

## Gerkens

over het openbaar vervoer en de ervaringen daarmee in België.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

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

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

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

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

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 3 (29644).

□

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De beraadslaging wordt gesloten.

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

---

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

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

## Voorzitter

naam van mevrouw Dijkma noem, de heer Hofstra naar voren loopt. Overigens zie ik hem nu al weer teruglopen.

□

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Hoewel de heer Hofstra van een coalitiepartij is, is de samenwerking tussen ons soms toch optimaal!

Voorzitter. Wij hebben twee keer een uitgebreide discussie met de minister gehad over de Zuiderzeelijn en de te volgen procedure. Het mag geen geheim zijn dat voor mijn fractie de positie die de Kamer op alle beslismomenten inneemt van cruciaal belang is. Ik vermoed overigens dat dit voor ons allemaal hier geldt. Tegelijkertijd weten we dat de Tijdelijke commissie infrastructuur aan de slag gegaan is, die in november zal rapporteren aan de Kamer en die de bedoeling heeft om de Kamer een soort toetsingskader te bieden bij de vraag hoe om te gaan met dergelijke grote projecten. Dat punt is in het debat behoorlijk gewisseld. De minister heeft een goede poging gedaan om de Kamer tegemoet te komen door aan te geven bereid te zijn om in de met de lokale besturen te sluiten samenwerkingsovereenkomsten een paragraaf op te nemen waarin staat dat er nog wel iets veranderd kan worden aan de desbetreffende tekst op het moment dat de commissie haar rapport uitbrengt. Hoewel ik daar volledig op vertrouwen, vind ik toch dat dit een zaak is van principiële aard. Het is principieel omdat de Kamer haar positie van het begin af aan goed moet vastleggen. Genoemde commissie is ook niet voor niets ingesteld. Het zou dan heel gek zijn om nog voordat de commissie rapporteert, een eerste fiat te geven, weliswaar onder voorwaarden, aan een samenwerkingsovereenkomst, terwijl je weet dat die commissie met een toetsingskader komt en daarbij de nodige zaken zou kunnen meegeven die ook voor de door de Kamer te volgen procedure van belang zijn.

Voordat ik mijn motie over dit onderwerp voorlees, merk ik nog het volgende op. Laat helder zijn dat het voor mij geen methode is om vertraging te bewerkstelligen. Ik meen verder dat wij als Kamer onszelf serieus moeten nemen. We hebben geconstateerd dat er een groot aantal zaken mis is gegaan bij

grote projecten zoals de Betuweroute en de HSL. Daar heeft ook de Kamer veelvuldig fouten bij gemaakt. Laten wij als Kamer nu dan ook met een schone lei beginnen en het vanaf het begin van dit project meteen goed aanpakken. Vandaar dat ik de volgende motie indien.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Tijdelijke commissie infrastructuur (TCI) belangwekkende inzichten kan leveren voor de aanpak van grote infrastructurele projecten in het algemeen en de Zuiderzeelijn in het bijzonder;

overwegende dat de TCI reeds in november zal rapporteren aan de Kamer en dus geen vertraging in het proces behoeft te ontstaan met het oog op een prijsvraag in maart 2005;

van mening dat als de uitkomsten van de TCI daartoe aanleiding geven, veranderingen in de samenwerkingsovereenkomst mogelijk moeten zijn van rijkswege;

verzoekt de regering, de samenwerkingsovereenkomst niet te ondertekenen alvorens de Kamer de uitkomsten van de TCI bij de bespreking van de samenwerkingsovereenkomst heeft kunnen betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 13 (27658).

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): In mijn ogen betekent dit niet dat de zaak op het ministerie en in de regio's piepend en krakend tot stilstand moet komen. Wij zijn ook geïnteresseerd in de opvattingen van de staten en de raden over de samenwerkingsovereenkomst. Er zullen nog volksraadplegingen plaatsvinden die wij bij onze afweging kunnen betrekken. Ik hoop dat hiermee duidelijk is gemaakt wat onze positie in dezen is.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. De VVD-fractie hecht erg aan het project Zuiderzeelijn, en wel in die zin dat de afspraak nagekomen moet worden dat Noord-Nederland beter bereikbaar wordt. Dat betekent dus snellere verbindingen, met een dikke streep onder snellere.

De minister heeft hiervoor uitvoerige voorstellen gedaan, maar wij hebben toch wel enige zorgen over onderdelen daarvan. Middels bijgaande motie willen wij proberen het project in een nog betere richting te buigen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het doel van het project is een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland middels snellere treinverbindingen;

constaterende dat de precieze "inhoud" van het project wordt vastgelegd in de fase van "het programma van eisen";

spreekt uit dat:

- a. er geen onderscheid moet worden gemaakt tussen voorkeursopties en terugvalopties en dat alle opties tegelijk worden uitgewerkt en onderzocht;
- b. voor de zogenoemde intercity en de Hanzelijn-plus uitgegaan moet worden van twee varianten voor de ontwerpsnelheid (200 en 160 km per uur) voor de totale verbinding Amsterdam-Groningen, en van de inzet van HSL-achtig materieel dat 200 km per uur kan halen (als Breda-Rotterdam-Amsterdam);
- c. voor de Hanzelijn-plus naast de publieke aanpak alsnog een PPS-aanpak moet worden overwogen voor het onderdeel infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 14 (27658).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. In mijn ogen is de motie van mevrouw Dijkma overbodig. Wij hebben gisteren in het AO de strekking van de motie overgenomen. De motie wordt materieel uitgevoerd door in de samenwerkingsovereenkomst op te nemen dat de resultaten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het project Zuiderzeelijn. Ik heb dat al toegezegd tijdens het AO. Voor de voortgang van het project is het van belang dat de samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten, zodat wij weten waaraan wij toe zijn. De overeenkomst is immers de basis om met betrokken overheden verder te werken aan het program van eisen en de voorbereiding van de prijsvraag. Zowel bij program als prijsvraag komt de Kamer nog aan het woord. Zonder overeenkomst kunnen alleen binnen het ministerie van V en W voorbereidingen plaatsvinden en niet in de regio's. Als daarna pas andere overheden kunnen aansluiten, ontstaat toch vertraging van een halfjaar. Mevrouw Dijkma heeft gezegd dat dit niet haar bedoeling is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Hoe kan de minister zeggen dat de lokale overheden niet verder kunnen met hun voorbereiding zonder handtekening? De partijen weten toch wel dat die handtekening er kan komen, maar dat eerst de diverse achterbanen en volksvertegenwoordigers geraadpleegd moeten worden? Waarom zou dat niet voor de minister gelden?

Minister **Peijs**: Binnen het ministerie kunnen wij doorwerken. Voordat wij met elkaar aan de slag gaan, moeten wij van elkaar weten onder welke randvoorwaarden dat gebeurt. Daarvoor hebben wij een handtekening nodig. Dat betreft de financiële en alle andere randvoorwaarden. Wij hebben toegezegd de Kamer een tekst voor akkoord voor te leggen, waarin staat dat wij de resultaten van de TCI mee zullen nemen in de samenwerkingsovereenkomst. De motie is dus ingevuld. Op deze manier kunnen wij wel verder werken. Bij het begin van het werk van de commissie is duidelijk afgesproken dat de werkzaamheden gewoon doorgaan. Afgesproken is dat wij daarin niet gehinderd zouden

worden. De Kamer wist dat de Zuiderzeelijn eraan zat te komen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat had toen ook betrekking op de voortdurende debatten over HSL en Betuwelijn. Het is overigens niet de bedoeling van de motie om de boel te sluiten. Wij willen duidelijk en principieel de rol van de Kamer markeren. De minister kan dat overbodig vinden. Ik hecht eraan dat de motie in stemming wordt gebracht. Wij moeten het debat van gisteren niet overdoen.

Minister **Peijs**: Ik ben een andere mening toegedaan. In mijn ogen is de motie overbodig.

De motie-Hofstra vraagt, alle alternatieven gelijkwaardig te behandelen. Die motie neem ik over. Zoals toegezegd tijdens het AO zal ik de Zuiderzeelijn-intercity en de Hanzelijn-plus als publieke referentie oppakken. De mogelijkheden voor PPS en voor 200 km per uur op bestaand spoor worden in de referentiaalalternatieven meegenomen, inclusief de financiële consequenties. Zo krijgen wij alles precies in beeld. De resultaten voor de prijsvraag voor de HSL en de magneetzweefbaan van begin 2006 kunnen vervolgens vergeleken worden met de referentiaalalternatieven intercity en Hanzelijn-plus.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van:

- een algemeen overleg op 24 juni 2004 over **kinderen in het vreemdelingenrecht**;
- een algemeen overleg op 10 juni 2004 over **de actuele situatie in West-Sudan**;
- een algemeen overleg op 29 juni 2004 over **terugkeer- en uitzetbeleid**.

□

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): Voorzitter. Ik zal eerst een motie indienen over Sudan. Wij hebben van de regering een brief gekregen, maar die bevredigt mijn fractie in geen enkel opzicht. Ik dien deze

motie mede in namens mevrouw Vos. De motie luidt als volgt.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er zich momenteel een humanitaire ramp voltrekt in Sudan en dat de situatie per dag verslechtert;

overwegende dat naar schatting 1,2 miljoen mensen van huis en haard zijn verdreven door Arabische milities en dat tienduizenden vluchtelingen onder erbarmelijke omstandigheden verblijven in kampen in Tsjaad;

overwegende dat de regering een partieel categoriaal beschermingsbeleid voert ten aanzien van Sudan en van mening blijft dat uitgeprocedeerde asielzoekers naar delen van Sudan kunnen worden teruggestuurd;

verzoekt de regering, alle uitzettingen van Sudanese uitgeprocedeerden op te schorten totdat uit het aangekondigde ambtsbericht van het ministerie van Buitenlandse Zaken nadrukkelijk blijkt dat uitzetting niet onveilig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Klaas de Vries en Vos. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 831 (19637).

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): De volgende moties gaan over het overleg dat wij gehad hebben over kinderen in het vreemdelingenrecht. Ik mag ook deze moties mede indienen namens mevrouw Vos.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat artikel 3 van het Verdrag voor de Rechten van het Kind stelt dat bij alle maatregelen betreffende kinderen de belangen