voor ons duurder hoeft te worden. Nu vraagt u zich af waarin het grote verschil met de genoemde 20% schuilt. Dat heb ik ook gedaan. Het antwoord daarop is dat in het budget een groei met 2% zit, waardoor een bedrag van 78 mln in 2008 wordt bereikt. Zo'n groei komt in vrijwel geen andere sector voor en kan nu helpen om de gevolgen van de benodigde bezuinigingsrondes te beperken.

Ik maak nog enkele opmerkingen om de hete NEA-soep een beetje te laten afkoelen. Ten eerste is dit jaar rijksbreed slechts 40% prijscompensatie verleend aan alle sectoren. Het openbaar vervoer krijgt de volledige prijscompensatie. Ten tweede is met ingang van 2003 jaarlijks 27 mln beschikbaar voor extra toezichthouders in de vier grote steden, zodat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer wordt vergroot. Hiermee komt het totaal van de rijksmiddelen voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer op 51 mln per jaar. Dat geld komt niet uit de exploitatie-

budgetten. Ook investeren wij 100 mln in de invoering van de chipkaart gedurende de migratieperiode. De invoering daarvan gaat evenmin ten koste van de exploitatie. Ten derde rekent NEA met 20 mln extra die nodig zou zijn voor kwaliteitsverbetering, maar dat is geen opgelegde bezuiniging, eerder een aanvullende wens. Ten vierde laten buitenlandse ervaringen zien dat er aanzienlijk meer winst uit de verbeterde efficiency en productiviteit is te halen dan NEA voorstelt, zeker over een lange termijn. Met de verbetering van de efficiency en de productiviteit kan minstens 10% worden bespaard. Aanbesteding of de aankondiging daarvan kan daar heel goed aan bijdragen. Zoals men weet, zijn de decentrale overheden daar heel druk mee bezig, maar zijn wij nog lang niet waar wij wezen moeten. Het is mijn streven dat in 2006 100% van het streekvervoer is aanbesteed. Voor de gemeentelijke vervoersbedrijven in de grote steden is 2007 het streven.

Ik wil in elk geval de stelling nuanceren dat bezuinigingen per definitie leiden tot aantasting van het voorzieningenniveau. Ik zie wel degelijk dat sommige maatregelen pijnlijk zijn, maar terecht merkt ook NEA op dat het omzetten van lijndiensten in collectief vraagafhankelijk vervoer niet per se een vershraling behoeft te betekenen. Het vervangen van bussen door bijvoorbeeld CVV of de buurtbus betekent weliswaar dat de bekende grote bussen en haltes verdwijnen, maar er komt maatwerk voor in de plaats. Voor ouderen is dat eerder een voordeel dan een nadeel, omdat de grote bus geen service tot de deur kan leveren. Deze ontwikkeling is al in gang gezet, bijvoorbeeld in Gelderland.

Mevrouw Gerkens vroeg mij gisteren welke rol ik voor mijzelf zie bij de stimulering van het openbaar vervoer. Het antwoord is: een faciliterende rol, in lijn met het gedecentraliseerde stelsel. Decentrale overheden kunnen bij hun speurtocht naar manieren om het stads- en streekvervoer te stimuleren bijvoorbeeld aankloppen bij het Kennisplatform verkeer en vervoer, het Centrum vernieuwing openbaar vervoer en de Adviesdienst verkeer en vervoer. Ik voeg daar nog aan toe dat de Wet personenvervoer innovatie niet in de weg staat, zoals mevrouw Gerkens gisteren suggereerde.

Ik nodig de lokale overheden van harte uit om het voorstel van Apeldoorn te volgen en proeven te doen met piek- en andere innovatieve bussen.

Uiteindelijk gaat het er altijd om welke keuze je maakt. Als er geld genoeg is, is het maken van keuzes niet moeilijk. Die luxe positie hebben wij op dit ogenblik niet. Gaat het tussen de dikke OV-stromen in de grote steden en de lege bussen die overdag tussen de kleine kernen rijden, dan ligt voor mij de keuze voor de hand. Dan kies ik voor de dikke stromen. Er moet natuurlijk een maatwerkalternatief voorhanden zijn voor de kleine kernen. De kleine kernen moeten niet zonder zitten. Kan dat echter met buurtbussen en vraaggestuurd openbaar vervoer, dan is dat een goede oplossing.

De heer **Hermans** (LPF): Ik kom nog even terug op de sociale veiligheid. De minister meldde onlangs trots dat er conducteurs op de trams kwamen in de grote steden, in het kader van het Aanvalsplan sociale veiligheid. Bij mijn weten stonden deze conducteurs niet in het Aanvalsplan sociale veiligheid, maar heeft de Kamer dit vorig jaar geamendeerd. Wordt dit amendement nu structureel bij het Aanvalsplan sociale veiligheid gerekend?

**Minister Peijs:** Ja.

De heer **Hermans** (LPF): Dan hebben wij opeens een uitgebreid Aanvalsplan sociale veiligheid.

**Minister Peijs:** De conducteurs zijn daar als toezichthouders voor de sociale veiligheid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik moet groot bezwaar maken tegen de voorstelling van zaken door de minister. De bezuinigingen zouden maar 7% zijn, maar daar klopt echt geen fluit van. Er gaat grofweg een miljard om in deze sector. Balkenende-I en -II samen bezuinigen tot 2007 175 mln. Dat is 17,5%. Daar kan wat bij geplust of afgehaald worden, maar het zit tegen de 20%. Mooier kan ik het niet maken.

Kijkend naar de consequenties van de bezuinigingen lijkt het mij heel goed om samen maar eens een excursie te maken. Die lege bus op het platteland is allang weg. De bussen die de minister nu dreigt weg te bezuinigen, heten in het jargon

## Peijs

wel de fatsoensfrequentie. In middelgrote steden kunnen scholieren nog wel met de bus. Dat is niet de hele dikke stroom, waar de minister almaar op mikt. Daar zit nog een schil omheen waar het CVV helemaal geen oplossing voor is. Als iedereen daar in zou stappen, zou het onbetaalbaar worden. Bussen die redelijk vol zitten in de spits, gaan er nu aan. Daar waarschuwen de VNG en het stads- en streekvervoer tegen.

De **voorzitter**: Dit is echt een heel betoog. Dat kunt u ook in tweede termijn doen. U moet een korte vraag stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan heb ik drie minuten.

De **voorzitter**: Dat is onzin. Dat is nu precies mijn bezwaar. U houdt tijdens een interruptie lange verhalen en zegt dan ook nog dat u nog drie minuten hebt. Zo werken wij hier niet. Ik sta uw interruptie niet meer toe. De minister gaat door.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik kom dan toe aan mijn opmerkingen over de specifieke beleidsterreinen. Ik zal eerst iets zeggen over het onderhoud. De staatssecretaris zal straks meer zeggen over het extra geld dat voor onderhoud aan het spoor gereserveerd staat. Zelf zal ik nu iets zeggen over de onderhoudsplannen voor de rijkswegen en de rijks-waterwegen.

Ik meen dat iedereen het ermee eens was dat de 100 mln euro tot en met 2010 voor extra onderhoud aan onze natte infrastructuur geen overbodige luxe is. Vervoer over water was, is en blijft voor ons land van essentieel belang. Nu wordt, gemeten in tonkilometers, ongeveer 20% van alle goederen in Nederland met binnenschepen vervoerd. Voor gevaarlijke stoffen is dat percentage zelfs 40. Voor het goederenvervoer van en naar het achterland neemt de binnenvaart zelfs 60% voor haar rekening. Met de groei prognoses voor het goederenvervoer in het achterhoofd, bijna een verdubbeling tussen 2000 en 2020, is het van groot belang de vaarwegen op orde te brengen en te houden, alleen al om ervoor te zorgen dat al het transport niet over de weg gaat. Wat dat betreft kan ik mevrouw Gerkens en andere sprekers die hierover vragen stelden, meteen geruststellen: de proeven met langere of zwaardere

vrachtwagens zullen niet leiden tot de sluiting van terminals of tot een ongewenste modal shift van het water naar de weg. Aan de vervolgprouf die ik nu voorbereid, kunnen maximaal 300 combinaties deelnemen. Daar zullen op zichzelf geen majeure effecten door ontstaan. Natuurlijk zijn de effecten op de binnenvaart een onderdeel van de evaluatie. Verder wil ik opmerken dat wij de groei van het goederenvervoer in de toekomst met alle modaliteiten moeten opvangen. Het is niet een kwestie van of-of, maar van en-en.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U zegt dat de proef op zichzelf niet zal leiden tot een verschuiving van binnenvaart naar wegvervoer, maar wat gaat u doen na de proef? Blijft u dan bij deze modaliteiten of is een uitbreiding mogelijk? Zal na de proef sprake kunnen zijn van transitie van binnenvaart naar de weg?

Minister **Peijs**: Nee. Zoals het er nu naar uitziet, zullen de proeven met die langere en zwaardere vrachtwagens tot Nederland beperkt moeten blijven. Ik meen dat vervoer met binnenvaartschepen vooral voor de lange afstanden economisch het meest voordelig is. De twee vervoersvormen zullen elkaar niet bijten.

Voorzitter. Vanwege de genoemde redenen hebben wij extra geld voor het onderhoud aan de natte infrastructuur. Wij besteden daar al een aantal jaren te weinig aan, nu ongeveer 200 mln per jaar te weinig. Wij naderen het kritische punt snel en hier en daar is dat zelfs al bereikt. Bij bijvoorbeeld de Beatrixsluizen vallen de stukken eruit. Wij kunnen met 700 mln de achterstand niet helemaal inlopen. Integendeel, die zal helaas blijven groeien. Volgend jaar zullen wij met een impuls alleen de ergste calamiteiten kunnen opvangen. De heer Haverkamp stelde daarover een vraag. Later in deze periode bereiken we met de 700 mln wel dat de groei in de onderhoudsachterstand sterk afvlakt en dat wij een aantal belangrijke verbindingen weer op orde krijgen. Zonder een impuls kijken wij in 2010 tegen een onderhoudsachterstand aan van ongeveer 1,5 mld euro. Met de impuls beperken wij die tot iets meer dan de helft. Meer zit er nu financieel niet in. Over het MIT na 2010 zullen wij in deze kabinetsperiode nog

besluiten moeten nemen. Natuurlijk is het onderhoud aan vaarwegen en sluizen voor mij daarbij een van de belangrijkste thema's.

Mevrouw Gerkens wil bij amendement volgend jaar 35 mln extra vrijmaken voor het onderhoud aan de natte infrastructuur. De heer Van der Staaij vroeg hoe ik hierover denk. Hoe sympathiek dit amendement mij ook is, ik moet aanneming ervan toch ontraden. Ik heb al heel veel pijnlijke keuzen moeten maken. De dekking wil mevrouw Gerkens vinden bij de aanleg en de uitbreiding van rijkswegen. Die staan echter al sterk onder druk. Het is niet verstandig de fileproblematiek op deze manier verder te laten toenemen. Ik beloof de Kamer dat ik hierop straks nog even terugkom.

Juist om de situatie die wij thans aantreffen bij het water bij de rijkswegen te voorkomen, is in de begroting voor de periode tot 2010 ook 600 mln vrijgemaakt voor extra onderhoud aan de weg. We kunnen het ons economisch echt niet permitteren dat wij bij de wegen dezelfde situatie krijgen als bij het water. Het klopt dat de situatie voor de wegen minder nijpend is, maar er is wel degelijk sprake van een forse onderhoudsachterstand. In 1998 waren er de eerste signalen dat de onderhoudsbehoefte uit de pas liep met de budgetten. Een paar jaar lang is vervolgens botje bij botje gelegd om die tekorten op te vangen: meer efficiency, leningen uit programma's waarvan de uitvoering achterliep op de prognoses en uitstel van preventief onderhoud. Het is allemaal gebeurd, maar nu is duidelijk geworden dat wij het daarmee niet redden en dat je echt iets moet doen. Het DHV-rapport dat ik aan de Kamer heb toegestuurd, laat dat duidelijk zien.

Het punt is dat tekorten in de beheers- en de onderhoudsbudgetten voor de weg een paar jaar kunnen aanlopen voordat ze zichtbaar worden. Dat is een kwestie van meer correctief en minder preventief onderhoud. Uiteindelijk kun je het niet meer verbergen en zijn de tekorten zichtbaar. Kijk naar de snelheidsbeperking van 90 km/uur op het knooppunt Ypenburg A4-A13, waar de weg niet stroef genoeg meer is. Die maakt geen onderdeel uit van de reeks van Overschie; het is eenvoudigweg achterstallig onderhoud. Die situatie duurt al anderhalf jaar. Kijk verder naar de

## Peijs

langdurige snelheidsbeperking van 90 km/uur bij Epe, die nodig is omdat de weg daar niet meer vlak is. Kijk ook naar de noodreparaties op de A2 bij Eindhoven.

Als wij doorgaan op de ingeslagen weg, lopen wij op nog veel meer punten vast. Dat wil ik pertinent niet vanwege de economische en maatschappelijke gevolgen, zeker omdat wij tot 2010 ook nog een geschatte groei van de verkeersintensiteiten moeten opvangen: 15% meer personenautokilometers en 20% meer goederenvervoerkilometers. Daarom moet ik aanvaarding van het amendement van de heer Duyvendak ontraden om 50 mln uit het budget voor wegonderhoud over te hevelen naar onderhoud van het spoor.

Ik kom daarmee op het mobiliteitsbeleid. Er zijn gisteren niet al te veel vragen over gesteld, maar ik wil er toch even bij stilstaan omdat het om de core business van Verkeer en Waterstaat gaat. Laat ik vooropstellen dat ik een realist ben. De definitieve oplossing voor het fileprobleem bestaat niet, in elk geval niet in de komende decennia. Maar er zijn wel degelijk mogelijkheden om de filezwaarte te verminderen. De komende jaren kiezen wij voor praktische maatregelen met een direct effect en voor een regionale gebiedsgerichte aanpak.

Wat de praktische maatregelen betreft, sluit ik aan bij het beleid dat in de vorige periode is ontwikkeld. De uitvoering van de spoedwetprojecten, 150 km spitsstrook op de belangrijkste knelpunten, zal volgens planning in 2006 worden afgerond. Ik ga door met de ontwikkeling van maatregelen zoals betere route-informatie, snellere afhandeling van ongelukken en een betere planning van wegwerkzaamheden.

Ik kom bij de envelop aanleg wegen.

De heer **Van der Ham** (D66): Heeft u nu het blokje kilometerheffing gehad?

Minister **Peijs**: Nee, dat zou wel dun zijn. Wij zijn er nog niet.

Om de doorstroming op de weg te bevorderen heb ik een bedrag van 330 mln aan kwartjes van Kok gereserveerd voor nieuwe aanleg op specifieke knooppunten met een groot economisch belang, waaronder de A4 Midden-Delfland. De heer Hermans heeft mij gisteren gevraagd hoe het ervoor staat met deze weg.

Er is mij buitengewoon veel aan gelegen dat die weg er komt, maar dan wel voor een aanvaardbaar bedrag, zowel wat de inpassing als de bijdrage van derden betreft. Wij hebben een prachtige weg in het hoofd, maar het moet een aanvaardbaar bedrag blijven, ook gelet op de noden van andere trajecten. Over de precieze invulling van de envelop aanleg wegen ga ik nog met de regio's overleggen. Bij de MIT-behandeling kom ik er bij u op terug.

De heer **Hermans** (LPF): De minister heeft een wens uitgesproken rond de A4 Midden-Delfland. Ik heb gevraagd hoe het er nu bij ligt. Wat is de huidige stand van zaken?

Minister **Peijs**: Wij zitten tegen de MER-aanvraag aan. Daar gaan wij naartoe. Op dit ogenblik overleggen wij met alle partners over de vraag wat wij daar inbrengen. Het zou heel veel tijd schelen, als je met een manier van aanleggen kunt volstaan en niet drie soorten wegen hoeft te onderzoeken. Dat proberen wij voor elkaar te krijgen.

Een belangrijk element in de aanpak van files, waar ik in deze kabinetsperiode serieus werk van wil maken, is een gebiedsgerichte regionale aanpak van de mobiliteit. Het rapport dat de commissie-Luteijn dit voorjaar uitbracht, is een goed voorbeeld van de mogelijkheden. De aanpak van Luteijn is verrissend en eenvoudig. Een regionaal mobiliteits-team is aan het werk in Haaglanden. Ik heb daar hoge verwachtingen van. De regio's zijn aan zet om ook elders soortgelijke initiatieven van de grond te tillen. Er zijn signalen dat dat ook gebeurt. Als je zoals dit kabinet kiest voor het uitgangspunt "decentraal wat kan, centraal wat moet", moet je ook bereid zijn om middelen en taken aan de regio over te dragen. Per 1 januari 2004 krijgen de provincies en de kaderwetgebieden als het aan mij ligt daarom flink meer armslag om hun eigen samenhangend verkeers- en vervoersbeleid te voeren via de GDU+. Naar verwachting per 1 januari 2005 zal de Wet brede doeluitkering de armslag van de regio's nog groter maken, omdat deze wet de schotten tussen de verschillende budgetten voor verkeer en vervoer wegneemt. Dat betekent dat de regio's de OV-budgetten, de verkeersveiligheidsbudgetten en nog wat andere specifieke uitkeringen

straks integraal kunnen inzetten voor een optimaal regionaal verkeers- en vervoersbeleid.

Ik kom op de envelop regionale bereikbaarheid. Los van GDU en brede doeluitkering heb ik tot en met 2010 een bedrag van 360 mln extra vrijgemaakt voor regionale bereikbaarheid. De heer Van der Ham wordt wakker.

De **voorzitter**: De leden van de Tweede Kamer zijn altijd wakker.

Minister **Peijs**: De heer Van der Ham wordt nog wakkerder. Ook over de besteding van het bedrag zal ik nog met de regio's overleggen. Ik zeg erbij dat een deel van het geld al een bestemming heeft en dat wij al met verschillende regio's aan het praten zijn. Ten eerste ligt er een onderhoudsprobleem van 80 mln op tafel voor de rijksbruggen in provinciale wegen, de zogeheten natte bruggen. Wij worden hier allemaal expert op dat soort dingen. Iedereen weet tegenwoordig wat natte bruggen zijn. Ik wil dit probleem ook met deze pot aanpakken, omdat het rechtstreeks te maken heeft met regionale bereikbaarheid. Ten tweede zullen wij een deel van het geld voor de chipcard uit deze pot halen. Immers, die kaart wordt ook in het regionale openbaar vervoer gebruikt.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is mij niet helder wat er precies met die overige 220 mln gaat gebeuren. De minister komt er bij het MIT op terug. Kan zij alvast een inkijkje op dit punt geven?

Minister **Peijs**: Liever niet.

De heer **Van der Ham** (D66): U gaat met de regio's om de tafel zitten. Is daar alles bespreekbaar?

Minister **Peijs**: Zolang het over wegen gaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Stel dat de regio's een voorkeur voor iets anders hebben. Zou dat voor u bespreekbaar zijn?

Minister **Peijs**: Nee.

De heer **Van der Ham** (D66): Waarom niet?

Minister **Peijs**: Als dat zou gebeuren, moet ik terug naar het kabinet. Dit

## Peijs

hoort bij de 61% voor wegen. U doelt op de situatie waarin men het geld voor het openbaar vervoer wil uitgeven?

De heer **Van der Ham** (D66): Bijvoorbeeld! Er wordt overleg gevoerd met de regionale bestuurders, als ze dat willen!

Minister **Peijs**: Wij spreken over de bereikbaarheid wegen. Dat is de afspraak die in de coalitie gemaakt is.

De heer **Van der Ham** (D66): Oké, dat is helder. Ik heb voldoende informatie voor straks.

Minister **Peijs**: Sprak hij dreigend.

Er zijn gisteren opmerkingen gemaakt over het fietsbeleid. Ik ben het met mevrouw Gerken eens dat de fiets een goed en milieuvriendelijk alternatief is voor de auto. Over het programma Ruimte voor de fiets overleg ik met ProRail. Wij kijken hoe wij dit programma in deze periode kunnen optimaliseren binnen de beschikbare middelen. Voor de periode 2008-2010 is 60 mln extra beschikbaar voor fietsbeleid bovenop het bestaande programma. Dat geld gaat onder meer naar fietsvoorzieningen op stations. Het project OV-fiets, waar de heer Buma gisteren naar informeerde, loopt op 31 december af. Dan stopt dus ook de financiering. Rond 1 april hoop ik u de evaluatie te kunnen sturen van het programma. Of en, zo ja, hoe er een vervolg op het project komt moet nog blijken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als het 31 december stopt, is het dus einde project.

Minister **Peijs**: Er komt een evaluatie, maar voorlopig wel. Het project moet dan op eigen benen staan.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De evaluatie komt in april, maar u beslist al per 1 januari dat het op eigen benen moet staan.

Minister **Peijs**: Ja.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb hier zo'n pasje waarmee je in heel veel fietsenstallingen voor 2,50 euro een hele dag een fiets kunt huren. Dat is een groot succes, want er komen elke maand 1000 mensen

bij. Het project wordt in april geëvalueerd, maar het ligt al wel stil vanaf 31 december.

Minister **Peijs**: Ik zeg niet dat het stil komt te liggen; ik zeg dat de subsidiëring stopt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U weet dat er juist vanwege het grote succes wat extra aanloopsubsidie nodig is. Er ligt een amendement om 1,5 mln euro vrij te maken om die subsidie door te laten lopen. Dat is toch ontzettend sympathiek? U kunt dan met weinig geld een heel prettig gebaar maken.

Minister **Peijs**: Wij hebben bij deze begrotingsbehandeling al een oneindig aantal sympathieke projecten op tafel gehad. Het geld is echter niet oneindig. Ik heb eenvoudigweg het geld niet.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dit is niet alleen een sympathiek project, maar het komt ook tegemoet aan het belang van goed voor- en natransport rond het openbaar vervoer. Het OV-fietsproject is bijna vervoer op maat. Het stads- en streekvervoer is niet meer toereikend, maar met zo'n fiets kun je alle kanten op. Ik heb een amendement ingediend waarin ik heb aangegeven waar u het benodigde schamele bedrag zou kunnen vinden. Ik heb u daar echter nog niet op horen reageren.

Minister **Peijs**: Ingevolge het belastingplan dat de Kamer binnenkort gaat behandelen, krijgt iedereen die voor zijn woon-werkverkeer gebruik maakt van de fiets, hetzelfde uitbetaald als mensen die daar andere vormen van vervoer voor gebruiken. Zelfs als je gaat lopen, krijg je dat nog. Als mensen dat geld voor de fiets gebruiken, zijn wij er volgens mij helemaal uit.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dat zijn wij niet, want dan moet ik mijn fiets meenemen in de trein voor het natransport. Het gaat erom dat je, als je ergens met de trein naartoe gaat, vervolgens in die plaats een fiets ter beschikking hebt om daar ter plekke te komen. Het gaat mij juist om de flexibiliteit van het OV-fietsproject.

Minister **Peijs**: Als het om woon-werkverkeer gaat, moet de betreffende persoon bij zijn werkgever zijn. Als het een kwestie van recreatief

gebruik is, is het volgens mij de eigen verantwoordelijkheid van mensen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Daarmee zegt u dat u het OV-fietsproject geen goed project vindt.

Minister **Peijs**: Dat zeg ik helemaal niet. Stel je voor dat ik alle projecten waar ik geen geld bij wil leggen, slechte projecten zou vinden... Ik vind dat er een grens is aan de verantwoordelijkheid van de overheid. Als mensen voor hun werk met de fiets naar het station gaan, dan moeten zij die daar veilig kunnen parkeren. Daarom heb ik die 60 mln voor de fiets toegevoegd aan dat programma opdat er zoveel mogelijk fietsenstallingen opgeknapt kunnen worden. Het is echter niet mijn taak om de rest te financieren. Als het gaat om woon-werkverkeer en daar mankeert iets aan, dan moet men bij zijn werkgever zijn. Als men de fiets recreatief gebruikt, moet men zelf iets regelen. Als mensen met de auto naar de Efteling gaan, moeten zij dat ook zelf betalen.

De heer **Verdaas** (PvdA): In antwoord op de vraag van de heer Van Haersma Buma heeft de minister aangegeven dat de evaluatie pas komt als de steun aan het project al is stopgezet. Mocht uit de evaluatie blijken dat het project met een beetje extra steun op eigen benen kan staan, dan is het daar dus te laat voor. Daarom wil ik weten of de minister bereid is om het project door te zetten, totdat de evaluatie heeft plaatsgevonden. Als zij dat niet wil doen, roep ik haar op om dan ook maar die evaluatie achterwege te laten omdat dat dan mosterd na de maaltijd is.

Minister **Peijs**: Ik kom hier in tweede termijn op terug.

Tot nog toe heb ik gesproken over de mobiliteitsmaatregelen voor de komende jaren. Voor de lange termijn is er behoefte aan een mobiliteitsvisie die wat verder kijkt. De heer Van der Staaij vroeg daarnaar en de heer Hofstra vroeg waar het nieuwe NVVP bleef. Er komt geen nieuw NVVP, maar een nota Mobiliteit. Deze nota wordt ontwikkeld als een uitwerking van de nota Ruimte. In het regeerakkoord staat weliswaar dat er minder nota's moeten komen, maar wij liepen in dit verband tegen wat juridische

## Peijs

problemen aan. Pas als er een nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening is, kan de nota Mobiliteit helemaal ondergebracht worden in de nota Ruimte. In de nota Mobiliteit komt het hele verkeers- en vervoersbeleid tot 2020 aan bod. In het voorjaar van 2004 zullen wij het beleidsvoornemen in het kabinet bespreken, en dan hoop ik de nota volgend jaar zomer naar de Kamer te sturen. In dit stadium kan ik daar nog niet veel over zeggen, behalve het volgende.

De nota Mobiliteit zal in ieder geval iets zeggen over beprijzing, waarover iedere fractie mij gisteren wel één of meer vragen heeft gesteld. In het Hoofdlijnenakkoord staat dat dit kabinet de mogelijkheden voor een vorm van beprijzing van de transportsector samen met de sector zal onderzoeken. Dat ga ik dus ook doen. De eerste stap is dat ik samen met Financiën een interdepartementaal beleidsonderzoek zal opstarten, waarin wij voor de verschillende modaliteiten de mogelijkheden gaan onderzoeken om een groter deel van de onderhoudskosten uit gebruiksvergoedingen te dekken. Net als voor alle IBO-onderzoeken geldt ook hier dat wij ernaar streven, dit onderzoek voor de zomer van 2004 af te ronden. Ook onderzoek ik specifiek, conform het Hoofdlijnenakkoord, de mogelijkheden voor beprijzing van het goederenvervoer over de weg. Dat is belangrijk, gezien de ontwikkelingen in Duitsland en Oostenrijk, en de Eurovignetrichtlijnen.

Mijn standpunt over beprijzing van het personenvervoer over de weg komt hierop neer. De nota Mobiliteit kijkt vooruit naar 2020. Op dit ogenblik rijden er in Nederland ongeveer 6,5 miljoen auto's rond. In 2020 zullen dat er naar schatting ruim 8 miljoen zijn. De dagelijkse files zijn natuurlijk al jaren een groot en groeiend probleem, en zonder maatregelen dreigen rond 2015 ook de daluren vol te stromen. Tegen deze achtergrond heb ik afgelopen zaterdag in een interview met het AD, dat overigens over meer onderwerpen ging dan over beprijzing, te kennen gegeven dat we op termijn toe moeten naar een andere betalingssystematiek voor automobilisten. Automobilisten betalen nu al op verschillende manieren voor de aanschaf en het gebruik van hun auto. De vraag daarbij is of dat op de meest

handige, inzichtelijke en maatschappelijk gewenste manier gebeurt. Ik heb daarover zo mijn twijfels, waarin ik niet alleen sta. Wij kunnen volgens mij al veel winnen, wanneer wij eerst nog eens goed kijken naar de manier waarop nu voor automobilititeit wordt betaald. Het gaat dus om een meer directe koppeling tussen betalen voor het gebruik en wat mensen daarvoor terugkrijgen. Dat sluit aan bij de plannen van de EU voor een gebruiksvergoeding voor infrastructuurkosten voor de transportsector en bij ontwikkelingen in de landen om ons heen.

Wat ik wil, is nu de discussie op gang brengen, zodat we straks niet te laat komen. Zeker is namelijk dat zo'n ingrijpende wijziging tijd nodig heeft. Vandaar mijn opmerkingen over een periode van geleidelijke invoering, waarna we later toe moeten naar een systeem van betalen naar rato van gebruik. De heer Verdaas vroeg mij, zo snel mogelijk te beginnen met de voorbereidingen en zelf zaken naar voren te halen, maar dat gaat mij net iets te snel. Ik heb nog helemaal geen vast omlinjende criteria in mijn hoofd, behalve dan dat ik nu al weet dat we rekening moeten houden met verkeerskundige, economische, sociale en financiële aspecten, maar dat spreekt voor zich.

Ik vind het heel belangrijk over dit onderwerp met alle betrokken partijen te gaan praten. Ik weet dat ik, gezien de voorgeschiedenis, een heel moeilijk onderwerp op tafel heb gelegd, maar ik wil deze discussie aangaan. Met de lessen uit het verleden in het achterhoofd, en de grote automobilititeit in het vooruitzicht, is het nodig dat we daar nu serieus een begin mee maken. Ik wil daarom de haalbaarheid van betalen naar gebruik verder verkennen en uitwerken, in nauw overleg met de betrokken organisaties, mede-overheden en naar ik hoop in de nota Mobiliteit, in de discussie met deze Kamer.

In dit verband wil ik ingaan op het initiatiefwetsvoorstel van de heer Duyvendak. Het lijkt mij niet wenselijk verschillende systemen naast elkaar te hebben in een klein land. Uiteraard mag de heer Duyvendak bij mijn ministerie aankloppen voor ambtelijke ondersteuning voor de verdere technische vormgeving van de tekst van zijn initiatiefwet. Voor het overige wil ik graag de gedragslijn in

ere houden dat de minister zich in deze fase van een inhoudelijk oordeel onthoudt. Ik wacht de indiening en de Kamerbehandeling vol verwachting af. Mijn motto blijft: eerst bewegen, dan beprizen. Want deze kabinetsperiode investeren wij eerst in bewegen op korte termijn, antifielmaatregelen, spooronderhoud en al die andere dingen die ik al heb genoemd. Definitieve besluitvorming over een nationale systematiek van betalen naar gebruik is in deze kabinetsperiode niet aan de orde. Ik onttrek mij niet aan de verantwoordelijkheid nu al te gaan nadenken over hoe op langere termijn met het mobiliteitsvraagstuk moet worden omgegaan. In de nota Mobiliteit zal ik de mogelijkheden en de randvoorwaarden voor betalen naar gebruik verder uitwerken. Dat lijkt mij een goed moment om er ook in deze Kamer een brede discussie over te voeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb de minister bekritiseerd op wat er een paar dagen geleden werd gezegd, maar ik moet haar nu complimenteren met haar verstandige en genuanceerde opmerkingen op dit punt. Ik heb daar geen enkele vraag over.

Ik heb wel een vraag over de nota Mobiliteit. De minister zei dat die een uitwerking is van de nota Ruimte. Is dat niet de wereld op haar kop zetten? Er wordt sectorbeleid ontwikkeld. De ruimtelijke effecten daarvan worden vertaald in de nota Ruimte. Wij hebben de vorige keer in het kader van het NVVP een perspectievennota gehad. De commissie zag overigens geen perspectief. Na lange tijd kwam er uiteindelijk een plan terug, maar iedereen weet wat daarmee is gebeurd. De commissie heeft vanochtend een procedurevergadering gehad. Zij vraagt de minister om na te denken over de planning. Wellicht kan het kabinet een soort hoofdlijnenbesluit afscheiden – wij moeten wel iets van het kabinet hebben – of een stellingnamebrief, die een voormalige minister van VROM wel eens heeft geschreven, om dan met die tussenstap naar de Kamer te komen. Wij zijn bijzonder bang dat het proces straks is afgerond en wij alleen maar kunnen slikken of stikken.

Minister **Peijs**: Dat zou ik niet willen.

## Peijs

De heer **Van der Ham** (D66): De minister heeft een aantal uitspraken in de media gedaan. Ergens in de buurt van 2012 zouden wij tot de kilometerheffing of de beprijzing moeten komen. De heer Hofstra heeft in eerste termijn een aantal behartigenswaardige dingen gezegd. Hij heeft onder andere gesproken over de BPM, de luxebelasting. Als je die afschaft, moet je daar zo ongeveer nu mee beginnen. Als je acht jaar van 2012 aftrekt, zit je ongeveer in 2004. Dat is volgend jaar. Los van wat er uiteindelijk gebeurt met de automobilititeit, verzoek ik de minister volgend jaar alvast een begin te maken met het stapje voor stapje terugdraaien van de BPM en het geld terug te sluisen naar de motorrijtuigenbelasting. Op die manier worden de voorwaarden gecreëerd om eventueel op een later tijdstip het gebruik van de auto te gaan beprijzen; niet het bezit.

Minister **Peijs**: Ik ben de heer Hofstra nog een antwoord schuldig. Hij liep zojuist teleurgesteld weg.

De **voorzitter**: Hij wist niet of u bedoelde dat hij niet moest stikken of niet moest slikken.

Minister **Peijs**: Ik heb nog nooit gezien dat de heer Hofstra tegen zijn zin iets slikte. Ik zou ook niet willen dat hij dat deed.

Dan iets over de uitwerking van de nota Ruimte. De hoofdlijnen van de mobiliteit worden al ingebouwd in de nota Ruimte. In het Hoofdlijnenakkoord hebben wij afgesproken dat er minder nota's komen. De nota Ruimte zou in deze zin de nota Ruimte omvatten. We zitten echter met dat juridische knelpunt. We brengen de mobiliteitshoofdlijnen nu in de nota Ruimte in. Vervolgens worden ze in een sectornota uitgewerkt, maar altijd in samenhang met de nota Ruimte.

Ik zal bezien wat wij kunnen doen aan de perspectievennota. Ik vind dat wel een redelijke wens. Ik kom er in tweede termijn op terug.

De heer **Van der Ham** (D66): Die BPM is een belangrijke kwestie. Als wij straks de voorwaarden willen scheppen voor de invoering van beprijzen, zullen we nu al maatregelen moeten nemen, wat mij betreft al in 2004, als wij het geld maar wel terugsluisen via de motorrijtuigenbelasting.

Minister **Peijs**: Door middel van het terugrekenen vanuit de lange termijn ben ik op die data gekomen. Ik denk niet dat het precies op een jaar aan komt, want ik vraag mij af of ooit de gehele BPM afgeschaft zal worden. Aangezien er in dit kabinet niets over is afgesproken, zal een volgend kabinet de ruimte gegeven moeten worden om daarover besluitvorming te laten plaatsvinden. Het allerbeste wat wij nu kunnen doen is om er in de nota Mobiliteit uitgebreid op terugkomen. Dan kunnen wij de lijnen voor de langere termijn uitzetten en daarbij wellicht de staatssecretaris van Financiën bij betrekken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Als de nota Mobiliteit gebaseerd is op de nota Ruimte betekent dit dan dat, wanneer er onverhoopt vertraging optreedt in de nota Ruimte, ook de nota Mobiliteit langer op zich zal laten wachten?

Minister **Peijs**: Daar ben ik niet zo bang voor. Ik zie ook niet in waarom de nota Ruimte vertraging op zou moeten lopen. Deze nota ligt overigens al ver voor op ons. Die betreft fase 3 terwijl wij pas in fase 1 zijn. Hadden we gelijk op kunnen trekken, dan hadden wij kunnen bezien of het in één nota ondergebracht had kunnen worden, maar dat is nu niet meer aan de orde.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister heeft terecht gezegd dat er nu al met de kilometerheffing aan de gang moet worden gegaan, wil men er op termijn uit kunnen komen. Heeft zij echter nu voldoende middelen en mensen beschikbaar om daarin verder te investeren? In het verleden is de desbetreffende projectorganisatie namelijk min of meer ontmanteld.

Minister **Peijs**: Ik wil nu ook nog helemaal niet praten over technieken en dergelijke. Ik heb nu helemaal geen grote projectorganisatie nodig. In het kader van de nota Mobiliteit gaan wij na wat er kan en welke stappen nodig zijn. Daar moeten wij een aantal andere ministeries ook bij betrekken. Belastingen bijvoorbeeld zijn niet direct onze core business. Daarin moeten wij dus in eenheid van beleid gezamenlijk optrekken. Dat gaan wij doen in deze periode en dan kan een volgend kabinet tot besluitvorming komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U bent de derde minister in rij die de kilometerheffing als plan aankondigt, maar dan wel in te voeren door zijn of haar opvolger. Kunt u aangeven wat u zelf aan concrete stappen gaat zetten zodat de maatregel in 2007 ook daadwerkelijk effectief kan zijn?

Minister **Peijs**: Ik denk dat de situatie in zoverre is veranderd, dat de Kamer nog nooit eerder op deze manier heeft gereageerd. Er zijn dan ook meer openingen dan ik ooit gezien heb. Ik waardeer dat positief. Wij zullen met goede plannen moeten komen en wij zullen heel goed met elkaar moeten gaan praten over hoe wij de maatregel gaan invullen. Er zitten een heleboel voetangels en klemmen aan. Daarover moeten wij dan gaan praten in het kader van de nota Mobiliteit. En daar hebben wij de komende tijd de ruimte voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U gaat het dus helemaal gereed maken voor uw opvolger zodat het nog in 2007 daadwerkelijk ingevoerd kan worden?

Minister **Peijs**: Als een volgend kabinet daartoe besluit, ja.

De heer **Verdaas** (PvdA): Blijft de minister bij haar opvatting dat het kabinet er alles aan zal doen om in 2007 over zijn graf heen te kunnen regeren?

De **voorzitter**: Volgens mij is die vraag al beantwoord.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister stelt dat zij bij de nota Mobiliteit de discussie over de kilometerheffing wil voeren. Zou het dan niet juist zijn om in dat kader de Spoedwet wegverbreding te bespreken en de voorbereidingen ervan nu tijdelijk stop te zetten totdat er een visie is op mobiliteit?

Minister **Peijs**: Nee. In tegenstelling tot de gebruiksvergoedingen voor de weg, die niet in deze begroting staan, staan de spitsstroken er wel in. Dat is een buitengewoon groot verschil.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat ben ik met u eens. Ik vraag u nu juist om dat ook over deze begroting heen te tillen zodat wij eerst kunnen praten over waar wij met z'n allen naartoe



## Peijs

willen met de mobiliteit in dit land en of er wel of niet wegverbreding in past.

Minister **Peijs**: Nee, daar ben ik niet toe bereid, want de files in dit land worden te lang. Het is onverantwoord om mensen daar langer dan noodzakelijk in te laten staan. De spitsstroken zullen in de ochtend- en avondspits echt helpen. Ik stel mij daar veel van voor. Ik ga die absoluut aanleggen.

De **voorzitter**: Ik wil en moet om 19.30 uur à 19.35 uur schorsen voor de avondpauze. Ik heb het gevoel, en meer dan dat, dat de minister haar inbreng voor dat tijdstip kan afronden als er niet meer wordt geïnterrupteerd. Als de Kamer daar niet toe bereid is, wil ik nu schorsen voor de avondpauze.

Ik stel voor dat de minister haar inbreng zonder interrupties afmaakt, want ook de staatssecretaris moet vanavond nog haar inbreng leveren.

Minister **Peijs**: Ik kom nu op nogal onomstreden onderwerpen!

De **voorzitter**: Ik zie dat men wil interrumpen, maar ik stel voor dat de minister haar verhaal afmaakt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): En ik wil graag eten én ik wil graag op tijd naar huis, maar om nu bij voorbaat af te spreken dat de minister niet wordt geïnterrupteerd, gaat mij gewoon te ver. Dan wil ik nu schorsen voor de dinerpauze.

De **voorzitter**: Dan schors ik nu de vergadering.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 20.40 uur geschorst.

### Voorzitter: Verburg

Minister **Peijs**: Mevrouw de voorzitter. Ik ga over naar de grote projecten. De heer Hermans vroeg gisteren naar mijn opvattingen over het PMR. Ik begrijp de Rotterdamse haast, omdat de fysieke grenzen van de capaciteit van de containeroverslag in beeld komen. Ik wil daarom snel duidelijkheid geven over de eventuele rijksbijdrage, maar zoals bekend, ga ik daar niet alleen over. Bij de uitwerking van alle opties kijk ik ook naar de mogelijkheid van financiering door het bedrijfsleven. Het gaat om zulke

grote bedragen dat wij de afweging heel zorgvuldig moeten maken, bijvoorbeeld in relatie tot de andere grote projecten. Ik heb zojuist al gesproken over het sinterklaaspakket. Daar hoort ook het PMR bij. In relatie tot de andere grote projecten en natuurlijk de nota's Ruimte en Mobiliteit wordt de afweging gemaakt. Wij kunnen iedere euro maar één keer uitgeven. In het najaar en in de winter zullen wij het besluit in het kabinet voorbereiden en met de regio overleggen. Daarna, in het voorjaar van 2004, kunnen wij de Kamer een besluit voorleggen. Dat betekent dat de Kamer voor de MIT-behandeling geen voorstel meer van het kabinet kan verwachten. Dat is het antwoord op een vraag van de heer Buma.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij mijn weten is tot 2010 geen geld in het MIT gereserveerd, terwijl hier toch ook de harde grens geldt van "na 2010 geen verplichting"; u zei dat dat pas bij de begroting van 2005 kan. Hoe kunt u daar dan nu op vooruitlopen? Ik heb nog een vraag. Mij bereiken berichten dat in de onderhandelingen met Rotterdam een deal wordt gemaakt tussen de Maasvlakte en de exploitatie van de Betuwelijn. Klopt dat?

Minister **Peijs**: Laat ik het voorzichtig zeggen, want het is een groot ministerie: niet dat ik weet. Ik wil het heel voorzichtig zeggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): En het antwoord op mijn eerste vraag?

Minister **Peijs**: Ik heb straks in tweede termijn een lijstje van de belegging na 2010. Zal ik dit punt daarbij meenemen? Ik kan er ook nu iets van zeggen, maar het kan ook straks. Dan kunt u weer interrumpen; dat scheelt weer in uw spreektijd. Ik help wel even.

Op het punt van veiligheid heb ik gisteren weer gemerkt dat niet alleen het kabinet, maar ook de Kamer sociale veiligheid en verkeersveiligheid hoog op de prioriteitenlijst heeft staan. Zoals bekend, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met andere ministeries, gemeenten en openbaarvervoerbedrijven een breed Aanvalsplan sociale veiligheid ontwikkeld voor het openbaar vervoer. Meer politiek

op de stations, meer cameratoezicht, meer toegangspoortjes en strenger optreden lijken te werken; kijk maar naar Rotterdam Centraal. Daarom gaat daar ook extra geld naar toe. Allereerst heb ik een eenmalig en relatief bescheiden bedrag van 1,4 mln euro vrijgemaakt. Daarmee kan de derde vliegende brigade spoorwegpolitie worden opgericht en opgeleid en zijn begin 2004 de 51 agenten operationeel naar wie de heer Buma gisteren vroeg. Dat is afgetimmerd met het ministerie van BZK. Die 1,4 mln euro is een prima investering, zeker omdat collega Remkes heeft toegezegd deze kosten vanaf volgend jaar in zijn begroting op te nemen. Verder is er structureel 27 mln euro per jaar voor 785 toezichthouders in het openbaar vervoer in de grote steden. De heer Hermans vroeg of dat in het aanvalsplan zit; dat is echt zo. Dat betreft het bedrag van 18 mln euro. In de grote steden zijn de problemen het grootst. Vandaar dat dat bedrag daaraan toegevoegd is. Eind september heb ik de beschikkingen getekend, zodat de toezichthouders nu ook daadwerkelijk aan de slag kunnen. Die 27 mln euro betekent meer dan een verdubbeling van het budget voor sociale veiligheid. De eenmalige 5 mln extra voor de camera's, waar de heer Van Haersma Buma gisteren naar vroeg, heb ik helaas niet zomaar op zak. Bovendien vraagt dit voorstel om nogal wat extra personeel. De suggestie vind ik erg sympathiek. Ik wil die daarom graag meenemen in de evaluatie van het aanvalsplan.

De heer Boelhouwer vraagt mij om een commitment om het aantal geweldsdelicten in het jaar 2006 met 40% te verminderen. De algemene doelstelling van het kabinet is 20% tot 25% reductie van criminaliteit en overlast in het publieke domein in de periode 2008-2010 ten opzichte van het jaar 2002. Ik ben ontzettend vereerd dat de heer Boelhouwer denkt dat mijn macht zo ver reikt dat ik daar ver boven kan gaan zitten. Ik houd echter vast aan de kabinetsdoelstelling, vooral ook omdat geweldsdelicten moeilijk te voorkomen en te voorspellen zijn. Als het kabinet dat doel haalt, hebben wij een goed resultaat bereikt.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Het nadeel hiervan is dat het een cijfer is dat pas controleerbaar is op het

## Peijs

moment dat mevrouw Peijs geen minister meer is.

Minister **Peijs**: Dan word ik toch weer minister!

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Minister Peijs is lid van het kabinet dat zegt graag op cijfers afgerekend te willen worden.

Minister **Peijs**: De heer Boelhouwer rekent het gehele kabinet af en niet alleen mij. Bovendien komen er ook verkiezingen, waarbij de kiezer van zijn ongenoegen of genoegen blijk kan geven.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De minister zegt dat 40% in het jaar 2006 onhaalbaar is. Waarop wil de minister in deze kabinetsperiode afgerekend worden?

Minister **Peijs**: Dat is het doel van 20% tot 25%.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): In deze periode?

Minister **Peijs**: In deze periode. Nee, dat jok ik. Dat getal moet behaald worden in de periode tot 2010 ten opzichte van het jaar 2002.

Een belangrijk middel in de strijd tegen agressie en zwartrijders is de chipcard. Gelukkig is daar zo'n beetje iedereen het over eens. Op dit moment werken alle partijen hard aan een oplossing van het financieringsprobleem. Ik kan daar niet al te veel op vooruitlopen, ondanks dat de heer Boelhouwer gisteren vroeg hoe het daarmee staat. Ik reken er echter op dat wij er uitkomen. Zoals ik eerder deze week in een brief aan de Kamer heb geschreven, reken ik op een rijksbijdrage van maximaal 100 mln. Daarnaast is er een bedrag van 74 mln uit FENS beschikbaar, dat via de NS wordt ingebracht. Ik ga ervan uit dat wij de afspraken in februari kunnen vastleggen. Zoals het er nu naar uitziet, zullen eind 2004 de eerste reizigers de chipcard op proef in hun zak hebben. Ik heb die kaart in China zien werken. Het is een fantastisch systeem.

Ik vind het te vroeg om het Aanvalsplan sociale veiligheid aan te vullen, zoals mevrouw Gerken gisteren heeft voorgesteld. Ik heb net impliciet tegen de heer Buma hetzelfde gezegd. De evaluatie staat gepland voor 2005. Een aantal

belangrijke maatregelen, zoals de chipcard en de beperkte toegang tot de stations, moeten nog worden uitgevoerd. Ik wil het plan eerst uitvoeren, alvorens er iets aan toe te voegen.

Het tweede veiligheidsonderwerp dat gisteren aan de orde is gekomen is de verkeersveiligheid. Dit onderwerp ligt mij buitengewoon na aan het hart. Op dit moment hebben wij in Europa samen met Groot-Brittannië en Zweden relatief het minste aantal verkeersdoden van alle landen. Die positie moeten wij vasthouden en als het kan verbeteren. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. De maatschappelijke kosten zijn enorm. Het persoonlijke leed valt niet eens in geld uit te drukken.

De heer Verdaas zei het gisteren onbegrijpelijk te vinden dat de doelstelling voor de vermindering van het aantal verkeersdoden in het jaar 2010 is bijgesteld van 750 naar 900 per jaar. In een AO hebben wij daarover al eens gesproken. De oude doelstelling is opgeschreven in de verwachting dat via ICES circa 2,3 mld beschikbaar zou komen voor verkeersveiligheid. Toen dat geld verdampt bleek te zijn, is die doelstelling vorig jaar bijgesteld naar 950 mln. Inmiddels zijn wij een jaar en een nieuwe minister verder en hebben wij mogelijkheden gevonden om het getal van 950 terug te brengen naar 900. Ik voeg daaraan toe dat het getal van 900 in tegenstelling tot het getal van 950 betrekking heeft op de werkelijke cijfers en niet op geregistreerde cijfers. Daar zit een verschil tussen. De ambitie is dus groter dan het getal zelf. De werkelijke cijfers zijn altijd 7% tot 9% hoger dan wat de politie registreert. De doelstelling van maximaal 900 doden – ik realiseer mij dat dit een pijnlijk onderwerp is – kan daardoor niet een op een worden vergeleken met de oude doelstelling van 750 doden per jaar. Alleen de rijbewijsrevolutie kan overigens al 70 doden per jaar schelen. Verder reken ik vast op de heer Verdaas bij de verhoging van de brommerleeftijd; dat scheelt namelijk heel veel doden. Andere maatregelen om de doelstelling van 900 doden per jaar te halen zijn te vinden in het programma Duurzaam veilig fase 2, het meerjarenplan inzake campagnes verkeersveiligheid en het speciale maatregelenpakket voor het bestelverkeer dat wij voor deze periode in petto hebben. Deze

plannen kunnen respectievelijk zorgen voor 50, 40 en 30 dodelijke slachtoffers minder per jaar. In dit verband kan ik nog wel een aantal zaken noemen, waarbij in gedachten moet worden gehouden dat deze cijfers altijd schattingen zijn. Hier en daar hebben wij te maken met dubbeltellingen en onvoorziene trends. De ambitie van 900 slachtoffers betekent meer dan 100 slachtoffers per jaar minder. Met de genoemde maatregelen is dit haalbaar.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de media zijn berichten verschenen dat de aanschafkosten van de chipcard 7,50 euro zullen bedragen; het gaat om een leeg plastic gevalletje. Kloppen deze berichten? Mij lijkt dit een ongewenste drempel.

Minister **Peijs**: Dat getal zal wel kloppen. Het bedrag zal echter voor de eerste kaarthouders worden verlaagd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er zijn altijd weer mensen die voor het eerst, en wellicht ook niet zo vaak, hiervan gebruik moeten maken. Dan is die 7,50 euro een enorme drempel. Kunt u, desnoods per brief, aangeven wat het kost om dit te vermijden? Eventueel kunnen wij de begroting dan amenderen, zodat deze ongewenste drempel zo snel mogelijk verdwijnt.

Minister **Peijs**: Die cijfers kan ik nu niet geven; wij zullen dat inderdaad schriftelijk doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Als ik het goed heb begrepen, heeft de minister zonet ook gereageerd op het punt van de minimumleeftijd van de bromfietzers. Ik geef toe dat het een lastig dilemma is; mobiliteit moet worden afgewogen tegen veiligheid. Wij zijn tegen verhoging van de leeftijd, waarbij wij vooral denken aan de jeugd op het platteland, waar de afstanden groot zijn. Uiteraard steunen wij het zo veilig mogelijk maken van het bromfietsverkeer. Verder heb ik de minister nog niet gehoord over de motorvriendelijke vangrail. Dit geldt ook voor mijn suggestie om personen die opgaan voor hun personenautorijbewijs, te confronteren met vrachtwagens.

Minister **Peijs**: Met dit laatste is een proef gedaan in Gelderland, op basis

## Peijs

waarvan een rapport is aangeboden. Het resultaat is dat mensen nu tijdens hun opleiding een of twee rijlessen in een vrachtwagen krijgen, zodat zij bijvoorbeeld kunnen zien hoe lang de remweg is. Hierdoor realiseert men zich beter hoe vervelend het is als mensen geen rekening houden met vrachtwagens.

Ik neem nota van de opvatting van de heer Hofstra over de brommer; ik begrijp het dilemma op het platteland. Daar heeft men natuurlijk ook te maken met bussen die mogelijk minder gaan rijden. Het verhogen van de minimumleeftijd scheelt echter wel veel doden; ik wil deze maatregel dus toch bij hem aanbevelen. Het gaat om 35 tot 55 jongeren die dan 's avonds wél thuiskomen.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister is in haar schriftelijke beantwoording ingegaan op het puntenrijbewijs, waarover in de Kamer al heel vaak is gesproken. Zij zegt dat het allemaal heel ingewikkeld is. In andere landen wordt het puntenrijbewijs al erg lang gebruikt; in Duitsland bijvoorbeeld al dertig jaar. Het heeft daar veel effect. Kan de minister op dat onderwerp verder ingaan? Waarom kan het puntenrijbewijs daar wel worden gehanteerd, terwijl de minister in dit land allemaal beren op de weg ziet?

Minister **Peijs**: Wij zijn bezig met een actie om minder regels en minder administratieve lasten op te leggen aan de mensen en de bedrijven. Het puntenrijbewijs leidt tot een buitengewone registratie.

De heer **Van der Ham** (D66): Als je in je leven 80 of 100 keer door rood rijdt, krijg je steeds een acceptgiro in de bus. Als je die keurig betaalt, zul je de overheid nooit op je weg vinden, terwijl je echt een gevaar bent op de weg. Door de overtreding te koppelen aan punten kun je iemand er na een aantal keer op afrekenen. Op die manier haal je onveilige weggebruikers gewoon van de weg.

Minister **Peijs**: Ik zeg toe dat ik u schriftelijk zal laten weten wat er tot nog toe aan gedaan is en wat de exacte redenen zijn waarom wij niet tot invoering van het puntenrijbewijs overgaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik

verzoek u in uw brief een vergelijking te maken met het buitenland. In andere landen wordt het puntenrijbewijs wel gebruikt en daar werkt het best. Bovendien vraag ik u om in de brief toekomstige ICT-ontwikkelingen te behandelen. Ik krijg graag een wat uitgebreider antwoord. Het maakt mij niet uit of dat schriftelijk gebeurt. De minister moet zich er niet vanaf maken door te zeggen dat de invoering moeilijk is.

Minister **Peijs**: Zo'n uitgebreide benchmark is niet gisteren klaar.

De heer **Van der Ham** (D66): Hij hoeft ook niet gisteren klaar te zijn. U mag er de tijd voor nemen. Als ik maar een volledig antwoord krijg.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Terwijl wij in Nederland discussiëren over een verhoging van de minimumleeftijd voor bromfietzers tot 17 jaar, is de beweging in Europa om lichte motoren al mogelijk te maken met 16 jaar. Wat is het standpunt van de Nederlandse regering op dit punt? Wat zou zo'n verlaging betekenen voor de verkeersveiligheid in Nederland?

Minister **Peijs**: Aangezien nog slechts sprake is van een voornemen in Europa en er geen concreet voorstel op tafel ligt, hebben wij er nog geen officieel regeringsstandpunt over. Ik denk dat wij daarmee totaal de verkeerde kant opgaan. Aangezien de Europese Commissie zich tevens voorneemt om het aantal van 40.000 doden op de weg te halveren, heb ik in Brussel laten weten dat ik helemaal niet begrijp op welke manier dat kan worden bereikt. Voor mij is dit hetzelfde als wat in Italië gebeurt. Daar wordt ijverig gewerkt aan een vergroting van de verkeersveiligheid en vervolgens gaat men er 150 km/uur rijden op de snelweg. Hoe je dat kunt rijmen met elkaar, begrijp ik ook niet.

Voorzitter. De herbouw van het Smedinghuis vindt plaats conform de geldende procedure. De Rijksgebouwendienst betaalt het casco. De bewoner, te weten Rijkswaterstaat, betaalt de huisvestingskosten en in dit geval ook de bijkomende kosten, bijvoorbeeld voor tijdelijke huisvesting. Om de Kamer gerust te stellen zeg ik dat wij niet door de Rijksgebouwendienst bij de neus zijn genomen. Verder zie ik geen andere

mogelijkheid om de kosten voor V en W te financieren dan zoals wij nu voorstellen. De heer Boelhouwer wil de 30 mln gebruiken om extra te investeren in het openbaar vervoer en de heer Hofstra wil het geld laten terugvloeien in het Infrastructuurfonds. Binnen de reguliere personele en materiële uitgaven zit geen ruimte meer na de taakstellingen voor 2003 en 2004. De grootste post op hoofdstuk XII is de subsidie voor het openbaar vervoer. Daarop heb ik evenmin een taakstelling willen leggen. In de Kamer krijg ik daarvoor waarschijnlijk ook niet de handen op elkaar. Voor de subsidies geldt hetzelfde. Er zou alleen nog gekort kunnen worden op de grote, technologische instituten. Dat zou betekenen dat wij ons eigen innovatiestreven onderuithalen. Dat wil ik niet.

Hoofdstuk XII biedt dus geen ruimte. Daarom heb ik dekking gezocht in het Infrastructuurfonds. Een korting op de onderhoudsbudgetten is namelijk niet logisch. Dat hebben wij al die jaren al gedaan. Ook omdat wij zo'n duidelijke keuze wilden maken, wilde ik het niet uit die budgetten halen. De Kamer vraagt bovendien niet om minder onderhoud, zoals de heer Hofstra ons graag voorhoudt. Daarom kwam ik uit op een dekking uit het aanlegbudget. De relatie van Rijkswaterstaat met wegen en vaarwegen is duidelijk. Het wegenbudget biedt de meeste ruimte. Het is dus een kwestie van afstrepert geweest. Ik kan de Kamer melden dat volgens de meest recente inzichten in de periode 2003 t/m 2005 ongeveer 25 mln vrijkomt. In latere jaren zijn deze bedragen nodig voor het Smedinghuis. Ik stel voor om deze middelen in de periode 2004-2005 in te zetten voor het versneld uitvoeren van onderhoud in de natte sector. Het geld moet later wel weer terugkomen, want dan is het nodig voor de huisvesting. Wij kunnen intussen enkele projecten met betrekking tot bijvoorbeeld de binnenvaart iets naar voren halen. Rijkswaterstaat moet die projecten natuurlijk voorbereiden, dus in medio 2004 kan er pas met de uitvoering worden begonnen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dit is en blijft een merkwaardig verhaal. Het casco wordt betaald door de Rijksgebouwendienst en de rest door

## Peijs

het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie dat op weg naar uw huidige ministerie staat, is helemaal verbouwd, nadat het tot op het casco was afgebroken omdat het onbewoonbaar was en aan het sick-buildingsyndroom leed. Het gebouw is helemaal opgebouwd, maar toch niet op uw kosten?

Minister **Peijs**: Dat is wel op onze kosten gebeurd.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De gehele bouw vanaf de grond, op het casco na?

Minister **Peijs**: Ja, zelfs de constructie.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zien later wel wat wij met die 85 mln doen. Daar komen wij wel uit. Maar is het nodig? Ik heb gisteren naar voren gebracht dat u dat pand niet eens moet willen hebben nu uw ambtelijke apparaat moet inkrimpen. Toevallig ben ik ook woordvoerder Rijksgebouwendienst, dus ik weet hoe dergelijke zaken zijn georganiseerd. Het Rijk verzekert zijn panden niet. Daar ben ik het mee eens, maar dan moet er wel een fondsje worden aangelegd waaruit de stroppen kunnen worden betaald. Ik denk dat het ministerie van VROM of het ministerie van Financiën daarvoor opdraait in dit geval; dat moet u maar regelen, want dat is mijn taak niet.

Mijn stelling is dat u dat gebouw helemaal niet nodig hebt, los van het feit dat de wederopbouw ervan niet uit het Infrastructuurfonds moet worden betaald. U moet het volgens mij dus helemaal niet willen. Verkoopt u het maar. U kunt het zonder dat gebouw stellen. Ik begrijp dat u dan over het land moet herschikken, omdat de mensen in Lelystad een dak boven het hoofd moeten hebben, maar dat hebben zij nu waarschijnlijk ook. Wij vinden echt niet dat het op deze manier moet gaan. Later zien wij wel wat wij met die 85 mln doen. Wij zullen die in ieder geval heel nuttig besteden.

Minister **Peijs**: Natuurlijk gaan wij die heel nuttig besteden. De tijdelijke huisvesting wordt er echter nu al uit betaald. Ik denk dat u zich buitengewoon rijk aan het rekenen bent met geld dat er later helemaal niet zal blijken te zijn. Alleen met het geld dat wij in latere jaren aan huisves-

ting moeten betalen, kunnen wij tussentijds enkele dringend gewenste projecten in de natte sector financieren. Dit lijkt mij al een mooi resultaat. U raadt mij aan om de mensen van Rijkswaterstaat in de kou en in de regen neer te zetten. Zij hebben op dit moment onderdak in een pand. Wij kunnen mijns inziens niet bezuinigen op de door u voorgestelde manier.

De heer **Hofstra** (VVD): Hoeveel kost eventuele continuering van deze situatie? Natuurlijk vind ik niet dat die mensen buiten moeten gaan zitten. Dat is 's winters niet prettig.

Minister **Peijs**: Mijnheer Hofstra, u bent toch ook voor een efficiënte overheid? Het werkt toch helemaal niet als die mensen allemaal in verschillende panden zitten? Er komt in de plaats van een afgebrand pand gewoon een pand dat geschikt is om in te werken.

De heer **Hofstra** (VVD): De vraag is hoeveel het pand waarin de mensen nu zitten, kost.

Minister **Peijs**: Ik denk dat deze vraag op dit ogenblik helemaal niet interessant is. Als u het antwoord precies wilt weten, zullen wij u dat schriftelijk doen toekomen. Wij hebben door middel van alle mogelijke berekeningen eruit geperst wat eruit te persen viel. De huisvesting hoeft pas in latere jaren te worden betaald. Wij kunnen dat geld in de jaren daarvoor aan iets anders besteden mits we het later terugbrengen. Daarmee kunnen wij dan een paar natte projecten, die mevrouw Gerkens en ongetwijfeld de heer Van der Staaij graag willen en waarmee wij allemaal erg blij zouden zijn, naar voren halen. Later moet dat geld wel weer terug naar de huisvesting van Rijkswaterstaat in de provincie.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is heel goed om te horen dat de oplossing van de ergste knelpunten in de vaarwegen kan worden versneld. Begrijp ik goed dat het om 25 mln in 2004 gaat?

Minister **Peijs**: Dat werk zou in de tweede helft van 2004 en in 2005 plaatsvinden. Er moeten voorbereidingen plaatsvinden. Rijkswaterstaat is er nu nog niet op voorbereid. Voor half 2004 gebeurt er nog niets, maar

dan is het geld er. Vanaf half 2004 en in 2005 kunnen wij het geld wegzetten, maar het moet wel later terug.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is duidelijk, maar zouden wij dan voor de behandeling van het MIT een overzicht kunnen krijgen, gerelateerd aan de opsomming in het plan van 35 mln?

Minister **Peijs**: Het was wel een plan van 35 mln, maar zoveel geld hebben wij niet. Wij hebben 25 mln.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Maar de vraag is welke mogelijkheden er zijn en aan welk tijdschema wij moeten denken. Er zijn knelpunten die prioriteit hebben gekregen. Is het mogelijk voor de behandeling van het MIT een overzicht te krijgen wat op welk moment kan worden gerealiseerd?

Minister **Peijs**: Dat zullen wij doen.

De heer **Hermans** (LPF): Ik kom nog even terug op het Smedinghuis. Ik begrijp dat de Rijksgebouwendienst het pand casco oplevert en dat het vervolgens wordt ingericht door Verkeer en Waterstaat voor een bedrag van 85 mln gulden. Heeft Verkeer en Waterstaat dezelfde binnenhuisarchitect ingeschakeld als het UWV? Het is wel erg veel geld.

Minister **Peijs**: De heer Hermans moet wel even zuiver rekenen. Voor alle tijdelijke huisvesting wordt nu al betaald uit dat bedrag. Huisvesting in latere jaren moet uit dat bedrag worden gehaald. Daarom kunnen wij er tijdelijk het bedrag van 25 mln uit halen. Dat moet later terug. Als u daarmee rekening houdt, ziet u dat wij de architect van de instelling die u net noemde niet kunnen betalen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister komt bij het MIT met een overzichtje van wat er betaald gaat worden met de 25 mln. Gisteren heb ik een vraag gesteld over het met een jaar naar voren halen van het baggeren in Maas en Waal. De minister heeft daarop al schriftelijk gereageerd. Ik neem aan dat die vraag ook wordt meegenomen met dat overzichtje.

Minister **Peijs**: Dat zou er zeker ook deel van kunnen uitmaken.

## Peijs

De heer Duyvendak heeft twee amendementen ingediend. Hij stelt voor, niet te kiezen voor de aanleg van sprinklers in de tunnels van de Betuweroute, zodat de risico-reservering spoor in totaal met 75 mln euro kan worden verlaagd. Daarmee zouden weer een paar van zijn pijnpunten kunnen worden opgelost. Ik moet die amendementen ontraden. Ik denk dat de heer Duyvendak ook wel weet waarom, want ik heb deze week een brief naar de Kamer gestuurd waarin wij duidelijk hebben uitgelegd wat er zou gebeuren als wij dit deden. Ik weet dat de heer Duyvendak het niet jammer zou vinden als er vertraging was, maar wij verschillen daarover van mening. Ik zou het heel erg vinden als die vertraging zich voordeed, want dan kan ik niet zorgen voor de veilige routing voor gevaarlijke stoffen die ik zo graag wil maken. De afgelopen maanden hebben wij uitvoerig gesproken over de onvermijdelijke keuze voor sprinklers. Aanneming van de amendementen betekent kiezen voor grote vertraging, extra kosten en grote onzekerheid bij de aanleg van de Betuweroute. Dat vind ik onverantwoord. Ik blijf kiezen voor sprinklers. Ik vraag de Kamer daar deze week nog een uitspraak over te doen. De kosten van vertraging gaan vanaf nu werkelijk tellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zie wel dat het mogelijk is – het hoeft niet – dat zich vertraging voordoet als voor ventilatie wordt gekozen in plaats van voor sprinklers. Ik ben er nog niet van overtuigd hoeveel dat zal zijn. Het kan een paar maanden zijn. Als mijn fractie moet kiezen tussen meer geld voor stads- en streekvervoer en om de bezuinigingen goed te maken op het spoor rond Utrecht, versus de sprinklers, vindt zij het veel belangrijker dat de OV-reizigers de voorziening terug krijgen die ze afgenomen wordt. Dat is een duidelijke keuze en een politiek verschil van mening.

Minister **Peijs**: Wij zullen het er maar over eens zijn dat wij hierover van mening verschillen.

Tot slot: de heer Van der Ham vroeg of ik op mijn machoministerie – dat woord gebruikte hij – niet kon zorgen voor wat meer intellectuele twijfel en een open debat waardoor V en W wat vrouwelijker zou worden. De vormen gaf hij gisteren niet aan.

Ik herinner de heer Van der Ham er graag aan dat Verkeer en Waterstaat een lange traditie van vrouwelijke bewindslieden heeft. Wij doen in dat opzicht ook ons best. Mijn voorganger heeft niet voor een trendbreuk kunnen zorgen, maar was hooguit de uitzondering die de regel bevestigt. Verder nodig ik de heer Van der Ham graag uit om een keer aanwezig te zijn bij een vergadering van de staf van mijn departement. Als hij eenmaal weet hoeveel intellectuele twijfel er is bij mijn DG's – die zijn op één na man – zal hij deze vraag nooit meer stellen. Van mij zou het allemaal wel wat minder mogen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb geconstateerd dat het overleg op het ministerie van Verkeer en Waterstaat weinig heroverweging van grote projecten met zich brengt. Er is daar sprake van een tunnelvisie. De houding is: recht zo die gaat. Ik hoop dat u daar een beetje van loskomt, want al waren uw voorgangers ook vrouw, ze hadden wat dat betreft hetzelfde machogedrag.

Minister **Peijs**: U spreekt over de heroverweging van grote projecten, maar ik weet niet wat u precies wilt heroverwegen.

De heer **Van der Ham** (D66): De aanleg van de Betuwelijn.

Minister **Peijs**: Maar die kan ik toch niet heroverwegen. Die is over twee jaar klaar.

De heer **Van der Ham** (D66): Volgende projecten!

De **voorzitter**: We gaan niet zomaar iets uit de zaal roepen en de minister gaat ook niet zomaar reageren op kreten. Zij rondt haar betoog af.

Minister **Peijs**: Ik ben klaar met mijn betoog, voorzitter.



Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zou een uitgebreide inleiding over mijn portefeuille kunnen houden, maar gelet op het feit dat wij allen snel klaar willen zijn, zal ik meteen overgaan tot de beantwoording van de vragen. Ik wil beginnen met opmerkingen over het onderhoud aan het spoor. Wat voor de vaarwegen en de wegen geldt,

geldt natuurlijk ook voor het spoor. Wij hebben absoluut prioriteit aan het onderhoud aan het spoor gegeven. Wij hebben al eerder gezegd dat de technische kwaliteit van de infrastructuur omlaaggaat. De intensiteit van het gebruik ervan is in Nederland zeer hoog, maar een groot deel ervan is verouderd. Dertig tot vijfendertig jaar is de looptijd en voor een groot deel van de infrastructuur is die bijna voorbij. Dat betekent dat wij thans een groot deel van onze vertragingen te wijten hebben aan een slechte staat van de infrastructuur.

Is het hebben van achterstallig onderhoud nieuw, werd door de Kamer gevraagd. Ben ik hierdoor verrast? Het was voor mij niet nieuw, maar mijn voorganger, minister De Boer, was wel de eerste die gezegd heeft: wij trekken het ons aan en wij gaan er wat aan doen. Daaraan voorafgaande is hierover wel een aantal malen, ook richting Kamer, gecommuniceerd. Ook door de heer Hermans is aangegeven dat er problemen waren. In 1998 en 1999 is de discussie gevoerd over de bovenbouwvernieuwing. Daarna is een uitgebreide discussie gevoerd over Nefit. Daarover heeft de Kamer lang gesproken. Aan de orde waren bijvoorbeeld de bevestigingsklemmen. Naar aanleiding daarvan is onder Balkenende-I 568 mln extra voor onderhoud uitgetrokken. Roelf de Boer heeft daar vorig jaar nog eens 82 mln extra voor uitgetrokken. Waarom ligt er dan nu pas een echt onderhoudsplan? Omdat er voorheen niet echt een goede doorkijk naar de toekomst was. Die doorkijk heeft de sector eigenlijk pas onlangs gegeven. Die goede doorkijk maakt duidelijk wat er allemaal moet gebeuren en hoe in dat licht onze prestaties moeten worden beoordeeld. Daarom ligt nu het onderhoudsplan voor ons. Het is niet iets nieuws, maar het plan is wel in die zin nieuw in dat vorig jaar de politiek verantwoordelijke voor het eerst heeft gezegd: wij trekken ons dit aan en we gaan er wat aan doen. Dat verheugt mij zeer en daarom ligt er nu ook het herstelplan spoor, want met een meer betrouwbaar spoor kunnen wij het beter benutten en kunnen wij meer treinen over hetzelfde spoor laten rijden.

Als alles goed gaat, is de concurrentiekracht van het spoor groot. Dat zal te merken zijn tijdens de spits en in de steden. Zoals de

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

minister ook zei, gaat het woon-werkverkeer naar de centra van de grote steden voor 50% over het spoor. Wij zouden het dan ook onwenselijk vinden, als dat teniet werd gedaan. Ook daarom hebben wij het herstelplan spoor.

Wij zetten daarmee nu een eerste stap. Ik hoor toch een hoop ontevreden geluiden uit de Kamer: het schiet allemaal niet op, het is allemaal niet zoveel en er vallen andere dingen weg. Ik vind juist dat wij een grote ommezwaai maken. Voorheen lag de nadruk op de nieuwe projecten en niet op het beheer en onderhoud. Het kwartje van Kok zou in principe richting automobilist moeten gaan, omdat het daar vandaag komt. Toch is ervoor gekozen om een deel naar het water en het spoor te laten gaan, omdat wij zien dat de problemen daar groot zijn. Ik vind het een goede ontwikkeling dat die gelden worden vrijgemaakt, speciaal voor het beheer en onderhoud.

Mevrouw Gerkens wil graag weten hoe de reiziger terugkomt in de trein. Dat gebeurt door dat onderhoud. Uiteindelijk leidt vermindering van het aantal storingen tot een betrouwbaarder en beter product. Daarmee kun je de reizigers die er nu in zitten en die er nu minder gebruik van maken en ook nieuwe reizigers verlokken om gebruik te maken van de trein. Je neemt de trein, omdat je sneller bent, niet in de file komt te zitten en zekerder weet dat je op tijd zult zijn. Die betrouwbaarheid is een van de belangrijkste elementen om het vertrouwen van de treinreiziger terug te winnen.

Ik kan mevrouw Gerkens trouwens ook op een ander punt geruststellen. Als het mogelijk is, zullen wij proberen het onderhoud af te stemmen op de geplande nieuwbouwactiviteiten. Wanneer er echter een veiligheidsprobleem ontstaat en er nog geen nieuwbouw wordt gestart, zul je toch moeten investeren in onderhoud. Het is niet altijd de ultieme situatie, maar voorzover mogelijk proberen wij af te stemmen op de nieuwbouw. Gaat het echt om veiligheid of is er een zodanige achterstand dat er een probleem ontstaat, dan moeten wij ingrijpen en extra budget inzetten.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U zegt dat wij die reiziger weer terugkrijgen in de trein door het onderhoud; minder storing is fijn voor de reiziger. U en

ik verschillen er duidelijk van mening over of dit voldoende is. Het is niet voldoende. Ik heb ook een vraag gesteld over de teruglopende reizigersaantallen nu bij NS. Hoe zal NS straks het spoorvervoer indelen met aan de ene kant minder treinen en aan de andere kant intensivering? Wat is uw mening daarover?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is heel slecht om zo'n terugloop te zien. Dat heeft veel te maken met wat er in de afgelopen jaren is gebeurd: onzekerheid of de trein wel zal rijden dan wel op tijd zal rijden. Dat leidt ertoe dat reizigers een alternatieve keuze maken. Uiteindelijk wil iedere reiziger comfort en zekerheden. Wij hopen dat door het vergroten van de betrouwbaarheid die terugloop teniet wordt gedaan. Het herstelplan bestaat natuurlijk uit meerdere fasen met verschillende typen oplossingen. Op een gegeven moment worden er in de tweede fase ook andere zaken gedaan waardoor het aantrekkelijker wordt om met de trein te gaan. Ik heb er vertrouwen in dat wij met deze gezamenlijke aanpak de neerwaartse gang kunnen bevechten. Misschien is het goed dat ik inga op het herstelplan, zodat ik de fasen kan beschrijven en kan laten zien wat daarin gebeurt.

De **voorzitter**: Kan mevrouw Gerkens dat geduld opbrengen? Misschien wordt haar vraag op voorhand beantwoord.

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

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor het herstelplan zijn twee fasen gepland. De eerste fase betreft 853 mln extra tot 2010, waarvan tweedee deel in deze periode. Dat is bedoeld voor achterstallig onderhoud en het is conform het Hoofdlijnenakkoord uit het kwartje van Kok. Het bedrag is voornamelijk bedoeld om verder afglijden te voorkomen door het tegengaan van technische gebreken en dreigende stijging van het aantal verstoringen. Ik kom nog op de specifieke vraag van mevrouw Gerkens waarvoor het nog meer wordt ingezet.

Fase 2 is een reservering van 1075 mln tot 2012, waarvan 734 mln tot 2010 om de weg omhoog weer te vinden. Dat bedrag hebben wij nog niet definitief toegekend, maar wij

willen het eventueel bij de mid-term review daaraan toekennen. Het gaat nog steeds om een verdere vergroting van de betrouwbaarheid en een betere benutting. Het bedrag wordt vrijgemaakt door herprioritering van de spoorprojecten, waarover al uitgebreid is gesproken. De besteding van dit geld is mede afhankelijk van de voortgang in fase 1 en ook van de eigen inzet van de sector. Die heeft tegelijkertijd plannen om nieuw materieel in te zetten en dergelijke.

De mid-term review in 2006 is bepalend voor de wijze waarop wij de tweede fase invullen. Daarom kan ik de heer Van Haersma Buma nu nog niet precies zeggen hoe wij die fase zullen invullen. Wij hebben twee fasen, omdat wij pas vrij kort inzicht hebben in de lange termijn. Wij hebben samen met de sector bekeken wat de problematiek nu precies is en wat je moet inzetten. Om te voorkomen dat je bij voorbaat al je munten daarop inzet, hebben wij ervoor gekozen om het in tweeën op te delen. Als dat inzicht nog scherper is, dan komt het tweede deel ook. Ik wil voortgang zien voordat de tweede helft van het geld wordt ingezet.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U reserveert tot 2012. Waarom kan hier wel tot 2012 worden gereserveerd en elders niet? U stelt de tweede fase afhankelijk van de mid-term review. Dat snap ik op zichzelf wel, maar eigenlijk weten wij allang dat die 800 mln een minimum is om niet verder af te glijden. Het lijkt mij toch vrij helder dat wij dat geld van de tweede fase hieraan zullen moeten besteden. De vraag is nog waaraan wij het precies moeten besteden, maar wij leggen toch in deze begroting vast dat het bedrag in een kluis komt voor de tweede fase spoor. Dan zien wij wel hoe ver dat gaat.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Ik zal ook niet verhullen dat het mijn wens is dat het uiteindelijk daar naartoe zal gaan. Ik vind ook dat wij de vinger aan de pols moeten houden. Er gaat ontzettend veel geld naar het beheer en onderhoud van het spoor. Kamerleden hebben mij gevraagd hoe het nu precies zit met de normstelling en dergelijke. Wij willen dan ook zeker weten dat het op de juiste manier wordt ingezet.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Daarom hebben wij een soort reserveringsblok gemaakt.

Formeel hebben wij slechts de mogelijkheid om tot 2010 bedragen vast te leggen. De minister heeft al gezegd dat zij in tweede termijn hierop terugkomt. Voor een heleboel projecten kijken wij al over de grens van 2010 heen en ramen wij bedragen, maar dat biedt geen enkele zekerheid dat je ze uiteindelijk hebt. Je moet dat wel doen. Het zou een beetje vreemd zijn als wij daar de grens trokken en vervolgens in een diep gat keken na 2010. Je moet er rekening mee houden dat alles wat je doet en wat langer duurt dan de jaren die wij tot dan te gaan hebben, min of meer belegd is.

De vraag is of het ook echt belegd wordt. De heer Duyvendak wilde heel graag verder gaan dan 2010. Je zult toch in de oppositie zitten en de coalitie zal de gelden maar vastleggen tot wie weet wanneer. Het is maar wat u zelf wilt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zal niet op deze poging tot uitlokking ingaan, maar ik ga even door op het onderhoud van het spoor. De Kamer kan proberen het kabinet op input dan wel op output te sturen. Input is: hoeveel geld wordt ervoor vrijgemaakt? Het is een herhaling van zetten. Wij zeggen steeds dat die 200 mln extra jaarlijks in de komende vier jaar veel te weinig is; er is 500 mln voor nodig. Dat zeggen ook de deskundigen. Daarover blijven wij elkaar in de haren vliegen. Dat is inputsturing.

Bekijken wij het nu vanaf de andere kant, de output. U zegt: de punctualiteit, het op tijd rijden van de treinen, gaat naar 87 tot 89%; daar ben ik op af te rekenen. U heeft in de Volkskrant gezegd: ik doe niet meer aan "sorryen", dus als het niet goed gaat, ben ik weg.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom daar zo op, maar u wilt alvast vooruitlopen...

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil dit punt nu toch naar voren brengen.

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, u houdt een heel betoog aan de interruptiemicrofoon, maar de staatssecretaris zegt dat zij er zometeen op komt. Zou u het misschien kunnen opbrengen om

even te wachten totdat de staatssecretaris wellicht een vraag kan voorkomen? Dat heb ik net aan mevrouw Gerkens gevraagd. Het is een bijdrage aan de voortgang en completeiteit van het debat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat doe ik heel graag. Ik dacht alleen: nog vijf zinnen en de vraag is klaar. Dat is misschien sneller dan die straks nog een keer te stellen.

De **voorzitter**: Laat de staatssecretaris dat in haar betoog doen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Wij weten dat de financiële middelen beperkt zijn, zeker voor 2004. Wij weten ook dat er een grote noodzaak is tot onderhoud van het spoor. U en ik verschillen daarover van mening, want ik denk dat er veel meer geld naartoe moet. Gebleken is dat sinds de gedeeltelijke verzelfstandiging van de NS, waardoor de onderhoudscontracten in handen van private bouwbedrijven zijn gekomen, niet alleen het aantal defecten aan de rails is toegenomen, maar ook de kosten van onderhoud zijn gestegen, evenals de kans op ongelukken. Dus door de privatisering van het spoorwagennet is het niet op alle gebieden beter, veiliger of goedkoper geworden. Heel opmerkelijk is de situatie in het eerste land dat privatiseerde: Engeland. De Britse regering heeft vorige week besloten om al het onderhoud aan het spoor weer in eigen beheer te nemen omwille van de efficiency en de veiligheid. Wat is de reactie van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb een paar dingen gelezen. Deze week viel te lezen dat bij ons het spoor slechter zou worden onderhouden dan elders. Gisteren kwam de discussie over de lussen op. Van de 6500 nieuwe lussen die in 2002 zijn gemaakt, zijn er 3 kapot gegaan. Ik heb inderdaad gezien dat in Engeland een andere beweging wordt gemaakt. Overigens zijn er daar veel meer problemen op het spoor, die mede tot de beweging hebben geleid. Wij hebben in feite ook al een andere beweging gemaakt bij de nieuwe Spoorweg- en Concessiewet. Daarmee wordt meer grip op het spoor verkregen. Wij hebben nooit een privatisering gekend, dus wij kunnen ook niets

terugdraaien, maar wij maken een beetje dezelfde beweging. Wij kiezen voor een organisatievorm waardoor straks gedetailleerde werkbeschrijvingen van het onderhoud moeten worden gebruikt, waardoor de prestaties beter kunnen worden afgerekend. Uiteindelijk vind ik de vorm niet zo interessant. Het gaat ons allemaal om hetzelfde. Je stopt ergens geld in en je wilt weten of je waar voor je geld krijgt. Met de nieuwe wet krijgen wij daar meer grip op, waardoor wij beter kunnen sturen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Stel dat blijkt dat door de verzelfstandiging de kans op ongelukken is toegenomen, alsmede de kosten van het onderhoud. De staatssecretaris kent de berichten, maar zij is niet gaan kijken of het rinkelende belletje een serieuze alarmbel bleek te zijn. Zij krijgt met de nieuwe wet meer grip op de zaak. In de loop van de tijd zal zij bezien wat het oplevert. Wil zij overwegen om het allemaal terug te draaien als blijkt dat het geen verbetering is?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Natuurlijk gaan alarmbellen rinkelen als je dit hoort. Wij zijn nagegaan waar het feitelijk om ging. De berichten bleken niet te kloppen. Wij hebben natuurlijk wel een enorme achteruitgang van het spoor gezien. Op sommige punten is dat structureel, op technisch vlak. Daarvan vragen wij ons natuurlijk af hoe dat komt. Wij laten dat uitzoeken. ProRail is het ook aan het uitzoeken, onder andere onder leiding van de mijnheer die in de stukken geciteerd wordt. Ik heb begrepen dat hij inmiddels alweer heeft aangegeven dat hij het niet zo bedoeld heeft. Het is bepaald niet zo dat iedereen zegt dat er niets aan de hand is. Er wordt op dit moment al enorm intensief naar gekeken. Dat is een van de redenen waarom het onderhoud van het spoor zo hoog op de agenda staat. Uiteindelijk gaat het om de basis. Wij moeten zorgen dat die in orde is. Wij moeten achterhalen waar de problemen zitten. In mijn optiek zitten ze niet in de organisatievorm, maar in een heleboel andere zaken. Wij zullen steeds gericht blijven kijken naar waar de problemen zitten.

Het herstelplan is een stap in de goede richting. Mevrouw Gerkens

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zegt dat ik het niet met haar eens ben dat er meer geld nodig is. Mevrouw Gerkens, ik vind dat er de komende jaren zelfs nog veel meer geld nodig is, maar het gaat er wel even om wat je nu doet en wat je op termijn gaat doen. Er zal nog heel veel nodig zijn voor de kosten van structureel herstel tot 2020. Heel veel van de infrastructuur is op een gegeven moment gewoon afgeschreven. Wij doen heel erg veel. Wij hebben een flink bedrag geraamd om de verbeteringen te kunnen realiseren.

Waar bestaat dat beheers- en onderhoudsbudget uit? Het is onder andere gebaseerd op cijfers van het spoorsector zelf. Er is aangegeven dat er andere dingen in zitten, zoals de Betuweroute en de transfer-ruimtes. De Betuweroute hebben wij uitgebreid beschreven in het herstelplan spoor. Ik verwijs naar de pagina's 7, 13 en 15. Wij hebben het daar mede op instigatie van de spoorsector expliciet in opgenomen, omdat het hier deels gaat om spoor dat al gebruikt wordt, en deels om spoor dat niet gebruikt wordt, maar dat wel onderhouden moet worden. Volgens mij was het ook de essentie van de opmerkingen van de Kamer dat wij, als wij iets nieuws gaan doen, er ook voor moeten zorgen dat er onderhoud plaatsvindt opdat er niet opnieuw achterstallig onderhoud ontstaat. Dat verhaal over de Betuweroute is er dus expliciet en met medeweten van de sector in opgenomen.

Dat geldt ook voor de onderhoudskosten van de transferruimtes. Het ministerie is nu eenmaal verantwoordelijk voor de schoonmaak ervan en de sociale veiligheid aldaar. Deze ruimtes die een functie hebben voor de passagiers, de hallen, de perrons en de roltrappen zijn ook deels in eigendom van ProRail. De NS financieren zelf het onderhoud van de overige ruimtes, waaronder de commerciële. De geldteruggavenregeling maakt trouwens geen onderdeel uit van de extra middelen die in de begroting zijn vrijgemaakt voor onderhoud van het spoor. Die regeling zit wel in het budget voor beheer en onderhoud van ProRail, maar zij maakt geen deel uit van de aparte extra financiering. Indien de veiligheid in het geding is – de heer Duyvendak heeft hiernaar gevraagd – worden er altijd onmiddellijk maatregelen genomen. De intensive-ring van het onderhoud is ook juist

bedoeld om de veiligheid structureel te kunnen garanderen.

Wij hebben natuurlijk ook gezien welke wensen en verlangens de sector heeft. Het plan Benutten en bouwen bevat heel veel aantrekkelijke ideeën voor het inlopen van de onderhoudsachterstand en nieuwe concepten. Dit plan heeft ook mede ten grondslag gelegen aan het herstelplan dat wij nu hebben. Verder zullen wij het ook inzetten voor toekomstige plannen. De sector vraagt nu echter 2,4 mld tot en met 2007. Als de leden zich bedenken welk bedrag het kabinet gaat bezuinigen op alle beleidsterreinen, kunnen zij wel een beetje inschatten waarom wij dat bedrag wat fors vinden. De sector vraagt dit bedrag om benutting en verbetering tegelijkertijd te kunnen laten plaatsvinden, maar de financiën laten dat gewoon niet toe. Daarom hebben wij deze keuze gemaakt. Bovendien komt het spoor volgens mij stil te liggen, als je de komende drie tot vier jaar voor 2,4 mld moet wegzetten aan achterstallig onderhoud en betere benutting. Dat gaat ten koste van de capaciteit, omdat bij onderhoud bijvoorbeeld maar een spoor gebruikt kan worden. Verder is het de vraag of de markt voldoende capaciteit heeft om dat bedrag weg te kunnen zetten. Volgens mij zijn er maar een stuk of drie bedrijven die dat onderhoud kunnen uitvoeren. ProRail heeft tot en met 2010 in totaal 7 mld ter beschikking voor onderhoud, namelijk 5,8 mld van Verkeer en Waterstaat en 1,2 mld uit de gebruiksvergoeding. Ik denk dat men er nog een flinke klus aan zal hebben om dat allemaal in die jaren weg te zetten. Dat bedrag is overigens nog exclusief het in het kader van de tweede fase gereserveerde bedrag. Met andere woorden: wij hebben al een heel grote opgave. Als iedereen al zijn wensenlijstjes zou mogen indienen, dan zou er misschien wel meer kunnen, maar volgens mij is het gewoon niet weg te zetten.

De heer Duyvendak wilde weten wat er wel gedaan gaat worden, opdat hij ons daarop kan afrekenen. Welnu, wij hebben al aangegeven dat wij het aantal steringen omlaag gaan brengen. In dat verband is het percentage niet eens zo interessant als de effecten die dit zal hebben. Verder gaan wij de punctualiteit naar 87% of hoger brengen. Ik meen dat ik hier ook duidelijk over ben

geweest in mijn brief. Daarin stond: 87% en indicatief 87% tot 89%. De heer Duyvendak heeft mij in een AO gevraagd of ik dit wel kan waarmaken, omdat ik niet zoveel investeer als de sector, maar wel op eenzelfde bedrag uitkom. De sector heeft mij verzekerd dat dit mogelijk is. Als het goed is, heeft de sector inmiddels in een brief aan de Kamer duidelijk gemaakt dat dit waargemaakt kan worden. Ik dacht even dat de heer Duyvendak wilde dat ik mijn ambities omlaag zou bijstellen, omdat hij bezorgd was dat ik een en ander niet kan waarmaken. Als dat zo is, hoor ik dat graag. Ik weet dat er in het verleden gearzeld werd om dit soort cijfers op te schrijven, omdat men altijd bang was dat er iets zou gebeuren. Volgens mij is het echter goed om dit soort ambities met elkaar af te spreken. NS doet dat, ProRail en wij dus ook. Daar streven wij ook naar. Dat willen wij ook waarmaken. Volgens mij kan dat ook. Het is dus allerminst een slag in de lucht. Het rapport Benutten en bouwen wijst uit dat dit doel haalbaar is, maar de gelden uit de tweede fase van het herstelplan horen er wel bij.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik las in uw brief toch echt dat met een optimale invulling van de tweede fase en het onderhoudspakket een indicatieve doelstelling in de bandbreedte van 87 tot 89% reëel blijft. Ik vind dat geen doelstelling waar je bewindslieden op kunt afrekenen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het staat ook in de begroting. Ik vind dat wij veel duidelijker zijn geweest wat dit betreft dan andere ministeries. In de begroting wordt 87% als ondergrens genoemd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij om de conclusie in de brief.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er staat dat die 87% als ondergrens wordt genomen. De indicatieve doelstelling is 87 tot 89%.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij om die indicatieve doelstelling, want ik wil een harde doelstelling. Dit is een doelstelling die u met de NS deelt. Als het



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

personeel overigens ziek wordt, dan haalt u die niet.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als iedereen gaat staken, dan haal ik het percentage ook niet. Ik weet dat ik wat dat betreft afhankelijk ben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de begroting staat nog een andere doelstelling. Die vind ik reëler voor het ministerie. Er wordt in dat kader gesproken over 35 tot 40% minder verstoringen. Dat zijn zaken bij de infrastructuur die mis gaan. Die doelstelling staat niet in de brief. De staatssecretaris houdt niet meer van het woord "sorry". Zij wil harde doelstellingen. Ik hoor graag dat de staatssecretaris meedeelt dat zij in 2007 kan worden afgerekend op de doelstelling van 35 tot 40% minder verstoringen. Het gaat er niet om of zij daar genoeg geld voor heeft, want dat zoekt zij zelf maar uit. Wij rekenen haar tegen die tijd gewoon af op dat percentage.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voordat ik met de punctualiteit begon, zei ik iets over de verstoringen. Toen wees ik erop dat wij ook daarover gegevens hebben opgenomen. In de begroting wordt inderdaad gesproken over 35 tot 40%, maar er staat ook dat wij op een andere manier naar die berekening gaan kijken. De verstoringen zelf zijn namelijk niet interessant, als wel het effect daarvan. Als er een boom op de rails ligt, dan is dat een verstoring met een gigantisch effect. Als het sein er even mee ophoudt, is er ook sprake van een verstoring, maar die heeft nauwelijks effect. Het gaat u en mij om het uiteindelijke effect van de verstoring. Wij hebben in de begroting aangegeven dat wij op basis van de oude doelstelling van 35 tot 40% tot een nieuwe doelstelling willen komen, aan de hand van de effecten. Het lijkt mij veel beter om mij daarop af te rekenen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Die 35 tot 40% staat nog in de begroting. Ik wil toch graag weten waar ik u over drieënhalft tot vier jaar op kan afrekenen. U heeft een indicatieve bandbreedte aangegeven, maar u gaat het systeem ook nog veranderen. Daar komt bij dat er te weinig geld is. Dan gaat u na vier

jaar altijd vrijuit, terwijl de reiziger nog staat te wachten op het perron.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik verbaas mij hierover, want wij zijn het meest direct in onze begroting. Wij geven aan waar wij naar streven, wat onze ambities zijn en wat wij gaan waarmaken. Het enige dat u wilt horen is of u mij met een zachte duw de Kamer uit mag sturen als het 86,9% is. Volgens mij zijn wij hier heel erg duidelijk over. Wij willen dit allemaal waarmaken. Uiteindelijk gaat het niet om de waarde van het getal, maar om datgene wat je met elkaar wilt bewerkstelligen. Het uitgangspunt is nu nog 35 tot 40%, maar het is slimmer om dat om te zetten naar een effectregeling. U bent daar niet blij mee, omdat u mij liever toetst op basis van die 35 tot 40%.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil het gewoon iets concreter. Ik trek zelf een conclusie. Wij rekenen u over vier jaar af op die 35 tot 40% minder verstoringen en op die 87 tot 89% minder vertragingen. Eigenlijk stelt u dat ik van niks een probleem maak, maar dat wil ik helemaal niet. Als het hard is, dan is het hard en dan zijn dat de afspraken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U kunt mij afrekenen op die 87 tot 89%. Het percentage van 35 tot 40 hebben wij opgenomen in de begroting, erbij aangevend dat wij wat dat betreft tot een andere berekening gaan komen, gebaseerd op de effecten. Daarover moeten wij dan afspraken maken. Ik leg mij op het laatste percentage dus niet vast. Ik praat liever met de Kamer over de effecten.

Overigens hecht ik eraan in de richting van de NS een compliment te maken. Wij hebben de afgelopen jaren veel te stellen gehad met wat er allemaal gebeurde op het gebied van het reizigersvervoer per trein. De laatste tijd merk ik evenwel dat er een grote verbetering is te constateren. Wij hebben nog heel veel wensen en wij zullen nog veel van elkaar eisen, maar het is ook goed om af en toe te laten zien waar het een stuk beter gaat.

Voorzitter. Vervolgens kom ik te spreken over het waterbeleid. Water krijgt de laatste tijd veel media-aandacht. Ik vind het belangrijk hier te onderstrepen dat ons waterbeleid

niet gericht mag zijn op incidenten. Wij richten ons al langere tijd op de aanpak van de problemen rond te veel, te weinig of te vies water. Je moet je in feite continu bezighouden met het water. Zo meten wij elke vijf jaar en op basis daarvan passen wij de wetgeving aan. Bovendien zijn wij bezig met het verkrijgen van nieuwe inzichten om ons op de toekomst voor te bereiden. Gerealiseerd moet worden dat het eigenlijk een relatief nieuw beleidsterrein betreft. Sinds de grotere incidenten zijn de ontwikkelingen rond het waterbeleid in een versnelling geraakt.

De heer **Hermans** (LPF): De lijn die de staatssecretaris uitzet, is een verstandige. Wij moeten niet op basis van incidenten allerlei zaken willen gaan uitvoeren. Echter, hoe oordeelt zij dan over dat vervelende spotje van Peter Timofeeff, dat juist een incident van honderd jaar waterstijging laat zien? Je kunt niet het ene met de mond belijden en vervolgens een publiekscampagne neerzetten die niet reëel is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het juist een prachtig spotje. Zeker als getoond worden dat er na tijden van grote droogte ook nog tijden zijn waarin geen incidenten aan de orde zijn, maar wij wel te maken krijgen met een langetermijnprobleem, namelijk de stijging van de zeespiegel. De spotjes over water zijn erop gericht om in verschillende fasen dingen los te maken bij mensen. Dat start met de bewustwording, bijvoorbeeld waar het gaat om de te verwachten toekomstige stijging van de zeespiegel. Wij krijgen ook te maken met het probleem van steeds meer water via de rivieren. Daarnaast krijgen wij steeds meer te maken met regenval die op korte momenten heel heftig is. Dat is waar wij mensen van bewust proberen te maken om vervolgens de aandacht te richten op de praktijk van vandaag. Zo moet duidelijk gemaakt worden dat men niet meer zo gemakkelijk in de polder kan gaan bouwen zonder met het water rekening te houden en dat men ook in de stedelijke gebieden een andere methodiek ten aanzien van water moet gaan hanteren. Het concreet maken van die zaken vindt zijn vertaling in het vervolg van de campagne, waarbij bijvoorbeeld Peter Timofeeff in de Noordoost-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

polder een zwembad in zijn tuin aan het graven is om daarmee een waterbergingsgebied te realiseren.

Zoals bekend, zijn er veel deskundigen op het gebied van water. Zo staan er op een dag als vandaag in twee verschillende kranten twee verschillende berichten over water. De ene krant spreekt van "hoog water, geen risico in Nederland", terwijl de andere krant het erover heeft dat de overheid de kansen op een watersnoodramp overschat. Het gaat weliswaar over verschillende typen van water, maar het geeft wel aan dat wij voorzichtig moeten zijn in de deskundigen-discussie, omdat er velen zijn met veel verschillende inzichten. Dat betekent ook dat wij als Verkeer en Waterstaat zeggen dat wij er nog niet zijn en dat wij nog niet het ultieme licht gezien hebben. Wij zijn nog steeds bezig met studies en het verkrijgen van inzichten om te proberen hierdoor uiteindelijk te komen tot de best mogelijke bescherming van ons land tegen water en tot de best mogelijke manier om samen te leven met water. Dat vergt heel veel tijd en inzet, overigens ook heel veel plezier. Wij moeten ons vooral daarop richten in plaats van nu de discussie aan te gaan over de organisatie van ons waterbestel, zoals de heer Boelhouwer zo graag doet. Ik heb al eerder gezegd dat ik niet geloof dat de incidenten moeten leiden tot een reorganisatie van ons waterbestel. Sterker nog, als wij gewoon doen wat er is afgesproken, en dat is tot nu toe niet altijd gebeurd, zou al een groot deel van de problematiek zijn opgelost. Er is de komende jaren ontzettend veel te doen, zowel op rijksniveau als op regionaal niveau. Wij hebben de bestaande organen daarvoor hard nodig.

Ik denk overigens dat ik weet waardoor het komt dat water zo in de belangstelling staat. De laatste tijd is water sexy geworden. Dat was het nooit, maar nu wel, omdat er veel gebeurt. Het staat ook in de politieke aandacht. De organen die er altijd hard mee bezig waren, kwamen nooit in beeld. Nu willen allerlei andere organen dat waterbestel wel doen, want er komt wat geld voor vrij van het Rijk. Ik heb er echter het volste vertrouwen in dat de waterschappen samen met de gemeenten en provincies dat heel goed kunnen doen en dat daarvoor

geen organisatieverandering nodig is.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De staatssecretaris doet nu toch wel enigszins afbreuk aan mijn bijdrage door op zijn minst te suggereren dat mijn opmerkingen over de waterschappen gebaseerd zouden zijn op de incidenten van de laatste tijd. Als zij het stenogram naleest, zal zij ontdekken dat dit niet de portee van mijn bijdrage was.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij nam u Wilnis als voorbeeld, om een incident te noemen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb een reeks van aanleidingen genoemd: de democratie, het toezicht, de feitelijke manier waarop het waterbeleid wordt georganiseerd enzovoorts.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Neem nu het toezicht. Eerst moeten wij doen wat er is afgesproken. De provincie heeft bijvoorbeeld gezegd dat zij had moeten toezien op de ziltwaterinlaat en dat zij ten aanzien van Wilnis de normen had moeten controleren. Als de provincie dat achteraf constateert, is het de vraag of zij de geijkte organisatie is om het waterschapsbestel over te nemen, terwijl zij haar eigen toezichtrol niet volledig heeft ingevuld. De provincie heeft dat ook zelf aangegeven. Als de waterschappen ervoor zorgen dat zij niet in een vacuüm zitten en dat zij goed communiceren met hun toezichthouder en als de provincie een juiste invulling geeft aan de toezichtrol, dan is naar mijn mening het grootste deel van de problematiek al opgelost. Dat doe je niet door de waterschappen op te heffen en toe te voegen aan de provincies.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb het ook niet over opheffen gehad. Ik heb alleen gezegd dat, als er gebeurt wat u suggereert, 2005 een goed moment is om na te gaan of wij er wat verder mee zijn gekomen. Mijn vraag is of u bereid bent om de dan ontstane situatie te bezien in het licht van wat u zojuist betoogt.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom naar aanleiding van het IBO-rapport nog

te spreken over het moment waarop over de waterschappen gesproken zal worden. U hebt aangegeven dat in 2005 het Nationaal bestuursakkoord water geëvalueerd zal worden. Dat gebeurt echter in 2006. Niet dat wij denken dat dan het geijkte moment is aangebroken om de resultaten te bezien, maar 2006 is vlak voor de verkiezingen en dat is een goed moment om na te gaan of er nog wat met het water moet gebeuren.

In het kader van het IBO-rapport vindt ook discussie plaats over het waterschapsbestel. Wij hebben er geen reactie op gegeven omdat wij het rapport onmiddellijk wilden opsturen en het beleid erbij leveren, want het gaat niet alleen om de resultaten van het IBO, maar ook om het beleid. Ik zal de Kamer begin volgend jaar voorstellen doen over onder andere de waterschapsheffing en verkiezingen voor waterschappen. Dat is ook een goed moment om te discussiëren over de rol van de provincie en van de waterschappen en wanneer de resultaten beoordeeld zullen worden. Als u zegt, de waterschappen niet te willen opheffen, en dat doet mij deugd, dan praten wij bijna over hetzelfde, namelijk een efficiëntere werking van de waterschappen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U zegt toe dat wij hierover in het voorjaar van 2004 zullen spreken?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, naar aanleiding van het IBO-rapport, maar dat kon u verwachten.

De heer **Geluk** (VVD): Ik complimenteer de staatssecretaris met haar opmerkingen over de waterschappen, want die zijn uit ons hart gegrepen. Ik kom nog even terug op de twee tegenstrijdige krantenartikelen. Dat is precies wat ook de burger niet goed begrijpt en daarvoor heb je dan die spotjes nodig. Ik kom even terug op de noodoverloopgebieden, een van de aspecten waarop veel burgers zitten te wachten. Misschien komt u daar nog op, maar op dat punt is natuurlijk duidelijkheid nodig. Ik vraag de staatssecretaris om die duidelijkheid voor de burgers te scheppen, ook om het benodigde draagvlak te creëren.

Staatssecretaris **Schultz van**

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

**Haegen-Maas Geesteranus:** Ik kom zo te spreken over de noodoverloop, maar u weet dat er, als er verschillende partijen zijn die iets anders willen, altijd verschillende berichten in de buitenwereld zullen zijn. Wij weten immers allemaal heel goed hoe je iets ofwel de ene kant ofwel de andere kant op kunt uitleggen. Voorkómen kunnen wij het dus nooit, maar wij doen met z'n allen ons best om ervoor te zorgen dat wij op watergebied zoveel mogelijk één gezicht kunnen tonen; vandaar ook onze campagnes.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik heb nog een vraag over de waterschappen. De staatssecretaris beloofde zojuist dat wij daar in het voorjaar van 2004 over komen te spreken, maar zij zei ook dat zij dan met voorstellen komt voor de verkiezingen van de waterschappen. Ik heb liever dat zij dan met voorstellen komt over hoe wij verder gaan met de waterschappen, zodat het toch wat meer open ligt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik ben er al een paar keer duidelijk over geweest dat ik niets voel voor een ander bestel. Ik heb in de Kamer ook geen meerderheid voor een ander bestel geproefd. Ik heb dus geen behoefte om te gaan werken aan een discussie of een beleidsvoorstel waarin de positie van de waterschappen aan de orde is, terwijl misschien één of twee partijen langs die weg willen opereren. Ik wil dus wel over het functioneren van de waterschappen praten, maar niet over de positie van de waterschappen. Ten tijde van het debat kunt u natuurlijk altijd inbrengen hoe u daarover denkt. Wij verschillen daarover nu eenmaal van mening.

Internationaal is 2004 een belangrijk jaar, mede gelet op het Europese voorzitterschap. De Europese Commissie is van plan om volgend jaar te komen met een integrale aanpak van de hoogwaterbescherming, waarbij wat ons betreft afwentelen niet het principe moet zijn. Wij zullen daar tijdens het Europese voorzitterschap zelf zeer flink op inzetten om ervoor te zorgen dat die internationale aanpak ook door anderen gedragen gaat worden. Dat is een "wilsinzet".

Het jaar 2004 is ook belangrijk voor de kaderrichtlijn water, want de EU-lidstaten zullen dan hun eerste

huiswerk voor die kaderrichtlijn moeten inleveren. Onder anderen de heer Geluk heeft zijn zorgen over dit traject geuit. Neemt u van mij aan dat ik heel graag dicht bij de huidige situatie wil blijven en dat wij een reële ambitie hebben. Ik wil voorkomen dat wij aan het einde van de periode de ambities zo gelegd hebben dat wij die niet kunnen waarmaken en dat zij ons geld kosten dat wij goed zouden kunnen inzetten voor de kwaliteit van het water. De ambities moeten dus reëel worden gehouden en wij moeten dicht bij de huidige situatie blijven. Dat betekent echter ook een flinke lobby richting "Brussel", want wij hebben dat niet op alle punten voor het zeggen en de eisen die worden gesteld, zijn hoog; daar moet men zich niet in vergissen. Het wordt geen technische discussie. Het zal echt een politieke discussie worden. In alle gesprekken met de VNG, het IPO en de waterschappen is heel duidelijk geweest waar wij gezamenlijk naartoe gaan werken en hoe wij dat moeten invullen.

Het hoofdwatersysteem is op het gebied van het water onze belangrijkste taak. Wij hebben de PKB Ruimte voor de rivier, waarvoor wij in 2006 de eerste projecten moeten starten en waarvoor tot 2015 voor ongeveer 1,9 mld euro aan maatregelen moet worden genomen. Vooruitlopend daarop hebben wij al een aantal projecten, zoals de Waalbochtverlegging Nijmegen-Lent, de spoorbrug Oosterbeek, de dijkverlegging Bakenhof. Enkele Kamerleden hebben gevraagd of ik al vooruit ga denken en of ik ervoor zorg dat ik al "no regret"-projecten kan doen. Het project van de PKB Ruimte voor de rivier is gewoon heel duidelijk gestart. Dat is ook in de Kamer aan de orde geweest: wij gaan van 15.000 naar 16.000 kuub en wij hebben daarvoor 1,9 mld euro. In het project is echter ook de doelstelling opgenomen dat wij vooruitkijken naar de toekomst en dus alvast in kaart brengen wat er tot 2050 zou kunnen gebeuren. Dat deel van het project is natuurlijk alleen niet financieel ondersteund. De heer Boelhouwer stelt dat er veel partijen betrokken zijn en dat er veel verwachtingen zijn gewekt. Ik ben er in ieder geval altijd duidelijk over geweest. Wij hebben 1,9 mld en het doel is om bij de maatgevende afvoer van 15.000 kuub naar 16.000 kuub te gaan. Dat moeten wij

waarmaken. Als er op bepaalde plekken iets extra's kan gebeuren, omdat er draagvlak is of omdat er budget is aangezien anderen meedoen, moeten wij dat zeker doen. Dat doen wij ook bij Lent. Daar gaan wij naar 18.000 kuub in plaats van 16.000 kuub.

De heer Boelhouwer vraagt mij om het getal van 18.000 kuub mee te nemen voor de toekomst. Als hij mij 5 tot 8 mld geeft, wil ik daar best over nadenken. Dat zal echter niet het geval zijn. Wij moeten ons houden aan de gemaakte afspraken over 15.000 kuub en 16.000 kuub, aan een bedrag van 1,9 mld en aan de opmerking dat waar er draagvlak is en waar anderen willen participeren, er "no regret"-projecten moeten komen. Als de heer Boelhouwer dit te krap en dus teleurstellend vindt, wacht ik met veel plezier zijn amendement af om het budget op dit vlak te verruimen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Zo gemakkelijk is het niet. Door het Rijk zijn enorme verwachtingen gewekt over het proces Ruimte voor de rivier. Dat proces loopt niet eerst tot 16.000 kuub om vervolgens totaal te stoppen en daarna opnieuw te beginnen. Het project loopt tot het jaar 2020 door met een vergezicht op 18.000 kuub. Als wij zaken kunnen realiseren die in overeenstemming zijn met de inbreng van de streek en de regio, moeten wij niet aarzelen als daarmee voortgelopen kan worden op de 18.000 kuub. Wij moeten dat ook doen als dit betekent dat op andere plaatsen wellicht getemporeerd moet worden. Bij dit project is een langetermijnvisie van de staatssecretaris nodig. Het project loopt tot het jaar 2050 en moet dus niet kunstmatig in mootjes worden gehakt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik zeg niet dat ik het project in tweeën wil delen. Sterker nog, ik ben er een voorstander van om "no regret"-projecten te realiseren. Dat doen wij ook al op een aantal punten. De heer Boelhouwer spreekt over gewekte verwachtingen. Een project-PKB lukt de regio uit om alle ideeën in te brengen, maar de scope, de wettelijke norm en het bedrag is altijd duidelijk geweest. De Blokken-doos geeft de bestuurders vervolgens inzicht in wat een project oplevert aan waterstandsverlaging of

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ruimtelijke inpassing. Zo zien zij welk project bijdraagt aan veiligheidsverhoging en welk project wellicht aantrekkelijk lijkt, maar een andere doelstelling blijkt te hebben dan die van Ruimte voor de rivier. Ik blijf erbij dat wij daarin duidelijk moeten zijn. Ik durf ook niet anders, aangezien de Kamer budgetrecht heeft. Als ik meer besteed dan 1,9 mld, zal de Kamer dan ook zeggen dat dit niet de afspraak is. Als de heer Boelhouwer iets anders wil, wil ik boter bij de vis. Extra bedragen dus. Tot die tijd houd ik vast aan een bedrag van 1,9 mld en aan 16.000 kuub. Als wij binnen dat bedrag iets extra's kunnen doen, is dat mooi meegenomen. Wij moeten het dan ook doen.

De heer Geluk wees bij de noodoverloopgebieden naar een krantenartikel over de situatie in Duitsland. Ik heb een en ander laten natrekken. Op het ministerie zijn wij immers in gesprek over nut en noodzaak van overloopgebieden. Het gaat hier om een gezamenlijke studie van Nordrhein-Westfalen en Gelderland. In het verleden heb ik er reeds op gewezen dat deze studie plaatsvindt. Die is nog niet afgerond, zodat de conclusies nog niet helemaal duidelijk zijn. Wel is duidelijk dat er sprake is van een zwakke plek in Duitsland, die ertoe leidt dat er binnendijks een overstroming kan plaatsvinden in het Ruhrgebied. Men kan denken: wij hoeven geen noodoverloop, want de boel loopt onder in Duitsland. Denkt iemand echter werkelijk dat Duitsland na het uitkomen van deze studie niet ook onmiddellijk maatregelen zal nemen om deze zwakke plek te herstellen? Uiteindelijk levert dat dus niet de oplossing voor de problematiek. Over de noodoverloop kom ik nog terug bij de Kamer. Ik blijf erbij dat wij niet kunnen blijven kijken naar de burens. Die zullen immers een zwakke plek herstellen. Ik neem aan dat zij niet zo stom zijn om hier niets mee te doen. Vervolgens is het water dan weer terug bij ons.

De heer **Geluk** (VVD): Ik hoop dat in internationaal verband toch met Duitsland wordt bekeken of ook daar noodoverloopgebieden kunnen worden ingericht. Dit kan beter stroomopwaarts dan -afwaarts gebeuren.

Staatssecretaris **Schultz van**

**Haegen-Maas Geesteranus:** Natuurlijk hebben wij daarover in internationaal verband veel contact. Soms dreigen wij ook wel eens: een dammetje ergens zodat het water weer teruggaat. Uiteindelijk gaat het erom dat in het hele stroomgebied wordt gewerkt met het principe van "vasthouden, bergen en afvoeren". Ieder land moet er dus voor zorgen dat het zijn eigen problematiek oplost. Er moet worden voorkomen dat Nederland als afvoerputje van Europa alle problemen moet oplossen. Het gaat erom of wij projecten kunnen realiseren die het voor andere landen aantrekkelijk maken om onze problemen mede op te helpen oplossen. Hierop ben ik overigens in een AO al ingegaan.

Er zijn ook vragen gesteld over primaire waterkeringen. In dat kader zijn extra maatregelen nodig langs de zeekust en rond het Marker- en het IJsselmeer. Hiervoor zijn twee oorzaken. Uit de golfslagberekening blijkt dat wij meer maatregelen moeten treffen. Daarnaast zijn er nieuwe inzichten over de precieze sterkte van de steenbekledingen. Onder andere voor dit laatste probleem is 225 mln euro extra tot 2010 opgenomen. Verder is nog zo'n 350 mln euro, oplopend tot 575 mln euro, nodig. Dit bedrag is voor na die tijd gereserveerd, maar zoals al eerder is aangegeven in dit debat, is dit geen zeker geld. In dat verband merkte de heer Hermans op dat wij, als er niets gebeurt, pas in 2025 klaar zijn. De gelden zijn dus echter al wel gereserveerd, zodat het eerder klaar zou moeten kunnen zijn.

De heer Geluk vroeg naar de geïdentificeerde zwakke schakels, waarvoor de eerste bedragen pas in 2007 en 2008 vrijkomen. In dat verband noemde hij specifiek de Hondsbossche zeekering, waar wordt voorgesteld om het buitentalud te versterken. Het klopt dat de middelen pas voor die jaren zijn opgenomen. Als de betrokken waterschappen in Noord-Holland en Zeeland echter aangeven dat zij hiermee eerder aan de slag willen, zullen wij met hen praten over voorfinanciering. Het gaat om slechts twee tot drie jaar die moeten worden overbrugd. Vorige week hebben wij hen tijdens het bestuurlijk overleg kust gevraagd om hierover na te denken en daarop bij ons terug te komen.

De heer **Geluk** (VVD): Ik heb ook

gehoord over die voorfinanciering, maar daarover wordt erg gemakkelijk gedacht, net alsof de waterschappen zo rijk zijn dat zij dat kunnen betalen. Hoe zit het in dat verband met de rentevergoedingen? Dat lijkt mij een heel belangrijk punt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** In principe doen wij dat niet. Omdat het in dit geval echter gaat om een vrij korte periode en relatief kleine bedragen – in Noord-Holland gaat het bijvoorbeeld om 7 mln euro – zijn wij in dit geval bereid om hierover te praten. Het moet mogelijk zijn om die kosten onderling te verdelen tussen het hoogheemraadschap en het Rijk.

De heer **Geluk** (VVD): De staatssecretaris is dus bereid om naar oplossingen te zoeken. Wij kunnen ons namelijk niet permitteren om de versterking van die dijken op de lange baan te schuiven.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Het geld komt in ieder geval vanaf 2007, 2008 vrij. In dat licht is het ook makkelijk om over voorfinanciering te praten, omdat het benodigde bedrag er gewoon is. Althans, op basis van de huidige inzichten.

Ik kom bij het plan-Waterman, de kust tussen Kijkduin en Hoek van Holland. Ook dat is een zwakke schakel. Naast het plan-Waterman zijn er voor dit gebied in het verleden meer plannen gemaakt. Wij willen – de heer Geluk vroeg daarnaar – onderzoek laten doen naar de ontwikkeling van dit kustgebied. Niet zozeer vanwege de kustbescherming, want veiligheid is hier eigenlijk niet het grootste probleem. Dit gebied is vooral interessant uit het oogpunt van ruimtelijke ordening. De plannen zullen overigens heel veel aversie oproepen; veel gemeenten zullen er niet blij mee zijn als zij straks niet meer aan de kust liggen. Ik bied dan ook aan om samen met LNV en EZ de mogelijkheden na te gaan.

De heer **Geluk** (VVD): Er zijn al zoveel studies gedaan. Dit plan is, naar ik meen, al een jaar of twaalf oud. In plaats van dat er nu weer een studie wordt gedaan, wil ik graag dat er wat meer vaart achter wordt gezet; anders komen wij nooit weg.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het plan van de heer Waterman is inderdaad al heel oud. Anderen hebben er op voortgeborduurd. Er zijn inmiddels dan ook verschillende varianten. Wij moeten een verkenning maken voor het kustgedeelte. Daarbij moeten wij onder meer de plannen van Waterman en van "Balot architecten" betrekken. Dat geldt ook voor andere bestaande plannen, zoals die van het ministerie. Wij moeten de plannen op een rij zetten en de voor- en nadelen ervan aangeven. Ik vind wel dat wij dat nadrukkelijk samen met VROM en EZ moeten doen, omdat meer omdat de dekking waarop de heer Geluk in zijn bijdrage doelde, vooral te maken heeft met ruimtelijke ordening en de mogelijkheden die daarbij bestaan.

Voorzitter. De heer Geluk heeft ook gevraagd of ik het kierbesluit wil terugdraaien of heroverwegen; dat is mij niet helemaal duidelijk. Ik ga ervan uit dat hij "heroverwegen" bedoelt. Ik ga niet alleen over dat onderwerp. Het project wordt samen met LNV uitgevoerd en ook de provincies zijn er nadrukkelijk bij betrokken. Onlangs hebben LNV en V en W het besluit genomen om maximaal 35 mln ter beschikking te stellen en een planstudie uit te voeren. Op grond daarvan komen wij over een jaar terug met ons definitieve antwoord. De provincies hebben gevraagd of wij het willen aangeven als wij nog wat meer willen of als wij niet meer geïnteresseerd zijn. Zij kunnen namelijk nog veel andere zaken doen met het geld. Ik vind het lastig om nu eenzijdig te reageren op het verzoek van de heer Geluk om het kierbesluit te heroverwegen. Ik verzoek hem mij toe te staan de vraag te kunnen meenemen naar mijn collega van LNV, zodat wij er gezamenlijk op kunnen reageren. Wellicht levert de heer Geluk eveneens een bijdrage bij de behandeling van de LNV-begroting.

De heer **Geluk** (VVD): Begrijp ik goed dat de staatssecretaris eigenlijk wel mogelijkheden ziet inzake het kierbesluit, maar dat het punt vooral bij LNV enigszins moeilijk ligt? Via andere wegen heb ik gehoord dat er al grond zou zijn gekocht, wat moeilijk weer terug te draaien is. Een stuk grond houdt overigens zijn waarde, zodat je het altijd weer kunt verkopen. Dat lijkt mij voor LNV heel interessant.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Geluk kan niet van mij aflezen dat ik mogelijkheden zie. Bij Verkeer en Waterstaat hebben wij er juist bewust voor gekozen om een en ander te doen, onder meer om te kunnen voldoen aan de kaderrichtlijn water, waarbij de visdoorlaat aan de orde zou zijn. De heer Geluk heeft aangegeven dat er misschien een verband zou zijn met de zoetwaterproblematiek, maar wij denken dat dit probleem is op te lossen door de kier dicht te houden als er een zeer lage waterstand is. Op die manier houd je er nog wel een zoetwaterbel. Tegelijkertijd zie ik dat het draagvlak in de regio beperkter aan het worden is. Wij hebben brieven gekregen van de waterschappen. Zij staan er in tegenstelling tot vroeger niet meer achter. Ik wacht op een reactie van de provincie. Vooralsnog zeggen LNV en V en W dat wij achter het plan staan. Daarom reageer ik nu niet in mijn eentje op de vraag van de heer Geluk. Ik zal hem meenemen naar mijn collega van LNV. LNV heeft inderdaad gronden aangekocht voor natte natuur. Voor het ministerie is dat een belangrijke uitgave en ik weet niet of daarvoor een alternatief is; ik heb er geen zicht op.

De heer **Haverkamp** (CDA): In haar schriftelijke antwoord heeft de staatssecretaris aangegeven van mening te zijn dat de beheers- en onderhoudskosten voor rekening van de waterschappen komen. Het gaat daarbij in het bijzonder om de Limburgse waterschappen. Daarvoor heeft de rijksoverheid echter ook regels vastgesteld. Deelt de staatssecretaris in dit specifieke geval ook de mening dat de kosten alleen ten laste komen aan de waterschappen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb daar geen extra regels voor opgesteld. Het rijksbeleid bepaalt dat het Rijk de kosten draagt van de aanleg van waterkeringen en de waterschappen de kosten van beheer en onderhoud. Als wij dat van de waterschappen overnemen, ontstaat er weer een discussie over het waterschapsbestel.

In dit geval meenden de Limburgse waterschappen dat er geen problemen waren geweest als het Rijk had gekozen voor rivierverruiming in plaats van kades. In

Limburg bestonden niet eens primaire waterkeringen. Het Rijk heeft voor kades gekozen, omdat het veel waarde hecht aan droge voeten in Limburg, waar overigens niet zozeer de veiligheid in het geding is, als wel overlast het probleem vormt. Het Rijk heeft dus al flink geïnvesteerd in Limburg. Wij vinden principieel dat de waterschappen de beheers- en onderhoudskosten moeten dragen. Ik vind het onzinnig om te zeggen dat zij die lasten niet hadden gehad als er iets anders was gebeurd. Wij hebben heel veel gedaan om de problemen op te lossen en zullen dat ook de komende jaren doen. Binnenkort sturen wij u een brief waarin de kosten staan vermeld. Het gaat niet om een politiek principe, maar het staat gewoon in de wet.

Met betrekking tot de luchtvaart, de dubbeldoelstelling en de betrouwbaarheid merk ik op dat ik de afgelopen weken vele malen heb beloofd mij aan de milieuranvoorwaarden te zullen houden, zoals ik herhaald heb tijdens de discussie over de invoerfout. Ik houd mij er nog steeds aan. Wij hebben voor interne en externe veiligheid adequate maatregelen getroffen door risicozones, sloopzones en een beperking in het gebied vast te stellen. De heer Duyvendak heeft het groepsrisico niet genoemd. Het is de eerste keer dat wij de haalbaarheid aan de orde stellen van wat daarover beloofd was. Ik geloof dat vandaag de datum is vastgesteld waarop wij hierover de degens zullen kruisen. Wij hebben ons op alle andere punten wel aan de afspraken gehouden. Wij verschillen daarover van mening, of wij dat prettig vinden of niet.

Op de vragen hoe wij aan de buitenwereld de betrouwbaarheid garanderen en het vertrouwen in de overheid herstellen, antwoord ik dat wij iedere keer zullen proberen om zo helder mogelijk te communiceren over de afspraken en over wat wij hebben gedaan om die na te komen. Volgens mij ben ik overigens tijdens het algemeen overleg lang genoeg ingegaan op de operatie "schoon schip".

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt net of u op een andere planeet leeft, nu u zegt dat u zich aan alle afspraken hebt gehouden. Iedereen buiten deze Kamer, of het krantencomentatoren

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zijn of mensen in de regio, heeft het gevoel dat de politiek afspraak na afspraak heeft geschonden. Er is dus een ontzettend groot geloofwaardigheidsprobleem. Realiseert u zich dat niet?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik realiseer mij dat het vertrouwen in de buitenwereld zeer gering is door alle ingewikkelde discussies die gevoerd zijn en door de invoerfout en de aanpassing van de wet. Ik heb u echter steeds gezegd dat wij ons aan de norm zouden houden. Wat dat betreft maken wij onze beloften dus nog steeds waar. Wij hebben ons gehouden aan onze belofte over de slaapverstoring. Je kunt van mening verschillen over de vraag of je er al dan niet blij mee bent, maar wij hebben onze beloften ten aanzien van al die zaken niet geschonden. Ik ben zelf degene die het onderdeel van externe veiligheid met betrekking tot het groepsrisico en tot ruimtelijke ordening aan de orde stelt. Wij weten nu nog niet of wij onze beloften terzake kunnen waarmaken. Wij zijn er ook nog niet over uitgepraat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er zijn buiten deze zaal heel wat mensen die de normen en de gedane beloften anders interpreteren dan u. U moet dat toch helder kunnen constateren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik. Ik heb ook steeds gezegd dat aan de buitenwereld bijna niet is uit te leggen wat er gebeurt. Ik kan mij alleszins voorstellen dat mensen denken dat niet wordt gedaan wat afgesproken is. Als in een krantenkop wordt vermeld dat de norm wordt opgerekt, zou ik dat als burger ook aannemen. De norm wordt echter niet opgerekt, maar dat staat niet in de krant.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hebben nu alleen de media schuld of ligt het iets ingewikkelder?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het zijn niet alleen de media, het is ook het politieke debat. Het is wat je allebei laat zien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Neem nu het veiligheidsrisico, de

kans op herhaling van de Bijlmer-ramp. Het kabinet schrijft nu dat iedereen met gezond verstand toen het in de wet opgenomen was kon weten dat het onhaalbaar was. In een brief van anderhalf jaar geleden zegt minister Netelenbos echter over de precieze norm: "De experts zijn tot de conclusie gekomen dat het ontwikkelen van het zogenaamde statistisch causaal model mogelijk is. De norm die daaruit zal volgen houdt rekening met 1990. 1990 is gekozen als standstillbenadering."

Daar zegt de vorige minister dat het allemaal heel goed kan, dat wij het doen en dat het niet gevaarlijker wordt dan het in 1990 was.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken die brief ook. Wij hebben hem zelf naar de Kamer gestuurd. Er zijn ook vele andere passages mee gestuurd, waaruit bleek dat er ook wat anders aan de hand was. Over twee weken hebben wij hierover een AO. Dan kunnen wij uitgebreid hierop ingaan. Iedereen weet dat dit een politieke deal was. Uiteindelijk moeten wij straks goed bekijken wat wij willen realiseren. Het is dezelfde discussie als die over de effecten van de storing. Willen wij een standstill op het groepsrisico realiseren, waarbij de maatregelen onevenredig zijn vergeleken met het resultaat, of willen wij sturen op de vermindering van risico's en het vergroten van de veiligheid?

De **voorzitter**: Ik sta geen interrupties meer toe, temeer daar over dit specifieke thema de achttiende een algemeen overleg zal plaatsvinden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Verdaas meent dat wij onze plannen voor Schiphol als bedrijf niet moeten uitvoeren. Wij zouden een pas op de plaats moeten maken en eerst de mainportprojecten moeten afronden. Pas daarna moeten wij beginnen met de privatisering. Dat ben ik niet met hem eens.

Bij de fusie KLM-Air France hebben wij het erover gehad dat de internationale ontwikkelingen nu heel omvangrijk zijn. Wij moeten voorbereid zijn op allerlei activiteiten om ons heen en op veranderingen van bedrijven, ook van luchthavens, die overal privatiseren. Dat is de eerste reden waarom ik niet wil

wachten op de uitkomst van het mainportonderzoek, maar al klaar wil zijn voor de situatie waarin een vraag op ons af komt.

De heer Verdaas gaat het er volgens mij om dat wij niet te veel uit handen geven. Wij zullen misschien nog wel eens moeten sturen om te zorgen dat Schiphol een stevige hub blijft. Mijn intentie met de privatisering is nu juist om meer grip te krijgen op Schiphol dan wij nu hebben. Dat gebeurt met de nieuwe wet die ik voor ogen heb. Dat klinkt misschien vreemd voor een privatisering, maar gelet op de huidige wet- en regelgeving hebben wij minder te zeggen dan in een andere setting. De publieke belangen, waaronder de continuïteit van de luchthaven, moeten worden gewaarborgd. Het kabinet-Balkenende I wilde dat eerst de publieke belangen veilig werden gesteld. Die hebben wij nu goed geïdentificeerd en gewaarborgd. Over niet al te lange tijd ga ik ermee naar het kabinet en daarna naar de Kamer.

Daarmee is Schiphol nog niet geprivatiseerd. Dat gebeurt pas op het moment dat wij de aandelen verkopen. Daarvoor hebben wij een wondertekst opgenomen in het vorige regeerakkoord. Ik weet niet meer precies hoe het er stond, maar wij konden zelf kiezen wat het juiste moment was om de aandelen te verzilveren.

Er zijn twee stappen. De eerste is het afronden van de wet, waardoor de economische regulering en de mogelijkheid tot privatisering worden geregeld. Wij houden dan nog een minderheidsaandeel over, zoals de Kamer weet. De tweede stap is de privatisering zelf. Ik verzeker de Kamer dat wij met de wet meer sturingsmogelijkheden zullen krijgen dan wij nu hebben.

De heer **Verdaas** (PvdA): De woorden van de staatssecretaris wekken in die zin vertrouwen, dat haar doelstelling dezelfde is als die van ons, namelijk meer greep krijgen op de toekomst van Schiphol. De staatssecretaris heeft zelf aangegeven hoe lastig het communiceren is over de vervreemding van aandelen, ook al is het een minderheidsaandeel, terwijl er toch meer greep ontstaat. Er zijn veel onzekerheden rond Schiphol, ook over de toekomst. Daarom is ons verzoek aan de ene kant om pas op de plaats te

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maken. Aan de andere kant ziet het ernaar uit dat het kabinet toch doorgaat. Ons verzoek is dan om heel goed aan de omwonenden uit te leggen waarom wij meer greep op Schiphol krijgen.

Schiphol wil graag ondernemen. Schiphol is ook een kwaliteitsluchthaven die iets te ondernemen heeft. Is het een idee om de risico's voor Schiphol weg te nemen door een aparte BV in te stellen? Op die manier zou Schiphol met gebruikmaking van zijn kennis met het afhandelen van het vliegverkeer aan de slag kunnen. De luchthaven kan dan ondernemen wat ze wil, maar de eventuele risico's zouden nimmer bij Schiphol luchthaven NV in Nederland terechtkomen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De vraag is dan waar die wel terechtkomen. Dat baart mij misschien de meeste zorgen.

Volgens mij moet je nagaan hoe je grip kunt houden op zo'n organisatie en hoe je ervoor kunt zorgen dat ongewenste ontwikkelingen worden tegengegaan. Hierover zullen wij uitvoeriger spreken als het voorstel naar de Kamer wordt gestuurd. Je kunt grip houden op de organisatie via de grondexploitatie. Wie is de juridisch eigenaar en wie is de economisch eigenaar van de grond? Je kunt ook afspraken maken over vastgoed enzovoorts. Voor het Rijk zijn er dus allerlei mogelijkheden om ervoor te zorgen dat zo'n luchthaven echt als bedrijf kan functioneren en niet een soort overheidsorganisatie is. Tegelijk zou je daarmee kunnen bereiken dat op het moment waarop zich ongewenste ontwikkelingen voordoen, je direct in kunt grijpen, meer nog dan nu. Ik meen echter dan wij hierover te zijner tijd moeten spreken. Uiteindelijk hebben wij er belang bij dat Schiphol goed functioneert. Als overheid moeten wij vooral nagaan op welke punten wij echt de regie moeten hebben. Wij moeten ervoor zorgen dat de luchtverkeersleiding op de juiste manier opereert en dat zoiets in de toekomst stabiel is. Wij moeten er ook voor zorgen dat de kennisinfrastructuur intact blijft. We moeten ook de belangen van de Nederlandse bedrijven behartigen die nu ook in het buitenland opereren. Al dat soort zaken behoort tot de kerntaken van V en W. Daarop moeten wij ons vooral richten.

Voorzitter. Ik wil overgaan tot mijn opmerkingen over de regionale luchtvaart. De regionale luchtvaart staat hoog op mijn lijstje. Schiphol is natuurlijk reuze interessant, maar die regionale luchthavens hebben wij in de afgelopen jaren toch wel wat stiefmoederlijk behandeld. Wat ik de komende jaren graag wil is een flinke decentralisatie. Daarvoor hebben wij een wet in de maak. Wij willen snel handelen en niet eerst een beleidsnota opstellen, maar meteen een voorstel naar de Kamer sturen. We willen komen tot sterke regionale luchthavens, want die zijn goed voor de regionale economie en de consument. Je hebt een vliegveld in de buurt en de prijs van regionale vluchten is, als alles goed gaat, ook nog lager dan die van andere vluchten. Verder passen de regionale luchthavens heel goed bij de Europese behoefte aan rechtstreekse verbindingen tussen de regio's. De kern van de nieuwe regelgeving is dan ook: ervoor zorgen dat de zeggenschap over de regionale luchthavens wordt gedecentraliseerd, zodat de lusten en de lasten komen bij degenen die ook de baten en de nadelen ondervinden. Dus decentraal, door de provincies, laten doen wat decentraal kan en centraal doen wat je centraal moet doen.

De heer Hofstra vroeg of de regionale luchtvaart wel voldoende kansen krijgt en op welke manier ik zal gaan decentraliseren. Dat wil ik niet doen zoals mijn voorgangers dat beoogden: je gooit wat over de schutting en zegt dat er geen ruimte meer mag komen. Wij willen niet de wurggreep van de standstill die toen uit de afspraken voortvloede. Wij zullen wel letten op de beperking die voortvloeit uit de milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden die door het Rijk zijn gesteld. Wij willen ons beperken tot die zaken waarover het Rijk echt gaat en dat zijn typisch zaken die op nationaal niveau moeten worden geregeld. Daarbij gaat het vooral om het geluid in relatie tot de gezondheidsproblematiek en de externe veiligheid. Er zijn in dat verband een heleboel andere zaken te noemen, zoals de standstill en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Je moet het bepalen van de normen daarvoor aan de regio zelf kunnen overlaten. Als je dat niet doet, zullen de provincies niet geïnteresseerd zijn in decentralisatie. Dan zeggen zij: houdt u maar lekker de verantwoordelijkheid voor die regionale

luchthavens. Ik hoop dat ik hiermee de insteek die wij willen kiezen wat hebt verduidelijkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Hartelijk dank voor het antwoord op dit punt. Het is bijzonder prettig dat je tegenwoordig elke dag van Groningen naar Londen kunt vliegen. Ik begrijp dat een wet wordt voorbereid met als strekking de privatisering van Schiphol. Hoe voorkomt u dat Schiphol een belang gaat nemen in regionale velden? Daardoor zou wel eens een oneigenlijke situatie kunnen ontstaan. Als het met Schiphol als hoofdvliegveld minder gaat, zou het de regionale velden kunnen afknijpen. Zouden wij er daarom niet moeten voorkomen dat Schiphol zoiets kan doen? Besteedt u in de wet aan dit punt aandacht?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik nog niet, maar ik neem het mee. Wij hebben al wel de discussie gehad over het effect van de groei van Schiphol en van regionale luchthavens. De local carriers hebben vooral interesse voor de regionale luchthavens, omdat ze daar een veel snellere afhandeling hebben en minder overhead. Is dat dan weer een gevaar voor de hub-functie? Naast de wet zullen wij ook een soort schets maken van de te verwachten ontwikkelingen. Er is nu al participatie van Schiphol in de regionale luchthavens. Ik noem Rotterdam en Lelystad, dat floreerende regionale luchthavens zijn en geen afgeknepen kindjes. Wij zullen moeten bezien wat wij daarover opnemen, zeker als Schiphol straks een deels geprivatiseerd bedrijf is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is op de late avond nog een forse ruk naar rechts als het gaat om het vliegverkeer in Nederland. Het is een heuse beleidswijziging. Er wordt gesproken van sterke regionale luchthavens. Die woorden durfde tot nu toe niemand in de mond te nemen. Een deel van de milieuvoorwaarden en -grenzen worden nu ook aan de provincies overgelaten. Ik noem even de traditionele grenzen: geluid en veiligheid. Die laat het Rijk toch niet los? Dat blijven wij toch vanuit Den Haag vastleggen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Volgens mij heeft u net als voorbeeld gehoord dat deze criteria op nationaal niveau aan de orde zijn. Een aantal andere zaken dus niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Krijgen de regionale luchthavens een grotere geluids- en veiligheidsruimte of blijft dat gelijk? Dat is natuurlijk cruciaal.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De meeste hebben net hun aanwijzing gehad of zijn daar nu mee bezig. Die aanwijzing biedt groei ruimte voor een aantal jaren. Over de vraag of er voor de toekomst op specifieke velden nog meer ruimte wordt geboden, zullen wij het hebben bij de behandeling van deze nota.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U sluit het dus niet uit...

De **voorzitter**: Het antwoord lijkt mij afdoende. Er is een heldere toezegging gedaan. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kom op de internationale insteek. De ontwikkelingen gaan razendsnel. Het beleid op het gebied van de luchtvaart komt steeds vaker uit Brussel. Zaken als een snelle internationalisering van de sector, fusies en privatiseringen vragen heel veel van onze aandacht. Ik denk ook aan het gezamenlijk maken van wet- en regelgeving. Er gebeurt heel veel. Er komen heel veel administratieve lasten op ons af. Dat betekent dat wij daar sterk op moeten sturen. Enerzijds pakken wij samen met EZ en VROM en de sector de beleidsontwikkeling in Europees verband, dus de mainportfunctie op. Anderzijds moet worden gestuurd op wet- en regelgeving. Nederland speelt internationaal op het gebied van luchtvaart een heel belangrijke rol. Wij zijn het achtste luchtvaartland ter wereld. Die extra inspanningen willen wij laten zien tijdens het voorzitterschap. Wij willen daar onze belangrijke rol waarmaken.

De heer **Haverkamp** vroeg mij wat wij gaan doen tijdens het voorzitterschap. Ik noem als eerste punt het voltooiën van de interne luchtvaartmarkt. Verder wijs ik op de harmonisering van de regels voor veiligheid, voor milieu, voor beveiliging en voor de capaciteit van de luchthavens en

het luchtruim. Ten slotte noem ik het externe EU-markttoegangsbeleid, zoals de onderhandelingen met derde landen. Achter al deze punten zit natuurlijk vereenvoudiging van de regelgeving, level playing field, efficiency en duurzaamheid. De slots hebben onze uitdrukkelijke aandacht. Wij kijken er naar in het kader van de nieuwe Europese verordening. Vorig jaar hebben wij gevraagd om het hanteren van de milieucriteria. Wij zullen daarop blijven hameren. Ik noem ook nog het gebruik van slots ter ondersteuning van de mainportfunctie. Ook over de lokale regels hieromtrent vindt discussie plaats in internationaal verband. Wij kijken daarbij natuurlijk naar de praktische en juridische haalbaarheid.

De heer **Van der Ham** (D66): De staatssecretaris voor milieu, de heer Van Geel, heeft een aantal maanden geleden een pleidooi gehouden voor belasting op vliegtickets en op kerosine. Dat kun je alleen in Europees verband invoeren. Ik neem aan dat deze staatssecretaris samen met de heer Van Geel in het kader van het EU-voorzitterschap hiervoor gaat pleiten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar denk ik zelf anders over, want wij zijn na de Denen de enigen die het willen. Die discussie is al een keer gevoerd en internationaal wordt gezegd dat men daar voorlopig niet aan wil beginnen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik mag toch hopen dat het kabinet op dit punt met één mond spreekt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. De heer Van Geel heeft gezegd dat hij dit graag wil, maar dat hij beseft dat wij gebonden zijn aan internationale afspraken. Op dit moment is hier geen meerderheid voor te vinden. Als u wilt dat ik in 2004 iets binnensleep, dan denk ik dat ik mij beter kan richten op de slots, het sturen op milieucriteria en dergelijke. Dat lijkt mij beter dan een discussie aangaan waarvan de uitkomst op voorhand eigenlijk al vaststaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Als je je er niet voor inspant, weet je zeker dat het nooit gaat gebeuren. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris voor de luchtvaart en de staatssecretaris

voor het milieu op dit punt samen optrekken en dit toch aan de kaak proberen te stellen. Als je dat maar vaak genoeg doet, neemt de kans toe dat het dieper in de agenda komt te staan en dat ook andere landen dan Denemarken ons daarin gaan steunen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er speelt nog iets anders. Het voorzitterschap is een Europese aangelegenheid, terwijl de kerosineheffing een internationale aangelegenheid is die in ICAO-verband wordt bekeken. Daar is de discussie neergelegd en daar komen ook de signalen vandaan dat men daar nou niet echt om staat te springen. Europa moet die heffing volgens mij ook niet invoeren als dat niet ook in Amerika en andere werelddelen gebeurt.

Tot slot kom ik op de beveiliging van de luchtvaart. Wij stellen die beveiliging natuurlijk in internationaal verband aan de orde, maar het ministerie van Justitie vervult hier met Brussel een voortrekkersrol. Sinds 11 september 2002 ligt er een Europese verordening voor beveiliging van de burgerluchtvaart. Dit is dus een onderwerp dat zeer zeker onze aandacht heeft.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijn vraag over beveiliging ging niet alleen over luchthavens, maar ook over zeehavens en specifiek over de maatregelen die terzake in Europees verband afgekondigd zijn. Uit krantenberichten hebben wij opgemaakt dat het heel lastig is om die maatregelen op tijd te implementeren. Ik heb gevraagd of het daarom niet handiger is om dat van tevoren te accepteren en een langere termijn af te spreken. Dat lijkt mij althans beter dan een wet in werking te laten treden, terwijl je weet dat die niet te handhaven is. Verder wil ik weten hoe dit in de andere Europese landen zit. Houdt men zich daar ook zo strikt aan de termijnen of doet men het daar rustiger aan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat u die vraag in eerste termijn hebt gesteld. Wij hebben u toen niet openlijk gecorrigeerd, maar de zeehavens en de beveiliging ervan vallen onder de minister. Zij heeft schriftelijk op uw vraag hierover gereageerd. Wellicht wil zij



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

hier in tweede termijn nog iets over zeggen.

Ik kom tot een afronding. Mijn inzet voor de begroting van volgend jaar is gericht op betrouwbaarheid en realisme. Het spoor moet betrouwbaar zijn en de dienstverlening moet ook betrouwbaar zijn voor de treinreiziger. Het waterbeleid moet betrouwbaar zijn en niet te veel gericht worden op incidenten. Er moet sprake zijn van een structurele en integrale aanpak van de veiligheid, de verdroging en de waterkwaliteit. Verder moet er realistisch en betrouwbaar worden omgegaan met het luchtvaartdossier, zowel met het oog op het economische belang als met het oog op het belang van de omwonenden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat we starten met de tweede termijn van de Kamer. Mocht die voor 23.30 uur zijn afgerond, dan gaan we door en maken wij ook de tweede termijn van de regering af. Lukt dat niet, dan wordt er geschorst en volgt de tweede termijn van de regering morgenochtend om 10.15 uur.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor hun uitvoerig antwoord. Toch zijn wat ons betreft een paar zaken blijven liggen. Eerst iets over het Smedinghuis. Het antwoord hierover heeft ons niet erg gelukkig gemaakt. Daarom dien ik daarover de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de Voorjaarsnota 2003 niet is aangekondigd dat in 2003 30 mln moet worden uitgetrokken voor de nieuwbouw van het Smedinghuis, waardoor de juridische basis voor het uitgeven van 30 mln voor het Smedinghuis in 2003 ontbreekt;

constaterende dat de regering de nieuwbouw van het Smedinghuis in de jaren 2003, 2004 en 2005 ten

coste wil laten gaan van het Infrastructuurfonds (in totaal 85 mln euro);

overwegende dat gelden uit het Infrastructuurfonds moeten worden aangewend voor infrastructuur;

verzoekt de regering, de gelden uit het Infrastructuurfonds niet aan te wenden voor de nieuwbouw van het Smedinghuis,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (29200-XII).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik zeg erbij dat, als de regering deze motie niet overneemt, wij voor de stemmingen in de Kamer met een amendement zullen komen.

Er is ook stilgestaan bij de bezuinigingen met betrekking tot het ziekteverzuim. Daarover is ook al iets in het AO opgemerkt. De heer Hofstra heeft dat hier aangescherpt. Een en ander is uiterst merkwaardig. Wij komen daar nog nader op terug, maar wij wachten de reactie van de bewindslieden op de motie eerst af.

Over het uitstel van de privatisering van de gemeentelijke OV-bedrijven heeft de regering aangegeven dat het niet zozeer om de privatisering gaat, maar vooral om het belang van de klant. Ik deel die mening. Ik dien daarover de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vier grote steden in 2007 hun stadsvervoer moeten aanbesteden teneinde een betere prijs-kwaliteitverhouding te realiseren;

constaterende dat daartoe een aantal stappen wordt gemaakt, zoals het splitsen van infrastructuur en eigendom en de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoersbedrijven;

overwegende dat het belang van de reiziger gediend is met kwalitatief

hoogwaardig openbaar vervoer en dat meer marktwerking daartoe maar één van de middelen is;

verzoekt de regering, af te zien van aanbesteden via concessies in de vier grote steden, onder de voorwaarde dat het stedelijk openbaar vervoer de komende jaren op basis van een nog nader uit te werken benchmark qua kwaliteit vergelijkbaar is met private concessiehouders,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (29200-XII).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ten slotte dien ik nog twee moties in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer voor zowel de reizigers als het personeel moet verbeteren;

constaterende dat daarvoor concrete doelstellingen nodig zijn;

spreekt uit dat eind 2006 het aantal geweldsdelicten in de trein met 40% afgenomen moet zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 25 (29200-XII).

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het onveilig is in de trein;

constaterende dat reeds eerder is toegezegd dat er 200 man extra spoorwepolitieagenten zouden komen;

## Boelhouwer

constaterende dat hiervan slechts 51 ook daadwerkelijk zijn gerealiseerd;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2005, 149 extra manschappen spoorwegpolitie aan te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 26 (29200-XII).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Als ik nog wat meer spreektijd had gehad, had ik graag toegelicht waarom ik vind dat ik dit via een motie moet doen en niet via een amendement. Ik ben namelijk van oordeel dat dit niet ten laste moet komen van de begroting van Verkeer en Waterstaat maar dat het gehele kabinet die taak zou moeten omarmen om de veiligheid te realiseren.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik zal mijn bijdrage beperken tot het indienen van een aantal moties die ik vergezeld zal doen gaan van een zo beknopt mogelijke toelichting.

De spoortunnel Delft kan op brede steun rekenen in de Kamer. In de opmaat naar het MIT dienen wij hierover een motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de voor de spoortunnel Delft gereserveerde middelen ingezet worden voor de tweede fase van het herstelplan spoor;

verzoekt de regering, aan te geven welke kosten voor 2010 sowieso moeten worden gereserveerd voor onderhoud en leefbaarheidsmaatregelen;

verzoekt de regering voorts, met de betrokken partners te zoeken naar alternatieve financieringsmogelijkheden voor de spoortunnel en de Kamer hierover voor de behandeling van het MIT te

berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Verdaas, Van Haersma Buma, Hofstra en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 27 (29200-XII).

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Met betrekking tot het kwartje van Kok heb ik in eerste termijn aangegeven dat wij een andere verdeling voorstaan waar het gaat om de opbrengsten ervan. Ik dien hierover de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering 61% van de extra middelen uit het kwartje van Kok inzet voor weginfrastructuur;

overwegende dat onderhoud van het spoor en onderhoud van waterwegen een grote achterstand kennen;

overwegende dat spoor- en waterwegen bij goed functioneren een alternatief kunnen vormen voor (goederen)vervoer over de weg;

overwegende dat de Spoedwet wegverbreding II niet doorgaat en de middelen die hiervoor gereserveerd staan, vanaf 2005 dan ook elders geïnvesteerd kunnen worden;

verzoekt de regering, een verdeling binnen het kwartje van Kok te maken waarbij 50% naar de weg gaat en 50% naar spoor en water,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Verdaas en Slob. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 28 (29200-XII).

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Over Schiphol heeft de staatssecretaris gezegd dat de zeggenschap over deze luchthaven ook haar een liefding waard is. Inzake de vervreemding van de aandelen van het project Mainport Schiphol dienen wij de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor Schiphol onzekere tijden aankomen met de fusie van KLM en Air France;

overwegende dat de nationale luchthaven van nationaal collectief belang is;

overwegende dat het project Mainport Schiphol nog niet is afgerond;

verzoekt de regering, af te zien van vervreemding van aandelen Amsterdam Airport Schiphol totdat het project Mainport Schiphol is afgerond,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 29 (29200-XII).

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. In het kader van de verkeersveiligheid menen wij dat het goed zou zijn als lokale, regionale en provinciale overheden ook zelf controles kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld op snelheids-overtredingen. Als vervolg op de motie-Niederer/Valk van 30 november 2000 dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal verkeersslachtoffers op provinciale en gemeentelijke wegen vele malen hoger is dan op rijkssnelwegen;

overwegende dat behalve het Rijk daarom ook lokale en regionale wegbeheerders een belangrijke rol spelen bij verkeersveiligheid en derhalve regionale doelstellingen hebben voor verkeersveiligheid;

overwegende dat de beoogde GDU+-ophoging en ontschotting in 2004 en 2005 het einde betekent van



Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

apart geormerkte gelden voor verkeersveiligheid op lokaal en regionaal niveau;

van mening dat provincies en gemeenten wel moeten beschikken over aparte middelen om verkeersveiligheid te realiseren door middel van het opleggen van boetes bij snelheidsovertredingen;

verzoekt de regering, een plan uit te werken waarbij het mogelijk wordt lokale en regionale boetes te innen en te bestemmen voor herkenbare veiligheidsdoelen waarover zij kunnen beschikken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (29200-XII).

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de uitgebreide en accurate beantwoording in eerste termijn. Ik kan hen meedelen dat ik een presentielijst heb doen rondgaan bij de ambtenaren, opdat de studiepunten straks eerlijk verdeeld kunnen worden. Ik hoop dat de ambtenaren de presentielijst hebben getekend.

De hoofdlijnen van de begroting staan als een huis. Dat neemt niet weg dat er nog een aantal pijnpunten zijn, die ik langs zal lopen.

Ik vind de minister erg sceptisch over publiek-private samenwerking. In het kader van de begroting van Economische Zaken is daarover reeds gesproken. Ik begrijp niet waarom in het buitenland wel kan wat in Nederland niet kan. Ik geef daarbij steun aan een motie die de heer Hofstra straks op dit punt zal indienen.

De minister heeft aangegeven de doelstelling 25% reductie bij regelgeving serieus te nemen. Ik hoop dat zij dit kan concretiseren en dat wij daadwerkelijk over vier jaar 25% minder regels tegemoet kunnen zien. Is het mogelijk om de Kamer op een gegeven moment een plan toe te sturen over de wijze waarop dit gerealiseerd zal worden? Bij het woord "plan" wil ik het wel kort houden, want veel schrijven moeten wij voorkomen.

Ik houd de staatssecretaris aan haar uitspraak dat de gelden voor de tweede fase onderhoud spoor apart zijn gezet in – wat ik maar noem – een kluis, zodat dit geld ten behoeve van dat doel gebruikt kan worden. Hoe staat het precies met de 111 mln euro bestemd voor lightrailprojecten?

Over één project, de spoortunnel Delft, is uitgebreid gesproken. Ik

steun de motie die de heer Verdaas daarover heeft ingediend. Het siert de minister dat zij eerlijk is, haar opvatting geeft en zegt hoe het ervoor staat. Dat neemt niet weg dat de indieners van de motie van oordeel zijn dat er te veel mogelijkheden nog niet zijn uitgezocht. Dat betreft met name publiek-private samenwerking en het erbij betrekken van de noodzakelijke kosten die sowieso moeten worden gemaakt als de tunnel er niet komt, voor onderhoud en andere leefbaarheidsmaatregelen. Het betrekken van die kosten bij de afweging ten aanzien van de aanleg van een tunnel moet goed worden onderzocht met de betrokken partners. Vandaar onze steun aan de motie-Verdaas.

De sociale veiligheid op het spoor is een acuut probleem, dat zich niet verhoudt tot de opmerkingen van de minister dat zij de sociale onveiligheid zal gaan monitoren, dat er een evaluatie komt en dat wij dan verder zien. Vandaar dat ik daarover een motie indien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de motie over de spoortunnel in Delft worden twee cruciale dingen niet genoemd. U geeft ook nu geen interpretatie daarvan, namelijk dat de start van het project in 2007 is en dat bij de oplossingsrichting ook nagegaan moet worden of de ijzeren grens zoals opgenomen in het MIT van 2010 eventueel verlegd kan worden naar 2011 of 2012.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voor de duidelijkheid, dat staat niet in de motie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U geeft ook geen interpretatie op dat punt van de motie. Moet ik haar wel zo lezen dat u dat nadrukkelijk onderzocht wilt hebben en dat 2007 de startdatum moet zijn of laat u die los?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat voor mij bij deze motie van groot belang is, is het resultaat. Ik proef bij de minister dat zij zeer huiverig is om onderhandelingen verder aan te gaan. Ik kan de minister nu wel allerlei eisen door de strot duwen, maar dan zegt zij dat zij daar niet aan kan voldoen. Dan heb ik liever dat de Kamer in meerderheid aangeeft dat de minister wel serieus met de partners moet onderhandelen. Ik heb ook van de

## Van Haersma Buma

minister gehoord dat zij de periode na 2010 nu niet wil beleggen. Als ik dat toch in een motie zet, kan ik voorspellen dat de minister die motie alleen om die reden niet wil uitvoeren. Dat vind ik zonde. Als u een motie indient waar dat allemaal wel in staat, dan mag dat, maar als dat de reden is waarom die motie niet door de minister wordt overgenomen, is dat wel mooi praten, maar dan hebben wij uiteindelijk niets.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Kamer is hier toch de baas? Het kabinet heeft moties van de Kamer uit te voeren. De motie die wat verder gaat, doet niets anders dan oude afspraken herhalen die in de Kamer gemaakt zijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik realiseer mij heel goed dat wij in een eindeloos gesteggel komen als wij hier in gevecht komen met de minister en de druk zó maximaliseren dat zij dat volledig in strijd acht met wat zij in eerste termijn heeft gezegd. Dan gebeurt er uiteindelijk niets.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U gaf de minister een compliment voor het feit dat zij recht voor de raap heeft gezegd wat zij op het punt van Delft van het een en ander vond. Ik heb haar echter ook vraagtekens horen plaatsen bij nut en noodzaak van de spoortunnel. Valt ook dat onder het compliment dat u haar gegeven hebt?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Nee, dat bedoelde ik niet met het compliment. Ik gaf mijn compliment omdat de minister over een project waarvan wij weten hoe hard daaraan gewerkt is en hoe belangrijk de Kamer dat om de eerder genoemde redenen vindt, heeft gezegd dat zij een andere prioriteitenstelling heeft gemaakt, dat dat nu eenmaal haar keuze is en dat zij daarvoor staat. Dan zegt de Kamer niet dat zij daar daarom ook voor kiest, maar ik steun het enkele feit dat een minister niet zegt "we zien wel en ik weet het allemaal niet", maar in het openbaar gewoon zegt wat haar keuze is en dat zij daarvoor staat. Dat meen ik serieus. De conclusie van de minister dat het geld weg is en weg blijft, steun ik dus niet, want anders zou ik de motie-Verdaas niet steunen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat betekent dus dat nut en noodzaak van de spoortunnel voor de CDA-fractie nog steeds recht overeind staan.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan gaan wij het debat iets langer maken, want daar wil ik twee dingen over zeggen. De minister geeft iets aan waar wij wel iets mee moeten, namelijk de vraag over de viersporigheid. Ooit begon de tunnel als een viersporigheidsmaatregel onder de grond. Daarvan zegt de minister dat dat niet nodig is. Dan moeten wij in het verdere proces natuurlijk wel duidelijk de stelling hebben dat dat wél nodig is. Dat is dus wel iets wat op zichzelf ter discussie staat. Wat voor mij niet ter discussie staat, is de grote noodzaak van dat project in Delft voor de leefbaarheid daar. Dat is ook een verantwoordelijkheid, als je ziet hoe enorm veel al geïnvesteerd is in vooronderzoek en in aankoop van grond en van huizen. Die dingen wegen wel mee. Daarin volg ik de minister dus niet. Ik hoop dat dat een antwoord is op de vraag van de heer Slob.

Ik ben zo van mijn à propos dat ik niet meer weet of ik de motie die ik had willen voorlezen, inderdaad voorgelezen heb.

De **voorzitter**: U hebt de motie nog niet voorgelezen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan ga ik dat nu doen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een extra impuls nodig is voor de aanpak van sociale onveiligheid op spoorlijnen met een verhoogd veiligheidsrisico;

verzoekt de regering, een bedrag van 5 mln euro uit het budget voor regionale samenwerking toe te voegen aan het budget voor het Aanvalsplan sociale veiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Hermans, Hofstra,

Boelhouwer, Van der Ham, Van der Staaij, Slob en Gerkens.

Zij krijgt nr. 31 (29200-XII).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik kan de voorzitter, de minister, de staatssecretaris en de ambtenaren geruststellen: dit is mijn enige motie. Ik hoop daarmee ook enigszins bij te dragen aan beperking van de motiedruk.

Mijn laatste opmerking betreft het Smedinghuis. De gedachte om het geld van het Smedinghuis te besteden aan zeer nuttige zaken, vind ik zeer sympathiek, maar ik heb grote angst dat het niet zo makkelijk is. Ik sta hier nog open in, maar ik hoop dat de minister duidelijk aangeeft hoe het zit met die 85 mln euro. Vliegt die nu ergens in de lucht en kunnen wij die voor het Smedinghuis of voor iets anders besteden? Of is het gewoon geld dat, als het niet van de begroting van Verkeer en Waterstaat komt, ergens anders gekort zou moeten worden? Dat wil ik graag weten, want als het antwoord daarop niet helder is, ga ik een motie of iets dergelijks steunen. Ik hoop overigens wel dat in die 85 mln euro een graffitiwerende coating is opgenomen.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden hartelijk voor de beantwoording. Die is wat mij betreft dermate volledig dat er geen moties noodzakelijk zijn.

Ik ben de minister erkentelijk dat zij onze zorg deelt wat betreft de vaarwegen. Zij heeft toegezegd 25 mln naar voren te halen. Ik ben de staatssecretaris erkentelijk dat zij zegt bij de Europese wet- en regelgeving te werken aan een level playing field. Ik wens haar tot slot een fijne reis morgen.

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik ben blij met enkele toezeggingen. Ik hoop echter dat wij bij het MIT nog ergens 10 mln kunnen vinden voor de vaarwegen.

Ik vind dat de algemene visie op mobiliteit bij dit beleid deels ontbreekt en deels kortzichtig is. Om te voorkomen dat er veel geld aan visieloze en slechte maatregelen besteed wordt, dien ik de volgende motie in.

## Gerkens

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat congestieproblemen niet structureel weggewerkt kunnen worden met een vervolg op de Spoedwet wegverbreding;

overwegende dat het huidige beleid zal leiden tot een enorme toename van het aantal auto's, met daarbij alle bijkomende problemen;

voorts overwegende dat de nota Mobiliteit de richting aan moet geven voor het verkeer in Nederland en deze nota op zijn vroegst volgend jaar vastgesteld kan worden;

verzoekt de regering, geen vervolg te maken op de Spoedwet wegverbreding totdat de nota Mobiliteit is vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (29200-XII).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Natuurlijk ontken ik niet dat er congestieproblemen zijn op de rijkswegen. De SP wil die echter op een andere manier aanpakken dan de regering. Over een ding zijn wij het echter eens: transport over water is wenselijker dan transport over de weg. De minister denkt dat de proef met 3-TEU-trucks niet zal leiden tot een transitie van binnenvaart naar wegvervoer. Ik ben daar nog niet zo zeker van. Ik wil de binnenvaartschippers enige zekerheid bieden, zodat ook zij kunnen investeren in de toekomst. Vandaar de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenvaart over het algemeen een relatief milieuvriendelijke en veilige transportmodaliteit is;

voorts overwegende dat het toestaan van trucks die een capaciteit hebben van 3 TEU een bedreiging kan zijn voor de binnenvaart;

constaterende dat het transport over de weg een medeveroorzaker is van congestie op de weg;

van mening dat de binnenvaart bevorderd dient te worden ten opzichte van het vrachtvervoer over de weg, om transport veiliger en milieuvriendelijker te maken en bovendien iets tegen congestieproblemen te doen;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat er per saldo geen transitie plaatsvindt van transport over water naar wegtransport, ook niet indien er vrachtwagens met een capaciteit van 3 TEU toegelaten zouden worden op de rijkswegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (29200-XII).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Goed openbaar vervoer kan een bijdrage leveren aan bevordering van de doorstroming. Ik wil dan ook graag meer mensen in het openbaar vervoer. De maatregelen van de minister stellen mij hierin niet gerust. Vandaar de volgende motie, mede namens de heer Duyvendak.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het met het huidige beleid onzeker is of er sprake zal zijn van een toename van de reizigersgroei in het openbaar vervoer;

voorts overwegende dat een afname van het gebruik van het openbaar vervoer zou kunnen leiden tot een toename van het gebruik van de auto;

van mening dat een dergelijke transitie van openbaar vervoer naar auto ongewenst is;

verzoekt de regering, te onderzoeken of er een transitie plaats heeft gevonden van openbaar vervoer naar auto en een plan van aanpak op te stellen om de reizigers terug te krijgen in het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (29200-XII).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Een goed openbaar vervoer is ook een veilig openbaar vervoer. De motie van de heer Van Haersma Buma om meer geld beschikbaar te stellen voor de sociale veiligheid heb ik dan ook medeondertekend. Ik denk echter niet dat hiermee de problemen opgelost zijn. Ik wil graag met deze minister nog eens bekijken wat voor maatregelen voor de sociale veiligheid nog meer mogelijk zijn. Dat het oude aanvalsplan niet toereikend zal zijn, is voor mij helaas al duidelijk. Daarom dien ik samen met de heer Van Ham de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het van groot belang is dat het openbaar vervoer veilig is;

constaterende dat de sociale veiligheid bij het openbaar vervoer verslechterd lijkt te zijn ten opzichte van het moment waarop het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer is vastgesteld;

verzoekt de regering, te onderzoeken waar tekortkomingen zijn in het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer en daar het aanvalsplan aan te vullen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (29200-XII).

□

De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden uiteraard voor de beantwoording van de vragen. In de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat valt mij op dat het waterdeel niet erg transparant is. Wellicht moet hierbij worden overwogen om te komen tot een MIT-achtige structuur. In de toekomst kunnen er dan bijvoorbeeld extra paragrafen worden toegevoegd.

Ten aanzien van het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen komen wij niet dicht bij elkaar. De VVD-fractie vindt dat dit moet worden heroverwogen; de zoetwaterproblematiek is te ernstig. Op dit punt vragen wij dan ook een uitspraak van de Kamer.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterend dat de droogteperiode van afgelopen zomer voor grote zoetwaterproblemen in Zuid-Holland heeft gezorgd;

van oordeel dat de bodemdaling en de verwachte zeespiegelstijging de verziltingsproblematiek zullen verergeren, en derhalve een kierbesluit nadelig zal uitwerken;

van oordeel dat de zoetwatervoorziening in Zuid-Holland sterk in betekenis zal toenemen;

van oordeel dat het gedeelte van de financiering waar het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij betrokken is, bestemd kan worden voor veiligheid tegen het water;

verzoekt de regering, het kierbesluit Haringvlietsluizen te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (29200-XII).

De heer **Geluk** (VVD): Ik kom bij de kustuitbreiding, ook wel het plan-Waterman geheten. Anderen

hebben daarover al hun licht laten schijnen. Het antwoord in dezen van de staatssecretaris vinden wij erg mat en weinig enthousiast. Na de Zuiderzeewerken en het Deltaplan is er nu een nieuw project, dat wij zouden moeten omarmen. Op meer dan twintig plaatsen in de wereld, met name in Zuidoost-Azië vinden dergelijk projecten van landaanwinning plaats, geheel in de traditie van onze voorouders. Kortom, dit is een uniek project, een uitdaging voor onze economie, een uitdaging om ons ruimteprobleem te lijf te gaan en een uitdaging om natuurbouw en -ontwikkeling mogelijk te maken. Wij willen de Kamer hierover dan ook een uitspraak voorleggen. Daarbij wil ik twee opmerkingen vooraf maken. Ten eerste is het de bedoeling dat het plan zichzelf bedruipt. Ten tweede zou de regering dit zelf dienen uit te voeren en niet allerlei studies door derden moeten laten doen. De departementen van Verkeer en Waterstaat en VROM kunnen dat voor het belangrijkste deel zelf, waarbij gebruik kan worden gemaakt van eerder verrichte studies.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Zuid-Hollandse kust een aantal zwakke plekken in de duinen voorkomen;

van oordeel dat een kustuitbreiding van Zuid-Holland tot aan ongeveer Scheveningen, gefaseerd uitgevoerd, middels PPS-constructies mogelijk is;

overwegende dat daarbij natuurontwikkeling, recreatie, bedrijventerreinen, woningbouw, glastuinbouw, bestrijding van verzilting en versterking van de kust mogelijk is, wat mede wordt gedragen door provinciale staten van Zuid-Holland;

verzoekt de regering, een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding binnen twee jaar uit te werken, daarbij rekening te houden met het maatschappelijk draagvlak, en dit aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Geluk, Haverkamp, Van der Ham en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (29200-XII).

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ook mijnerzijds dank voor de uitvoerige beantwoording door de bewindslieden. In het kader van de nota Mobiliteit hoor ik graag een reactie van de minister op de suggestie om daarin ergens een tussenstap in te bouwen.

De minister heeft heldere teksten uitgesproken over de prijsdiscussie, waar ik niets op heb af te dingen of aan toe te voegen. Hierover komen wij nog wel nader te spreken.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft er blijkbaar toch nu al een vraag over.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Hofstra heeft in het verleden, en ook in dit debat, kraakheldere taal gesproken over de BPM: hij wil graag dat deze gefaseerd wordt afgebouwd. Aanvankelijk wilde ik de Kamer hierover een motie voorleggen, maar wellicht kan ik nu met de heer Hofstra een deal sluiten. Laten wij in het Belastingplan 2005 hiermee volgend jaar een begin maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben graag bereid om dat goed te bespreken. Het zal moeten gaan met een tempo van 2% per kwartaal, wat betekent dat wij er 12,5 jaar over doen. Als wij op 1 januari 2005 beginnen, zijn wij klaar op 1 juli 2017.

De heer **Van der Ham** (D66): Wat de heer Hofstra betreft, kunnen wij er dus in 2005 een begin mee maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar ik benadruk nogmaals dat sprake is van een heel langdurig proces. Wij zijn ervoor om de verfoeilijke luxe-belasting af te schaffen, maar wij moeten dan wel tijdelijk gelijktijdig de wegenbelasting verhogen. Ik hoop dat de fractie van D66 de discussie daarover tot en met het eind meemaakt.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter...

## Hofstra

De **voorzitter**: Ik sta een volgende vraag niet toe.

De heer **Hofstra** (VVD): In eerste termijn heb ik duidelijk gesteld dat wij, ondanks het vele geld dat erbij gekomen is, per saldo achteruitgaan als het om projecten gaat. In mijn inbreng is één punt misschien nog wat onderbelicht: wij zouden graag een studie van de minister ontvangen over de hoeveelheid geld die wij verdienen door beheer en onderhoud van snelwegen door de provincies te laten uitvoeren. Uiteraard moet dat gebeuren binnen een nationaal normenkader.

De antwoorden over de PPS zijn zodanig dat het mij noodzakelijk lijkt dat het bedrijfsleven zich met deze materie bemoeit. Het moet bovendien ons ambtelijk apparaat wat opschudden en prikkelen. Daarom hebben wij behoefte aan de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er de komende jaren, ondanks de extra gelden voor Verkeer en Waterstaat, per saldo minder geld beschikbaar is voor de uitbreiding van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur;

constaterende dat de behoefte aan verkeers- en vervoersvoorzieningen groter is dan ooit en dat de komende jaren een groot aantal knelpunten moet worden aangepakt;

overwegende dat publiek-private financiering op het gebied van infrastructuur nog slechts beperkt is toegepast;

verzoekt de regering, voor 1 juli 2004 een concreet actieplan op te stellen op grond waarvan de komende jaren een aantal belangrijke projecten ter hand kan worden genomen, bij voorkeur via een gezamenlijk met het bedrijfsleven op te richten investeringsmaatschappij infrastructuur, waarbij de prioriteitenstelling een publieke verantwoordelijkheid blijft en waarbij uitgangspunt zou moeten zijn dat op nieuwe infrastructuur eventueel tol kan worden geheven binnen het publieke kader

van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit en dat er in 2007 een aantal projecten in uitvoering zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (29200-XII).

De heer **Hofstra** (VVD): Wat betreft het MIT hebben wij dringende behoefte om nog twee punten aan de orde te stellen waarop de minister geen duidelijke toezeggingen heeft gedaan. Wij moeten vóór het MIT weten hoeveel geld de bulldozer heeft geschoven na 2010. Verder blijven wij moeite houden met de afstemming van het MIT en de GDU+. Kan de minister nog heel concreet zijn over de projecten die tussen wal en schip dreigen te raken? Hoe worden die gefinancierd?

Over het ziekteverzuim in het openbaar vervoer is al veel gezegd. Ik heb er de volgende motie over voorbereid.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering van plan is de taakstelling met betrekking tot het ziekteverzuim bij de openbaarvervoersbedrijven als algemene bezuiniging door te voeren, zonder rekening te houden met het daadwerkelijke ziekteverzuim bij de vervoerders;

overwegende dat bij aanbesteding van het openbaar vervoer vervoerders met een hoog ziekteverzuim een minder gunstige aanbieding zullen doen;

overwegende dat bedrijven met een laag ziekteverzuim niet in gelijke mate gekort mogen worden als bedrijven met een hoog ziekteverzuim;

verzoekt de regering, de taakstelling met betrekking tot het ziekteverzuim alleen door te voeren in gebieden waar het openbaar vervoer niet is aanbesteed;

verzoekt de regering tevens, de hoogte van de korting op de exploitatiesubsidie te laten afhangen van het daadwerkelijke ziekteverzuim bij de vervoerders,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 39 (29200-XII).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met deze motie wordt een heel reële kwestie aangesneden. Kan de consequentie van de motie zijn dat de taakstelling voor de bezuiniging niet wordt gehaald?

De heer **Hofstra** (VVD): In theorie niet, maar in de praktijk wel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat kan dus de consequentie zijn?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar wij zijn niet begonnen over het ziekteverzuim. Er is ook geen ander motief dan ziekteverzuim. Als dit de redenering is, moet zij wel zuiver zijn. Naar mijn smaak moet een en ander daarom volgens de motie gebeuren.

Voorzitter. Wij zijn niet zo royaal als de Italianen, die 150 km/uur rijden. Wij gaan niet harder dan 120 km/uur. Wij zouden dat nog wel iets beter kunnen doen dan nu gebeurt. Daarom heb ik de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de begrotingsbehandeling voor 2003 door de regering is toegezegd om de maximaal toelaatbare snelheid, met variabele toepassing naar plaats en tijd, op meer trajecten op 120 km/u te stellen;

overwegende dat in veel bestaande gevallen vaak onnodig een grens van 100 km/u geldt;

voorts overwegende dat aan deze toezegging tot nu toe nog geen gehoor is gegeven;

## Hofstra

verzoekt de regering, voor 1 juli 2004 voor geheel Nederland een nieuwe indeling van snelwegen naar snelheidslimiet bij de Kamer in te dienen, rekening houdende met de volgende criteria:

- waar en wanneer mogelijk 120 km/u, waar en wanneer nodig 100 km/u en in enkele zeer uitzonderlijke gevallen 80 km/u, indien het om mogelijke gezondheidsschade gaat;
- tijdens uniforme deelperioden kan een afwijkende snelheidslimiet gelden middels vaste tijdblokken (spitsen van 6-10 uur en van 15-19 uur en dag van 6-19 uur en avond/nacht van 19-6 uur);
- in de uitzonderlijke gevallen van 80 km/u dient een structurele en duurzame verbeteringsmaatregel met spoed te worden uitgevoerd;
- ook bij tijdelijke limieten vanwege wegwerkzaamheden dient een herziening in deze geest te worden doorgevoerd;
- gelijktijdige aanpassing van het boetesysteem, zoals in eerdere moties verwoord, en wijziging van de geldstromen rond de snelheids-handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 40 (29200-XII).

De heer **Hofstra** (VVD): Allereerst is er geen noemenswaardige reactie gekomen op onze toch dringende vragen over beheersbaarheid en productiviteit bij Rijkswaterstaat en ProRail. Kan de minister ons toezeggen dat zij ons hier uitvoerig schriftelijk over informeert, zodat wij hier binnenkort nader over kunnen spreken? De VVD-fractie zal geen medewerking verlenen aan de oprichting van een agentschap voor Rijkswaterstaat als het baten- en lastenstelsel beperkt blijft tot potloden en pc's.

Tot slot dien ik een motie in over de sprinklerinstallaties in de Betuweroute.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er 65 mln euro extra moet worden uitgetrokken voor sprinklerinstallaties zonder dat dit tot een hoger veiligheidsniveau leidt dan een goedkoper alternatief en dat er jaarlijks extra exploitatiekosten zijn van 3 à 10 mln euro;

voorts overwegende dat bij een gefaseerde aanbesteding van het pakket tunneltechnische installaties, bovenleiding en beveiliging, de definitieve keuze nog enige tijd kan worden opgeschort;

verzoekt de regering, deze dreigende extra kosten te vermijden en per ommekeer te starten met een herzieningsprocedure voor het goedkopere alternatief van zware ventilatie;

verzoekt de regering voorts, tot een zodanig gefaseerde aanbesteding en uitvoering te komen dat er uiterlijk op 1 oktober 2004 een keuze wordt gemaakt en het project overigens binnen het gestelde tijdschema wordt gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 41 (29200-XII).

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Allereerst dank ik beide bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn.

Ik begin bij de begroting van vorig jaar. Begrotingstechnisch gebeurden daar rare dingen. Het zicht van de Kamer op wat er gebeurde, werd vertroebeld. Wij zijn inmiddels bijna een jaar verder en hebben een rapport van de Rekenkamer gehad, dus het moment is uitgelezen om een Kameruitspraak over de informatievoorziening te doen. Ik dien derhalve de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de voortgangsrapportages Betuweroute en

HSL-Zuid geen kwantitatieve informatie is opgenomen over de verschillende financiële risico's van deze projecten;

overwegende dat de Kamer, zoals is vastgelegd in de Procedureregeling grote projecten, wel over deze informatie dient te beschikken;

overwegende dat de departementale accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van mening is dat de Kamer zich expliciet dient uit te spreken over de wenselijkheid van kwantitatieve gegevens over de risico's;

verzoekt de regering, in de voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid op te nemen de omvang van het verschil tussen het beschikbare budget en de actuele raming en de daarbij behorende verklaring van het verschil,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hermans, Duyvendak, Verdaas, Gerkens, Van der Staaij, Van der Ham en Slob. Zij krijgt nr. 42 (29200-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Gisteren hebben wij het nog gehad over doorstroming met betrekking tot het onderliggende wegennet. De heer Hofstra heeft het daar ook over gehad. Ik dien de volgende motie in aangaande het onderliggende wegennet, aangezien er nog een grote slag te maken is in de filebestrijding.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor het bestrijden van files op het rijkswegennet het van groot belang is om doorstroming te bevorderen op het onderliggende wegennet;

van mening dat het bestrijden van files een directe impuls betekent voor de Nederlandse economie;

verzoekt de regering, daadkrachtig de doorstroming op het onderliggende wegennet te bevorderen en hiervoor een plan van aanpak naar



## Hermans

de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 43 (29200-XII).

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Wij zullen het nog uitgebreid hebben over de kilometerheffing en de BPM, onderwerpen waar ik heel erg naar uitkijk. Ik zal de minister daar graag aan mijn zijde vinden of omgekeerd. De minister komt in een brief nog terug op het puntenrijbewijs. Wij zullen haar houden aan de 87% punctualiteit op het spoor. Over de spoorwegpolitie zijn een aantal dingen gezegd. Zorg voor betere samenwerking. Ik heb één motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister binnenkort om de tafel gaat zitten met de regio's, om de gelden voor de regionale bereikbaarheid te verdelen;

spreekt uit dat de gelden voor de regionale bereikbaarheid ook mogen worden gebruikt voor knelpunten in het openbaar vervoer;

roept de regering op, deze optie uitdrukkelijk aan de regio's ter overweging mee te geven bij de afweging rond de verdeling van de gelden;

roept de regering voorts op, alle regio's bij dit overleg te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 44 (29200-XII).

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de uitvoerige en volledige beantwoording. Heel netjes gezegd, was die beantwoording voor mijn fractie echter niet altijd naar tevredenheid. Als ik de antwoorden goed op mij laat inwerken, vrees ik dat wij over vier jaar zitten met een grote crisis in ons verkeer, op de weg en bij het openbaar vervoer. Het motto dat ik de minister meegaf in mijn eerste termijn, met Peijs ben je langer op reis, zal bewaarheid worden. Het gaat drie keer verkeerd.

Het gaat fout in het stads- en streekvervoer, met een bezuiniging van bijna 20%, daar waar je van een kale kip eigenlijk niet kunt plukken. Er gaat dus gewoon van kwaliteit gesneden worden. Het spoor krijgt het ongelofelijk zwaar, omdat noodzakelijke voorzieningen, bijvoorbeeld rond Utrecht, geschrapt worden en er te weinig geld voor onderhoud komt. Ten slotte komt er als het aan het kabinet ligt voor het eind van de kabinetsperiode geen enkele vorm van beprijzing. Of je het nu leuk vindt of niet, een vorm van beprijzen is de enige oplossing om het verkeer weer enigszins in beweging te krijgen.

Het CDA liet zich in dit debat naar mijn idee zien van de meest visieloze kant die ik sinds lang op dit terrein heb meegemaakt. Toen wij de heer Van Haersma Buma vroegen wat zijn visie was om de problemen op te lossen, kwam hij met niets anders dan met langetermijnopties, denkrichtingen en oplossingsrichtingen. Concrete oplossingen had het CDA niet te bieden. Wij hebben al jaren te maken met grote problemen in het verkeer. Wij hebben het ook al jaren over de kilometerheffing. Eigenlijk wist hij het niet.

Eén ding werd duidelijk. Als er ooit een kilometerheffing komt, zal als het aan het CDA ligt de weg naar de kilometerheffing toe geplaveid zijn met heel veel asfalt.

Met D66 had ik een paar interruptiedebatjes over de verhouding tussen de hoeveelheid geld die naar het openbaar vervoer gaat en de hoeveelheid die naar het asfalt gaat. De verhouding is toch echt dat er vijf keer meer geld naar het asfalt gaat dan naar het openbaar vervoer. D66 presteert hier slechter dan de autopartij LPF onder Balkenende-I.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Van der Ham heeft een fascinatie voor het kwartje van Kok. Dat begrijp ik van hem. Kijkt hij echter naar het hele bedrag, dan ziet hij dat er behoorlijk wat naar het openbaar vervoer gaat. Van het geld dat naar de wegen gaat, is heel veel bestemd voor onderhoud. Een bedrag van 180 mln gaat naar de aanpak leefomgeving. 23% van de totale investering gaat niet naar asfalt, maar naar het voorkomen van hinder. Met andere woorden, u kunt wel een mooi en ronkend verhaal houden, maar er is sinds Balkenende-I heel veel veranderd. Er is veel meer gedaan voor het openbaar vervoer en er wordt anders met de wegen omgegaan. Gewoon op de cijfers letten, mijnheer Duyvendak!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ga toch weg! Als u vindt dat geld naar de wegen gaat, terwijl dat wordt besteed aan het plaatsen van geluidsschermen, bent u vreemd bezig. Het zou toch wel heel dol worden als je geluidsschermen plaatst en dan zegt dat je iets doet voor het openbaar vervoer. Zoiets hoort gewoon bij de aanleg van het asfalt. Er gaat dus vijf keer meer naar het asfalt. U heeft de slag verloren en het zou u sieren als u dat erkende in plaats van dat te blijven betwisten.

Voorzitter. Voordat ik overga tot het indienen van moties wil ik nog een politieke beoordeling geven. De fractie van de Partij van de Arbeid moet het oppositie voeren op dit terrein nog wel een beetje leren. Helaas! Misschien valt er voor de fractie van de Partij van de Arbeid weinig oppositie te voeren. Dan laat zij de crisis dus voortsudderen. Ik heb de Partij van de Arbeid nu node gemist. Exemplarisch vind ik de opstelling van de fractie van die partij als het gaat om de spoortunnel in Delft. In feite gaan zij wat dat project betreft mee in de redenering van het CDA die inhoudt: laten wij het de minister maar niet te moeilijk maken, want o, o, o, o, misschien gaat ze iets anders wel niet doen en het is broodnodig om tot een helderde uitspraak te komen waarmee de minister op pad kan worden gestuurd, zodat zij zal repareren wat volstrekt fout dreigt te gaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

## Duyvendak

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het reeds jarenlang bestaande geluids- en leefbaarheidsknelpunt, veroorzaakt door het huidige spoorviaduct door het centrum van Delft, slechts effectief verholpen kan worden door de bouw van een spoortunnel;

spreekt uit als haar mening dat de start van het project Spoortunnel Delft uiterlijk in 2007 dient plaats te vinden, conform de proces-overeenkomst met de regio;

roept de minister op, vóór de behandeling van het MIT op 8 december a.s. inzicht te geven aan de Kamer hoe zij het thans ontstane probleem wil oplossen;

geeft daarbij in overweging om gebruik te maken van de mogelijkheden van voorfinanciering, een PPS-financieringsconstructie dan wel de mogelijkheid van de Staat om verplichtingen aan te gaan voor de periode na 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het leden Duyvendak, Van der Staaij, Hermans, Slob en Gerkens.

Zij krijgt nr. 45 (29200-XII).

**De heer Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik wil naar aanleiding van de opmerking van de heer Duyvendak die hij voorafgaande aan het indienen van zijn motie maakte, alleen nog constateren dat wij een motie ondersteunen waarin als opmaat voor het MIT de minister wordt gevraagd een aantal zaken in beeld te brengen. Daarbij gaat het om kosten die toch gemaakt moeten worden. Die motie krijgt de steun van de meerderheid van de Kamer. Bij de discussie over het MIT komen wij over dezelfde zaken te spreken. Ik laat mij nu niet zeggen dat wij het oppositie voeren nog moeten leren. Deze motie gaat namelijk hoogstwaarschijnlijk resultaat opleveren en bij de behandeling van het MIT zullen wij nader komen te spreken over de spoortunnel in Delft.

**De heer Duyvendak** (GroenLinks): Het tragische van die motie is dat zij een aantal belangrijke ijkpunten niet overneemt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Algemene Rekenkamer geconstateerd heeft dat met betrekking tot de risico's op kostenoverschrijdingen bij de HSL-Zuid en de Betuweroute de informatievoorziening aan de Kamer ontoereikend is geweest en de hoogte en spreiding in de tijd van de risicoreservering voor deze projecten onvoldoende is onderbouwd;

van mening dat het hierom van groot belang is dat de Kamer alsnog bijtijds geïnformeerd wordt over de te verwachten risico's op kostenoverschrijdingen die ten laste worden gebracht van de risicoreservering;

verzoekt de regering, voorafgaand aan het aangaan van verplichtingen die ten laste van de risicoreservering gebracht zullen worden, de Kamer te informeren over de hoogte en onderbouwing van deze verplichtingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Hermans, Van der Ham, Boelhouwer, Slob, Van der Staaij en Gerkens.

Zij krijgt nr. 46 (29200-XII).

**De heer Van der Ham** (D66): Mijnheer Duyvendak, u citeert uit de begroting. Ik wil u wijzen op de cijfers die daarin staan. Voor de wegen komt er 789 mln netto bij. Voor het OV spoor komt er 324 mln netto bij. Daar zou je nog 156 mln bij kunnen optellen vanwege de risicoreservering. Voor de vaarwegen wordt 206 mln opgenomen. De verhouding die uit deze cijfers blijkt, is niet de verhouding die u hier aangeeft.

**De heer Duyvendak** (GroenLinks): Blijkbaar heb ik u wel getriggerd. Het liefst citeer ik nu de woorden van de minister. Zij zegt zelf dat in het

Hoofdlijnenakkoord staat dat 61% naar de wegen gaat. U probeerde nog even geld voor de regionale mobiliteit – 300 mln gaat daarbij extra naar de weg – naar het OV te schuiven. Dat leek mij althans uw poging.

**De heer Van der Ham** (D66): U heeft toch de motie die ik zojuist heb ingediend, gezien. Daarin vragen wij de minister nadrukkelijk om daarnaar te kijken. Dat heeft u niet voor elkaar gekregen, mijnheer Duyvendak.

**De heer Duyvendak** (GroenLinks): De minister was glashard. Zij zei: het percentage van 61 staat in het regeerakkoord en dat voer ik uit. Er gaat 13% naar het spoor en of u nu op uw kop gaat staan of niet, meer maakt u er niet van.

**De heer Van der Ham** (D66): U kijkt naar het kwartje van Kok en dan kloppen de percentages inderdaad. Als u ook kijkt naar de herprioritering ten gunste van het onderhoud van het spoor, het grootste probleem waarmee het spoor nu zit, dan zijn de verhoudingen heel anders.

**De heer Duyvendak** (GroenLinks): Het totaal is de totale herprioritering, zowel van het MIT als het kwartje van Kok. Dan krijg je dat percentage: 61% asfalt en weg, 13% openbaar vervoer. Binnen het openbaar vervoer wordt er extra geld voor onderhoud vrijgespeeld, maar dat gaat ten koste van problemen die wij nu in Delft, bij Utrecht en bij de Hanzelijn hebben. Ik kan het niet mooier voor u maken.

□

**De heer Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben mijn eerste termijn begonnen met de opmerking dat ik graag positief wilde beginnen. Die lijn trek ik nu door naar de tweede termijn. Daarom deel ik mee dat ik geen moties bij mij heb. Ik ben een beetje bang dat de overdosis aan moties de kans vergroot dat de moties niet worden uitgevoerd. Dat hebben wij op dit beleidsterrein al te vaak meegemaakt. Om de euforie niet al te groot te maken: ik heb wel een aantal moties medeondertekend, maar dan is de eerste indiener toch degene die de teleurstelling in de eerste plaats moet verwerken.

Ik heb onder andere de motie rond de spoortunnel Delft medeonderte-

## Slob

kend. Wij hebben voor de meest heldere motie gekozen. Ik heb mij een beetje verbaasd over de beantwoording van de minister, die toch nut en noodzaak van de spoortunnel nog ter discussie stelde. Dat vond ik wel heel ver gaan. Maar goed, wij zullen ons straks moeten uitspreken over de motie. Bij het MIT zullen wij er nog verder over spreken.

De heer Van der Staaij en ik hebben in eerste termijn aandacht gevraagd voor het scholierenvervoer. Daarop is alleen een schriftelijk antwoord gekomen. Ik krijg graag een toezegging van de minister. In de beantwoording geeft zij aan dat het scholierenvervoer een verantwoordelijkheid is die bij de decentrale overheden ligt, omdat die de mogelijkheid hebben om speciale abonnementen en de daarbij behorende tarieven vast te stellen. Dat is formeel waar, maar de praktijk is dat deze doelgroep in heel veel gevallen geen onderdeel vormt van het plan van eisen voor de aanbesteding. Daarom is er een heel groot risico dat de continuïteit van het scholierengevaar in gevaar komt, dat de speciale leerlinglijnen gaan verdwijnen en dat de tarieven zo uit de hand lopen dat het voor ouders heel zwaar wordt om die kosten op te brengen. Dan komt zelfs de bereikbaarheid van scholen, alsmede de ruimte die ouders zouden moeten hebben om hun kinderen naar scholen te sturen waarvoor dat vervoer nodig is, zwaar onder de druk te staan. Wil de minister in haar contacten met de decentrale overheden deze specifieke groep onder de aandacht brengen, zodat die niet tussen wal en schip terechtkomt met alle vervelende gevolgen van dien?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil beide bewindslieden danken voor hun enthousiaste beantwoording, om maar eens een ander bijvoeglijk naamwoord te gebruiken. Ik wil kort terugkomen op drie punten.

Het eerste punt betreft de kosten van het scholierenvervoer. Collega Slob heeft er al op gewezen. Ik heb gevraagd naar de mogelijkheid van een speciaal scholierenabonnement, een beperkte variant op de OV-studentenkaart. Uit de schriftelijke beantwoording blijkt dat het een

realistische mogelijkheid is en dat decentrale overheden die mogelijkheid hebben. Ik vraag de minister daarin een stimulerende rol te vervullen in de richting van de decentrale overheden.

Het tweede punt is het onderhoud van vaarwegen. Het is goed dat de minister positief insteekt op het pakket van het Centraal overleg vaarwegen van 35 mln voor de genoemde concrete knelpunten. Ik had met een aantal collega's een motie voorbereid waarin de regering werd gevraagd voor de MIT-behandeling met een concreet plan van aanpak te komen ter uitvoering en financiering van het minimumpakket onderhoudsinvesteringen. De minister heeft dat al toegezegd, dus ik hoef deze motie niet in te dienen.

Ik wil wel een motie indienen over de sociale veiligheid van het openbaar vervoer. Ik hoop dat de tekst voor zichzelf spreekt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanpak van criminaliteit en overlast rond treinstations en in treinen een hoge prioriteit krijgt;

overwegende dat een adequate aanpak van deze problematiek mede wordt bemoeilijkt door de gecompliceerde verdeling van verantwoordelijkheden over onder meer gemeenten, regiopolitie, KLPD en openbaarvervoersbedrijven;

verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre een eenvoudiger en meer efficiënte verdeling van deze verantwoordelijkheden een slagvaardiger aanpak van genoemde problematiek kan bevorderen, en de Kamer hierover nader te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Boelhouwer, Duyvendak, Gerken, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hermans, Hofstra en Slob. Zij krijgt nr. 47 (29200-XII).

De heer Van der Staaij heeft als laatste spreker zijn betoog beëindigd. Ik stel vast dat het bijna kwart voor

twaalf is. Conform onze afspraak betekent dit dat wij op dit moment niet verder gaan met de vergadering.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De tweede termijn van de zijde van de regering zal morgenochtend om 10.15 uur beginnen. Ik dank de mensen op de tribune voor hun getoonde belangstelling, ik dank alle mensen in en rond deze Kamer die deze vergadering mogelijk hebben gemaakt, ik dank de bewindspersonen voor het vertegenwoordigen van de regering en ik dank de volksvertegenwoordigers voor het vertegenwoordigen van het volk.

Sluiting 23.44 uur

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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Wijziging van de Mededingingswet en van enige andere wetten in verband met de implementatie van EG-verordening 1/2003 (29276).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. vier brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling dat zij in haar vergadering van 4 november 2003 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 28654, 29200-I, 28915 en 28267, heeft aangenomen.

De voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:  
drie, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, over de Haagse gedragscode tegen de verspreiding van ballistische raketten (21531, nr. 7); een, inzake het besluiten van uitvoeringsverdragen (23908, R1519, nr. 62); een, ten geleide van het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, ter