

Voorzitter

De heer **Weisglas** (VVD): Dat is absoluut waar. Wat ik nu ga zeggen, is een beetje op de grens. Toen ik het zei, dacht ik ook aan mevrouw D'Ancona, die bij vorige verkiezingen graag een dubbelmandaat wilde vervullen, wat haar partij verhin- derde.

Voorzitter: Weisglas

De vergadering wordt van 13.28 uur tot 15.00 uur geschorst.

Voorzitter: Hamer

Aan de orde is de behandeling van:

- **de Raming der voor de Tweede Kamer in 2005 benodigde uitgaven, alsmede aanwijzing en raming van de ontvangsten (29527).**

(Zie wetgevingsoverleg d.d. 28 juni 2004.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Mevrouw Rambocus die de raming in het wetgevings-overleg van afgelopen maandag namens onze fractie heeft besproken, heeft mij gevraagd nog een nadere vraag te stellen over de raad van economische adviseurs, een raad die in ieder geval de CDA-fractie na aan het hart ligt. Verleden jaar 9 oktober heeft de Kamer met tweederde meerderheid mijn motie aangenomen, waarin om de instelling van deze raad is gevraagd. Op 16 juni jongstleden heeft het Presidium de leden van deze Kamer een reactie geschreven, waaruit bleek dat bij de nadere vormgeving ook een taak was toebedacht aan de vaste commissie voor Financiën. In de brief van deze commissie aan het Presidium is aangegeven hoe zij de voortgang ziet van de werkzaamheden die moeten leiden tot instelling van deze raad van economische adviseurs. Zij verwacht in het vroege najaar van dit jaar het Presidium dan wel de Kamer een uitgewerkt voorstel te kunnen aanbieden. Ik heb begrepen dat het Presidium deze brief voor kennisgeving heeft aangenomen.

Inderdaad probeert de vaste commissie voor Financiën in het vroege najaar het Presidium een

voorstel aan te bieden dat uiteraard in goed overleg met het Presidium zal worden opgesteld. Als het desbetreffende voorstel aan de Kamer zal worden aangeboden, gaat mijn fractie ervan uit dat het Presidium in de raming van de Kamer de voor die raad van economische adviseurs benodigde financiële middelen zal opnemen. Ik zou hierop graag een reactie van de voorzitter van de Kamer vernemen.

De heer **Weisglas** (VVD): Mevrouw de voorzitter. De vaste commissie voor Financiën heeft inderdaad een brief geschreven in reactie op een brief van het Presidium, waarin zij zegt dat zij bij de behandeling van de Voorjaarsnota wil bezien hoe een raad van economische adviseurs voor een eerste keer aan het werk kan gaan waarna het geheel zal worden geëvalueerd. Dat vergt natuurlijk financiële middelen. Als de vaste commissie met het desbetreffende voorstel komt, zal dat in het Presidium worden behandeld conform het uitgangspunt van het Presidium, maar natuurlijk kan ik op dit moment nog geen bedragen noemen.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Ik beluister hieruit een positieve insteek van het Presidium als het gaat om het voorstel waarmee de vaste commissie voor Financiën zal komen. Natuurlijk kan ik ook geen uitspraak doen over de hoogte van het bedrag dat voor die raad nodig zal zijn.

Wij hadden behoefte aan deze nadere toelichting van de voorzitter van het Presidium, want mevrouw Rambocus had op het punt van die raad van economische adviseurs een amendement ingediend. Nu wij deze toezegging van de voorzitter van het Presidium hebben gehoord en ook omdat ook wij liever geen overbodige amendementen indienen, kan ik namens mevrouw Rambocus het desbetreffende amendement intrekken.

De **voorzitter**: Het amendement-Rambocus (stuk nr. 20) is ingetrokken.

De heer **Weisglas** (VVD): Ik wil nog graag een verzoek doen. Dit verzoek betreft natuurlijk niet het amendement, want dat maakt niet lager deel

uit van de agenda, maar de gewijzigde motie-Rambocus. Deze motie vervangt de motie op stuknummer 14 (29527). In deze gewijzigde motie wordt gesproken over de verhouding tussen de financiële middelen voor fractie-ondersteuning en de middelen voor ambtelijke ondersteuning. Ik verzoek de Kamer niet vanavond, maar na het zomerreces over deze motie te stemmen. Ik heb namelijk de behoefte om deze motie te bespreken in het Presidium alvorens ik mijn oordeel geef over deze motie.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een later tijdstip over de gewijzigde motie-Rambocus te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Voorzitter: Weisglas

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat is helaas vijf minuten te laat gearriveerd. Als alle ministers dat gaan doen bij alle 27 punten die nog op de agenda staan, dan zitten wij hier morgennacht nog. Ik vind het vervelend dat de eerste minister die binnenkomt, al direct te laat is. Ik zeg het hard, maar zo is het.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29560).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De minister heeft 35 mln euro beschikbaar voor het baggeren op de Waal en andere rivieren, maar er is nog niets gebeurd. Als ik het goed heb begrepen, is dit omdat het aanbestedingsbeleid niet goed functioneert. Op dat punt ligt er nog een niet uitgevoerde motie van mij waarin wordt gevraagd om modernisering vóór 1 juli, de datum van heden. De VVD-fractie begrijpt niet waarom er niet wordt gebaggerd

Hofstra

want daarmee zijn grote economische belangen gemoeid.

Wij hebben eerder uitvoerig gesproken over het Smedinghuis en er zijn nu een paar mutaties. Is de minister inderdaad van plan om dat gebouw niet te herstellen zodat er, ondanks de grotere toeschietelijkheid van Financiën, toch geld bespaard kan worden op de begroting van Verkeer en Waterstaat?

Tot slot spreek ik over de "meevaller" op het tegenvolproject Betuweroute van 161 mln euro. Daarvan heeft de minister 150 mln euro moeten inleveren bij Financiën. Ik wil haar ermee complimenteren dat dit bedrag op korte termijn toch weer terugkomt. Als dit geld terugkomt, kan de minister toezeggen dat daarvan minimaal 100 mln euro gaat naar de nieuwbouw van rails. Het geld komt tenslotte uit de spoorsector. Maximaal 50 mln euro moet gaan naar de nieuwbouw van vaarwegen want dat is een post waar structureel te weinig geld voor is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ook de CDA-fractie is tevreden met het feit dat het de minister is gelukt om de meevaller die aanvankelijk moest worden afgedragen, te laten terugvloeien in het infrastructuurfonds. Wij roepen de regering op om die middelen primair ten goede te laten komen aan de sectoren die het meest te lijden hebben gehad onder verdringing door die Betuweroute. Het gaat dan om nieuwbouw en onderhoud van spoor- en vaarwegen. Inzake het spoor merk ik nadrukkelijk op dat extra middelen voor onderhoud van het spoor mede zouden kunnen dienen om de verhoging van de inkomsten uit de infraheffing ongedaan te maken. Die bezuiniging en extra inkomstenpost lopen parallel aan elkaar. Dat oordeel zou mijn fractie graag willen vellen op het moment dat de concessie wordt besproken en de effecten van de stijging van de infraheffing in beeld zijn.

De **voorzitter**: Gezien het regime van vandaag zullen er weinig mensen bij de interruptiemicrofoon worden toegelaten, maar de heer Duyvendak mag nog een korte vraag stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Begrijp ik goed dat u een deel van de drie maal 50 mln euro die terugkomt, zou willen besteden aan het eventueel verlagen van de verhoging van de infraheffing?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja, op het moment dat wij dat noodzakelijk achten. Ik zeg er nadrukkelijk bij dat wij het oordeel daarover willen geven bij de behandeling van de concessie omdat ik op dit moment niet kan inschatten wat de effecten daarvan zijn. Daarom wil ik daarover op dat moment spreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik ga in op het bedrag van drie maal 50 mln euro die er nu uitgaat, maar die de komende jaren terugkomt in de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik ben het grotendeels eens met de uitspraken van de collega's van de fracties van VVD en CDA daarover. Het geld wordt nu teruggeboekt bij de Betuwelijn en dat lijkt mij een gekke figuur. Ik hoor graag toezeggingen dat dit geld beschikbaar komt voor nieuwbouw en onderhoud van het spoor en vaarwegen, maar wij kunnen daarover in het najaar natuurlijk verder spreken. Ik sta positief tegenover de suggestie van de CDA-fractie om opnieuw te kijken naar de verhoging van de infraheffing ± die nu mede leidt tot verhoging van de treinkaartjes ± en dat onderwerp in dat debat te betrekken.

Ik heb nog een opmerking over een andere begrotingspost. Over het jaar 2003 blijkt er een meevaller te zijn van maar liefst 225 mln euro. Dat bedrag wordt met deze Voorjaarsnota als volgt verdeeld: 150 mln naar de rijkswegen, 23 mln naar duurzaam veilig, 25 mln naar vaarwegen en 22 mln naar rail. Dit is ongeveer de verdeling die het kabinet steeds hanteert als het geld te verdelen heeft in de begroting: het merendeel gaat naar de rijkswegen en verder nog wat naar de andere posten. Mijn fractie heeft hier heel grote problemen mee. Wij herinneren ons allemaal wel de debatten over de begroting. De pijn en de tekorten lagen bij onder andere Venlo, de Hanzelijn en Delft. Die punten vinden wij nu niet terug.

Ik roep de minister op om dit bedrag niet te verdelen zoals zij heeft voorgesteld. Ik vraag haar om dit

geld beschikbaar te houden voor bijvoorbeeld de eerder genoemde punten. Ik verneem hierover graag een toezegging van de minister. Anders overwegen wij hiervoor alsnog snel een amendement in elkaar te zetten en in te dienen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Mijn collega Hofstra maande zojuist de voorzitter van een algemeen overleg tot het tellen van de koppen. Misschien is dat bij dit onderwerp ook wel van belang. Alleen al om die reden wil ik mij heel graag aansluiten bij wat de heer Van Hijum aan het adres van de heer Hofstra heeft opgemerkt. Ook mijn fractie vindt het namelijk van het grootste belang dat de drie keer 50 mln in de toekomst goed besteed worden. Ik denk hierbij aan het achterstallig onderhoud van het spoor, de vaarwegen en de infraheffing.

De Kamer heeft wat dit laatste betreft herhaaldelijke pogingen gedaan om via verlaging van de infraheffing de te hoge prijs van de treinkaartjes tegen te houden. Dit zou toch nog een mooi moment kunnen zijn om de consumenten in Nederland te laten zien dat wij het beste met ze voor hebben.

Het lijkt mij belangrijk om dit nog even gezegd te hebben. Ik sluit mij ook aan bij wat de heer Duyvendak zojuist zei over de verdeling van de andere meevaller. Ik kan mij heel goed voorstellen dat een dergelijk amendement, waarover hij sprak, de steun van mijn fractie zal krijgen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ben een beetje onthand. Vanmorgen heb ik twee keer laten informeren of deze supplettoire begroting in de Kamer aan de orde zou komen. Daarop werd steeds geen antwoord vernomen. Nu wij het er toch over hebben, zal ik mijn mening erover geven.

Het Smedinghuis wordt opgeknappt. Deze kwestie is door Financiën overgenomen. Als de heer Hofstra in zijn bijdrage op de financiële aspecten heeft gedoeld, is hij nu bij de verkeerde minister. Het Smedinghuis is opnieuw nodig. Ik weet dat de heer Hofstra van oordeel is dat het aan de buitenkant door de brand niet erg beschadigd is. De binnenkant is

Peijs

echter wel erg beschadigd. Als wij daar mensen willen laten werken, moeten wij de binnenkant eerst herstellen.

Ik kom te spreken over de meevaller van 150 mln van de Betuweroute. Alleen al het uitspreken van het woord "meevaller" is plezierig. Wij hebben dat bedrag tijdelijk afgestaan aan de minister van Financiën. Inderdaad krijgen wij dat in drie jaarlijkse termijnen van 50 mln terug. Ik ben daar net zo verheugd over als de Kamer. Dit geld gaat voorlopig terug naar het infrafonds. Ik stel mij voor dat wij er bij de begroting en het MIT een goede bestemming voor vinden. Daarbij houd ik in gedachten wat de Kamer mij in dit verband aan boodschappen heeft meegegeven over de besteding.

Dit bedrag wordt dus niet teruggestort bij de Betuweroute, zoals sommige leden denken, maar het gaat naar het Infrafonds. Ik herhaal dat wij de opmerkingen van de Kamer over de besteding van het geld meenemen bij het nieuwe MIT en de nieuwe begroting.

Bij de meevaller van 225 mln is het van hetzelfde laken een pak. Ik wilde een verantwoorde besteding van dat bedrag voorstellen bij het opstellen van het MIT en van de begroting. Ik denk dat het te kort door de bocht is om te zeggen dat ik hier nu 225 mln aan besteed, want ik heb het niet voorbereid. Als u het mij niet kwalijk niet neemt, houd ik hier op een verantwoorde manier rekening mee bij het opstellen van de begroting.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op zichzelf zou ik daar zeer gelukkig mee zijn, maar u hebt het in de voorjaarsnota al over deze verschillende posten verdeeld. Als u toezegt dat u dat materieel ongedaan maakt, zodat wij in het najaar vrijelijk over dat bedrag kunnen debatteren, ben ik een veel gelukkiger mens.

Minister **Peijs**: Het ligt eraan waar die 225 mln vandaan komen. In eerste instantie gaat dat bedrag terug naar de post waarop die meevaller zich heeft voorgedaan. Bij het opstellen van de begroting kunnen wij nadenken over wat wij met die meevallers doen. Begrotingstechnisch is de gang van zaken dat een meevaller in bijvoorbeeld het Infrafonds eerst terugvloeit naar het Infrafonds. Bij het opstellen van de

begroting en het MIT kunnen wij bedenken wat wij ermee doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U kunt het dus op dit moment niet anders doen dan op deze wijze? Zegt u ook dat de 150 mln voor bijvoorbeeld wegen een al dan niet gedeeltelijk andere bestemming kunnen krijgen?

Minister **Peijs**: Die macht heeft de Kamer altijd. Technisch gezien moet wat het Infrafonds overhoudt, in eerste instantie bestemd blijven voor het Infrafonds.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U verbindt er dus geen politieke consequentie aan?

Minister **Peijs**: Op dit moment niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Goed.

De heer **Hofstra** (VVD): De Waal vormt in onze ogen een belangrijk economisch knelpunt, maar de minister beantwoordt mijn vraag daarover niet.

Minister **Peijs**: Neemt u mij niet kwalijk. Het is een groot misverstand dat wij de Waal niet baggeren. Wij baggeren op dit ogenblik de Waal, maar wel volgens het van tevoren vastgestelde profiel. Wij baggeren de Waal dus niet dieper dan aanvankelijk afgesproken. Sommigen willen dat wij een meter dieper baggeren. Als wij dat doen, is er sprake van een scopewijziging. Die moet eerst worden besproken met de Tweede Kamer. De Waal wordt op dit ogenblik dus gewoon gebaggerd, maar volgens het van tevoren afgesproken profiel.

De **voorzitter**: De minister zei dat zij verrast was. Ik heb er behoefte aan om op te merken dat er een aantal malen contact is geweest met haar medewerkers over het tijdstip van deze supplementaire begroting, dus daar kan geen misverstand over bestaan. Ik ben zo langzamerhand niet meer gediend van dergelijke opmerkingen van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 mei 2004 over **de evaluatie APK-auto's**.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De algemene keuring van onze personen- en bestelauto's is belangrijk om de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de lucht in stand te houden. Tegelijkertijd is dit een kostenpost van meer dan 500 mln euro per jaar. In Nederland moeten auto's in tien jaar acht keer worden gekeurd. In andere landen, waaronder Denemarken en Zwitserland, hoeft dit slechts vier keer in tien jaar te gebeuren. Daarom dien ik graag de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de APK een goed instrument is om de verkeersveiligheid te bevorderen en om de luchtverontreiniging te beperken;

overwegende dat de Europese regels veel ruimte laten voor de lidstaten om nationale APK-normen vast te stellen;

overwegende dat de huidige Nederlandse APK-normen tot hoge lasten leiden voor burgers en bedrijven;

overwegende dat verlaging van de lastendruk een speerpunt is van het beleid van het kabinet;

voorts overwegende dat binnen de Europese regels en binnen de doelstellingen veiligheid en luchtverontreiniging, een lastenverlaging voor burgers en bedrijven mogelijk is;

verzoekt de regering om te streven naar een optimale verhouding tussen enerzijds de APK-normen en anderzijds de lasten voor burgers en bedrijven;

verzoekt de regering om spoedig tot de volgende wijzigingen binnen het