

## Van der Vlies

onzekerheden. Veel wetten treden per 1 januari 2006 in werking: de WIA, het nieuwe zorgstelsel en de levensloop wordt ingevoerd. Daarnaast zal de WW ingrijpend worden gewijzigd en zijn er veel onzekerheden over basisvoorzieningen zoals de energie. Ook zijn er onzekerheden over het behouden of het verkrijgen van een baan. Deze onzekerheid geeft bij veel mensen nog niet het vertrouwen in de zich herstellende economie dat nodig is.

Gelukkig zijn er tekenen van herstel. Het aantal vacatures stijgt. Gisteren hebben wij uitvoerig gesproken over de koopkracht. De SGP-fractie heeft daarbij met klem aandacht gevraagd voor de lagere inkomensgroepen, de chronisch zieken en de gehandicapten. Wij zullen dat blijven doen, met erkenning dat het beeld grosso modo beter afsteekt dan het wel is geweest. De SGP-fractie is positief over de uitkomsten van de vorige week gehouden werktop. De grote aandacht voor de jeugdwerkloosheid is terecht. Alle jongeren moeten een startkwalificatie krijgen. Leer-werktrajecten en stageplaatsen zijn daarbij heel belangrijk. Extra aandacht voor allochtone werklozen moet worden geïntensiveerd. Het akkoord van de werktop moet niet blijven steken in papier alleen. Het mag geen papieren tijger zijn. Er moet nu werkelijk resultaat te zien zijn op de werkvloer. Men moet nu durven door te pakken. Er moeten concrete banen voor herkeurde jongeren komen. In het verleden zijn er weliswaar afspraken gemaakt, maar daar is te weinig van terecht gekomen. Ik roep het adagium van mevrouw Verburg in herinnering, die zei: "Reïntegratie moet en mag niet leiden tot frustratie." Ik vond dat een kernachtige koppeling van twee trefwoorden.

Het gezin met kinderen krijgt het komende jaar terecht meer financiële armsglag. De kinderkortingen gaan omhoog, het lesgeld voor 16-jarigen verdwijnt en kinderen zijn in de ziektekosten gratis meeverzekerd. Dat is prima. Minder te spreken is mijn fractie over de extra impuls van 200 mln. voor de kinderopvang. Wij vinden dat niet echt een gezinsvriendelijke maatregel. Het belang van het kind zou dan meer centraal moeten staan. De motie van de heer Van Aartsen over de naschoolse opvang is daar nog bijgekomen. De schoolbesturen en onderwijsbonden zijn er tegen, maar toch vindt men dat de motie moet doorgaan. Bij de algemene en politieke beschouwingen heeft mijn fractie een alternatief plan ingediend voor dit geld en deze inzet, met als einddoel een kindgebonden budget. Dat punt moet op de politieke agenda blijven en deze bewindslieden kunnen daaraan meehelpen door hun steentje bij te dragen.

Over de levensloopregeling bestaat nog veel onduidelijkheid, maar er wordt aan gewerkt. Ik stuit wel op de situatie van de werknemer van vijftig jaar of ouder, voor wie geen limiet is gesteld op zijn inleg. Wanneer zo'n werknemer een vermogen heeft en zijn volledige inkomen in de levensloopregeling stopt, dan wordt zijn inkomen op € 0 gesteld. Hiermee heeft hij diverse fiscale voordelen bij de buitengewone uitgaven, de zorgtoeslag, de kinderopvang en zelfs bij de studiefinanciering als er nog kinderen zijn. Dat was toch niet de bedoeling? Hoe kijkt de regering hier tegenaan? Dit lijken onbedoelde gevolgen. Bovendien loopt de fiscus veel geld mis.

Mijn fractie blijft hoge prioriteit geven aan de schuldhulpverlening. Ik zie mijn oud-collega Van Dijke in de loge van de voorzitter zitten. Hij was het die daar jaren geleden steeds weer een punt van maakte bij de begrotingsbehandeling van Sociale Zaken. Sindsdien is

er veel gebeurd, maar bij lange na niet voldoende. Volgens een Nibud-onderzoek blijkt dat 40% van de jongeren onder de 25 jaar een schuld heeft van gemiddeld € 900. Dat is een weerbarstige zaak. Bij alles wat op gemeentelijk bestuurlijk niveau gebeurt, heb ik een vraag. Kan er niet te gemakkelijk een lening worden gesloten bij de bank? Je hebt creditcards en er zijn leasebedrijven en postorderbedrijven die een rente van 20% berekenen. Het gaat te gemakkelijk. Ik heb deze vraag al eens voorgelegd aan de minister van Financiën. Hij verwees naar de wetgeving rond de financiële dienstverlening. Moet het niet een tandje moeilijker worden? Kan de staatssecretaris hierop een reactie geven? De schuldhulpverlening moet uiteraard effectief zijn.

Graag vraag ik aandacht voor de zorgboerderijen. Het is een prima concept. Als het gaat om een equivalent van de sociale werkvoorziening, moet het naast het ministerie van LNV en het ministerie van VWS, ook bij het ministerie van Sociale Zaken in beeld zijn. Kan dit departement hier niet meer aandacht aan schenken?

Ook vraag ik aandacht voor de modernisering van het ontslagrecht.

Mijn fractie heeft waardering voor deze bewindslieden, laat daarover geen misverstand bestaan. Op sommige momenten heb ik de indruk dat er meer in kan en moet zitten dan er bijvoorbeeld bij de minister uitkomt. Ik spreek hem even persoonlijk aan. Als het gaat om prostitutie, gelegaliseerde banen – hij weet op welk dossier ik doel – en de vragen die wij hebben gesteld over de geboorte van een kind in het Big Brotherhuis, als het gaat om de concept-cao wonen, dan is deze minister zeer behoedzaam. Hij hoort dat te zijn, want hij heeft rekening te houden met de wettelijke kaders. Ik erken dat. Maar tegelijkertijd zou wat ons betreft wat meer identiteit, emotie en morele verontwaardiging in zijn betoog kunnen doorklinken. Ik daag hem daartoe uit, met overigens de feitelijke vraag hoe het zit met het concept cao-wonen en het algemeen verbindend verklaren daarvan. Ik zou daarop nog een antwoord krijgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent heeft mij verzocht de twee nota's "Heerlijk helder Hollands" en "Van aanrecht naar baanrecht" aan de Handelingen toe te mogen voegen. Ik neem aan dat daartegen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie)<sup>2</sup>

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 6 december 2005.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden

## Voorzitter

ontvangen van de minister 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>3</sup>

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik moet de heer Duivesteijn verontschuldigen. Hij komt later.

□

Minister **Peijs**: Mevrouw de voorzitter. Allereerst dank ik de woordvoerders van de verschillende fracties voor de vragen die zij gisteren hebben gesteld. Het zijn voor ons allemaal intensieve weken, zowel voor de Kamerleden als voor mijn ambtenaren op het ministerie, die de eerste Nota Mobiliteit geheel hebben voorbereid en de afgelopen nacht hebben gewerkt aan de vragen van de Kamer. Over uw hoofden mag ik hen misschien danken.

Vorige week hadden wij het algemeen overleg over de Nota Mobiliteit en volgende week praten wij daarover verder en zullen wij over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) spreken. Deze dagen spreken wij over de VenW-begroting voor 2006.

Ik zal een serieuze poging doen om zo min mogelijk overlap te laten ontstaan met zaken die wij vorige week al uitvoerig hebben besproken of met zaken die wij wellicht beter volgende week kunnen bespreken bij de MIT-behandeling en tijdens het vervolg op het nota-overleg.

In mijn mondelinge antwoord zal ik mij concentreren op de hoofdpunten. De schriftelijke antwoorden heeft de Kamer al ontvangen.

Er blijft genoeg over voor dit debat, want zoals wij in de beleidsagenda hebben geschreven is 2006 voor ons als VenW-bewindslieden een belangrijk scharnierjaar tussen uitvoering en vernieuwing. Het onderhoud staat volgend jaar in de hoogste versnelling en de uitvoering voor het waterbeleid ligt op stoom. Tegelijkertijd is er halverwege de rit behoefte aan nieuwe initiatieven tegen de achtergrond van de Nota Mobiliteit, de ontwikkelingen op het gebied van publiekprivate samenwerking (PPS), de evaluatie van de Schipholwet en de discussie over luchtkwaliteit. Daaraan gaan wij hard werken in 2006, en vandaar het trefwoord "vernieuwing".

Alles bij elkaar liegt het lijstje, waar de heer Hofstra gisteren om vroeg, er niet om: van de spoorverdubbelingen Woerden-Harmelen tot de opening van de A59 op zaterdag aanstaande tot de start aanleg Sloelijn tot de Notorboog. De heer Hofstra heeft dat lijstje inmiddels ontvangen en op onderdelen komen wij daar vandaag en volgende week bij de behandeling van het MIT op terug.

Ik wil benadrukken dat het woord "vernieuwing" ook slaat op de manier waarop VenW wil werken. Straks kom ik uitvoerig terug op de acties die in gang zijn gezet in het kader van het programma Andere Overheid, het innovatiebeleid van het kabinet dat vandaag een van zijn hoogtepunten bereikt, en de follow-up van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI). Maar waar het in dit geheel van programma's en projecten natuurlijk om draait is dat wij doen wat de samenleving van ons verwacht; dat wij dat op zo'n manier doen dat mensen er

vertrouwen in hebben, dat wij eerlijk zijn in wat mensen wel en niet van ons kunnen verwachten, dat wij luisteren naar de samenleving en dat wij anderen aanspreken en hun de ruimte geven om zelf een bijdrage te leveren. Democratie is ten slotte tweerichtingsverkeer, dat is niet alleen elke vier jaar stemmen.

Ik zal hier geen verhandeling over de beruchte kloof geven, maar ik voel mij wel door die discussie aangesproken en uitgedaagd. Programma's als Andere Overheid zijn belangrijk om die discussie ten goede te keren. Nog belangrijker is het om die andere werkwijze zichtbaar te maken in de manier waarop wij in VenW-beleid maken en dat beleid uitvoeren. Dat geldt voor alle onderwerpen binnen het ministerie. Wat dat betreft is de TCI voor mijn departement een leerervaring van de eerste orde. Dank natuurlijk ook aan Hare Majesteits meest loyale oppositie voor de gratis adviezen ook op dit punt. Daar kom ik nog op terug.

Ik kom op de beantwoording van de vragen die de Kamer gisteren gesteld heeft. Ik begin met de belangrijkste mobiliteitsthema's: het onderhoud, de netwerk-analyses, het openbaar vervoer, de spoordoorsnijdingen en de verkeersveiligheid. Vervolgens ga ik in op het onderwerp luchtkwaliteit en met name op de financiële gevolgen daarvan. Daarna wil ik specifiek ingaan op de positie van de sector transport en logistiek, ingebracht door de heren Van Hijum en Hofstra. Ik eindig met enkele op zichzelf staande thema's.

Het inlopen van de achterstand bij het wegonderhoud en daarmee het veilig houden van onze wegen blijft in deze periode voor mij, en gelukkig ook voor de Kamer, een belangrijk speerpunt. Dat bleek gisteren uit de bijdragen van de heren Van Hijum, Hofstra, mevrouw Gerken en de heer Slob. Ik begrijp de zorgen van de verschillende woordvoerders die gisteren spraken over de impact van het onderhoudsprogramma voor de weg, want vanaf maart 2006 gaat het rijkswegennet echt op de schop. Bovendien ligt er volgend jaar een zwaar accent op de kunstwerken, en daar moet veiligheid voor alles gaan. Ik ben ervan overtuigd dat wij deze megaklus met beperkte overlast kunnen uitvoeren. Concreet hebben wij in 2004 en 2005 tot nu toe 11% van de bestaande onderhoudachterstand op de weg ingelopen. Dat staat voor zo'n 330 km. In 2006 mik ik op 420 km en in 2007 op 550 km. Dat komt bovenop het reguliere onderhoud. Ik heb de Kamer zojuist per brief gemeld hoe ik in de komende jaren met onderhoud wil omgaan.

Onderhoud is zeer urgent, niet alleen voor de betrouwbaarheid van het hele systeem en de doorstroming, maar zeker ook voor de veiligheid. Denk daarbij aan de gladde wegen van vorig jaar. Daarom zou ik dat onderhoud niet bij voorbaat over een langere periode willen spreiden, maar echt alles op alles willen zetten om de ambities gewoon waar te maken. Ik vind een effect van 6% extra files door wegwerkzaamheden in 2006 acceptabel. Dat kunnen wij halen door heel slim te werken: publieksgericht, veel samenwerken, veel communicatie, zoals ik heb omschreven in mijn laatste onderhoudsbrief. Ik heb de Kamer vanochtend een e-mail gestuurd met een link naar de site Van A naar Beter. Daar kan men zelf zien dat weggebruikers per project zeer actuele en relevante informatie krijgen. Het is een fantastische website; als je klikt op een provincie, kun je precies zien waar en wanneer de wegwerkzaamheden in die provincie zullen plaatsvinden en welke omrijdroutes

## Peijs

er eventueel zijn. Dat is nog maar één communicatiemiddel, maar het geeft wel een heel goed beeld.

Als de extra verkeershinder toch boven de grens van 6% komt, kunnen wij alsnog ingrijpen, bijvoorbeeld door extra middelen in te zetten of door alsnog in te grijpen in de uitvoering. Dat is bij onderhoudsprojecten makkelijker dan bij aanlegprojecten omdat onderhoud nu eenmaal flexibeler te plannen is. Het moet ook wel flexibeler gepland worden, omdat niet alle weersomstandigheden geschikt zijn voor onderhoud. Dat impliceert dus – een antwoord aan de heer Van Hijum – dat ik ten volle bereid ben om met de Kamer te overleggen over de overlastcijfers, als die daar aanleiding toe geven. Eenmaal per kwartaal zal ik de Kamer ook de voortgang melden en op die cijfers ingaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Toch maak ik mij grote zorgen over al die werkzaamheden die in een tamelijk kort tijdbestek moeten plaatsvinden. Ik heb de genoemde website bezocht; het is indrukwekkend wat er allemaal op de schop gaat, al is ook heel veel nog niet helemaal helder. Dat blijkt ook uit de website. Maar wat zal een en ander betekenen voor de mensen die dit werk moeten gaan doen? Ik ben erg bang dat dit werk met name in de avonden, in de weekenden en op de zondag zal moeten worden gedaan. Uit sociaal oogpunt is dat volgens mij niet zo wenselijk. Maar een ander punt van zorg is de hele aanbesteding van deze werkzaamheden. Wij hebben van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur heel nadrukkelijk geleerd dat het echt prijsopdrijvend werkt als er in korte tijd zoveel op de schop genomen zal worden. Dat risico is ook bij dit project levensgroot.

Minister **Peijs**: Ik zie dat risico niet, want er is ook enige onderuitputting in verband met de verbetering van de luchtkwaliteit, zoals in de brief is aangegeven. Daardoor heeft de sector heel duidelijk capaciteit over en ik denk dan ook dat men heel blij is met dit onderhoudsplan. Bovendien kunnen ook middelgrote en wat kleinere bedrijven die niet altijd bij de grote wegenaanlegprojecten aan bod komen, behalve als onderaannemer, aan het onderhoud deelnemen. Wat ik uit de sector hoor, is kennelijk iets anders dan wat de heer Slob heeft vernomen. Ik hoor dat men er wél erg blij mee is, ook omdat er ook middelgrote en kleinere bedrijven bij het onderhoud aan bod kunnen komen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik hoor uit de sector geen berichten dat dit prijsopdrijvend zal gaan werken, maar de bedrijven verdienen ook graag een dikke boterham. Dat gunnen wij ze ook wel, maar ik vind het toch een punt van zorg, ook in verband met wat wij geleerd hebben van grote projecten. Ik heb begrepen dat men op zichzelf wel bereid zou zijn tot overleg over toch iets meer temporiseren van het onderhoud, opdat ook het sociale aspect van de werkzaamheden wat meer gewicht krijgt. Daarbij gaat het natuurlijk met name om de momenten waarop er aan de weg gewerkt kan worden.

Minister **Peijs**: Ook bij uitstel zal de situatie wat dat betreft niet erg sterk veranderen, want er wordt nu al heel veel 's nachts gedaan. Als je in het westen van Nederland onderhoud moet verrichten, dan kun je dat bijna niet overdag doen. Dat zou zulke gigantische files tot gevolg hebben dat het tot een enorme verstoring van het verkeer en de economie zou leiden. Er wordt dus al

zo veel mogelijk 's avonds en 's nachts gedaan. Ik heb daar van de sector nooit iets over gehoord, dus ik zou deze werkwijze toch willen aanhouden. Wij hebben alles in overleg met de sector gedaan en de aanbestedingen leiden niet tot exorbitante prijzen; als dat wel zo was, zouden wij het wel merken. Ik denk dan ook dat het allemaal wel zal meevallen, dit is in ieder geval niet mijn grootste zorg.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter, het moge duidelijk zijn dat de ambitie van de minister om achterstallig onderhoud weg te werken en de verkeersveiligheid te verbeteren nu niet ter discussie staat. Het is heel goed dat de minister daarop inzet, daar willen wij ook niet aankomen. Onze belangrijkste zorg is natuurlijk de overlast die het onderhoud voor de weggebruiker met zich meebrengt. Waarom kunnen wij geen ambitie vaststellen om de overlast voor de weggebruiker te beperken? De minister spreekt in haar brief over ongeveer een verdubbeling, maximaal 6%. Waarom zeggen wij niet dat een verdubbeling maximaal acceptabel is en dat er alles aangedaan wordt om die ambitie te realiseren?

Minister **Peijs**: Naar mijn gevoel zijn de heer Van Hijum en ik het helemaal niet oneens over de ambitie. Er zit 1% tussen. In de praktijk van alledag is dat bijna niet te meten. Als gesteld wordt dat het om en nabij de 10% is, kan ik daarmee akkoord gaan. Het is echter bijna onmogelijk om precies aan te geven of het 10% of 9% is. Er wordt namelijk op verschillende punten gewerkt en files kunnen pas achteraf opgeteld worden. Als op een weg onderhoud moet plaatsvinden en er moet iets gebeuren aan een afslag of aan een kunstwerk of er moet een spitsstrook aangelegd worden, gebeurt dat allemaal tegelijk. Het is helemaal niet gezegd dat de overlast alleen door het onderhoud veroorzaakt wordt. Als er alleen een spitsstrook was aangelegd, was er dezelfde file geweest. Nu gebeurt het allemaal tegelijkertijd. Misschien is er daardoor een dag langer file, maar men krijgt er ook iets voor terug. Dat zeggen wij ook tegen de mensen. Er is misschien wel 6% extra overlast, maar men krijgt er ook echt iets voor terug: de spitsstrook ligt er, het onderhoud is gedaan, er heeft misschien uitbreiding plaatsgevonden of er is een kunstwerk opgeknapt. Ik denk dat de automobilisten er echt op vooruitgaan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Is de minister bereid om extra scherp te letten op naleving van de afspraak dat de wegafzettingen niet langer duren dan strikt genomen nodig is voor de werkzaamheden? Ik vraag dit vanwege een concrete ervaring met een project op de N31. Daar is het onderhoud uitbesteed en heeft men daarover zeer scherpe afspraken moeten maken. Ik verbaas mij over het feit dat op zoveel plaatsen in het land de wegafzettingen veel langer blijven staan dan echt nodig is.

Minister **Peijs**: Dat is inderdaad een van de grootste ergernissen van automobilisten. Ik beloof u dat wij daarop buitengewoon scherp zullen letten. Als in de toekomst aan een weg gewerkt wordt, huurt de desbetreffende aannemer bij wijze van spreken de weg. Hij heeft er financieel voordeel bij om het zo snel en zo goed mogelijk te doen, opdat de burgers er zo weinig mogelijk last van hebben. Ik beloof u dat ik daarop extra

## Peijs

zal letten, want het is inderdaad om uit je vel te springen als je niet ziet dat er gewerkt wordt en je moet toch 70km/u per rijden.

Als wij boven de 6% uitkomen, is het bij onderhoud gemakkelijker om iets uit te schuiven dan bij aanleg. Ik vraag de Kamer om daarmee niet meteen te beginnen, maar dit pas te doen als zo'n overschrijding in zicht komt.

Tegen die achtergrond kijk ik ook naar het voorstel van mevrouw Gerkens om het onderhoud nóg voortvarender aan te pakken met eventuele FES-meevallers. Voor de weg is dat een overbodige discussie en voor water en spoor misschien een beetje voorbarig. Voor de weg hebben wij geld genoeg en bovendien wordt dat zeer voortvarend aangepakt. Men is eerder bezorgd dat het te voortvarend wordt aangepakt. Voor water en spoor is het wat prematuur. Wat er nú gedaan kan worden, is namelijk afhankelijk van planningsprocedures. Geld is op korte termijn geen knelpunt. De midterm review komt pas in 2006. Het kabinetsbesluit over de FES-middelen volgt in het voorjaar. Dat is het moment voor een totale afweging rond het infrastructuurfonds. Voorlopig ga ik ervan uit dat wij de achterstanden met de beschikbare middelen kunnen wegwerken.

Er zijn vragen gesteld over het overhevelen van de onderhoudsbudgetten tussen de verschillende vervoerswijzen. Niet voor niets is er een spooronderhoudsplan gemaakt om jarenlange achterstanden in te halen. Langzamerhand nemen wij daarin ook de grote vervangingsinvesteringen mee, namelijk daar waar een vervangingsinvestering goedkoper is dan groot onderhoud aan een eigenlijk versleten spoorwegnet. Dit moeten wij goed in onze oren knopen, aangezien ons spoorwegnet aan het eind van zijn levenscyclus is. Waar opknappen niet meer helpt, gaan wij vervangen. Ik denk dat dit tempo het meest realistisch, haalbaar en effectief is. Daarbij verwijs ik naar de plannen van aanpak die vorig jaar bij de begroting zijn bijgevoegd, welke plannen ik tot 2010 ga uitvoeren. Voor verdere vragen daarover verwijs ik naar de midterm review die bij de begroting van 2007 aan de Kamer zal aanbieden. Ik wil over de inhoud van gedachten wisselen en eventuele extra mogelijkheden bezien, met name voor de waterwegen. In de komende jaren zullen de meeste versnellingsmogelijkheden bij de waterwegen liggen.

De heer **Hermans** (LPF): Ik heb vorig jaar bij de begroting twee moties ingediend, naar aanleiding van de opmerkingen van het CPB dat er zeer kritisch moet worden gekeken naar het onderhoud, met name naar de doelmatigheid daarvan. Heeft het CPB meegekeken bij de opstelling van de midterm review, zodat wij een oordeel van het CPB krijgen ten aanzien van het voorgestelde onderhoudsprogramma, zowel als het gaat om vaarwegen als om weg en spoor?

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

De heer **Hofstra** (VVD): Binnenkort komt er een nadere beoordeling van al dit soort zaken. Maar in de schriftelijke antwoorden lees ik dat u voor het spoor 1,3 mld. een normaal onderhoudsniveau acht. Dat is wel heel erg veel geld voor dat betrekkelijk geringe spoorvervoer. Kunt u toezeggen dat u in het vervolg de soorten onderhoud duidelijker aangeeft? Moet die 1,3 mld. niet zo snel mogelijk via een verbruiksheffing terugkomen?

Minister **Peijs**: Ik weet niet of dat realistisch is. Ook al rijdt er maar één trein over die rails, dat moet wel veilig gebeuren, want er zit altijd wel een paar honderd mensen in. Of er nu veel of weinig treinen rijden, als er een spoor is moet dat veilig zijn! Het spoor is onmisbaar voor het vervoer van mensen in de spits. Als wij de prijs van het spoor te duur maken, daalt het railvervoer, waardoor de wegen nog voller worden. Ik weet zeker dat u dat niet wilt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gisteren ook gezegd dat ik deze voorstellen niet doe omdat ik iets tegen treinreizigers of het spoor zou hebben, integendeel. Maar als wij niet oppassen en het blijft zo duur, hebben wij op het gegeven moment helemaal geen spoor meer. In het buitenland zijn daar heel veel voorbeelden van te vinden. Wij moeten dus meer greep op de financiën krijgen. Ik hoop dat de minister niet bedoelt te zeggen dat de infrastructurele heffing helemaal niet meer omhoog gaat, want dan hebben wij een groot financieel probleem.

Minister **Peijs**: Wij hebben de hoogte van die heffing afgesproken in het regeerakkoord, inclusief een fasering. Een volgend kabinet zal bekijken wat er gebeurt na 2007. Ik denk dat dat goed is geregeld. Wij geven het spoor niet voor niets weg en zullen het zeker niet overal verdubbelen waar inhaalsporen een goed alternatief zijn. Wij proberen het spoor zo efficiënt mogelijk in te richten, zodat er voor de reizigers frequent kan worden gereden. Zodoende is het mogelijk om grote aantallen mensen te vervoeren. Ik ben het met de heer Hofstra eens dat wij geen dubbele sporen moeten aanleggen als blijkt dat het voldoende is om met inhaalsporen te werken. Alle investeringen in het spoor worden kritisch beoordeeld.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister heeft ten aanzien van het achterstallig onderhoud opgemerkt dat het geld geen probleem oplevert. Zij pleit ervoor om te wachten tot de midterm review van volgend jaar. In het licht van de opmerking van de minister dat het geld geen probleem is, vraag ik waarom wij ieder jaar pleiten voor het sneller beschikbaar stellen van meer geld voor de vaarwegen en het spoor. In tegenstelling tot de heer Hofstra heb ik nog wat wensen voor het spoor. Ik verwijs naar BB21 of naar ERTMS.

Minister **Peijs**: Dat is iets anders dan achterstallig onderhoud. In dat geval maken wij een volledige systeemsprong. Evenals mevrouw Gerkens streef ik naar een veilig spoor. Voor de luxe zaken, waaronder een sprong in het veiligheidssysteem, moeten wij een bepaalde fasering afspreken. Ik heb de Kamer wat dat betreft een schema toegezegd. Zolang ik niet het gehele net onder handen heb genomen, moet ik overal zorgen voor een dubbel systeem. Er zijn namelijk treinen die geschikt zijn voor het oude veiligheidssysteem en treinstellen die geschikt zijn voor het nieuwe. Treinen die geschikt zijn voor ATB, de nieuwe generatie, moeten ook over het andere spoor kunnen rijden. Het is dus een behoorlijke operatie. Voor dat soort systeemsprongen hebben wij investeringsgelden nodig in plaats van onderhoudsgelden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik pleit ervoor om ook daarvoor beslag op het FES te leggen. Kan de minister kort ingaan op de kwestie van de vaarwegen? Daar is sprake van

## Peijs

achterstallig onderhoud waaraan snel iets moet worden gedaan. Dat geldt is pas over een langere periode beschikbaar. Waarom kunnen wij niet sneller met die vaarwegen aan de slag?

Minister **Peijs**: Vanwege de onderuitputting op het terrein van de luchtkwaliteit proberen wij dat waar mogelijk te doen. Vanmorgen hebben wij de Kamer een overzicht gestuurd waaruit blijkt dat wij in 2006 met 50 mln. versneld aan de slag kunnen gaan. De plannen voor vaarwegen zijn echter niet minder ingewikkeld dan die voor wegen en die hebben nu eenmaal een bepaalde doorlooptijd. Op het moment dat wij spraken over de verkorting van de tracéwetprocedure heeft onder andere de SP-fractie opgemerkt dat alle procedures moeten worden doorlopen. Daarvoor is nu eenmaal een bepaalde tijd nodig en die is ook benodigd voor de waterwegen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik stel projecten voor waarvoor geldt dat ik ben nagegaan of die al in 2006 kunnen worden gerealiseerd. Dat blijkt inderdaad het geval te zijn, dus ik roep de minister op om wat dat betreft wat meer vaart te maken.

Minister **Peijs**: Ik heb in 2006 een bedrag van 50 mln. beschikbaar dat ik aan versnellingsprojecten kan besteden. Dat bedrag zal aan waterprojecten worden besteed.

De heer Hermans heeft gisteren gesproken over de netwerkanalyses voor de belangrijkste stedelijke netwerken. Volgend jaar is dat voor mij één van de belangrijkste onderwerpen. Daarbij zal de vraag aan de orde komen hoe wij de toegang tot de grote steden kunnen verbeteren. Daarnaast dienen wij ons af te vragen op welke wijze wij ervoor zorgen dat nieuwe woonlocaties tijdig kunnen worden ontsloten voor auto's en het openbaar vervoer. Dat zijn wij in de Nota Ruimte overeengekomen. Een andere vraag is hoe wij het netwerk voor openbaar vervoer, dat voor de auto en dat voor de fiets zo goed mogelijk op elkaar kunnen aansluiten. Tijdens het notaoverleg van vorige week hebben wij daarover uitvoerig van gedachten gewisseld. Het gaat niet direct om extra geld, maar om het maken van een andere verdeling indien de netwerkanalyses daartoe aanleiding geven. Daarmee geef ik meteen antwoord op de vraag van de heer Hermans of de netwerkanalyses leiden tot een uitgewerkt plan waarin ook de motie-Hermans past die twee jaar geleden door de Kamer is aangenomen. Het antwoord is dat het past, want de verhouding tot het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet staat nu juist centraal in die netwerkanalyses. Het streven is te komen tot een concreet maatregelenpakket. De uitkomsten van de analyses zijn niet vrijblijvend. Op de vraag van de heer Hermans of ik daarvoor sta, is het antwoord "ja".

Tijdens het debat over de Nota Mobiliteit is van gedachten gewisseld over de langetermijnvisie voor het openbaar vervoer. Die discussie hoeven wij vandaag niet te herhalen. Meer samenwerking tussen alle ov-partijen is ook op korte termijn de sleutel tot een betere aansluiting tussen trein en bus, meer kwaliteit en meer reisgemak. Iedereen is daar goed van doordrongen, zeker na de conclusies van de Commissie Winsemius in het voorjaar van 2005. Dat momentum zou ik graag vast willen houden en in dat licht zou men de

ov-ambassadeur moeten zien. Mevrouw Dijkma en mevrouw Gerkena waren daar gisteren behoorlijk kritisch over. Mevrouw Dijkma zei zelfs dat het een slecht alternatief voor een goed idee was. Dat goede idee was namelijk een ov-arbiter in een uitgebreide vervoerskamer NMa. Mevrouw Gerkena vroeg mij waarom ik zelf de regie niet voer.

Om eerst een misverstand uit de weg te ruimen: ik ben er met dat voorstel absoluut niet op uit om steun voor de motie van mevrouw Dijkma te marginaliseren. Dat zou nogal kinderachtig zijn. De vervoerarbiter zou de bevoegdheid hebben om op diverse plaatsen in de ov-sector in te grijpen en besluiten te nemen. Dit tast de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden aan van de Tweede Kamer, van de minister, van de NMa en van de decentrale overheden, die ook een belangrijke rol spelen. Bovendien draagt de arbiter op geen enkele wijze verantwoordelijkheid voor de grote financiële of andere gevolgen van zijn ingrepen. Evenmin wordt de arbiter democratisch gekozen of gecontroleerd. Over de precieze taken en bevoegdheden van de ov-ambassadeur overleg ik nog met de ov-partners. Voorlopig stel ik mij daar het volgende bij voor.

De ov-ambassadeur kan alle partijen helpen om zo goed mogelijk samen te werken, wat olie in het systeem te gooien als processen te stroef verlopen. Overheden en vervoerders moeten samen de stap zetten van visie naar concrete acties, zodat de reiziger een betere bediening krijgt. Het is absoluut niet mijn bedoeling dat de ov-ambassadeur het hele ov gaat regisseren. Dan had ik wel een ov-regisseur benoemd. Ik kan mevrouw Gerkena geruststellen. De eindverantwoordelijkheid voor het ov ligt en blijft liggen bij de minister. De minister wordt door deze Kamer gecontroleerd.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik ben blij met de opmerking van de minister dat zij niet wil bijdragen aan het vormen van een slecht alternatief voor een goed idee. Dat is winst. In ons voorstel hebben wij ervoor gekozen om de vervoersarbiter te zien als een marktordeninginstrument. In die zin is het anders dan de minister het misschien interpreteert. Het gaat er weldegelijk om dat de overheid, en daarmee de minister, de regie houdt op het terrein van het openbaar vervoer, ook over de middelen. Ik zou namelijk niet het budgetrecht van de Kamer aan willen laten tasten door zo'n arbiter.

Minister **Peijs**: Mijn angst is inderdaad dat ik naar de Kamer geroepen word voor iets waar ik helemaal niets meer aan kan doen omdat alle regie bij de vervoersarbiter ligt die met vaste bevoegdheden zijn oordelen velt. Daar voel ik helemaal niets voor. Ik kan mij ook voorstellen dat de Kamer niet wil dat haar de pas wordt afgesneden doordat de arbiter besluiten neemt waarvoor hij geen politieke verantwoordelijkheid hoeft te dragen. Ik weet nu wat mevrouw Dijkma niet wil. Misschien kan zij in tweede termijn duidelijk maken wat zij wel wil.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik zal deze uitnodiging van harte oppakken en in mijn tweede termijn een nader voorstel doen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mij is niet duidelijk wat de minister wil met die ov-ambassadeur. In mijn ogen gaat zij gewoon een extra ambtenaar inhuren voor heel veel geld. Dat leidt weer tot meer bureaucratie.

## Peijs

Minister **Peijs**: Het moet zeker geen ambtenaar zijn. Het is iemand die bijvoorbeeld voor twee dagen in de week wordt ingehuurd en die gezag heeft in ov-kringen om bijvoorbeeld te bemiddelen in conflicten tussen decentrale overheden en de NS. Die ov-ambassadeur kan zaken in der minne schikken. Ik kan nooit twee dagen per week alleen daarmee bezig zijn en hij of zij kan dat wel.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat begrijp ik, maar u hebt toch mensen die het voorwerk kunnen doen? Dit is echt een taak voor de minister. Zo'n ov-ambassadeur gaat natuurlijk het nodige kosten; moet op deze manier worden gerepareerd wat wij de afgelopen jaren hebben stukgemaakt in het openbaar vervoer?

Minister **Peijs**: Wat betreft het salaris maakt het geen verschil of ik nu een ambtenaar of een ov-ambassadeur aanstel. Af en toe ben ik partij en het lijkt mij dan verstandig is om even op de achterhand te zitten. Dat kan wellicht helpen om zaken goed op elkaar aan te laten sluiten en onenigheden weg te nemen.

De heer **Hermans** (LPF): Ik sta in principe niet afwijzend tegenover dit voorstel, maar het gaat natuurlijk om de vraag welk gewicht zo'n ov-ambassadeur in de schaal kan leggen. Wordt het gedragen door de decentrale overheden en de NS? Mag de ambassadeur ervan uitgaan dat hij in ieder geval de backing van de minister heeft?

Minister **Peijs**: In ieder geval de reizigersorganisaties hebben zich erachter geschaard. Met het openbaar vervoer ga ik nog praten over de precieze vormgeving. Uiteraard ga ik niemand iets door de strot duwen. De ov-ambassadeur heeft vanzelfsprekend mijn backing.

De huidige ordening van de ov-sector moet de kans krijgen zich te bewijzen. Ik sluit niet de ogen voor de problemen in het openbaar vervoer en daarom wil ik graag in haar tweede termijn horen welke problemen mevrouw Dijkma opgelost wil zien.

De heer Van Hijum heeft een amendement ingediend dat ertoe strekt 105 mln. beschikbaar te stellen voor de ov-netwerken in de Randstad en Brabant. Ik interpreteer dit amendement als volgt: dat bedrag wordt gereserveerd voor de oplossing van knelpunten op het spoor in de Randstad en Brabant, waarbij de precieze invulling van de te nemen maatregelen wordt bepaald op basis van de netwerkanalyses in 2006. Dekking uit aanbestedingsmeevallers wil ik ontraden omdat die meevallers al in de begroting zijn verwerkt. Ik stel voor het bedrag te reserveren binnen de beschikbare middelen voor de tweede fase herstelplan spoor. Op die manier kan er sprake zijn van een integrale afweging in de spoorsector. Ik wijs er nog op dat de netwerkanalyses niet vrijblijvend zijn en om actie vragen. Als wij voor die actie deze 105 mln. kunnen inzetten, zijn wij al een eindje op streek.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben uiteraard bereid om te overleggen over de invulling van dat bedrag en daarbij de netwerkanalyses te betrekken. In Brabant ligt al een concreet plan en het is de bedoeling van het amendement om onder andere dat project mogelijk te maken. Ziet de minister dat ook zo? Zij ontraadt de dekking die ik aanvoer, maar uit de begroting blijkt dat het bedrag van 105 mln. nog geen bestemming heeft gevonden in het

kader van het beheerplan ProRail. Ik begrijp dus niet waarom de minister deze dekking ontraadt.

Minister **Peijs**: Als wij dat geld daaraan besteden, ben ik akkoord. Wij hebben overigens wel afgesproken dat de netwerkanalyses bepalend zijn voor wat wij gaan doen en dat een integrale afweging moet worden gemaakt. Dat uitgangspunt is leidend, ook als het gaat om Brabant.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In 2006 blijft er 277 mln. op de plank liggen door de "luchtproblematiek", dat wil zeggen dat er wegen niet kunnen worden aangelegd. Wij hebben een amendement op stuk nr. 24 ingediend dat erop is gericht dat dit geld wordt gebruikt bijvoorbeeld om kleine stations beter toegankelijk te maken. Ik vraag de minister om dit amendement mee te nemen, want het is een logische aanvulling op de vraag van de heer Van Hijum.

Minister **Peijs**: Ik vind dit niet zo logisch. Het geld dat nu op de plank blijft liggen vanwege de problemen met de luchtkwaliteit, zal volgend jaar worden besteed aan de prioritaire projecten die wij met elkaar hebben vastgesteld. De toegankelijkheid van de stations heeft een eigen ritme en dynamiek. Wij hebben daar eerder afspraken over gemaakt, voor 2010 voor stad- en streekvervoer en 2030 voor de trein. Daar is geld voor beschikbaar en over het ritme hebben wij afspraken gemaakt met de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het ritme en die dynamiek leiden ertoe dat het bedrag van 277 mln. niet wordt uitgegeven. Laten wij praktisch zijn en dat geld nu besteden voor projecten die nu nodig zijn. Dit lijkt mij volstrekt logisch en ik hoor de minister niet zeggen dat het niet kan.

Minister **Peijs**: Ik heb al gezegd dat ik het niet logisch vind. Ik wil de projecten die dit jaar op de plank zijn blijven liggen, volgend jaar wel uitvoeren. Kan mevrouw Van Gent mij vertellen waar ik daar dan het geld voor kan vinden? Wij hebben vorig jaar in het MIT afspraken gemaakt over die prioriteiten en ik wil die afspraken graag nakomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Uiteraard besteden wij het geld aan de zaken waarvoor het is bedoeld. Begrijp ik uit de discussie over Brabant en de Randstad dat de minister dit wil koppelen aan die nadere analyses en dan via een redelijke objectieve kosten/opbrengstenbenadering wil vaststellen waar wij het beste kunnen beginnen?

Minister **Peijs**: Ja.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik verzet mij er niet tegen dat de besteding van het geld wordt beoordeeld in het kader van de netwerkanalyses. Overigens houd ik wel vast aan het feit dat het geld is bedoeld voor het spoor, voor verbetering en voor het mogelijk maken van snelle hoogwaardige treinverbindingen in die gebieden. Begrijp ik goed dat de minister instemt met de dekking die ik heb voorgesteld?

Minister **Peijs**: Ja.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister heeft enkele

## Peijs

weken geleden, de dag voordat wij de Nota Mobiliteit behandelden, in Buitenhof eigenlijk al haar politieke commitment voor deze beide projecten uitgesproken. Neemt zij dit nu hier weer een beetje terug?

Minister **Peijs**: Ik neem mijn commitment voor deze beide projecten niet terug, maar niet op basis van de uitzending in Buitenhof. In die uitzending heb ik niet gesproken over Brabant. De journalist vroeg naar de Randstad en ik heb die vraag beantwoord, maar Brabant is niet ter sprake gekomen.

Toen ik volgende dag de reactie van Brabant zag "het geld is binnen", heb ik de uitzending nog eens van voor tot achter afgeluisterd, maar het woord Brabant is niet gevallen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Betekent dit dat de minister hier wel een politiek commitment wilde uitspreken voor de Randstad en niet voor dit ene regionale project? Hoe moet ik dit nu verstaan?

Minister **Peijs**: Met 100 mln. kunnen wij niet heel Nederland beleggen met snelle treinen, zeker niet als je dit in de Randstad en in Brabant wil doen. Daarom heb ik voorgesteld dat wij de netwerkanalyses afwachten. Op basis daarvan kunnen wij bezien waar dit het meeste nodig is in Brabant en waar dit het meeste nodig is in de Randstad. De prioriteitstelling moet voortkomen uit de netwerkanalyses en daarom worden ze ook uitgevoerd. Ik vind dit een logisch gevolg van de afspraken die wij hebben gemaakt in het kader van de Nota Mobiliteit.

Overigens ben ik niet gewend om toezeggingen over budget via de pers te doen en dit is in dit geval ook niet gebeurd. Brabant is niet genoemd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik probeer de redenering van de minister te volgen. Zij zegt dat zij eerst de netwerkanalyses wil afwachten. Toch accepteert zij nu al een amendement waarvan zij eerst zei dat de dekking niet deugt, maar nu gaat zij daar zonder verdere motivatie mee akkoord. Ik kan hier geen touw aan vastknopen.

Minister **Peijs**: Ik meende dat er nog een alternatieve dekking was aangegeven. Ik begrijp van de heer Van Hijum dat dit niet zo is, dus daarin heb ik mij vergist. Wij houden dus vast aan het bedrag van 105 mln. dat in de begroting staat. Ik meen dat daarbij staat aangegeven dat het bedrag bestemd is voor investeringen in het spoor. De aangegeven dekking is derhalve mogelijk. Wat wij er precies mee gaan doen, moet blijken uit de prioriteitstelling die uit de netwerkanalyses voortkomt. Ik heb vorige week bij de behandeling van de Nota Mobiliteit begrepen dat dit de manier is waarop wij te werk moeten gaan. Ik wil daarbij best de projecten bezien die in uw motie worden genoemd.

In reactie op bijdragen van mevrouw Dijksma en de heer Hofstra zal ik het rapport van de werkgroep ProRail kort aanstippen. Ik heb het rapport onlangs gekregen en ik wil het graag eerst goed bestuderen. Ik hoor graag van de Kamer wat zij zelf met het rapport gaat doen. Daarna zal ik het rapport met de Kamer bespreken. Ik vind dat het goed is dat de werkgroep zich heel grondig in ProRail heeft verdiept, en ik waardeer dat zeer. De commissie heeft mij laten weten op 14 december te zullen besluiten hoe zij met het rapport zal omgaan. Over drie specifieke

punten die gisteren aan de orde zijn geweest, merk ik alvast iets op, te weten het formuleren van doelstellingen voor ProRail door Verkeer en Waterstaat, het teveel aan lagere regelgeving en de meerjarige financiering.

De werkgroep geeft aan dat Verkeer en Waterstaat de doelstellingen voor ProRail moet formuleren en kaders moet stellen waarbinnen ProRail zonder bemoeienis van Verkeer en Waterstaat kan opereren. Ik ben het volledig eens met dit principe. Zodra ProRail heeft aangetoond tot outputsturing te kunnen overgaan, is het logisch dat ook de aard van de aansturing en het toezicht verandert. Pas dan kan het ministerie op hoofdlijnen sturen en kan ProRail meer zeggenschap krijgen. De datum en de grenzen hebben wij met elkaar afgesproken.

Aan de lagere regelgeving, die overigens in nauw overleg met de spoorsector tot stand is gekomen, geef ik op korte termijn aandacht in het kader van het doorlichtingsproject "Beter geregeld". Dit is een buitengewoon nauwkeurige en grondige doorlichting. Ik merk hierbij wel op dat er altijd een afweging gemaakt zal moeten worden tussen de noodzaak om veiligheid via regelgeving te borgen en de vrijheid van handelen van ProRail en de vervoerders, maar dat spreekt eigenlijk vanzelf.

Dan ga ik nu in op de meerjarige financiering. Als aan de verplichting tot migratie naar output- en outcomesturing uit de beheersconcessie is voldaan, lijkt dat het logische moment om over te gaan op meerjarige financiering. Pas dan kan er immers een transparante relatie worden gelegd tussen de financiële middelen en de prestaties die daarmee worden geleverd. Die moet wel heel transparant zijn, omdat anders de Kamer in haar budgetrecht wordt aangetast.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kan mij die redenering goed voorstellen, maar als men voor een langere termijn financiële zekerheid krijgt, draagt dat misschien bij tot de migratie. Wordt dit op uw departement ook overwogen?

Minister **Peijs**: In 2003 hebben wij het spooronderhoudsprogramma vastgesteld. In 2006 doen wij dat voor een langjarige periode nog een keer. Wij hebben dus te maken met een voortrollende planning, die wij elk jaar met u vastleggen in het beheerplan van ProRail. ProRail weet dat er voor alle zaken die zij kunnen doen, geld beschikbaar is en dat wij in 2006 met een doorkijk naar een groot aantal jaren ook weer het geld zullen vastleggen. Als ProRail aangeeft dat bepaalde zaken absoluut moeten worden uitgevoerd, vereist onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het spoor dat wij dan geld zoeken. Tot nu is er nooit te weinig geld geweest. ProRail loopt gewoon het pad af. Neem bijvoorbeeld de stoptonende seinen. Toen daarin een nieuwe investering moest worden gedaan, hebben wij met elkaar nieuw geld gezocht. Dat komt er dan ook in een dergelijk geval.

Dan kom ik nu toe aan het stad- en streekvervoer.

De heer **Slob** refereerde aan het NEA-rapport over het stad- en streekvervoer sinds 2000. Ik ben het niet met hem eens dat er sprake is van verschraling. Het rapport rekent ook af met het beeld dat het openbaar vervoer op het platteland in de afgelopen jaren met 35% zou zijn gedaald. Over de gehele periode tussen 2000 en 2004 is het aanbod van lijndiensten, gerekend in ritkilometers, gedaald met 3,4%. Die daling wil ik niet bagatelliseren. Laat daar geen misverstand over bestaan. Het gaat alleen

## Peijs

te ver om maar te blijven spreken van verschraling en een geweldige teruggang. Het NEA merkt nadrukkelijk op dat de daling buiten de drie onderzochte steden, te weten Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, is gecompenseerd door een grotere stijging van de regiotaaxi. Dat is geen zoethoudertje, maar een vorm van vervoer die in de regio zeer gericht op de vraag kan inspelen. De reiziger wordt opgehaald en naar huis gebracht. In de drie steden die ik net noemde, is het aanbod van dergelijke vaste ritten juist gestegen en wel met 3,5%. Blijven spreken van verschraling doet het ov volgens mij geen goed. Laten wij de blik vooruit richten en letten op de aangepaste essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit die ik de Kamer op 2 december jongstleden heb toegestuurd. Daarin staat dat wij samen moeten gaan voor groei. Verder biedt de Nota Mobiliteit financiële ruimte voor een jaarlijkse groei van het regionale ov met 2,1%. Slechts twee onderdelen van rijksbeleid kennen een autonome groei: het budget voor de wegen en dat voor het ov. Die budgetten nemen met maar liefst 30% tot 2020 toe.

In de nieuwe essentiële eisen staat dat wij een grotere lokale groei proberen te bereiken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik lees het rapport niet met een zwarte bril, maar vind wel dat je uit het rapport kunt halen wat je wilt. Wij weten allemaal dat de bezuinigingen behoorlijk hard zijn aangekomen. Volgens mij heeft het feit dat de cijfers er nog niet zo dramatisch uitzien als misschien werd verwacht, te maken met de hoge scores en ambities in de aanbestede gebieden. Ik hoop dat de minister haar ambitie ook eens naar boven bijstelt. Zij zijn namelijk heel beperkt, getuige het feit dat de minister slechts een groei met 0,5% per jaar in het landelijke gebied ambieert. Dat kun je niet eens ambitie noemen.

Minister **Peijs**: Ik dacht dat wij daar nieuwe afspraken over hadden gemaakt in de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit. Tot nu toe hebben de vervoerders altijd veel meer verwacht dan zij konden realiseren. Ik wil het mogelijk maken, maar moet dan ook zien dat er daadwerkelijk inspanningen worden gedaan om groei te realiseren. Daar dring ik op aan. Ik wil niet dat wij overal weer lege bussen laten rondrijden. Verder hebben wij met elkaar afgesproken dat wij voor grotere groei gaan en dat de rijksoverheid dat zal faciliteren waar dit zich voordoet.

Mevrouw **Dijksma** bepleit dat de decentrale overheden volledig vrij zijn in het bepalen van het beleid ten aanzien van het stad- en streekvervoer. Die vrijheid hebben zij al. Decentrale overheden kunnen binnen de kaders van de Nota Mobiliteit – die hebben wij vorige week besproken – vrijelijk beleidsdoelen vaststellen en financiële middelen uit de BDU inzetten. In het vaststellen van de tarieven worden wij nog beperkt door de verplichting om nationale vervoerbewijzen te accepteren. Voor de Kamer is dus een taak weggelegd. Wij hebben hier met elkaar over gesproken. Ik vind het ongelooflijk moedig als de Kamer die verplichting voorstelt, op te heffen en de overheden verantwoordelijk te stellen voor de tarieven. Dat zal vast gebeuren door de introductie van de chipkaart.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik besef heel goed dat dit een ingewikkelde stap is, die ook controversieel kan zijn, maar ik vind het toch noodzakelijk. De enige voorwaarde

van mijn fractie is wel dat bij de introductie van de ov-chipkaart de reizigers niet hetzelfde gevoel hebben als bij de introductie van de euro, dat zij dubbel worden gepakt. Dat is de voorwaarde die wij ook aan de regionale overheden stellen. Bent u bereid om in de komende periode met de Kamer te verkennen op wat voor manier wij daarna die volledige tariefvrijheid kunnen introduceren?

Minister **Peijs**: Die hebben wij toegezegd aan de vervoerbedrijven, binnen het kader van de chipcard. Wij hebben gezegd dat reizigers niet mogen denken dat de chipcard alleen maar wordt ingevoerd om hen af te zetten. Dat hebben wij heel duidelijk met de Kamer afgesproken. Na de invoering is het de vrijheid van vervoerders om bijvoorbeeld acties te voeren en klanten op een bepaalde manier te gaan trekken, een marketingplan op te stellen zodat zij het heel anders kunnen gaan doen dan zij het altijd hebben gedaan. Dat kunnen zij ook alleen maar bij de gratie van de chipcard.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dat u dit denkt, maar weet u het zeker?

Minister **Peijs**: Ik denk dat wel zeker te weten, al kan ik niet in de ziel van de vervoerders kijken. Bij mijn weten zijn de vervoerbedrijven voor de chipcard omdat zij eindelijk weten wat hun business case is, omdat zij eindelijk marketingplannen kunnen maken en omdat zij eindelijk weten wie zij vervoeren en omdat zij daarop dan ook gericht kunnen inspelen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Is het ook vastgelegd – tot nu toe is dat niet zo – dat nadat de invoering van de chipcard een feit is tariefvrijheid geldt? Kan men daarop rekenen? U mag dat antwoord wat mij betreft ook in uw tweede termijn geven.

Minister **Peijs**: Bij mijn weten is dit vastgelegd, maar ik kom hierop terug in tweede termijn.

De aanbestedingsplicht blijft, volgens afspraak met de Kamer, maar decentrale overheden kunnen aan de aanbesteding de eisen meegeven die zij zelf willen. Dat gebeurt ook met mooi nieuw en toegankelijk materieel. Dat is een van de sterkste ijsers die wij in het vuur hebben.

Ik hoop dat de Kamer snel het wetsvoorstel zal behandelen om de mogelijke concessietermijn te verlengen tot acht jaar. Dat is heel belangrijk voor de vervoerders voor positieve effecten van de investeringen en de mogelijkheden om die terug te verdienen.

De heer Van Hijum heeft gevraagd om een toelichting op mijn voorstel voor de spoordoorsnijdingen en naar de criteria. Inderdaad is een nieuw element in de begroting een bedrag van 300 mln. tussen 2006 en 2020 voor de oplossing van problemen met spoordoorsnijding en voor het beter benutten van stedelijke kansen. Die 300 mln. is een diepte-investering in de kwaliteit van de steden, gericht op het oplossen van problemen als lange wachttijden voor overwegen – er zijn overwegen waar men van ieder uur 3 kwartier in de file staat – ruimtelijke ontwikkeling, veiligheid, milieu en luchtkwaliteit. Sommige van deze zaken gaan natuurlijk samen. Ik werk hierbij heel nauw samen met mijn collega van VROM, die ook op zoek is naar middelen om hier bij te leggen.



## Peijs

In mijn ogen is de 21ste eeuw de eeuw van de binnenstad, waar de meeste sociale en economische activiteiten samenkomen. Bovendien valt deze eeuw samen met een revival van het spoor. Binnenstad en spoorfunctie beïnvloeden en versterken elkaar. Ik zie het zo dat het spoor-oude stijl negatieve sporen heeft achtergelaten in de steden. Het spoor-nieuwe stijl is schoner, veiliger en stiller, en biedt kansen die wij moeten grijpen. Dat kunnen de steden niet alleen, dus ik wil hen daarbij graag helpen. Ik ben mij ervan bewust dat dit niet helemaal het imago van Verkeer en Waterstaat heeft, maar wij hebben bij Delft gezien hoe gevoelig dit ligt in de steden. Als wij Delft op die manier helpen, kunnen wij de rest niet in de wacht zetten tot sint-juttemis. 300 mln. is veel geld. Het is echter niet genoeg. Als er veel belangstelling is, kan de Kamer wellicht besluiten meer geld in het potje te doen. In eerste instantie moet ik selecteren. Daarbij hanteer ik als voorwaarde dat het gaat om voornemens en plannen die niet vanaf nul hoeven te beginnen. De subsidiëring bedraagt maximaal 25% van de gemeentelijke investering, met een maximumbedrag van 40 mln. per plan. Het moet worden gezien als een aanjaagpremie. Het is de bedoeling om projecten mogelijk te maken die anders op de plank waren blijven liggen. VROM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat mikken samen op een multiplayer effect.

Daarnaast wordt nooit meer dan het tekort van de lokale overheid gesubsidieerd. Er moet bovendien een financieel dekkend plan zijn van andere overheden, private financiers of projectontwikkelaars die het spoor willen gebruiken voor stedelijke ontwikkeling. De plannen die al door het Rijk worden gesubsidieerd, komen niet meer in aanmerking voor een extra bijdrage.

Op die manier kan ik waarschijnlijk acht of negen steden helpen, waarbij het accent niet direct op de G4 ligt. Die steden krijgen al veel fondsen uit andere bronnen. Er wordt met rijksgeld al volop gewerkt aan bijvoorbeeld sleutelprojecten en aan de Zuidas. Het geld gaat naar de "Almelo's" van deze wereld.

VROM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat maken nu op basis van input uit de regio's een inventarisatie. Concreet ben ik met twaalf gemeenten bezig om de plannen aan te scherpen. Zij variëren van Sittard tot Goes en van Oldenzaal tot Wormerveer. In het eerste kwartaal van 2006 kunnen de gemeenten hun plannen officieel indienen. Ik zal ze afwegen en rond de zomer hoop ik de eerste toezeggingen te kunnen doen. De Kamer krijgt een groslijst van de kandidaten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag gaat over een plek waar ik zelf niet woon en wel over Roosendaal. Wij hebben destijds in de Kamer de heikele kwestie van het spoor in de binnenstad besproken. Het ging over de steden Venlo en Roosendaal en het had met veiligheid te maken. Deze kwestie is nog niet afgerond. Hoe wordt zo'n probleem opgelost?

Minister **Peijs**: Als Roosendaal nog niets heeft dat met rijksgeld is ingebracht, kan het van deze regeling gebruikmaken. De criteria moeten in aanmerking worden genomen. Deze zijn tijdens het landsdelenoverleg aan iedereen meegegeven en ze zullen nog enigszins worden aangescherpt.

Zowel de heer Hofstra als mevrouw Dijkstra pleiten om verschillende redenen voor een grotere verantwoor-

delijkheid van de steden voor het taxivervoer. Als je op mijn plek zit, verbaas je je wel eens. In tegenstelling tot de heer Hofstra, wil ik de taxiliberisering niet failliet verklaren. Buiten de grote steden werkt het taxibeleid goed. In de G4 moet nog een forse slag worden gemaakt. Voor een deel ligt de verantwoordelijkheid nu al op het bordje van de gemeente. Ik verwijs naar de inrichting van de taxistandplaats, het stimuleren van een taxikeurmerk, het handhaven van de openbare orde, het controleren van rijbewijzen en het gebruik van busbanen. Ik ben verantwoordelijk voor de regelgeving van de verplichte tariefkaart, het transparante tarief, het taxi-examen en de handhaving van de Wet personenvervoer 2000. Juist over die gedeelde gezamenlijke verantwoordelijkheid sluit ik nog deze maand een convenant af met de G4.

Daarin regelen wij een intensievere inspectie op elementen uit de Wet personenvervoer 2000, zoals de ondernemingsvergunning, de chauffeurspas, de tariefkaart, de taxameter, de klachten en de geschillenregeling. De intensievere samenwerking met de politie, mijn eigen inspectie en andere opsporingsinstanties, moet naleving van de bestaande regels substantieel verbeteren. Het Rijk en de steden nemen overige maatregelen, zoals een andere inrichting van de taxistandplaatsen, de verplichte tariefkaart en het keurmerk van het KNV, die ik van harte aanbeveel bij andere overheden, het taxi-examen dat vanaf 1 januari verplicht is, de vereenvoudiging van de tariefstructuur en de invoering van een boardcomputer. De handhaving, het keurmerk en het examen leiden tot meer kwaliteit van de taxibranche. Bovendien heeft de klant een daadwerkelijke keuzevrijheid, omdat hij niet meer per se de eerste taxi in de rij hoeft te kiezen. Dankzij de tariefkaart en het keurmerk kan hij een gefundeerde keuze maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter, in welke wereld leeft de minister? Ik heb gisteren het woord "verloederd" gebruikt. De minister betoogt nu dat het eigenlijk zeer goed zit met de taxi in Nederland. In Oost-Groningen is het inderdaad niet slecht, dat ben ik met haar eens. In de G4 is de taxi vervoerskundig het hardst nodig. Daar is het een "zooitje", laat ik maar eens een ander woord gebruiken. Dit ligt niet aan de bestuurders van de G4, maar dat ligt aan ons en aan de minister. Ik zou de stelling willen verdedigen dat de minister op te grote afstand staat van het taxigebeuren op straat. Volgens mij is er tussen mevrouw Dijksma en mij geen verschil waar gaat om het moeten overhevelen van de taxi naar de G4. De inspectie van de minister kan dan andere dingen gaan doen. De G4 zal wel wat geld vragen, dan geven wij dat erbij. Ik vraag van de minister een duidelijke toezegging in die richting.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, volgens mij is deze interruptie mede namens mij.

Minister **Peijs**: Ik wil hierop graag reageren. Toen wij aan dit traject begonnen, hadden wij in Nederland een geliberaliseerde taxi. Die werkte voor geen meter. Ook op verzoek van de Kamer zijn er allerlei zaken geregeld. Al die zaken zijn bijna klaar. Daaraan wordt de laatste hand gelegd. Inderdaad sluiten wij daarom nu een convenant met de G4. Daarin spreken wij af over hoe de inspectie moet inspecteren en hoe wij gezamenlijk kunnen werken

## Peijs

aan de inzet van de politie. Alles wat met openbare orde te maken is, valt onder de verantwoordelijkheid van de wethouders, terwijl wordt gevraagd waar de minister blijft. Wij hebben gedaan wat wij moesten doen. Wij hebben de regelgeving op orde. Het is nu aan de grote steden. Voor Kerstmis houden wij een bijeenkomst met de grote steden waarin wij dit gaan regelen. Wij spreken af wie wat doen en hoeveel geld er van het ministerie komt, er worden afspraken met de politie gemaakt en er wordt gesproken over de aanpassing van de standplaatsen en het gebruik van de busbaan. Dit beleid was al van de grote steden, dat moeten zij doen, dat kan ik niet doen. Ik ga niet een plein voor het station op de schop nemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij om te horen dat de minister nog voor de kerstdagen praat. Ik verwacht dat zij na de tweede termijn een verrassingspakket kan meenemen voor de dames en heren wethouders van de grote steden.

Minister **Peijs**: Goed, ik ben altijd in voor verrassingspakketten.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter, ik ben het zelden zo eens geweest met een betoog van de heer Hofstra, mede namens mevrouw Dijkma, als hij praat over "het zootje" in de G4. Ik trek het zelfs nog veel breder. Hij zegt dat het ook goed is in Oost-Groningen, terwijl ik heb gehoord dat in de polder in het afgelopen weekend, waar een feest is afgelopen, het taxibedrijf doodleuk midden in de nacht zegt: wacht u maar op de eerstvolgende bus. Het is op veel meer plaatsen "een zootje". Ik sluit mij dus echt aan bij het pleidooi dat de heer Hofstra heeft gehouden. Waarom maken wij van de G4 geen G30? Laten wij het breder trekken.

Minister **Peijs**: Op het ene moment wordt gezegd dat de minister zich moet terugtrekken en niets meer moet doen. Nu moet ik weer met dertig steden afspraken gaan maken. Ik meen dat wat wij moesten doen, de regelgeving, echt op orde is. De grote steden moeten nu gaan handhaven. Wij maken met de vier grote steden afspraken over inspectie en over handhaving, en de andere dertig grote steden nemen gewoon hun verantwoordelijkheid. Ik hoor daar zelden of nooit iets over. Er zal best af en toe een onbeschofte taxichauffeur tussen zitten, maar het gros van misstanden komt voor in de G4. Zelfs al maak ik een convenant met bestuurders van steden, dan wil dat nog niet zeggen dat taxichauffeurs daarvan beleefder worden. Dat zal echt liggen aan de mensen die worden ingezet op de taxi's. Dat ligt in de ondernemingen. Daaraan kan ik met een convenant niets doen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Het gaat niet alleen om beleefdheid, het gaat ook om beschikbaarheid. Dat is wat ik zojuist probeerde aan te tonen. Dat is niet alleen in de polder zo. Ik maak dat ook mee in Haarlem, ik maak dat overal mee. Als je 's nachts komt, als je 's ochtends vroeg komt, is er gewoon geen taxi te krijgen. Dat heeft wel degelijk te maken met die gekke liberalisering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, er komt een heel pakket aan maatregelen. Ik kan melden dat het in Groningen ook niet allemaal pais en vree is als het gaat

om de taxi. De minister zegt dat het alleen om de G4 gaat en dat het verder prima is geregeld. Dat is gewoon niet zo. 's Ochtends vroeg of 's nachts kun je de taxi gewoon vaak vergeten, of wordt je gewoon vaak genegeerd. De enige meter die loopt, is de meter van de taxi als je er eindelijk een hebt bemachtigd. Ik wil weten wat de maatregelen die u voorstelt betekenen voor de passagiers in alle steden. Kunnen zij op deze minister rekenen? Kunt u de garantie geven dat het geen natte Kerst wordt omdat je geen taxi kunt krijgen? Mensen balen er namelijk enorm van. In Amsterdam mag je blij zijn als je überhaupt een taxi krijgt! Dat kan toch niet? Als de heer Hofstra zegt dat de marktwerking is mislukt, is er toch wel iets aan de hand!

De heer **Hermans** (LPF): Ik doe niet mee in de kwalificatiewedstrijd en ik sluit mij er maar bij aan.

Wij hebben een nieuwe regelgeving en de minister gaat spreken met de G4. Wij zullen zien of daar een akkoord uitkomt. Zijn er signalen bij de G4 dat dit niet de weg is die bewandeld zou moeten worden? Is er weerstand tegen het pakket waarmee de minister komt? Ik zoek naar een reden waarom wij de heer Hofstra en mevrouw Dijkma zouden moeten volgen.

Minister **Peijs**: Integendeel, men sluit meestal geen convenant omdat men het met elkaar oneens is.

Ik vind het merkwaardig dat de heer Hofstra zegt: "Minister, ga zitten en doe niets meer. Steek uw handen in de lucht en laat het daarbij. Laat het helemaal aan de steden over." Mevrouw Van Gent zegt: "Minister, u moet mij een taxi garanderen." Maar ik kan toch ook niet garanderen dat uw bakker goed brood heeft? U moet gewoon tegen burenen en buitenlui zeggen dat het taxibedrijf niet deugt! En ik kan niemand dwingen om taxiondernemer te worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U begint over een broodje en u probeert mij een koekje van eigen deeg te geven. Ik trap daar niet in.

U kondigt maatregelen aan. Het zit mensen tot hier.

Minister **Peijs**: Ik kondig geen maatregelen aan, die maatregelen zijn er al.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Hofstra is toch een straffe liberaal die marktwerking altijd prijst. Hij zegt dat het een puinhoop en een zootje is en dat het niet werkt. U komt met maatregelen, maar u moet wel garanderen dat die maatregelen op korte termijn werken. Op korte termijn moet het zo zijn dat je niet naar de bakker hoeft voor een taxi, maar dat je gewoon op tijd een taxi krijgt. Dat moet u regelen!

Minister **Peijs**: Mevrouw, dan moet u met de regiotaxi gaan, die is overal. Ik kan niet garanderen dat overal in elk land taxiondernemers zijn die voor u een taxi laten komen. Dat kan ik niet regelen. Wij hebben hier een vrije markt. Ik kan ook de bakker niet dwingen om brood te bakken, dat gaat niet!

Het Rijk scheidt de randvoorwaarden. Binnen die randvoorwaarden zijn er taxiondernemers die functioneren. U vraagt mij om meer te doen, en de heer Hofstra zegt dat ik niets moet doen. Nu, ik ga in het midden zitten en ik doe wat ik al heb gedaan. Ik kondig geen maatregelen aan, die maatregelen zijn er al. Wij hebben

## Peijs

al veel geregeld met instemming van de Kamer, hierbij denk ik aan de tariefkaart en aan de borden op de zijkant van de taxi. Al die maatregelen zijn er dus al.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister bracht de bakker in het spel. Dat is het voorbeeld dat ik steeds heb genoemd: als een klant ontevreden is over zijn bakker, loopt hij de volgende keer vijftig meter verder en dan heeft hij een andere bakker. Maar als men 's avonds in de regen op een taxi staat te wachten, mag men al blij zijn als er een komt. Dat is het cruciale verschil, en daarom moet men bij taxiondernemingen anders handelen dan bij bakkers.

Minister **Peijs**: Dit is typisch iets wat de lokale overheid moet regelen. Wat zou ik moeten doen, anders dan wat ik al doe? Een lokale overheid kan nu al met haar taxicentrales om de tafel zitten om de beschikbaarheid van taxi's te regelen. Ik heb dat nooit centraal geregeld en dat ga ik ook niet regelen. Dat moet de stad regelen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als wethouder Van der Horst in Amsterdam verder wil reguleren dan Haagse regels hem nu toestaan, menen de heer Hofstra en ondergetekende dat hij gelijk heeft.

Minister **Peijs**: Wat wil hij dan reguleren?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Hij wil bijvoorbeeld het aanbod kunnen reguleren op het Centraal Station. Hij wil op een andere manier zaken organiseren. Deze wethouder zegt dat hij daarbij last heeft, en ik geloof hem, van Haagse regelgeving. Wij vragen van u precies wat u zelf zopas heeft aangegeven, namelijk dat u zich daarmee niet bemoeit en de wethouder die beleidsvrijheid geeft, zodat hij zijn eigen taxibeleid kan organiseren. Dat hoeft niet voor de G4 vanuit de rijksoverheid te gebeuren.

Het verrassingspakket zullen wij in tweede termijn aan u voorleggen.

Minister **Peijs**: Ik begrijp niet waar ons misverstand zit. Wij hebben de randvoorwaarden geschapen en verder kunnen de steden gewoon hun gang gaan. Als er iets is waarvan zij denken dat ik daarbij in de weg zit, dan wil ik dat graag horen. Uit het convenant heb ik opgemaakt dat wij op één lijn zitten. Ik zou de wethouders nergens in willen hinderen; zij kunnen hun gang gaan.

Voorzitter. Ik denk dat er niet één ei van Columbus is om de taxiproblemen in de grote steden op te lossen. De verkeerswethouders en ik zijn er al mee bezig; wij moeten beiden onze verantwoordelijkheid nemen. Veel van de maatregelen treden begin volgend jaar in werking; deze moeten even de tijd krijgen om effect te sorteren. Ik denk dat alles wat wij gaan doen in het kader van het convenant, aansluit bij de afspraken die de Kamer en ik vorig jaar gemaakt hebben bij de evaluatie. De prijsontwikkeling is al ingeperkt, maar ik neem aan dat men die dan geliberaliseerd zou willen hebben. Nu zijn de prijzen bevroren op het maximumtarief.

Over de examens in de contractsector merk ik kort het volgende op. Naar mijn mening hebben de klanten van het contractvervoer – dat zijn vaak kwetsbare groepen – recht op een gegarandeerde basiskwaliteit. Voor de betreffende groep chauffeurs, die je goed kunt afbaken van gewone taxichauffeurs, hebben wij een heel beperkt

examen ingevoerd, juist om de contractsector niet onnodig voor de voeten te lopen.

Ik kom nu te spreken over de overzetveren. Gisteren was er veel aandacht voor deze bijzondere vorm van openbaar vervoer. De heer Van der Staaij lijkt Kamerbreed steun te krijgen voor zijn motie om 10 mln. in de veren te steken...

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is een amendement.

Minister **Peijs**: Neemt u mij niet kwalijk; het betreft het amendement van de heer Van der Staaij om 10 mln. in het Verenfonds te steken. Voordat ik daar specifiek op inga, zou ik eerst het volgende willen zeggen. De overzetveren zijn in 1992 gedecentraliseerd en afgekocht. Nu is het geld blijkbaar op en kijkt men toch weer naar het Rijk. Misschien is dat wel logisch in deze sinterklaas-tijd, maar op zichzelf baart het mij wel zorgen. Dit temeer omdat ik recent voor een bedrag van 266 mln. aan meerjarige onderhoudsverplichtingen heb afgekocht bij de centrale overheden; het gaat hierbij om Brokxnat. Misschien mag ik nu even over de hoofden van de woordvoerders in deze Kamer heen naar de betrokken andere overheden roepen dat ik er weinig voor voel om nog een keer met lege potten en open handen geconfronteerd te worden. Wij hebben nu een groot aantal zaken afgekocht bij de decentrale overheden. Ik neem hen serieus, maar zij moeten zichzelf ook serieus nemen. Als wij zo'n afkoop doen, moeten zij daarna ook het beleid en het werkelijke onderhoud overnemen. Decentralisatie is decentralisatie – wij leggen dat niemand op; wij doen dat in goed overleg – en afkoop is afkoop.

Dat gezegd hebbend, merk ik op dat ook ik een zwak heb voor veren; niet alleen omdat zij zo mooi zijn in het landschap. Ik denk dat zij heel belangrijk zijn ...

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister merkte in haar inleiding bij dit onderwerp op dat de potten nu leeg zijn en dat wij rond sinterklaas zitten. Ik wijs erop dat al vier jaar geleden Kamerbreed een motie is aangenomen, waarin de minister op een probleem werd gewezen en waarin haar werd verzocht in overleg te treden om tot een oplossing te komen. In die zin kan niet ineens gezegd worden dat de potten leeg zijn; het is een kwestie die al jaren sleept. Eigenlijk is toen al gezegd dat het niet helemaal bevredigend tot een afronding is gekomen.

Minister **Peijs**: Wij hebben serieus overleg en serieuze onderhandelingen met de decentrale overheden. Deze zaken zijn in 1992 gedaan. Het valt mij een beetje tegen dat er, met uitzondering van Gelderland, geen enkele provincie is geweest die de daad bij het woord heeft gevoegd en goed gezorgd heeft voor wat er werd opgedragen. Ik denk dat dit een kwestie is van goed huisvaderschap.

Ik vind, zoals gezegd, de veren belangrijk voor de toegankelijkheid van het landelijk gebied, voor het lokale bestemmingsverkeer en het recreatieverkeer. Bovendien hebben wij daardoor veel minder omrijkilometers. De heer Van der Staaij vraagt om een relatief bescheiden bedrag. Als wij daarmee in overleg met de decentrale overheden een veel groter bedrag kunnen losweken voor de veren, wil ik in principe de brede wens van de Kamer honoreren. Ik wil wel graag overleggen met het IPO, zodat ik zeker weet dat het geld goed besteed wordt.

## Peijs

Mijn conclusie is dat ik een voorlopige toezegging wil doen, met een protest aan het adres van de provincies, maar met een warm hart voor de veren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit sluit aardig aan bij wat in de Kamer leeft. Ik kan mij de principiële opmerking van de minister wel voorstellen. Stemt zij daarmee in met de vorming van een landelijk verenfond of wil zij dat, ook in het verlengde van wat ik gisteren heb voorgesteld, in overleg met de provincie het "Gelderlandmodel" moet worden uitgerold? De provincies nemen dan hun verantwoordelijkheid en de minister komt zelf met een verenfond.

Minister **Peijs**: Ik wil niet van tevoren al vaststellen wat ik ga doen. Ik ga met het IPO een lijn trekken die voor de provincies ook bevredigend is. Men moet het mij niet kwalijk nemen, maar ik zeg er wel bij dat ik nu weer een aantal zaken heb afgekocht en dat wij niet over tien jaar weer in de Kamer hiermee moeten worden geconfronteerd. Dan zouden wij alles dubbel betalen. Ik heb het onderhoud van een aantal kanalen afgekocht. De provincies moeten dat geld niet ergens anders in stoppen. Het geld is echt daarvoor bedoeld. Zij moeten niet over tien jaar weer bij de Kamer aankloppen omdat zij zielig zijn en geld willen voor het Noordhollands Kanaal. Zo zijn wij niet getrouwd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De gedachte achter mijn amendement is om een impuls te geven en tegelijkertijd een goede basis te hebben voor sluitende afspraken. De minister is het toch met mij eens dat 10 mln. misschien nog niet het totale bedrag is? Misschien is een hogere rijksbijdrage nodig. Die mogelijkheid moet open blijven. Laten wij dan in overleg tot een definitieve conclusie komen, zodat het in de toekomst echt goed geregeld is.

Minister **Peijs**: Dat vind ik dan wel een beloning van slecht gedrag. Ik zeg dat nog niet op voorhand toe. Sta mij toe dat ik eerst ga praten, om te zien hoe de vlag er bij staat en waarom de provincies de taak niet goed hebben uitgevoerd. Wat hebben zij er jaarlijks in gestopt? Ik hoor wel eens van de mensen die op de overzetveren varen dat de provincies er helemaal niets in stoppen en dat zij met een uitputtingsslag bezig zijn, doordat onderhoud langjarig achterwege is gebleven. Zo'n veer wordt dan met kunst- en vliegwerk varende gehouden. Ik heb er een hekel aan om slecht gedrag te honoreren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het punt van de minister is herkenbaar. Er zijn zeker provincies die het erbij hebben laten zitten. Er is echter ook een provincie als Gelderland, die het wel goed heeft gedaan. Ook die provincie stuit op dermate grote investeringen dat het niet reëel is, haar de kosten alleen te laten dragen.

Minister **Peijs**: Daar zou ik ook aanmerkelijk meer consideratie mee hebben dan met provincies die het er maar bij hebben laten zitten en helemaal niks hebben gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over het amendement, want misschien moet ik in tweede termijn nog een motie indienen, maar als dat kan wil ik dat de Kamer besparen. In de toelichting op het amendement, waar een Kamermeerderheid voor is, staat

dat het een eerste rijksbijdrage voor het fonds is. Wij willen slecht gedrag ook niet goedpraten, maar in het amendement staat ook duidelijk dat er vervolgens een fonds moet komen met bijdragen van Rijk, provincies en gemeenten. In het amendement wordt dus wel gevraagd dat het Rijk structureel bijdraagt. Ik neem aan dat de minister het daarmee eens is.

Minister **Peijs**: Nee!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het amendement wordt aangenomen. Misschien moet de minister een beetje realistisch zijn.

Minister **Peijs**: Ik meende net met de indiener van het amendement een afspraak te hebben gemaakt die geen structurele financiering behelst. Ik heb gezegd dat ik eerst ga praten. Ik zeg nu geen structurele bijdrage toe. Ik wil eerst kijken hoe de vlag er bij hangt. Het wordt anders als alle provincies jaar op jaar voldoende in de veren geïnvesteerd blijken te hebben, maar dat niet genoeg blijkt te zijn. Volgens mij zijn er echter provincies bij die sinds zij er geld voor hebben gekregen toch nooit een cent in de veren hebben gestopt. Daar wil ik eerst naar kijken, want ik wil geen slecht gedrag belonen.

De heer **Hermans** (LPF): Misschien moet er nog wat extra duidelijkheid komen. De minister had het over een motie, maar het gaat om een amendement van 10 mln. Het amendement van de heer Van der Staaij zal ongetwijfeld in stemming komen. De minister vraagt de vrijheid om met de decentrale overheden in overleg te gaan. In hoeverre is het dan wenselijk om nu al wettelijk dat bedrag van 10 mln. vast te leggen en daar de onderhandelingen mee te starten? De minister heeft ook niets gezegd over de dekking van het amendement.

Minister **Peijs**: De heer Van der Staaij heeft een deugdelijke dekking aangegeven. Ik wil met die 10 mln. in de hand met de provincies gaan praten, maar ik wil dat bedrag nog niet met tien vermenigvuldigen. Ik ga eerst kijken wat de provincies met dat geld gedaan hebben en daarna kom ik bij de Kamer terug. Mag ik dat zo afspreken, voorzitter?

De **voorzitter**: Goed. Ik stel voor dat de minister nu een poosje doorpraat, want ik wil indien mogelijk ook de staatssecretaris voor de dinerpauze laten antwoorden.

Minister **Peijs**: De heer Van der Staaij sprak over het landelijk initiatief verkeersveiligheid en vroeg zich af, of ik niet erg verblijvend ben omgegaan met zijn verzoek van vorig jaar. Ik wil absoluut geen vrijblijvendheid in het verkeersveiligheidsbeleid, mijnheer Van der Staaij, want verkeersveiligheid heeft mijn topprioriteit. Daarom hebben wij samen met de regio's in de Nota Mobiliteit zeer ambitieuze concrete doelen gesteld om het aantal slachtoffers naar beneden te brengen. De nota is samen met de regio's opgesteld. In diezelfde regio's zijn maatschappelijke en private partijen met elkaar om de tafel gaan zitten om te komen tot effectieve maatregelen om de doelen te bereiken. Dit is een mooi voorbeeld van de benadering "decentraal wat kan en centraal wat moet." Ik heb daarin groot vertrouwen. De provincies trekken grote budgetten uit voor verkeersveiligheid en voeden daarmee regionale verkeersveiligheidsorganisa-

ties. In de Nota Mobiliteit zijn heel heldere afspraken gemaakt en daardoor is er weinig behoefte aan een landelijk veiligheidsakkoord. Dat hebben wij samen met de SWOV, de ANWB en 3VO verkend. Voor een landelijk veiligheidsakkoord moeten verschillende partijen tekenen. Wij hebben dat geprobeerd, maar daaraan is geen behoefte. Er is echter wel veel behoefte aan uitwisseling van kennis en ervaring. Dat gebeurt in het landelijk initiatief verkeersveiligheid dat echt van onderaf is gekomen. Ik heb de drie partijen daarin ondersteund. Het landelijk initiatief verkeersveiligheid stimuleert nieuwe samenwerkingsverbanden, zorgt voor kennisuitwisseling en brengt de best practices in beeld. De uitwerking is in volle gang en verloopt naar tevredenheid. Maakt u zich geen zorgen want het gaat echt goed met de verkeersveiligheid.

De luchtkwaliteit verbetert gestaag, misschien niet snel genoeg maar de luchtvervuiling is de laatste jaren nooit groter geworden. Ik vind het heel erg belangrijk om dat te blijven zeggen. De Kamer neemt de luchtkwaliteit zeer serieus en ik doe dat ook; op de eerste plaats vanwege de gezondheidsaspecten, op de tweede plaats omdat wij niet willen dat Nederland ruimtelijk op slot gaat en op de derde plaats omdat wij zo snel mogelijk aan de Europese eisen willen voldoen. Het zijn drie verschillende belangen, hoewel de Europese eisen en de gezondheidsaspecten natuurlijk in elkaars verlengde liggen, maar zij stromen niet noodzakelijkerwijs met elkaar. Het zijn drie zaken die mij stuk voor stuk grote zorgen baren. Juist daarom blijf ik insidief naar oplossingen zoeken en sluit ik geen enkele mogelijkheid bij voorbaat uit. Daarin ligt feitelijk mijn antwoord aan de heer Jungbluth van GroenLinks. Natuurlijk wil ik niet stiekem Chinese procedures invoeren. Ik vind de gezondheidseffecten ongelooflijk belangrijk, net zoals ik verkeersveiligheid ongelooflijk belangrijk vind. Ik wijs erop dat het kabinet bijna 1 mld. ter beschikking heeft gesteld voor maatregelen in de strijd voor schonere lucht. Tegelijkertijd vind ik bouwen van de noodzakelijke infrastructuur, van woningen en van bedrijfsterreinen van groot belang. Mensen moeten wonen, zij moeten bij hun woningen kunnen komen en zij moeten werken. Voor die gordiaanse knoop zoekt het kabinet een uitweg die recht doet aan al die belangen.

De heer Hofstra vroeg hoe ik in algemene zin aankijk tegen het luchtkwaliteitdossier en tegen de inspanningen van collega Van Geel, mede tegen de achtergrond van de opstelling van de Raad van State ten aanzien van het wetsvoorstel. De heer Hofstra weet dat mijn antwoord is dat het om kabinetsbeleid gaat dat ik ten volle steun. Collega Van Geel heeft bij de behandeling van de begroting van VROM al uitvoerig gesproken over zijn wetsvoorstel; dat hoeven wij hier niet te herhalen. Een zeer belangrijke notie is dat, naast inzet van het Rijk, ook inzet nodig is van de decentrale overheden, de bedrijven en de consumenten; dat betekent dus samenwerking. In de regio Rijnmond komt dat al bijzonder van de grond rondom de Maasvlakte 2. Als minister van Verkeer en Waterstaat doe ik alles wat ik kan bedenken. In Europees verband dring ik bij de collega's in het kabinet aan – wij hebben er een hele strategie op gezet – op realistische en haalbare normen en op een strenger bronbeleid. Het laatste is de manier om het probleem structureel op te lossen.

Welke maatregelen worden ondertussen genomen? Ik noem de snelheidsbeperking tot 80 km/u op vijf plaatsen.

Wij zijn bezig met het onderzoek naar de effecten daarvan voor de stedelijke ruimte als geheel. Wij hebben al geïntroduceerd de stimuleringsregeling voor roetfilters op nieuwe personenauto's en de regeling voor schone Euro-4- en Euro-5-vrachtwagens. In ontwikkeling zijn stimuleringsregelingen voor schone bussen en voor roetfilters op bestaande auto's. Ik wil graag het eigen wagenpark van mijn departement zo snel mogelijk schoon maken, want wij moeten het goede voorbeeld geven. Ook leasemaatschappijen en bedrijven geven meer en meer aan te willen kiezen voor "schoon". Bijvoorbeeld de bouwsector wil helemaal overgaan op "schoon". Voor de langere termijn zet ik mijn kaarten in op innovatie. Ik geef de heer Jungbluth wel groot gelijk dat CO<sub>2</sub> een groot probleem is. Het wordt een beetje kleiner door de Nota Mobiliteit, maar toch!

Wat zijn de gevolgen voor het bouwprogramma en de onderuitputting? De heer Hermans vroeg gisteren naar de voortgang van de spoedwetprojecten en eventuele vertragingen. Mijn inzet is erop gericht om alle projecten, ook het MIT, zo veel mogelijk doorgang te laten vinden onder het Besluit luchtkwaliteit 2005. De verwachting is echter dat een aantal projecten niet onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 kan worden gerealiseerd. Ook daarom is de beoogde aanpassing van de Wet milieubeheer inclusief de mogelijkheden van een nationaal programma door staatssecretaris Van Geel van groot belang. Rijkswaterstaat levert met het anti-fileplan zo spoedig mogelijk in 2006 vier nieuwe spoedwetpitsstroken op. Voor 2007 staan er acht in de planning. Voor vijf van die acht bestaat helaas een reëel risico van vertraging door het lopende luchtkwaliteitonderzoek. Ik zeg niet dat zij niet kunnen worden uitgevoerd. Wij moeten alleen meer doen aan voorbereiding dan wij dachten om deze projecten te kunnen realiseren. In de laatste voortgangsrapportage van 8 november jongstleden hebben wij u een compleet overzicht gegeven van alle projecten.

Luchtkwaliteit heeft financiële gevolgen, zoals ik ook heb aangegeven in mijn recente brief. Verschillende woordvoerders hebben gisteren vragen gesteld over de financiële gevolgen. In aanvulling op mijn brief van 6 december jongstleden heeft u bij de schriftelijke beantwoording van uw vragen van gisteravond ook nadere informatie aangetroffen over de samenstelling van de onderuitputting. Ik ben het met mevrouw Dijkzema eens dat de brief over de onderuitputting op een laat tijdstip beschikbaar was voor de Tweede Kamer voor deze begrotingsbehandeling. Maar ik ben ook van mening dat ik de Kamer vroegtijdig, namelijk begin oktober en dus ruim voor het gebruikelijke moment van de Najaarsnota, al per brief heb geïnformeerd over de ontwikkelingen in 2005. Over 2006 heb ik u niet bij Voorjaarsnota 2006 geïnformeerd, maar zelfs nog voordat het jaar is begonnen. Ik vond het belangrijk om u nog voor dit debat de recente inzichten voor 2006 te sturen. Hoe komt dat; is het veel werk? Wij hebben in de afgelopen tijd intensieve sessies georganiseerd met al onze regionale HID's. Wij hebben alle projecten doorgeakkerd; vandaar dat de verzending op het nippertje heeft plaatsgevonden.

Zoals de heer Van Hijum al heeft aangegeven, kan kasgeld als gevolg van de vertragingen niet worden ingezet voor extra projecten. Een kasschuif is in een kasbegroting per definitie neutraal over een aantal jaren. Met andere woorden, je krijgt niet meer geld, maar geeft

## Peijs

het op een ander moment uit. Een en ander is naar ik hoop duidelijk uitgelegd in mijn brief en de aanvullende informatie, maar ik kan mij levendig voorstellen dat dergelijke kasverschuivingen lastig te doorgronden zijn. Laat ik daarom een en ander op hoofdlijnen samenvatten.

Voor de precieze bedragen verwijs ik naar het materiaal dat de Kamer is toegezonden. In 2005 zou ik zonder verdere maatregelen ongeveer 600 mln. overhouden. De belangrijkste posten zijn de aanleg van wegen ten bedrage van ongeveer 330 mln., de aanleg van waterkeringen en het beheren van vaarwegen ten bedrage van ongeveer 135 mln. en minder kasuitgaven HSL ten bedrage van 100 mln. Let wel, dat alles is niet uitsluitend het gevolg van luchtkwaliteit. Van die lagere uitgaven in 2005 komt grofweg de helft door vertraging in het programma. De rest gaat over het programma dat wel volgens schema verloopt, maar waarvan de aannemer eenvoudigweg de rekening niet stuurt voor het einde van het jaar. Die rekening moeten wij dus gewoon betalen in 2006.

Uiteraard hebben wij gekeken naar mogelijkheden om nog in 2005 programmaonderdelen te versnellen. Voor een stukje is dat ook gelukt, bijvoorbeeld voor het extra onderhoud van wegen. Dat is ook in het cijferbeeld verwerkt. Meer kan ik niet versnellen. Het geld dat ik zonder maatregelen zou overhouden, heb ik, zoals gemeld, gebruikt om extra kasbetalingen te doen, bijvoorbeeld aan RandstadRail, en om langlopende verplichtingen aan lagere overheden in één keer af te kopen, in de hoop dat ze er goed mee omgaan.

Wat betreft 2006 signaleer ik nu dat het wegenprogramma niet volgens planning uitgevoerd kan worden, vooral door de luchtproblematiek. Dat leidt tot verschuivingen in het programma ten bedrage van in totaal bijna 420 mln. Dat geld wordt allereerst besteed om de rekeningen uit 2005 in 2006 te betalen. Per saldo houdt je dan een beperkte ruimte over om projecten te versnellen. In de brief noem ik een bedrag van ongeveer 50 mln. In de schriftelijke antwoorden is een overzicht opgenomen met mogelijke versnellingsopties voor de periode tot en met 2010. Ik wil er eerst goed naar laten kijken. De richting waaraan ik denk, heb ik al in de brief geschetst, te weten vooral de natte sector en het vaarwegenprogramma. Als ik gisteren goed geluisterd heb, meen ik dat de Kamer het daar in zijn algemeenheid mee eens is.

Met betrekking tot de wat langere termijn vanaf 2007 ga ik er vooralsnog van uit dat de te nemen luchtkwaliteitsmaatregelen soelaas gaan bieden. Ik ga nu dan ook niet over tot allerlei verschuivingen in het MIT. Wij gaan dat MIT straks gewoon uitvoeren. Wel heb ik op voorhand een pakket aan werkvoorraad geïnventariseerd ten bedrage van 1 à 1,5 mld. Die versnellingsmogelijkheden wil ik nu voorbereiden zodat deze projecten indien nodig van de plank kunnen worden gehaald. Ook dat overzicht heb ik de Kamer aangereikt. Ik maak hierbij wel de opmerking dat wij de professionaliteit van Rijkswaterstaat echt vast moeten houden om dit soort operaties, zoals het voorbereiden van een dubbelprogramma, mogelijk te blijven maken.

De fractie van GroenLinks stelt voor om de onderuitputting wat betreft luchtkwaliteit 2006 in te zetten voor het spoor. Welnu, dat kan niet. Het productieplan van ProRail ligt namelijk al tot in detail klaar. Het veranderen daarvan op zo korte termijn is geen haalbare kaart. Ik

ontraad dan ook aanneming van het amendement terzake.

De heer **Van Hijum** (CDA): Begrijp ik nu goed dat de minister zegt dat er voor 2006 sprake is van een bedrag van 420 mln. dat om verschillende redenen niet uitgegeven kan worden en dat zij ten aanzien van 50 mln. daarvan mogelijkheden ziet voor versnelling? Zo ja, dan betekent dat eigenlijk dat er een bedrag van 370 mln. op de plank blijft liggen.

Minister **Peijs**: Nee.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan begrijp ik het dus niet goed.

Minister **Peijs**: Ik zeg het nog een keer. Het geld dat wij in 2005 overhouden om verschillende redenen, stoppen wij in de afkoop van een aantal projecten, zoals RandstadRail. Dat geld is weg. Wat betreft 2005 loopt het rond en is het kasgeld op. In 2006 hebben wij een bedrag van 420 mln. Dat bedrag moet ik eerst inzetten om de rekening van 2005 te betalen. Er is een overloop van 2005 naar 2006 ten aanzien van zaken die zijn aangelegd maar waarvoor de rekening nog niet betaald is. Die moet ik betalen van die 420 mln. Dan is er nog 50 mln. over voor versnelling van projecten, maar daarmee is het geld op. In 2005 en 2006 wordt het kasgeld op deze manier geheel besteed.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kan die conclusie niet zo snel delen. Kunt u ons een uitsplitsing geven voor 2007 en volgende jaren? Met die informatie weten wij wanneer er weer verschillen ontstaan. Ik sluit mij overigens aan bij de vraag van de heer Van Hijum.

Minister **Peijs**: Ik moet in 2006 nog de rekeningen betalen van zaken die in 2005 zijn gedaan. In totaal gaat het om 420 mln. In 2005 heb ik een aantal zaken afgekocht. De Kamer heeft daar een lijst van ontvangen. Bij sommige projecten loopt dit door tot 2020. Als de Kamer dit precies wil weten, kunnen wij een uitsplitsing maken, maar dat wordt dan wel een lange lijst.

De heer **Hofstra** (VVD): Die lijst wil ik wel hebben.

Minister **Peijs**: Die bedragen vallen vrij in latere jaren. Een groot gedeelte komt in 2010/2011 beschikbaar. Ik ben daar erg blij mee, want in die jaren zitten wij buitengewoon krap.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Los van de techniek, wil ik het even over het principe hebben. Wat is de rol van de Kamer in dit traject? Volgend jaar valt bijna 0,5 mld. ineens vrij. Dat is bijna de helft van de rijksbijdrage aan het stads- en streekvervoer. Op welke wijze kan de Kamer daar invloed op uitoefenen? Is het mogelijk om een vergelijkbare procedure overeen te komen als geldt voor de risicoreservering voor de HSL- en de Betuwe-route?

Minister **Peijs**: Er valt op zichzelf niets vrij. Sommige rekeningen worden op een ander moment betaald. Het budgetrecht van de Kamer zou geschaad worden als er een nieuw project wordt ingevoegd, maar daar is geen sprake van. De risicoreserveringen voor de HSL en de

## Peijs

Betuwerroute betreffen gedefinieerde risico's. Wij weten dat die risico's er zijn, maar niet in welke mate zij zich zullen voordoen. Bij afkoop is tevoren volkomen duidelijk in welk jaar hoeveel betaald moet worden. Ik zal het overzicht verstrekken waar de heer Hofstra om gevraagd heeft. Dan weet de Kamer precies hoeveel er in de onderscheiden jaren vrijvalt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister zegt dat uit de onderuitputting 50 mln. voor het onderhoud van vaarwegen beschikbaar wordt gesteld. In de brief van 6 december staat dat er 50 mln. beschikbaar komt voor rivieren en vaarwegen. In mijn amendement stel ik voor, 70 mln. uit de onderuitputting hiervoor beschikbaar te stellen. Als ik het bedrag in mijn amendement verlaag tot 50 mln., steunt de minister het dan?

Minister **Peijs**: Het amendement is eigenlijk overbodig. Als de plannen klaar zijn, dan benutten wij die ruimte daarvoor. Ik heb al gezegd dat ik de onderuitputting gebruik voor het versnellen van projecten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat ons voorstel absoluut niet uitvoerbaar is. Mij is echter door ProRail te verstaan te gegeven dat het heel goed mogelijk is om dit volgend jaar te doen. Wil de minister dit nog eens goed bestuderen en daar vanavond op terugkomen? Wij hebben kennelijk verschillende informatie.

Minister **Peijs**: Dat is heel merkwaardig, want het programma van ProRail voor volgend jaar wordt al lang en breed vastgesteld. Ik kom daar vanavond op terug.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik sluit even aan op de vraag van mevrouw Gerkena: kunnen projecten zonder begrotingswijziging van het ene naar het andere artikel worden geschoven? Dat kan formeel toch niet? Daar is uiteindelijk toch de instemming van de Kamer nodig?

Minister **Peijs**: Ik zal daar in tweede termijn op terugkomen.

Ik kom op de soepele omgang met regels die de heer Hofstra graag wil zien. Hij wil in het licht van de nota's Ruimte en Mobiliteit voor de hoofdverbindingen geen tijd verdoen aan discussies over nut en noodzaak, regels over geluid, vogels en andere omgevingsaspecten. Ik deel zijn gevoel van urgentie; ook voor mij staat spoedige uitvoering van projecten ten dienste van de bereikbaarheid hoog in het vaandel. De nieuwe Tracéwet biedt gelukkig mogelijkheden om dat waar te maken. Ik kan de wet echter niet zomaar opzij schuiven. Ik weet dat de heer Hofstra straks weer begint over het bevroren van wetgeving als met een project wordt begonnen, maar daar hebben wij al een aantal keren over gesproken. Op dit moment staan dergelijke instrumenten niet tot onze beschikking. Ik houd daarom vast aan de huidige, getrapte aanpak waarbij de belangen op een evenwichtige manier worden afgewogen. De nota's bevatten de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en het vervoersbeleid, inclusief plankaarten en een ruimtelijke reservering voor de hoofdverbindingen, en per project wordt een onderzoek naar nut en noodzaak uitgevoerd. Tot nu toe vraagt de Kamer daar ook om en dat hebben wij met de TCI afgesproken. Ik vind wel dat procedures zo veel mogelijk parallel moeten lopen. Ik heb toegezegd

dat wij in eigen huis zullen kijken en dat wij begin 2006 laten weten of wij in eigen huis versnellingen kunnen aanbrenge.

De heer Van Hijum verzoekt de regering om paal en perk te stellen aan nieuwe gebiedsaanwijzingen, regels en nationale en internationale rapportageverplichtingen. Hij overweegt op dat punt een motie in te dienen. Ik beschouw zijn verzoek als een ondersteuning van mijn beleid. Mijn beleid is erop gericht om alleen te doen wat nodig is. Dat is ook de kern van het dereguleringsprogramma "Beter geregeld", waarin de huidige en nieuwe regelgeving van Verkeer en Waterstaat wordt doorgelicht. In de implementatiewetgeving voor de kaderrichtlijn Water zijn bijvoorbeeld geen nationale extra's opgenomen. Voor de Wet goederenvervoer geldt hetzelfde. Wij doen dus geen nationale kop op internationale regels. Ik wijs erop dat op verzoek van de heer Van Hijum een dergelijke inventarisatie gestart is met betrekking tot de richtlijn Luchtkwaliteit door de staatssecretaris van VROM. Het ministerie van LNV heeft een dergelijke inventarisatie gedaan met betrekking tot de Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor de overige Europese richtlijnen waaraan de heer Van Hijum refereert zal een inventarisatie mede door het ministerie van VROM en Buitenlandse Zaken moeten worden opgepakt.

De heer Van Hijum verzoekt de regering voorts om in Europees verband aan te dringen op het terugdringen van regelgeving en onderzoeks- en rapportageverplichtingen die het aanleggen en het beheren van infrastructuur belemmeren. De regering is daar absoluut steeds alert op. Ook Europa zelf is bezig met een programma van vereenvoudigde regelgeving. Dat initiatief ondersteunen wij vanzelfsprekend van harte. Bovendien werken wij ook in internationale verbanden, zoals de centrale commissie voor de Rijnvaart, aan maatregelen om het aantal regels voor de binnenvaart te verminderen.

De heer Van Hijum vroeg speciale aandacht voor de economische betekenis van de sector Transport en Logistiek, het negenpuntenplan. De heer Hofstra vroeg in het verlengde daarvan om een meer uitgewerkte beleidsvisie op het goederenvervoer, met aandacht voor veiligheid, milieu, infraheffingen en het Europese level playing field. Ik ben hartstikke blij met deze aandacht voor het goederenvervoer; ik streef er samen met de minister van EZ naar om Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats te laten zijn voor bedrijven die hoge logistieke eisen stellen. Het idee om in kaart te brengen wat op ons afkomt en wat wij moeten doen om onze logistieke concurrentiepositie te verbeteren, spreekt mij aan. Er loopt al een onderzoek naar aanleiding van de recente langetermijnscenario's voor het goederenvervoer van de planbureaus en de commissie-Van Laarhoven komt met een rapport over logistieke innovatie. Het lijkt mij heel zinnig om die resultaten aan te grijpen om de ideeën van de heer Van Hijum en de heer Hofstra te combineren in één beleidsbrief. Ik wil daarin aangeven of alle lopende acties in een hogere versnelling kunnen. Ik kijk daar samen met de sector naar. Ik houd een kleine slag om de arm inzake de aanbiedingsdatum, maar voor het zomerreces is misschien een goede streefdatum. De modal shift, waarover de heer Van Hijum al heeft gesproken tijdens het overleg over de Nota mobiliteit, moet in ieder geval een aandachtspunt zijn in dat plan. Ik wil belemmeringen wegnemen om multimodale overslag te faciliteren. Ik zou daartoe een innovatiefonds willen

## Peijs

opzetten voor de binnenvaart, vergelijkbaar met het fonds voor de zeevaart, van 10 mln. voor vier jaar. Prioriteiten daarbij zijn het gemakkelijker en slimmer overslaan tussen schip, trein en vrachtauto en het verder verminderen van luchtmissies en brandstofgebruik. Wij willen dus doen wat wij nu voor de zeevaart doen. Ik denk dat dit een aantal leden zeer zal verblijden.

De heer Hofstra heeft een voorstel gedaan over de apk en de koppilverkoop met een snelheidsbegrenzer voor bestelauto's. Vooropgesteld moet worden dat ik het een ingenieus plan vind. Ik heb veel waardering voor de koppeling met de verkeersveiligheid. De apk vormt voor burgers de grootste administratieve last die uit mijn ministerie voortkomt. Ik wil daar samen met de heer Hofstra best wat aan doen. Over de frequentie wil ik een gefundeerd besluit nemen; dat kan pas na het Europese evaluatieonderzoek naar de apk, dat begin 2007 klaar is. In dat onderzoek wordt naar de nieuwste auto's gekeken, net zoals in het voorstel van de heer Hofstra. Als uit die evaluatie blijkt dat er geen gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid, neem ik de aanbevolen frequentie gewoon over, zodat wij ook daar niets meer doen dan Europa voorschrijft. Ik wil dat echter wel even weten. Als wij nu de frequentie verlagen en haar straks weer verhogen als de Europese evaluatie daartoe aanleiding geeft, is dat niet goed voor het dichten van de kloof waarover wij hier zo vaak praten. Ik vraag de heer Hofstra dus om nog heel even geduld te hebben. Ik doe hem twee toezeggingen. Ik begin alvast met de wetsaanpassing die een wijziging van de apk mogelijk maakt, zodat die straks klaarligt als het Europese onderzoek gereed is. Wij hoeven dan niet nog eens aan dat traject te beginnen. In de geest van het voorstel van de heer Hofstra zullen wij, als wij de frequentie verlagen, dat doen voor auto's die na 1 januari 2006 een kenteken hebben gekregen. Ook Europa zal vanzelfsprekend de allernieuwste auto's ontzien. In dat geval nemen wij de datum van de heer Hofstra volgend jaar met terugwerkende kracht over.

Ook het idee om te werken aan een snelheidsbegrenzer voor bestelauto's spreekt mij aan. Daarom beginnen wij volgend jaar met een proef om de snelheidsbegrenzers te testen op fraudegevoeligheid en handhaafbaarheid. Die proef is een onderdeel van het convenant veilig bestelverkeer, dat ik deze zomer met de branche heb afgesproken. Bij die gelegenheid hebben wij een aantal afspraken gemaakt. Een daarvan is dat ik het niet verplicht aan de branche zal opleggen tot 2008. Een wettelijke snelheidsgrens gaat mij op dit ogenblik dus te ver, want ik wil dat convenant niet doorkruisen. Wij moeten uitkijken voor overbodige regels; de sector is uit vrije wil al heel goed op weg om bestelverkeer veiliger te maken.

Ik sprak in het begin over 2006 als een scharnierjaar waarin heel veel staat te gebeuren, of, zoals mevrouw Dijkema het formuleerde, op Verkeer en Waterstaat is er altijd wel iets in beweging. Dat is ook zo, want wij zijn van de mobiliteit. Veel hebben wij in dit debat besproken, maar ook heel veel niet. Mijn agenda voor de komende jaren is behoorlijk vol. Ik noem een paar voorbeelden. De opening van de HSL en de Betuweroute. Het in gebruik nemen van de chipkaart, die er zeker komt. Het Deltaplan grote rivieren. De bouw van Randstad Rail die tot een einde komt. De dijkversterkingen in Flevoland. Er komen veel meer pps-aanbestedingen; denk maar aan de tweede

Coentunnel en de A2 bij Maastricht. Dan hebben wij Breda Centraal dat gereedkomt, de A73 tussen Venlo en Maasbracht, de N31 tussen Zurich en Harlingen, de N31 bij Leeuwarden en de omleiding bij Ommen op de N32. Dan noem ik het invullen van de innovatieagenda van V en W, de verdere verlaging van de administratieve lasten, de deregulering en concrete initiatieven voor de samenwerking van de inspecties, de eenloketedachte en e-government. Verder zijn er de A28 tussen Hattemerbroek en Meppel en de A50 bij Ewijk, Valburg en Grijsoord. Voorts noem ik de voorbereiding van het prijsbeleid en de tweede Coentunnel. Wij streven naar nog minder verkeersslachtoffers met een breed pakket aan maatregelen, denk even aan de kentekening van de bromfietsen en het rijbewijzenpakket. Zo kan ik doorgaan. De voorbeelden laten eens temeer zien hoe breed het VenW-terrein eigenlijk is. Daardoor is het ook een van de mooiste ministeries om te beheren en ik hoef mij daarbij de komende ruim anderhalf jaar gelukkig niet te vervelen.

**De voorzitter:** Ik denk dat dit een hele geruststelling is voor de leden. Het einde van het betoog van de minister was mooi, maar ik zie dat de heer Slob toch nog wil reageren.

**De heer Slob (ChristenUnie):** Ik vond het ook een mooi einde, maar ik wil toch in de eerste termijn van de minister heel kort iets horen over de innovatie in het ov. De minister hecht daar veel belang aan en heeft daaraan mooie woorden gewijd in de Nota Mobiliteit. Ik heb voorgesteld om een financiële prikkel in te bouwen door hiervoor een fonds te creëren waardoor de innovatie in het ov verder versterkt kan worden. Ik zou daarop graag een reactie van de minister krijgen.

**Minister Peijs:** Ik verkeer in de veronderstelling dat er in de schriftelijke beantwoording een opsomming is opgenomen van wat wij daarin allemaal doen. Als dat niet het geval is, kom ik hier straks in tweede termijn op terug.

**De voorzitter:** Dat spreken wij dan af.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



**Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Voorzitter. De minister is net heel enthousiast geëindigd en heeft verteld wat er allemaal is afgerond in de afgelopen periode. Zij is ook heel enthousiast gestart door te vertellen dat er het komende jaar nog veel te doen is. Ik sluit mij aan bij de inleidende woorden van de minister, want 2006 wordt een heel belangrijk jaar. Er zullen vele waterprojecten in de hoogste versnelling gaan en er zullen een paar nieuwe interessante discussies worden gestart. Men vraagt zich wel eens af of een kabinet aan het eind van de zittingsperiode nog wat te doen heeft. Dit kabinet begint in elk geval nieuwe discussies, zoals die over het toekomstige veiligheidsbeleid voor het water en die over de toekomst van Schiphol. Die zijn beide politiek heel erg interessant. Ik hoorde gisteren in de bijdragen van de fracties dat de Kamer daar heel graag met mij over wil spreken.



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ik begin bij het waterbeleid. De belangrijkste vraag voor volgend jaar en de vele jaren die nog gaan komen, is hoe wij onze delta droog en dynamisch houden. Daar gaat het om. Door de klimatologische veranderingen zullen wij constant met die opgave bezig blijven. De boodschap dat er meer ruimte voor water moet zijn die sinds een aantal jaren wordt uitgedragen, is voldoende doorgedrongen. De Maaswerken zijn inmiddels gestart en de besluitvorming over Ruimte voor de Rivier wordt bijna afgerond. Er worden op dit moment duizend regionale projecten uitgevoerd in het hele land. Wij zitten nu in de vervolgfase, in de fase waarin wij de opgave voor water ook gaan koppelen aan ruimtelijke ordening, economie, milieu en natuur. Dat hebben wij in het project Ruimte voor de Rivier al laten zien.

De vervolgfase bestaat uit drie onderdelen. Er is fase waarin het verouderde instrumentarium wordt ingericht op de integrale aanpak. Dat gebeurt via de integrale waterwet die ik volgend jaar zal presenteren. Er is een fase waarin wij invulling gaan geven aan Europese waterkwaliteitseisen en het Europese hoogwaterbeleid. Tot slot is er een fase waarin de waterveiligheid voor de 21ste eeuw moet worden herijkt. De vraag is hoe wij realistisch om kunnen gaan met de risico's die op ons af komen en hoe wij ervoor kunnen zorgen dat wij op de toekomst zijn voorbereid. Het project Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) is een van de projecten die zijn bedoeld om die discussie te entameren. VNK gaat wat betreft het veiligheidsbeleid veel verder dan wij nu gaan. Dat geeft aan hoeveel belang ik hecht aan veiligheid. Het belang de Kamer hieraan hecht kwam gisteren uitgebreid aan de orde bij de discussies over de zwakke schakels.

Er is veel gevraagd over de zwakke schakels. Ik heb straks een positieve boodschap. Ik wil echter eerst nog iets zeggen over dit onderwerp, want ik heb wel eens het gevoel dat er wat misverstanden zijn. Door wat er is gebeurd in New Orleans is de kustbescherming veel meer onder onze aandacht gekomen. Ik heb al gezegd dat New Orleans en de Randstad niet vergelijkbaar zijn. Er is een groot verschil tussen het veiligheidsniveau van 1 in 10.000 jaar dat in de Randstad wordt gehanteerd en het veel lagere veiligheidsniveau dat in New Orleans wordt gehanteerd. Bovendien hebben wij niet van die woeste dames als Rita, Katrina en Wilma en hoe zij verder allemaal heten. Er is dus een groot verschil.

In oktober 2003 hebben wij acht prioritaire zwakke schakels in de kust aangewezen waarvan wij vinden dat er binnen twintig jaar iets mee moet gebeuren. Ik heb er wel eens spijt van gehad dat ik deze punten niet "bijna-zwakke schakels" heb genoemd. Vanaf het moment dat de term "zwakke schakels" werd gebruikt, werd er moord en brand geschreeuwd en gedaan alsof het water morgen overal naar binnen zou lopen. Bij de acht genoemde zwakke schakels dreigt geen acuut gevaar. Er kan daar op termijn niet meer aan de norm van 1 in 10.000 worden voldaan. Het veiligheidsniveau zal op die punten misschien afzakken naar 1 in 9000. Omdat wij een hoog veiligheidsniveau willen hebben, vinden wij dat die punten moeten worden aangepast zodat zij de sterkere golfslag en dergelijke wel aankunnen. Daarvoor toetsen wij ook iedere vijf jaar. De punten zijn benoemd naar aanleiding van de eerste toetsing en in 2006 zal er een tweede toetsing plaatsvinden. Ik heb de resultaten daarvan nog niet, dus ik kan er nog niets over zeggen. Zodra zij er zijn, zullen zij aan de Kamer worden gezonden.

Ik moet zeggen dat de zwakke schakels voor mij eigenlijk een minder groot probleem zijn dan een aantal andere waterwerken en verdedigingswerken dat in de komende jaren ook aangepast moet worden. Die werken liggen namelijk dicht bij het kritische wettelijke niveau. Ik denk aan de Markermeerdijken, Die komen in de tweede toetsing uitgebreid aan de orde.

Ik heb eerder het signaal van de Kamer ontvangen dat zij de zwakke schakels zo belangrijk vindt. De aanpak daarvan is nu niet het meest noodzakelijk vanwege de veiligheid. Wel is er door het ministerie tegen de provincies gezegd: laten wij niet alleen maar veiligheidsmaatregelen nemen; wij dagen u uit om samen met de gemeenten integrale plannen op te stellen. In de afgelopen twee jaar is men daar hard mee aan de slag gegaan. Een reden is dat men in de gemeenten allerlei economische ontwikkelingen mogelijk wil maken. Tevens wil men daar ruimtelijke kwaliteit toevoegen. Door onze uitdaging zijn ze allemaal in 2007 klaar met de plannen. Zij willen dan allemaal aan de slag en het geld daarvoor ontvangen. Zij willen bovendien dat hun MER niet verouderd. Ik begrijp dan ook heel goed de discussie over de zwakke schakels en de druk die daarop rust. Nogmaals, wat mij betreft, geldt dat niet voor het veiligheidsdeel, maar gaat het veel meer om kansen grijpen en kansen benutten.

Ik heb ook altijd tegen de provincies gezegd: als er nog niet direct geld beschikbaar wordt gesteld voor een bepaalde schakel, zou u alvast kunnen beginnen. Als de plannen zijn goedgekeurd, houden wij de provincies niet tegen. In alle discussies blijkt dat echter niet voldoende te zijn.

Ik wil de Kamer een voorstel doen. Ik wil daarbij zelfs verder gaan dan de Kamer mij gevraagd heeft. Zo wil de Kamer graag dat ik een aantal miljoenen erbij doe; sommigen spraken over 50 mln., anderen wilden nog meer. De zwakkeschakelplannen van de verschillende gemeenten en provincies bestaan uit een veiligheidsdeel en een deel voor ruimtelijke kwaliteit. Het voorstel is dat wij versnellen, als ook het andere deel van het plan versneld wordt. Dat is het deel dat door de gemeente of de provincie betaald moet worden. Als de gemeenten en de provincies dus klaar zijn met hun plan en als dat uitgevoerd kan worden, doen wij van onze kant het veiligheidsdeel erbij. De verhouding moet wel reëel zijn. Het zal dus niet om een uitgebreide boulevard kunnen gaan, waarvan alleen de bestrating voor rekening van de gemeente komt en de rest voor het ministerie. Het gaat om een reëel bedrag dat het ministerie anders ook voor veiligheid zou uittrekken. Als de andere partij sneller kan, legt het ministerie ook sneller bij. Er hoeft dus geen gemeente te wachten op het budget van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik denk dat ik kan zeggen dat wij allemaal een beetje verbaasd zijn over deze geweldige toezegging. Gisteren heb ik specifiek gesproken over Scheveningen en Noordwijk. Het gevoel is dat die plaatsen heel duidelijk op slot zitten, omdat de ruimtelijke plannen samen met de veiligheidsplannen integraal uitgevoerd moeten worden. Zodra de betrokken gemeenten een spa in de grond kunnen zetten, bent u bereid om uw deel bij te dragen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja en ik voeg er nadrukkelijk aan toe dat het deel

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

van de andere partij beschikbaar moet zijn. Het moet niet zo zijn dat het Rijk eerst over de brug moet komen en dat de gemeente vervolgens bekijkt op welke wijze de rest uitgevoerd wordt. Zoals het bij alle budgetten geldt, krijgt men het geld pas als de spa echt de grond in gaat. Het zal duidelijk zijn dat het geld niet van tevoren wordt overgemaakt. Dat zal de Kamer ook niet van mij vragen.

Van de gedachte dat men op het Rijk zou moeten wachten en dat daardoor gevaarlijke situaties ontstaan, wil ik afstand nemen. Het gaat niet om gevaarlijke situaties. Het probleem dat wij gemeenten op slot zouden houden, wordt opgelost door het naar voren halen door het ministerie, zodra de gemeenten een volwaardig plan hebben dat uitgevoerd kan worden. Ik ga er overigens nog steeds van uit dat niet alle plannen voor 2010 uitgevoerd kunnen worden. Mocht dat toch het geval zijn, dan is het een geweldige uitdaging voor alle provincies en gemeenten om boter bij de vis te doen, dus om de budgetten daarvoor open te stellen. Ik kan de Kamer niet met meer tegemoet komen.

Voorzitter. De VVD-fractie heeft een amendement ingediend over de FES-gelden voor zwakke schakels en dijkverzwaringen. Inhoudelijk ligt dit amendement mij zeer aan het hart. Laat ik een procedureel antwoord geven. Bij de behandeling van de begroting van de heer Zalm is aangegeven dat er breed over de besteding van de FES-middelen overleg zal worden gevoerd in het voorjaar. Dit amendement zal dan deel uitmaken van de brede reactie van het kabinet.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voor de duidelijkheid: ik houd het amendement absoluut niet aan. Dat komt in stemming. De fractie van de VVD staat er voor dat bijvoorbeeld de Markermeerdijk wordt uitgevoerd. Wij vinden het noodzakelijk dat dit in 2006 gebeurt. Onder andere daarvoor is het amendement nodig. Het komt er gewoon, wat ons betreft.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is helder.

Ik vind het van belang de discussie over de waterveiligheid breder te trekken dan de zwakke schakels. Ik doel onder andere op het rapport Veiligheid Nederland in Kaart, waar ik al over sprak. De Kamer heeft de eerste versie in november ontvangen. Daarin komen overschrijdingskansen, faalmechanismen en de gevolgen van overstromingen aan de orde. Wij zullen proberen tot een nieuw veiligheidsbeleid te komen.

De heer Jungbluth maakte zich zorgen over de Zuid-Hollandse dijken. Hij noemde de motie-Blok. Volgens mij is er een amendement-Blok geweest om die dijken te versterken. De Zuid-Hollandse dijken voldoen gewoon aan de normen van de Wet op de waterkering. Op de motie-Blok is op dezelfde manier gereageerd als ik nu reageer op het amendement van mevrouw Snijder. Wij zullen het totaal van alle voorstellen beoordelen. De minister van Financiën heeft al uitgesproken waar hij ongeveer aan denkt. De verdeling van de FES-claim vindt over de hele breedte van het kabinet plaats. Ik kan en wil daar als individueel politicus niet op reageren. Dat zou toch wel erg oncollegiaal zijn.

De Kaderrichtlijn water is de kwaliteitskant van het verhaal. Die Kaderrichtlijn water is in de komende periode een heel grote uitdaging. Samen met de regionale besturen en de maatschappelijke sectoren zijn wij keihard bezig om de invulling van de kaderrichtlijn

zodanig vorm te geven dat wij onszelf geen problemen op de hals halen, zoals in het verleden wel eens het geval is geweest met richtlijnen. In de decembernota die de Kamer binnenkort krijgt ga ik er uitgebreid op in hoe wij stap voor stap tot de invulling van de opgave die wij hebben komen. In de decembernota wordt een eerst inschatting van de kosten gemaakt. Het volgend jaar worden die, met de MKBA, pas echt goed onderbouwd.

Mevrouw Snijder vroeg of het juist is dat de agrarische sector een veel groter deel moet bijdragen dan de andere sectoren. Er is er nog niet gekozen wie welk deel gaat bijdragen. Er wordt wel een inschatting gemaakt waar de kosten ongeveer veroorzaakt worden, maar nog niet wie ervoor gaat betalen. Alle sectoren zullen eraan moeten bijdragen, ook de RWZI's die onder de waterschappen vallen, ook de industrie, ook de mede-overheden, die dat bijvoorbeeld via gebiedsinrichting doen. In december zal de Kamer zien welke kosten onder andere door nutriënten worden veroorzaakt, maar dat hoeft nog niet te betekenen dat die voor rekening van de individuele landbouwer komen. Dat zou heel goed via gebiedsgerichte projecten opgelost kunnen worden. Er is nog geen keus gemaakt op dat vlak. De kosten zullen ook zeker niet eenzijdig op de agrarische sector worden afgewenteld. Iedere sector zal een deel moeten bijdragen. Wij zullen ook heel goed kijken naar de kosteneffectiviteit en het draagvlak van een sector.

Innovatie, een thema waar het CDA vaak vragen over stelt, is erg belangrijk. Water aan ruimte, natuur en milieu koppelen is natuurlijk gemakkelijk gezegd, maar in zo'n dichtbevolkt land als Nederland is dat erg ingewikkeld. Ik ben zelf altijd heel intensief bezig met innovatieve koppelingen tussen bouwen en water, zoals de ondergrondse opslag van water en de drijvende kassen, die vaak als voorbeeld worden genoemd. De heer Haverkamp vroeg om meer innovatie in het waterbeleid via het Delta-instituut en vooral de internationale innovatie. In de organisatie van het Delta-instituut zitten Delft Hydraulics, GeoDelft, onderdelen van TNO en onderdelen van Verkeer en Waterstaat, de specialistische diensten. Wij willen door bundeling van de verschillende partijen ervoor zorgen dat wij de vooruitstrevende positie die wij altijd hadden voorzover wij die niet meer hebben terugwinnen en verder uitbouwen. Dat is precies waar de overheden en het bedrijfsleven behoefte aan hebben en dat is ook waarom wij de betreffende FES-claim hebben ingediend.

Mij werd gevraagd deze FES-claim opnieuw in te dienen, omdat er in de krant had gestaan dat deze was afgewezen. De krant gaat echter wat verder dan de besluitvorming die wij er zelf over hebben gehad, want wij hebben daar nog niet over besloten. Wel heeft de commissie van wijzen gezegd te vinden dat dit plan niet in aanmerking zou moeten komen voor FES-gelden, maar het kabinet heeft daar het laatste woord in. Deze commissie van wijzen heeft overigens bijna elk plan afgewezen, behalve een plan voor een gemodificeerde aardappelsoort, zo meen ik. Nu, zo hebben wij er tot nu toe ook politiek op gereageerd door te zeggen dat wij er zelf nog wel eens naar zouden kijken. Het is dus nog helemaal niet aan de orde dat er een nieuwe claim moet worden ingediend. De claim staat nog en wij zullen erachter staan. Of het het bedrag wordt dat wij willen, is altijd de vraag, maar wij zullen het blijven steunen.

Voorzitter. Ik wil nu van het water overgaan naar de lucht. Aan het begin van mijn betoog zei ik al dat 2006

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ook een cruciaal jaar wordt voor de luchtvaart en voor Schiphol in het bijzonder. De centrale vraag is hoe wij als kabinet aan kijken tegen de toekomst van de luchthaven. Deze vraag ga ik in april beantwoorden met het dan uit te brengen kabinetsstandpunt, op basis van een drietal bouwstenen. Dit betreft ten eerste de evaluatie van de Schipholwet: hoe was het in het verleden en kunnen wij met dat wettelijk instrumentarium uit de voeten? In de tweede plaats gaat het daarbij om het main-portproject, waarbij wij kijken hoe wij kunnen komen tot een versterking van de luchthaven, en in de derde plaats betreft het voorstellen voor een nieuw groepsrisico-beleid. Deze drie elementen spelen een rol en maken onderdeel uit van het kabinetsstandpunt.

Het punt van de evaluatie van de Schipholwet is vrij bekend voor de Kamer. Daarbij gaat het om grote vragen als: zorgt het beleid ervoor dat wij de overlast en de risico's rond Schiphol kunnen beheersen? Kan Schiphol zich ontwikkelen binnen de milieugrenzen en zijn er verbeteringen van het beleid mogelijk? Dat proces verloopt goed. Er is zeer veel contact met de regio en er zijn zeer veel verbetervoorstellen. Ik ben positief verrast door de grondige voorstellen zoals deze, vaak door bewoners en platforms, zijn ingediend. In het in april uit te brengen kabinetsstandpunt komt te staan wat wij daarmee gaan doen.

Ook komt in dit kabinetsstandpunt de toekomst van Schiphol aan de orde. De heer Jungbluth vroeg of de discussie over Schiphol nu eens op basis van feiten kan worden gevoerd, waarbij het niet alleen maar over geluid en capaciteit gaat. Hij wilde het daarbij ook hebben over milieueffecten, veiligheidsrisico's, uitstooteffecten en economische effecten. Welnu, op verzoek van de heer Haverkamp is afgesproken dat wij op 16 december komen met het achtergronddocument voor de main port, dat helemaal uit feiten bestaat. Wij hebben er namelijk voor gekozen om niet meteen met een kabinetsstandpunt te komen waarin wordt gezegd dat wij naar links of naar rechts gaan. Immers, dan krijg je er een eindeloze discussie over of wij bepaalde dingen wel hebben meegenomen en waarom wij meteen een bepaalde weg zijn ingeslagen. Juist daarom komen wij met een achtergronddocument dat volledig uit feiten bestaat, voortkomend uit onderzoek op allerlei terreinen. Wat dat betreft komen wij de heer Jungbluth tegemoet: de economische effecten komen aan de orde, de milieueffecten, de ruimtelijke effecten en noem maar op. Op al deze punten hebben wij onderzoek gedaan en het achtergronddocument geeft aan welke effecten er zijn en wat dat eventueel betekent voor de toekomst van de luchthaven. Aan het einde komen wij uit op twee vragen die vervolgens in het kabinetsstandpunt behandeld zullen worden. Immers, als je door het feitenrelaas heen kijkt, kun je wel zien welke zaken straks wel of niet een belemmering voor de luchthaven zullen gaan vormen. Wij zullen aldus volledig ingaan op de feiten, met actuele gegevens en statistieken en met onderzoeksresultaten.

Bij dit document zijn niet alleen andere ministeries betrokken maar ook de wetenschappelijke instituten en planbureaus. Ik denk dat bijna alle betrokken partijen er kritisch naar hebben gekeken. Al deze stappen zijn erop gericht om een open discussie met de Kamer te kunnen hebben. De Kamer kan daarbij ook met eigen gegevens naar het kabinetsstandpunt kijken en bijvoorbeeld zeggen of op basis van de feiten nog iets anders gewenst wordt dan vermeld in het kabinetsstandpunt. Om tot het

standpunt te kunnen komen, worden ook de effecten van verschillende scenario's onderzocht, met inbegrip van krimpscenario's naast groeiscenario's. Dat is ook belangrijk.

Daarnaast zijn er natuurlijk nog veel andere rapporten. De Kamer krijgt die in het kader van de evaluatie. Er zijn ook rapporten van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en van andere organisaties. Ik kan niet nalaten nog even te praten over de Raad voor Verkeer en Waterstaat want mevrouw Gerkens ging daarop zo intensief in. Ik herinner mij nog heel goed de discussie over de privatisering van Schiphol. Toen zei mevrouw Gerkens tegen mij: U neemt niet het hele rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over. Dat is schande, dan kunt u die organisatie net zo goed opheffen. En nu is het rapport "Vluchten kan niet meer" inhoudelijk weer niet aantrekkelijk. Het is en blijft een adviescommissie. Daarin zitten mensen die op basis van hun ervaringen adviezen geven. Het zijn geen mensen die wij sturen om tot een bepaalde insteek te komen. Soms zijn wij er blij mee en soms niet. Veel commissies zijn ook ingesteld in een andere politieke periode. Het is vaak belangrijk om dat te weten. Deze partijen doen geen onafhankelijk feitenonderzoek. Zo moeten wij de adviezen ook maar wegen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Die laatste opmerking zal ik zeer zeker ter harte nemen. Ik voel mij toch een beetje uitgelokt door de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik herinner mij nog levendig dat u zo boos was, dat ik zijn adviezen niet integraal overnam, mevrouw Gerkens.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat is nu precies het punt dat ik gisteren maakte. Het is niet zoals mevrouw Dijkema zei, het advies bevat mij niet, dus schaf die raad maar af, het is meer de vreemde manier waarop het advies totstandgekomen is. Enerzijds is het hele rapport doordrenkt van het advies dat er niet moet worden vervreemd,

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat u nu precies herhaalt wat u gisteren tweemaal per interruptie hebt opgemerkt. Dat moet u niet doen. Stelt u uw vraag en anders gaat de staatssecretaris verder.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mijn vraag is of een orgaan dat zo inconsistent is in zijn rapporten, niet eens tegen het licht gehouden moet worden. Het gaat niet om de uitkomst maar om de inconsistentie van het rapport zelf.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij is de minister hierop schriftelijk ingegaan. Ik zeg namens haar dat op dit moment alle adviesraden tegen het licht worden gehouden, dus ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Er wordt gekeken naar de grootte, de werkwijze, het moment waarop zij bij adviezen betrokken worden, et cetera. Het is een raad van wijzen en die geven die adviezen vorm. Minister Pechtold licht alle adviesraden door. Misschien kan de SP daarmee iets doen.

De discussie over Schiphol gaat natuurlijk ook over milieueffecten. De heer Haverkamp en de heer Jungbluth vroegen in dit verband naar de emissiehandel in de Europese luchtvaart en de CO<sub>2</sub>-heffing. De Europese Commissie heeft inmiddels voorgesteld om de

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

luchtvaartsector onder te brengen bij het bestaande emissiehandelsstelsel. Dat is een belangrijk element. In de Milieuraad van 2 december 2005 heeft Nederland de Commissie gesteund om die plannen concreet te maken. Wij zijn wel voorstander van emissiehandel en staat open voor alle andere elementen. Er moet echter eerst gekeken worden of daarmee daadwerkelijk aan de slag kan worden gegaan. De snelheid waarmee die emissiehandel wordt ingevoerd, hangt echter van Brussel af. Ik ben een groot voorstander van een integrale invoering, dus tegelijk met de andere landen van de EU.

De heer Hermans vraagt of ik ook denk aan een extra heffing voor het spoor, want waarom wel de luchtvaart en niet het spoor. Het antwoord is nee. Er is sprake van verschillende investeringen in infrastructuur en van diverse insteken bij de verschillende vervoersmodaliteiten. Op basis van de nieuwe Spoorwegwet heeft ProRail de mogelijkheid om prestatieafspraken te maken met de vervoerders voor de kosten van milieueffecten. Zo wordt nu onderzocht welk financieel instrument kan worden toegepast om vervoerders te stimuleren om stil materieel in te zetten. Het is heel interessant om daarop te sturen en een prikkel te geven voor de ombouw van lawaaiig materieel. Dit zijn veel effectievere instrumenten.

De heer Duivesteijn vroeg of een structuurvisie opgesteld moest worden voor de mainport Schiphol. Die discussie hebben wij in november gevoerd. Hij zei ook zelf dat het aan de Kamer is om te bepalen of Schiphol een dermate groot project is dat er een structuurvisie aan ten grondslag moet liggen.

Ik ben het niet met hem eens dat er geen beleid is voor de inrichting van het omliggende gebied. De uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Randstad inclusief beide mainports zijn namelijk neergelegd in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Meer specifiek wordt daarover gesproken in Pieken in de Delta. Verder wijs ik erop dat de staatssecretaris van EZ zich heel duidelijk bezighoudt met het Randstadinitiatief. Daarmee geeft zij een invulling aan het randstedelijk deel en zegt zij op welke manier rondom de luchthaven bedrijfsmatige activiteiten, woningbouw en scholing op elkaar afgestemd zouden kunnen worden. In het kabinetsstandpunt zullen wij natuurlijk ook de ontwikkelingen die wij bij het project Noordvleugel kennen aan de orde stellen. Met dat standpunt zal het kabinet zeggen of er inderdaad sprake is van een probleem en of naar oplossingen gezocht moet worden. Verder zal worden nagegaan of een van de alternatieve oplossingen de opschaling van Schiphol naar een groot project vergt. Ik verwacht dat de Kamer dit onderwerp expliciet aan de orde zal stellen.

De heer Duivesteijn vroeg mij verder om alle plannen met betrekking tot Schiphol openbaar te maken. In februari zal de evaluatie verschijnen en daarin zullen een heleboel plannen van andere overheden en die van de sector worden genoemd. Er zijn veel verbetervoorstellen ingediend waarmee veel verder wordt gegaan dan de voorstellen van de luchthaven. Daarmee wordt iets gezegd over de inrichting van de omgeving.

Er zijn in dit verband de plannen van andere luchthavens genoemd. Ik weet dat Schiphol ook dergelijke plannen heeft en die betreffen een veel breder gebied dan alleen de luchthaven zelf. Zij gaan over hot-spots en conductivity. Soms bestrijken die plannen een dermate groot terrein dat het erop lijkt dat zij over alles gaan. Ik weet dus dat dergelijke plannen er zijn. Ik vind echter niet dat ik als staatssecretaris plannen van private

partijen, vastgoedpartijen en van personen naar de Kamer moet zenden. Sommige zijn mij onbekend, zoals de vastgoedstudies van bureau Koolhaas. De opmerking daarover zegt mij niets. Ik kan de Kamer deze studies niet doen toekomen. Echter, met de nota's die ik zojuist noemde hebben wij de ruimtelijke insteek voor het gebied besproken. Daarin zijn de basisuitgangspunten vastgelegd. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt, waarvan een deel ook gaat over de ruimtelijke ordening, zal het onderwerp weer op de agenda komen. De geachte afgevaardigde vroeg om het houden van een integrale discussie. Volgens mij is daar voldoende ruimte voor, maar de Kamer zal die ruimte zelf moeten invullen.

De heer Duivesteijn signaleerde voorts dat Schiphol zich internationaal ontwikkelt, ook in de richting vastgoedactiviteiten. Hij heeft zelfs vrij veel over die vastgoedactiviteiten gesproken en daarbij de zorg geuit dat Schiphol op deze manier geen goede nationale luchthaven blijft. Al lang geldt dat voor Schiphol de vastgoedactiviteiten belangrijk zijn. Dat is mij niet onbekend. De luchthaven heeft ook wettelijk de ruimte om zich met deze activiteiten bezig te houden en ik ben niet bang voor een negatieve uitwerking. Vastgoed floreert bij de luchthaven om de hoek. Zonder luchthaven zou je bijvoorbeeld niet de bedrijven aan de zuidas hebben zoals dat nu het geval is. Ik ben dan ook niet bang dat de luchthaven op deze manier in een verdomhoekje komt. Sterker, toen ik in Japan was raakte ik bijzonder onder de indruk van het spoor. Dat is daar volledig geprivatiseerd. Dat spoor draait eigenlijk op de exploitatie van het vastgoed en de winkels. De beheerders ervan kunnen de klanten een zeer goed bedieningsniveau bieden. Op die manier krijgen zij klanten voor hun vastgoed en in hun winkels, waardoor zij winst maken. Dat vond ik een zeer interessant concept. Daarom zou je ook kunnen denken aan de mogelijkheid waarmee juist niet nationaal wordt geopereerd. Die discussie zullen wij nog wel een keer voeren.

Het belangrijkste is dat wij bij de privatisering de publieke belangen hebben gedefinieerd. Daarbij gold de vraag: waarop moet de overheid toezien? Wat is onze verantwoordelijkheid? De gedefinieerde belangen blijven voor ons vooropstaan, of wij nu wel of niet een beursgang hebben, of wij nu wel of niet allerlei ruimtelijke ontwikkelingen toestaan. Op dit idee zullen wij steeds sturen. In dit licht is de wet die wij hebben aangenomen ontzettend belangrijk. Afgelopen zomer hebben wij gediscussieerd over de vraag of de verkoop van aandelen wel moet doorgaan. Wij hebben toen aangegeven wat de publieke belangen zijn. Een meerderheid steunde dat en er is toen ingestemd met de verkoop van het staatsaandeel en met het pakket aan regelgeving. Wat mij betreft, is er alle gelegenheid geweest voor die fundamentele discussie. Ik heb toen steeds gezegd dat het bezitten van een aandeel niet van invloed is op de ontwikkeling van de luchthaven in de regio.

De heer Haverkamp heeft gevraagd welke initiatieven wij zullen nemen voor een gezamenlijke Nederlands-Franse luchtvaartstrategie in verband met de fusie van KLM en Air France. Wij hebben bij de fusie heel goede afspraken gemaakt over samenwerking en wederzijdse assistentie. Beide transportministeries hebben regelmatig overleg, bijvoorbeeld over de Europese dossiers en over nationale onderwerpen zoals aandelenvervreemding. In april volgend jaar vindt een gezamenlijke conferentie

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

plaats over diverse onderwerpen van strategische aard. Mijn Franse ambtgenoot en ik zullen daarbij aanwezig zijn. Niet alleen de overheden, maar ook beide luchthavens en beide luchtvaartmaatschappijen zijn erbij betrokken. Het is een veel intensievere samenwerking. De DG's van Frankrijk en van Nederland hebben onderling veel contact, juist om het gezamenlijke belang van de combinatie Air France-KLM goed aan de orde te kunnen stellen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Kunt u de conclusies van die conferentie in april betrekken bij uw mainportstudie? De Fransen hebben er destijds bijvoorbeeld voor gekozen om de luchthaven niet verder te ontwikkelen, omdat zij ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van Schiphol zien. Dat kan relevantie informatie voor ons zijn, als wij de discussie over Schiphol voeren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het kabinetsstandpunt is dan al klaar. Als ik dat in april aan u wil doen toekomen, moet het al omstreeks maart alle formele organen in. Als er iets uitkomt wat tegenstrijdig is met alle signalen die wij al hebben, dan zal dat natuurlijk kenbaar worden gemaakt aan de Kamer, zodat u dat bij de behandeling van het kabinetsstandpunt aan de orde kunt stellen.

De rol van de regionale luchthavens neemt toe. De "low cost carriers" komen op en hebben steeds meer belangstelling voor het afwikkelen van hun verkeer via de regionale luchthavens. In de nieuwe wet regionale en kleine luchthavens, die in 2007 in werking moet treden, regelt het kabinet dat de provincies meer te zeggen krijgen over de regionale luchthavens. De provincies weten volgens ons het best welke lusten en welke lasten zij willen dragen. Het is toch gek dat ik in Den Haag moet bepalen of bijvoorbeeld het vliegveld in Groningen een halfuur langer of korter open moet zijn, terwijl de lusten en de lasten in dat gebied zelf worden gevoeld? Ik wil die afweging daar neerleggen.

Ik wil daar niet de afwegingen neerleggen die van nationaal belang zijn. Ik houd mij straks wel bezig met het stellen van nationale grenzen voor veiligheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en het bewaken en bestrijden van respectievelijk regio-overstijgende belangen en problemen. De rijksoverheid houdt hierin een verantwoordelijkheid. Begin 2006 zal ik het wetsvoorstel regionale en kleine luchthavens bij de Kamer indienen. Er wordt al heel lang aan gewerkt. De decentralisatie is al jaren geleden ingezet. Ik wil die lijn graag vasthouden; het is ook een kabinetslijn: decentraal wat kan, centraal wat moet. Ik stel de Kamer en met name de heer Haverkamp voor om het wetsvoorstel af te wachten en op basis daarvan de discussie aan te gaan in hoeverre het aansluit bij zijn verwachtingen. Natuurlijk zullen ook de regionale luchthavens erbij worden betrokken. Ik ben er nu al mee bezig, ook bij het mainportproject. Als er beperkingen zijn voor de luchthaven Schiphol, is het denkbaar dat ofwel de luchthaven Lelystad of de luchthaven Rotterdam daarin een rol kan vervullen. Laat ik alvast een tipje van de sluier oplichten: ik verwacht dat het dan Lelystad wordt. Als u daarover wilt discussiëren, lijkt het mij goed om dat dan te doen, omdat voor alle andere regionale luchthavens toch iets anders geldt.

De heer **Haverkamp** (CDA): U hebt mij al eerder

gevraagd, nog even af te wachten en dat heb ik ook gedaan. In PKB-tekst van de Nota Mobiliteit, die binnenkort zal worden aangenomen, wordt echter naar dit wetsvoorstel verwezen. Ik vrees dat wij straks niets meer te discussiëren hebben omdat het in andere stukken allemaal al geregeld is,

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een nog niet door de Kamer behandelde wet kan niet alvast in werking treden door een verwijzing in een PKB. Ik zal nog eens goed naar die tekst kijken. Volgens mij staat er ook bij dat de Kamer hierover een besluit moet nemen. Zo nodig, kom ik hier in tweede termijn op terug.

De heer Haverkamp wees op de suggestie van het IPO om de provinciale verantwoordelijkheid op het terrein van luchtvaart centraal te regelen. Betrokkenen zijn niet fulltime met een luchthaven bezig. Daarom zou het zonde zijn als elke provincie zich daar apart mee bezig zou houden. In dat verband heb ik wel eens de gedachte geopperd om een poule te vormen teneinde gezamenlijk deskundigheid te kunnen opbouwen. Daar heb ik echter niets op gehoord. Ik blijf van mening dat er slimme methodes zijn om de kennis te combineren. Dat gebeurt bij andere beleidsonderdelen ook. Ik wijs erop dat betrokkenen zeer enthousiast waren over de proef met kennisoverdracht in Limburg. Ik krijg signalen dat er voldoende draagvlak bij de provincies is voor de nieuwe wet.

De Raad van State heeft een deel van de beslissing over Eelde vernietigd. Voor dat deel moest een nieuwe MER-procedure worden doorlopen, met alle bezwaarmogelijkheden van dien. Daardoor zijn de vertragingen ontstaan. De motie van de heer Hofstra leidt er niet toe dat de zaak sneller kan worden afgewikkeld. Overigens heb ik de afgelopen periode heel veel aandacht gegeven aan de regionale luchthavens, inclusief de afkoopregeling. Ik ben niet van plan om het contract met Eelde ten bedrage van 18 mln. op te zeggen vanwege deze vertragingen. Ik zeg toe dat dit bedrag voorlopig wordt gehandhaafd, maar het moet wel besteed worden voor het doel waar het voor wordt verstrekt. Voorlopig geldt wat mij betreft uitstel van een jaar.

De heer **Hofstra** (VVD): Wanneer kan de procedure nu wel zijn afgerond? Ik kom nog wel eens terug op mijn motie, want aangenomen moties kunnen niet zo maar verdwijnen. Daarin werd om wetswijziging gevraagd. Wij hebben de Raad van State hoog zitten, maar wij maken hier de wet.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Uw motie is nooit verdwenen. U hebt daar meermalen een reactie van Verkeer en Waterstaat op gehad. De motie kan niet uitgevoerd worden, omdat dan andere wetten buitenwerking moeten worden gesteld. Er wordt uitgesproken dat alleen de regels gelden die tijdens het nemen van het besluit van kracht waren. Meerdere malen is uitgelegd dat dit niet mogelijk is. Er is wel degelijk op de motie gereageerd, maar u hebt alleen geen gelijk gekregen.

Men is bezig met het afhandelen van de tweehonderd nieuwe bezwaren die tegen de plannen met Eelde zijn ingediend. Dat moet zorgvuldig gebeuren om te voorkomen dat de procedure opnieuw wordt geschorst.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ik kan geen precieze datum noemen, maar er wordt hard aan gewerkt.

Ik ga graag in op de vraag van de heer Haverkamp over de slotverdeling en de landingsrechten van de regionale luchthavens. In het kabinetsstandpunt over Schiphol wordt ook ingegaan op een luchthavensysteem voor de slotverdeling. Ik ben daar kortgeleden aan begonnen en in april 2006 stuur ik dat naar de Kamer. De landingsrechten zijn vastgelegd in de bilaterale verdragen. Deze zijn vaak niet gebonden aan een specifieke luchthaven waardoor men ook op andere luchthavens terecht kan. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen dus zelf bepalen waar zij naartoe willen: Lelystad, Maastricht of een andere plaats. In het licht van een nieuw beleidskader voor luchtvaartpolitiek – als de markt liberaler wordt, moet de luchtvaartpolitiek veranderen – zal ik ingaan op de positie van de regionale luchthavens ten opzichte van Schiphol.

De heer Haverkamp vraagt ook naar de Nederlandse luchtvaartkennis in Europa. Hij wijst daarbij specifiek op de samenwerking tussen TNO, het NIVR en het NLR. De werkprogramma's van TNO en het NLR worden op elkaar en op de behoefte van de overheid afgestemd. Daarmee wordt het advies van de commissie-Wijffels opgevolgd. Het NLR is ook goed geëquipeerd om internationaal de vleugels uit te slaan; dat gebeurt al op een aantal terreinen. Het NLR heeft als enige die tunnel waarin allerlei buitenlandse auto's getest worden, in het geheim om de nieuwste modellen verborgen te houden. Het NIVR is een andersoortig instituut dan TNO en LNR. Dat is een subsidieverlener die onder andere aan het LNR subsidie verleent. In de werkprogramma's zijn deze organisaties dan ook niet op elkaar afgestemd. Het NIVR volgt echter wel wat er gebeurt zodat het kan bepalen waaraan het al dan niet wil bijdragen.

De heer Haverkamp stelt ook vragen over de fte's bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bij de divisie Luchtvaart zouden twee keer zoveel mensen werken als bij de divisie luchtvaart in Duitsland. Volgens mijn informatie is echter het omgekeerde het geval: het aantal werknemers bedraagt slechts de helft van het aantal mensen dat in de divisie luchtvaart in Duitsland werkzaam is. Als de heer Haverkamp wil benchmarken, moeten er dus twee keer zoveel mensen worden aangesteld. Dat willen wij helemaal niet. Dit jaar is de personeelsomvang juist teruggebracht, van 265 naar 215, terwijl de handhaving en het toezicht zijn opgevoerd. Ik heb dus het gevoel dat het net past.

Tot slot heeft de heer Haverkamp gevraagd of de micro light aircrafts over de grens naar Duitsland kunnen vliegen en waar bewijzen verstrekt moeten worden. Voorzover bekend moet bij de buitenlandse autoriteit toestemming worden gevraagd voor vliegen over het grondgebied. Zij zijn voor Nederlands gebied in elk geval geregistreerd bij de Inspectie maar ik ben bereid om deze taak te herijken in het kader van het programma Toezicht in beweging; eventueel kan de taak naar de markt worden overgeheveld. Ik ben daar op andere onderdelen ook mee bezig. Brevetten kunnen bijvoorbeeld best via zelfregulering door de sector worden verstrekt. Ook bij de MLA's zal ik de mogelijkheden daarvan bezien.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank u voor deze toezegging. Kunt u aangeven wanneer wij het resultaat van uw denkwerk kunnen verwachten?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Toezicht in beweging is een breder programma dat op alle terreinen van de Inspectie van toepassing is. Ik weet uit mijn hoofd niet wanneer dat gereed is dus daar kom ik in tweede termijn op terug.

De vergadering wordt van 18.05 uur tot 19.30 uur geschorst.

### Voorzitter: Ten Hoopen



Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor hun antwoorden. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft zich uiteraard van haar beste kant laten zien door de bewindspersonen een aantal gratis adviezen te leveren. Het moment is gekomen om te zien of zij daar iets mee hebben gedaan. Daarom loop ik graag onze inbreng op hoofdpunten nog even met hen door.

Een belangrijk en principieel punt was het budgetrecht van de Kamer en de onderuitputting die nu is ontstaan. Die situatie is in haar omvang volstrekt nieuw. Mijn fractie wil daarover graag een aantal goede afspraken met de regering maken. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel infrastructurele projecten door onder andere problemen met de luchtkwaliteit niet volgens planning kunnen worden uitgevoerd;

constaterende dat hierdoor op de begrotingen voor 2005 en 2006 substantiële onderuitputting ontstaat van respectievelijk 602 mln. en 420 mln.;

constaterende dat de minister hiervoor eigenstandig projecten eerder in uitvoering neemt dan wel het geld gebruikt om leningen af te kopen;

overwegende dat de Kamer zich hierover zou moeten kunnen uitspreken gezien het feit dat hiermee de uitgekristalliseerde prioriteitenlijst van het notaoverleg MIT door het kabinet eenzijdig wordt veranderd;

verzoekt de regering, bij Voor- en Najaarsnota volledig inzicht te geven in de onderuitputting die over het jaar wordt verwacht en in voorstellen die de minister wil doen om het geld doelmatig in te zetten, opdat de Kamer hierover kan besluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 17 (30300-XII).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Dan kom ik op ons

## Dijksma

advies om geen slechte alternatieven voor goede plannen te presenteren. Ik heb het dan in het bijzonder over de ov-ambassadeur. De minister heeft mij gevraagd, nog eens helder te verwoorden wat mijn fractie precies beoogt met de instelling van een nationale vervoersarbiter. Laat ik nogmaals vooropstellen dat wij niet van plan zijn om de politiek onnodig ruimte uit handen te laten slaan. Daarom zouden wij ook een andere taak-afbakening willen voorstellen dan de consumenten-organisaties in hun plan. Het gaat ons namelijk meer om een orgaan met bevoegdheden, een uitgebreide vervoerskamer van de NMa, die als een soort waakhond kan functioneren binnen de ov-markt.

Ik noem graag een aantal uitgangspunten. De bevoegdheden die Opta voor de telecommarkt heeft, zouden als uitgangspunt kunnen worden genomen. De vervoersarbiter houdt onafhankelijk toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van het openbaar vervoer. Een andere taak is het kunnen beslechten van conflicten tussen vervoerders onderling en tussen vervoersautoriteiten en vervoerders. De vervoersarbiter kan indien nodig handhavend optreden door verplichtingen op te leggen. Het zijn maar een paar punten. Ik wil het kabinet vragen, dit nu gewoon eens uit te werken. Zeg nu niet meteen: ik ga alleen met die ov-ambassadeur aan de slag. Doe nu eens een keer een exercitie over de vraag hoe wij zo'n nationale vervoersarbiter binnen de zojuist genoemde kaders werkelijk kunnen laten functioneren. Als het kabinet dit wil toezeggen, hoef ik mijn motie niet in stemming te brengen. Ik vraag nadrukkelijk om een reactie op dit punt.

Ik stel mij zo voor dat wij een andere keer verder spreken over ProRail en het rapport. Ik vind dat de minister de tijd moet nemen om dat goed te bestuderen.

Dan heb ik nog een paar korte punten, ten eerste de ruimte voor de lokale bestuurders. Het is goed dat de minister nu echte beleidsvrijheid organiseert. Wij stellen ons daarbij ook echt een ander beleid voor als het gaat om de financiële mogelijkheden. Ik noem dan toch één keer de experimenten met het gratis openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Onze nota op dit punt wordt binnenkort in de Kamer besproken. Wat mij betreft, wordt die discussie dan volop gevoerd. Wij steunen op voorhand een amendement van de heer Slob dat ruimte biedt voor meer innovatie. Dat staat ook in onze nota, maar wij beschouwen dat alvast als een soort voorschot daarop.

Een reportage van Netwerk toonde aan dat het in de grote steden heel triest is gesteld met het taxibeleid. Natuurlijk heeft de minister al een aantal maatregelen genomen, maar voor de G4 is het in onze ogen echt nodig dat men het heft zelf in handen kan nemen en dat men verdergaand kan reguleren dan de Haagse regels nu toestaan. Die vrijheid moet worden gegeven. De heer Hofstra zal dan ook mede namens ondergetekende een motie indienen die dat beoogt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb het debat in eerste termijn gevolgd en gehoord wat de minister daarvan heeft gezegd. Wat wil men eigenlijk zelf kunnen reguleren wat nu niet kan? Dat is mij niet duidelijk geworden uit het debat in eerste termijn. Wat schieten wij op met uw voorstel?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat zou ik maar eens aan de

wethouders in de grote vier steden vragen als ik u was. Als ik die vraag mag beantwoorden, dan denk ik dat zij dat nodig hebben om bijvoorbeeld bedrijven te kunnen weren. Dat kan dus niet als je liberaliseringsregels hebt. Er moet veel verdergaand gereguleerd kunnen worden om het kaf van het koren te scheiden. Dit moet mij echt van het hart, al wil ik dat niet te zwaar aanzetten, want voor je het weet, word je hier ook met een beveiligde auto afgevoerd. Het is bekend hoe het zit, want het is echt heel ernstig. Ik vind dat er alle ruimte moet zijn om daaraan iets te doen.

Ik steun het voorstel van de staatssecretaris van harte om de zwakke schakels in de kust en het beoogde geld daarvoor drastisch naar voren te halen. Dat scheelt ons een breed ondersteunde motie die wij nu niet hoeven in te dienen. De waterwoordvoerders zullen daarover vast verder spreken met de staatssecretaris. Ik kondig alvast aan dat wij steun zullen geven aan een motie van de heer Van Hijum waarin het een en ander wordt uitgesproken over het onderhoud aan de wegen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik zit alweer een tijdje in het parlement en heb een paar dingen meegeemaakt. Een van de leuke dingen van de begroting is dat je vrij kunt denken. Je maakt jezelf een beetje los van de directe praktijk en de directe agenda en tilt jezelf als het ware op om eens te bespiegelen wat er op een bepaald beleidsterrein eigenlijk aan de hand is. Dat zou in dit geval de luchtvaart kunnen zijn, al is dat maar een gedachte. Dat geeft je de gelegenheid om eens iets te beschouwen over een polder die ooit een meer is geweest dat later is omgezet in land. Vervolgens ontstaat daar dan een nieuw fenomeen, bijvoorbeeld een airport. Je krijgt zelden of nooit de kans om te fantaseren of te proberen op een abstracter niveau in deze Kamer in gesprek te raken over onderwerpen die van vitaal belang zijn voor Nederland. Zo'n kans moet je dan ook iedere keer beetpakken.

Sommigen buiten deze Kamer doen dat ook. Ik kreeg de afgelopen twee dagen bijvoorbeeld het boekje Amsterdam Zuidas, European Space. Dit boek is interessant omdat het aan de hand van één project beschrijft wat de betekenis van een dergelijk project zou kunnen zijn in een veel groter verband en wat die regio zou kunnen betekenen in Nederland zelf en op een veel groter schaalniveau. Het is geweldig om te zien hoe daarover wordt gefantaseerd en nagedacht. Er wordt gesproken over architectural opportunities oftewel de kansen die je kunt grijpen om van iets dat in administratieve zin bouwvolume is, iets heel bijzonders te maken.

Ik kreeg ook een ander interessant boek, namelijk De inrichting van Nederland. Dat is een leuke serie waarvoor ik zelf ook eens een artikel heb geschreven. De serie gaat over hoe mooi Nederland zou kunnen zijn. Er is niet voor niets een rijksprijs om goed opdrachtgeverschap te honoreren. Het is heel belangrijk dat publiek opdrachtgeverschap, waar het boek in belangrijke mate over gaat, getuigt van visie, enthousiasme en passie om iets meer met het land te doen dan alleen maar de administratie.

Het laatste boek dat ik kreeg – vergeef mij dat het er zo weinig waren in de afgelopen twee dagen – is Nieuwe Kaart, Nieuwe Ruimte. Het interessante daarvan is dat het laat zien hoe Nederland verandert. Dit boek komt

## Duivesteijn

ieder jaar opnieuw uit en ieder jaar laat het zien welke ongelofelijk snelle veranderingsprocessen er in ons land plaatsvinden met betrekking tot bijvoorbeeld infrastructuur en verstedelijking. Het is een soort constante waarschuwing dat wij op een hoger niveau moeten gaan nadenken over een aantal kwesties omdat dit kleine land anders volloopt en wij onze ruimte kwijtraken.

Ik wil mijzelf niet op hetzelfde niveau plaatsen als al de belangrijke schrijvers van deze boeken en publicaties. Ik heb zelf de publicatie *De wonderbaarlijke terugkeer van de waterwolf* geschreven. Ik geef toe dat die iets minder mooi is uitgegeven dan die andere publicaties. Er zit ook geen cd bij. Er zal nog wel een mooiere uitgave volgen. Ik heb in mijn publicatie gepoogd om op een wat abstractere manier na te denken – noem het een intellectuele exercitie – over de wijze waarop wij zouden kunnen aankijken tegen de luchthaven en de stad. Het gekke is dat ik een soort medestanders heb gevonden in de vastgoedclub van de luchtvaartsector zelf. Zij hebben allemaal manieren genoemd waarop wij met deze wereld om kunnen gaan, in verschillende varianten.

Ik wil een onverdachte persoon aanhalen, namelijk de heer Cerfontaine. Hij spreekt over visie en over leiderschap. Hij maakt duidelijk dat men niet kan spreken over "de Randstad" of over andere abstracte entiteiten en dat wij moeten spreken over Amsterdam, Rotterdam of metropolen als de Noordvleugel of de Zuidvleugel. Het is op zich een vrij overtuigend verhaal. Hij schrijft dat wij op een ander niveau met elkaar in gesprek moeten zijn, in elk geval waar het gaat om de begroting, dan op het niveau van een verhaal over dat wij vanmorgen zijn opgestaan, over de dingen van de dag, dat eindigt met de constatering dat wij ook vanavond wel weer zullen gaan slapen. Over deze zaal kunnen een heleboel dingen worden gezegd. Er kan worden gesproken over het aantal stoelen en tafels dat er is, het aantal stenografen en het aantal Kamerleden al dan niet aanwezig is. Er kan ook een gesprek worden gevoerd over democratie. Ik heb waardering voor de staatssecretaris. Het antwoord dat zij heeft gegeven, is echter wat mij betreft niet meer dan een verhaal over het aantal stoelen dat in deze zaal staat en dat wist ik al.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik heb geen boeken in de aanbieding. Ik wil de bewindslieden wel danken voor de antwoorden in eerste termijn. De mist die er voor mijn fractie bestond ten aanzien van de onderuitputting en de wijze waarop wij daarmee moeten omgaan, is voor een belangrijk deel opgehelderd. Er is inzicht gegeven in de kasschuiven die gaan optreden. Het is ook duidelijk dat wij moeten proberen om geld dat op de plank ligt uit te geven en dat wij het niet moeten laten liggen. De les die wij hieruit trekken is dat wij, met het ministerie voorop, ervoor moeten zorgen dat wij projecten op de plank hebben liggen, zodat wij met budgetten die door onderuitputting beschikbaar komen andere zaken versneld in gang kunnen zetten. Wij moeten erop inzetten om meer planklare projecten beschikbaar te krijgen. Ik heb begrepen dat de minister dat ook wil. Zij heeft daarbij onze steun.

Er was bij mijn fractie enige verwarring over ons amendement inzake de 105 mln. voor railprojecten. Wij begrijpen dat de minister de dekking van dat amendement onderschrijft. Wij hebben er geen moeite mee om

het amendement te betrekken bij de netwerkanalyses, maar wij gaan er wel vanuit dat de doelstelling ervan het verbeteren van bereikbaarheid via het spoor via snelle en frequente verbindingen in Brabantstad en in de Randstad is en blijft. Daar is het ook primair voor bedoeld. Het kan dus niet zo zijn dat straks bij wijze van spreken de middelen in Brabant worden aangewend om het "gat" in het Wilhelminakanaal te dekken. De doelstelling moet dus helder zijn. Laten wij daar dan ook geen onduidelijkheid over bestaan.

Over de spoordoorsnijdingen is de minister helder geweest. Daarvoor spreek ik mijn dank uit.

De discussie over de taxi's heb ik toch wel met enige verwondering aangehoord. Iedereen onderkent dat dit een probleem is in de grote steden. Dat probleem is een gevolg van de liberalisering en daar was mijn fractie indertijd geen voorstander van. Desondanks is die liberalisering doorgevoerd. Het is mijn fractie niet duidelijk wat met de decentralisatie van taken, bevoegdheden, budgetten exact wordt beoogd en welk probleem men daarmee denkt op te lossen. Sterker nog, misschien worden hiermee zelfs problemen over de schutting gegooid. Daarom willen wij eerst wat meer weten. Tegen welke problemen lopen de decentrale overheden precies aan? Hoe kunnen wij daarbij helpen? In dit licht spreekt de benadering van de minister ons meer aan dan de benadering die in de motie is verwoord.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik weet niet op welke motie de heer Van Hijum doelt. Hij zei ook dat zijn fractie indertijd tegen de liberalisering hebben gestemd. Achteraf zou ik hem daarmee willen complimenteren. Immers, die liberalisering is heel slecht verlopen. Toch begrijp ik het niet. Hij was er indertijd tegen en nu zegt een Kamermeerderheid misschien dat het inderdaad verkeerd was. Nu is er een groot probleem en dat ontkent de heer Van Hijum niet. Het enige waar het om gaat, is de inschatting of de minister er langs haar weg in slaagt om een fatsoenlijk taxibestand in het land te ontwikkelen. Een andere mogelijkheid is dat wij er meer hoop op dat de grote steden dit voor elkaar krijgen. Daar gaat het nu om.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat mag zo zijn, maar ik heb zojuist aan mevrouw Dijkema gevraagd wat de problemen precies zijn en hoe de motie die oplost. Uit het antwoord wordt mij dat niet duidelijk. Mijn fractie is graag bereid om in overleg met de decentrale overheden de knelpunten te inventariseren en bepaalde ontwikkelingen in gang te zetten. Dat is volgens mij ook de juiste richting. Ik ben er echter absoluut niet van overtuigd dat er ook maar één stap in de goede richting wordt gezet, als wij alles loslaten en problemen over de schutting gooien. Natuurlijk zijn wij het er met elkaar over eens dat er problemen zijn. Laten wij daarin dan ook heel resultaatgericht en pragmatisch te werk gaan.

Voorzitter. De minister heeft over de veren aan de Kamer een belangrijke toezegging gedaan. Wij kunnen daar zeker mee leven. Onder de genoemde condities kunnen wij instemmen met het amendement van de heer Van der Staaij. Ik zeg wel heel nadrukkelijk dat onze voorkeur uitgaat naar het model-Gelderland, waarbij provincies hun verantwoordelijkheid alsnog oppakken. Ik doel op de verantwoordelijkheid ingevolge de wet voor de decentralisatie-operatie voor de wegen en de veeerponten. Nogmaals, provincies moeten die verantwoordelijkheid oppakken. Wat ons betreft, kan dat in de



## Van Hijum

vorm van een provinciaal verenigingsfonds. Het Rijk kan zeker incidenteel bijdragen om dit probleem op te lossen.

Wij zijn de minister erkentelijk voor haar omarming van ons initiatief inzake transport en logistiek. Daarmee wordt de concurrentiepositie van de sector verbeterd. Dit geldt ook voor het vestigingsklimaat, zodat de transportbedrijven zich in Nederland gaan vestigen. Het is prima om dit te combineren met het voorstel van de heer Hofstra over het goederenvervoer. Wij hopen dan ook in de loop van volgend jaar hierover een beleidsbrief te ontvangen. Daarover kunnen wij dan van gedachten wisselen aan de hand van een aantal concrete voorstellen.

Ik wil toch nog iets zeggen over kolksluis, hoewel ik mij realiseer dat dit op wereldschaal niet het grootste probleem is dat aan de orde is. Als de minister daaraan half zo veel tijd had besteed als aan het vliegveld in de achtertuin van de heer Hofstra, was ik al ontzettend gelukkig geweest. Volgens mij heeft de minister er helemaal niets over gezegd.

Minister **Peijs**: Ik heb het toegezegd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is mij ontgaan. Dank voor die dubbele toezegging.

Voorzitter. Ik wil nog twee moties indienen. De eerste gaat over de regels en de infrastructuur. Daarover heeft de minister wel een aantal opmerkingen gemaakt, maar wij willen daarin toch iets concreter en meer resultaatgericht te werk gaan.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat diverse Europese richtlijnen, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Luchtkwaliteitsrichtlijn en de Europese Kaderrichtlijn Water, aanzienlijke beperkingen met zich brengen voor de aanleg en het beheer van infrastructuur;

overwegende dat het aanleggen en beheren van wegen, spoor, dijken, kanalen en andere infrastructurele werken nuttig en noodzakelijk is met het oog op de woonbaarheid en leefbaarheid van ons land;

voorts overwegende dat bestaande nationale wetgeving tot bescherming van het leefmilieu, zoals de MER-plicht, voldoende waarborgen biedt tot een zorgvuldige afweging en inpassing van infrastructurele maatregelen;

verzoekt de regering, te inventariseren in hoeverre de nationale implementatie van de Europese richtlijnen die effect hebben op de aanleg van infrastructuur, verder gaat dan het voorgeschreven minimum en de Kamer vóór 1 juli 2006 te informeren over de mogelijkheden om de nationale regelgeving terug te dringen;

verzoekt de regering voorts, in Europees verband aan te dringen op het terugdringen van regelgeving en onderzoeks- en rapportageverplichtingen die het aanleggen en beheren van infrastructuur belemmeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 18 (30300-XII).

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Vervolgens dien ik een motie in over de overlast ten gevolge van de extra wegwerkzaamheden. De minister is daarover duidelijk geweest. Wij vinden het echter belangrijk om duidelijke werkafspraken te maken over het kader waarbinnen wij aan de gang gaan en met elkaar een ambitie af te spreken over de maximale overlast die wij toelaatbaar vinden.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2006 en 2007 extra wegwerkzaamheden uitgevoerd worden aan het hoofdwegennet, waarbij in totaal 1100 kilometer wegdek wordt vervangen;

overwegende dat reguliere onderhoudswerkzaamheden momenteel al verantwoordelijk zijn voor circa 5% van de files;

verzoekt de regering, zich in 2006 en 2007 maximaal in te spannen om de overlast van het onderhoudsprogramma voor de weggebruikers te beperken en bij een verduubeling van de overlast zorg te dragen voor een betere spreiding van de werkzaamheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 26 (30300-A).

De heer **Hermans** (LPF): Wat gaat er volgens de heer Van Hijum nu gebeuren met het amendement-Van Hijum/Van der Ham? Enerzijds heeft hij zich in het debat over de Nota Mobiliteit, in ieder geval in eerste termijn, uitgesproken voor het afwachten van de netwerkanalyses om vervolgens projecten tegen elkaar te kunnen afwegen. In het amendement dat voorligt, wordt voorgesorteerd op deze afweging, maar wordt voor één project al dekking gezocht. Hoe gaat hij hiermee om?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het betreft niet één project. Het betreft spoorprojecten in de Randstad en het ov-netwerk Brabantstad. Het ov-netwerk Brabantstad kent tal van deelprojecten, die wij met het bedrag van 50 mln. niet in hun totaliteit kunnen dekken. Het is nadrukkelijk mijn bedoeling dat het geld naar het spoor gaat. Daarom hebben wij dit amendement ingediend op het artikel spoor in de begroting. De heer Hermans heeft gelijk dat wij hiermee voorsorteren op de uitkomsten van de netwerkanalyses. Maar wij maken bijvoorbeeld ook

## Van Hijum

Randstadrail er niet van afhankelijk. Ook daarvan staan nut en noodzaak vast.

De heer **Hermans** (LPF): Uit de netwerkanalyses zou kunnen blijken dat een combinatie van andere projecten veel meer maatschappelijke baten voor de regio Brabant met zich meebrengt. Desalniettemin kiest de heer Van Hijum er juist voor deze regio voor om voor te sorteren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben daarvan absoluut niet overtuigd. In de discussie over de Nota Mobiliteit hebben wij gezamenlijk het belang van een snelle en hoogfrequente verbinding onderkend, in het bijzonder tussen de grote steden in de Randstad en in Brabantstad. Ik twijfel er niet aan dat deze een belangrijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de congestieproblematiek in deze gebieden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de regering hartelijk voor de antwoorden in eerste termijn. Dat geldt in het bijzonder voor de toezegging met betrekking tot de zwakke schakels. Wij wensen haar veel succes met het zoeken van geld wanneer straks alle initiatieven gaan loskomen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat wij daarmee in de aanloop naar deze begrotingsbehandeling nogal wat moeite hadden. Ik ben blij dat zij het probleem van ons overneemt en dat wij niet hoeven te amenderen.

Wij zouden het waarderen wanneer de staatssecretaris haar gedachten wil laten gaan over de kennisinstituten in de luchtvaart om te bezien hoe wij dit in het buitenland kunnen positioneren. Twee jaar geleden hebben wij dat ook al gevraagd bij de begrotingsbehandeling. Wij lopen in vergelijking met andere landen vaak voorop wat betreft de milieuwetgeving. Daarmee beschikken wij over een kennisexportartikel. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris dit verder gaat vormgeven.

Ik begrijp heel goed dat de staatssecretaris bezig is met het ontwikkelen van een visie ten aanzien van de regionale vliegvelden. Bij interruptie heb ik al gezegd dat wij haar daarin niet willen storen, maar dat wij het vervelend zouden vinden wanneer wij onze eigen visies niet meer zouden kunnen geven omdat zaken al in beton zijn gegoten. Er bestond nog even enige onduidelijkheid ten aanzien van de kracht van de teksten die zijn opgenomen in de Nota Mobiliteit. Wij verzoeken de staatssecretaris om de specifieke passages die hierover in de Nota Mobiliteit staan eruit te halen, zodat wij straks de discussie open kunnen ingaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De heer Haverkamp vraagt de staatssecretaris om onderdelen uit de Nota Mobiliteit te halen. Wil hij daar een apart algemeen overleg over houden of wil hij wachten tot er verdere stukken ontwikkeld worden?

De heer **Haverkamp** (CDA): Op dit moment is de staatssecretaris bezig met een wetsvoorstel voor de regionale en de kleine vliegvelden. Wij zijn er tegenstander van dat alle regie die wij op dit moment nog hebben overgeheveld wordt naar de provincies. De staatssecretaris vraagt ons het wetsvoorstel af te wachten. Wij zijn bereid om het af te wachten en dan op zijn merites te beoordelen. Wij willen echter niet dat wij als wij

vervolgens onze afweging maken van de staatssecretaris horen dat wij de Nota Mobiliteit hebben aanvaard en maar eens naar de kleine lettertjes moeten kijken, omdat daar staat wat er allemaal geregeld is.

Ik kan vandaag de Nota Mobiliteit niet aanpassen. Er komt nog een derde termijn. De staatssecretaris is echter volgens mij nog bezig met allerlei tekstvoorstellen, die zij aan de Kamer zal sturen. Ik zou het bijzonder waarderen als zij ons hielp met het verwijderen van bepaalde delen. Anders moeten wij op die plek en dat moment kijken hoe wij dat regelen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat zou betekenen dat die passages er eventueel in derde termijn uit gehaald worden of dat zij ontdaan worden van het eventuele besluitvormende karakter.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb mijn vragen gesteld om voor onszelf alle mogelijke ruimte open te houden. Op basis van de antwoorden zullen wij onze strategie met betrekking tot de Nota Mobiliteit moeten bepalen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dan geef ik in overweging om op dat punt eerder een hoofdlijnen debat te entameren. Daar zou ik het erg mee eens zijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Het falen van de marktwerking in het openbaar vervoer – dat is de taxi ook – wordt vandaag haarscherp aangetoond door een liberaal die voor meer overheidsregie pleit. Dat kan niet anders dan een voorbode zijn, een teken voor de minister en de staatssecretaris om naar meer overheidsregie te kijken. Zij moeten zich niet verschuilen achter dure adviseurs, oud beleid en een zeer karig verlanglijstje.

Om de dure adviseurs enigszins te beteugelen, dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de regering te veel geld uitgeeft aan externe adviseurs;

verzoekt de regering, voortaan voordat het ministerie van Verkeer en Waterstaat externe adviseurs inhuurt de Kamer hierover en over de kosten hiervan te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 19 (30300-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Om een verdere wildgroei van bureaucratie te voorkomen, dien ik de volgende motie in:

## Gerkens

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer;

voorts van mening dat onnodige overhead en bureaucratie voorkomen moet worden;

overwegende dat de regering een ov-ambassadeur wil benoemen om te zorgen voor afstemming tussen de verschillende partijen en het openbaar vervoer;

verzoekt de regering, zelf de regie te nemen over het openbaar vervoer en geen ov-ambassadeur hiervoor in te schakelen,

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. 20 (30300-XII).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voor het openbaar vervoer heb ik amendementen ingediend om het goedkoper te maken. Voor de auto richt ik mij nu even op de Zeeuwen, die nu al balen van hun tunnel.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat hoge tarieven voor het gebruik van de Westerscheldetunnel ongewenst zijn vanwege het grote belang van deze verbinding voor veel Zeeuwen;

overwegende dat de NV Westerscheldetunnel reeds winst maakt, maar toch een tariefstijging overweegt;

verzoekt de regering, als belangrijkste aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel een tariefsverhoging van de Westerscheldetunnel het komend jaar te voorkomen,

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. 21 (30300-XII).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat was een blik op de toekomst, maar nu een blik op het verleden. De minister denkt voor de aanpak van achterstallig onderhoud voldoende financiële injecties te geven. Ik twijfel daaraan, mede gezien de noodzaak om telkens de vaarwegen te redden. Vandaar mijn laatste motie:

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog steeds sprake is van achterstallig onderhoud op de wegen, het spoor en de vaarwegen;

overwegende dat er onvoldoende geld is uitgetrokken om deze problemen snel geheel op te lossen;

voorts overwegende dat er mogelijk nog meevallers bij het FES zullen komen die voor infrastructuur gebruikt kunnen worden;

verzoekt de regering, meevallers van het FES die voor infrastructuur gebruikt kunnen worden in eerste instantie te gebruiken voor de eventuele financiële tekorten bij de aanpak van het achterstallig onderhoud,

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. 27 (30300-A).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik wacht overigens de reactie van de minister op het amendement van de heer Van Hijum over de vaarwegen nog af.

□

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Ik wil kort ingaan op het onderdeel water.

Allereerst maak ik een opmerking in de richting van de minister en dat betreft het onderhoud van vaarwegen. Als wij het goed hebben begrepen, dan heeft de minister in de beantwoording van de eerste termijn gezegd dat zij eventueel 50 mln. uit de onderuitputting wil inzetten om onder andere het onderhoud van de vaarwegen goed op peil te brengen. Wij kunnen de minister niet bewegen om te zeggen dat dit echt wordt ingezet op het onderhoud van vaarwegen? De VVD-fractie zou graag willen dat het bedrag uit het amendement van mevrouw Gerkens, dat oorspronkelijk 70 mln. betrof en eventueel naar 50 mln. zou worden teruggebracht, volledig kan worden ingezet voor het onderhoud van vaarwegen.

Ik richt mij vervolgens tot de staatssecretaris. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik blij ben met de opmerking van de staatssecretaris over het samen met gemeenten en provincies maken van integrale plannen, het samenvoegen van het veiligheidsdeel en het ruimtelijk deel en het samen in gang zetten van de versnelling. Dat lijkt ons een geweldige aansporing om gezamenlijk nu de kustversterking aan te pakken. De staatssecretaris pakt daarmee het stokje goed op, zoals gevraagd door de VVD-fractie maar ook door alle andere fracties. Er is dan ook geen motie of amendement nodig om dit in gang te zetten, als het erom gaat de versnelling van de kustversterking nu daadwerkelijk tot stand te brengen.

Mijn fractie blijft achter het ingediende amendement staan om 50 mln. extra aan FES-middelen in 2006 in te zetten voor dijkversterking, vooral voor de dijk

## Snijder-Hazelhoff

Enkhuizen-Hoorn. Wij zien het als een ondersteuning voor de staatssecretaris om in het kabinet dit onderdeel gezond door de FES-discussie te leiden.

Wij wachten met spanning de discussie en de uitkomsten af, daar waar het betreft de kaderrichtlijn water. De geluiden en de signalen zijn weliswaar iets anders, maar wij hopen niettemin dat nu de staatssecretaris zegt dat er rekening wordt gehouden met draagkracht en efficiency op het punt van de uit te voeren maatregelen, dit een correcte weergave is van hetgeen de staatssecretaris verwacht.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. De VVD-fractie dankt de beide bewindspersonen hartelijk voor de beantwoording. Wij hebben te weinig tijd in tweede termijn om nog op alle dingen in te gaan. Dit betekent dat ik hier nadrukkelijk zeg dat ik het niet met alle antwoorden eens ben. Laat ik één voorbeeld noemen: de asfaltrevitalisering. Ik praat er verder niet over, maar volgens mij was daarbij sprake van het verkeerde antwoord. Het was een antwoord waar ook Rijkswaterstaat het naar mijn smaak niet mee eens zal zijn.

De exploitatiesubsidies verdwijnen uit ons zicht. Dat komt door de decentralisatie die wij gesteund hebben en ook door de ontschotting. Zou de minister kunnen toezeggen dat als wij als rijksoverheid geld steken in de infrastructuur van het openbaar vervoer, er dan een bepaalde procedure wordt gevolgd om zeker te kunnen weten dat de kostendekkingsgraad toeneemt in de betreffende regio? Hiermee wordt dan beoogd om het openbaar vervoer een goede toekomst te geven in ons land.

Op het punt van VWS en het gehandicaptenvervoer hebben wij een antwoord gekregen op een vraag die niet is gesteld. Het betreft de motie-Van Miltenburg c.s. die bij de recente begroting is ingediend en waarbij het om het zogenoemde P.C. Hooffonds gaat. Ik voorspel u wat dat betreft dat de heer Hoogervorst langs komt met een collectebus, waar wat in moet – 1 mln. of 2 mln., ik weet het niet. Nu, dat mag van ons ook en als de bewindslieden het geld niet hebben, halen wij het uit de hun bekende post, teneinde flauwekulprojecten te voorkomen.

Wij danken de minister voor de toezegging op het punt van het goederenvervoer en het wegvervoer. Wij zien dat graag tegemoet en dan praten wij daar verder over.

Door ons is voorts het punt van de benzineprijs aangeroerd, alsmede de rol van de minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de stations langs de snelwegen. Het antwoord dat ik kreeg betreffende het prijsverschil tussen Duitsland en Nederland, is, om het eerlijk te zeggen, wel een heel naïef antwoord. Er wordt ons geadviseerd om met de oliemaatschappijen te gaan overleggen, maar dat kan natuurlijk niet. Nu, laten wij dit maar verder afhandelen bij Economische Zaken en bij Financiën, dan zal ik er de bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat niet verder mee belasten.

Ik zeg wel dat er al jarenlang – een jaar of vier inmiddels – op initiatief van collega Crone en mijn persoon een benzinemarktproject loopt bij de rijksoverheid, waarbij Financiën coördinator is. Daarbij is Verkeer en Waterstaat al eerder geconfronteerd met het verzoek

om de prijspalen op de rijksweglocaties aan te brengen en ook langs de snelwegen. De minister zegt dat het een leuk idee is en dat het kan meeliften met iets wat in het Europese Parlement gebeurt. Dat gaat 100 jaar duren en dat moeten wij dus niet doen! Wij zijn wel voor uniforme bewegwijzering, geen discussie daarover, en willen graag dat Nederland het doet. Wij willen daarover een uitspraak van de Kamer vragen.

Wij danken de minister voor de toezegging dat er een brief komt over de moties. Is dat mogelijk vóór 1 februari of 1 maart 2006? Dan kunnen wij daarover nader spreken, want wij denken toch dat er een aantal moties verdwijnt en dat zou niet mogen.

Wij hebben het bevorderen van het wisselgebruik auto/trein aan de orde gesteld. Dat zou een nobel doel moeten zijn dat goed past in de Nota Mobiliteit. In de stukken wordt daarop echter een heel raar antwoord gegeven. Eigenlijk wordt het een beetje weggewimpeld. Mevrouw de minister, het is een leuk idee. Het gebeurt in heel veel landen in Europa. In Zwitserland bijvoorbeeld is het standaard. Breng dat nu eens in een gremium waarover dat soort zaken gesproken wordt. Ik heb nog geen concreet voorstel gedaan, want het gaat natuurlijk geld kosten. Ik denk echter dat het heel goed zou zijn als wij automobilisten zouden verleiden om wat vaker de trein te gebruiken. Nu is de tariefstelling vrij hoog en zou een kortingskaart de zaak vergemakkelijken.

Wij moeten wat meer informatie krijgen over de onderuitputting en de meevallers. Wij krijgen de uitsplitsing van 2007 en de jaren daarna, zodat wij kunnen zien wanneer een en ander vrijvalt. Wij willen graag een nadere toelichting op wat wordt afgekocht met geld dat in 2005 vrijvalt. Voor 2006 wordt 420 mln. onderuitputting verwacht. De minister spreekt over een potentiële versnelling van 50 mln. Dan wordt er dus 370 mln. afgeboekt op de overlooptrekening: dingen die in 2005 gebeurd zijn maar nog niet gefactureerd en nog niet hoeven worden betaald. Zouden wij daarvan een specificatie kunnen krijgen? Het gaat immers om een groot bedrag. Waar zit dat in?

De lijst van projecten die nog moeten worden uitgevoerd, is lang. Er staan natuurlijk ook wat kleinere projecten bij, maar het is heel mooi dat dit allemaal gebeurt. Het bracht mij, natuurlijk ook geïnspireerd door collega Duivesteijn, tot dit aardige boekje. De bewindslieden kennen het wellicht, het heet: Oogstfeest. Voorop staan een wat krakkemikkige wagen, maar dat zal verder wel geen betekenis hebben, plus mijnheer Balkenende. Er staan cartoons in van alle bewindspersonen, ook van deze twee. Ik zal het daarover verder niet hebben. De titel Oogstfeest vind ik wel aansprekend. Het is een mooie lijst die de minister ons gepresenteerd heeft, maar tot mijn verbijstering staat de A4 Midden-Delfland daar niet op. Betekent dit dat daar helemaal niets gedaan wordt voordat dit kabinet aftreedt? Dat is toch niet mogelijk? Daarmee zijn wij al 40 jaar bezig! Ook de Zuiderzeelijn staat er niet op. Dat geldt ook voor de A6/A9, een van de grootste problemen in dit land!

Dit brengt mij tot de slotopmerking dat stroomlijning van de regels nodig is. Ik was erg teleurgesteld dat de minister naar aanleiding van wat ik voorgesteld heb aan de hand van een logische redenering van Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en een kaart met hoofdverbindingssassen en reserveringszones – laat die lui dan hun gang gaan zonder vogeltjes, habitat, lucht, et cetera – zegt dat dit niet kan. Minister Donner heeft vandaag een besluit van

## Hofstra

de gemeente Haarlemmermeer overruled. Kijk, dat is bestuurskracht. Hij neemt een besluit dat het complex openblijft. Dat moeten wij ook bij de infrastructuur durven te doen. Linksom of rechtsom, de minister moet echt meer aan de regels doen. Kom met wetswijzigingen om deze zaken te versoepelen, want anders lopen wij vast in onszelf.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Vorig jaar heeft de heer Hofstra bij de begroting een slagzin geïntroduceerd. Hij zei: "Eerst de minister en het departement in beweging brengen en daarna zal het misschien lukken om het land weer in beweging te brengen." Waar zijn wij nu? Is de minister in beweging? Is het departement in beweging? Is het land in beweging? Of zijn zij geen van drieën in beweging? Als dat laatste het geval is, hoe beoordeelt de heer Hofstra dat dan?

De heer **Hofstra** (VVD): Dan verwijs ik weer naar de cartoon die van de minister is gemaakt. Daarmee wordt zij afgebeeld als een slak. Het land is namelijk nog niet in beweging.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Daarmee zegt u dat de minister in beweging is, zij het uiterst langzaam. Wilt u daaraan een politiek oordeel verbinden?

De **voorzitter**: Misschien kan de heer Hofstra het boekje waarnaar hij verwijst en dat hij in zijn hand heeft ons doen toekomen. Dan kunnen wij ook zien wat erin staat.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil hier wel op ingaan, maar ik moet ook nog een drietal moties indienen. Daarop word ik nu terecht attent gemaakt. Wat de vraag van mevrouw Gerkena betreft: die heb ik beantwoord. Gisteren heeft zij over dit chapiter ook een vraag gesteld en daarop heb ik een duidelijk antwoord gegeven. Er moet nog veel gebeuren. Dat heb ik opnieuw gezegd en dat zal ik blijven zeggen. Hieraan heb ik verder niets toe te voegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Voordat de heer Hofstra zijn moties gaat indienen, wil ik hem nog een vraag stellen. In eerste termijn heeft hij zich terecht druk gemaakt over de problemen met het gehandicaptenvervoer. Hij zal gemerkt hebben dat het ministerie een flutantwoord heeft gegeven. Hij had echter een goed punt. Ik was het eens met wat hij zei, maar mijn vraag is nog: hoeveel geld wil hij van de minister? Wat wil hij op korte termijn regelen? Wat had hij gisteren precies voor ogen? Is hij tevreden met de vage toezegging? Hij weet namelijk net zo goed als ik dat de CG-raad tot 2030 100 mln. wil investeren. De raad vindt die investering voor het gehandicaptenvervoer hard nodig. Daarom is mijn vraag of nu de besteding van middelen daarvoor niet in de tijd naar voren kan worden gehaald. Op die manier zouden niet alleen mooie woorden worden gesproken, maar er ook voor worden gezorgd dat de gehandicapte mensen de bus, de trein et cetera kunnen nemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Het antwoord was geen flutantwoord. Het was slechts een antwoord op een niet-gestelde vraag. Dat heb ik ook gezegd. Ik wijs er verder op dat de heer Hoogervorst nog met de collectiebus zal komen. Die bus is niet zo groot en er hoeft dus niet veel geld in om die vol te krijgen, dus niet zoveel als

mevrouw Van Gent denkt nodig te hebben. In die bus moet echter wel geld gedaan worden. Het is mogelijk dat de minister toch wel een oplossing weet. Echter, als zij die oplossing niet heeft, willen wij een amendementje indienen. Daarbij gaat het echter om klein grut, om een klein bedrag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met dat kleine grut is echter ook geld gemoeid. Wil de heer Hofstra iets concreter zijn. Ik kan mij voorstellen dat hij helder maakt welk bedrag hij voor 2006 aan investering wil aanwenden. Dus: hoeveel geld is met dat kleine grut gemoeid, mijnheer Hofstra?

De heer **Hofstra** (VVD): Hierover is bij de behandeling van de begroting van VWS gesproken. Door de minister van VWS was een bezuiniging voorzien met als belangrijkste argument: ik doe hier iets waarvoor ik niet alleen als minister van VWS verantwoordelijk ben, maar waarvoor ook de bewindslieden van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Verkeer en Waterstaat dat zijn.

Minister **Peijs**: Ik weet helemaal niet waar het nu over gaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Het betreft hier de motie-Van Miltenburg die ingediend is bij de behandeling van de begroting van VWS.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar u kunt niet alleen verwijzen naar VWS. Het is namelijk en-en-en. Voor deze minister geldt namelijk ook een verantwoordelijkheid. Daarom hebt u zich terecht in eerste termijn opgewonden en ik vind het niet goed dat die opwinding nu helemaal verdwijnt.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij wachten het antwoord van de minister af. Ik blijf verder bij wat ik heb gezegd dat wij zonodig een amendementje, een amendementje dat past bij het bedrag dat nodig is, zullen indienen.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Hofstra verraste mij met een mededeling in een bijzinnetje. Daarin zei hij dat hij ook de Zuiderzeelijn wilde "oogsten". Ik verkeerde in de veronderstelling dat de VVD van dat project afscheid had genomen en dat zij wellicht genoeg neemt met een Hanzelijn-plus. Kan de heer Hofstra zijn mededeling op dit punt toelichten, want bij mijn fractie is nu de verwarring compleet?

De heer **Hofstra** (VVD): De Hanzelijn wordt in deze periode ook niet gerealiseerd, om maar eens een simpeler project te noemen. Ik meen dat de afspraak is gemaakt dat begin volgend jaar het principebesluit over de Zuiderzeelijn wordt genomen. Dat stond echter niet op het lijstje van de minister.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog en zal een drietal moties indienen. Ik ben blij met de toezegging die de minister heeft gedaan op het punt van de apk. Wij gaan langzaam maar zeker, in een slakkentempo, de goede kant op. Met het indienen van de volgende motie wil ik echter een poging doen om het proces te bevorderen.

## Hofstra

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de huidige APK tot een grote administratievelastendruk leidt en dat Nederland in Europa het strengst keurende land is en veel vaker keuring voorschrijft dan volgens de Europese minimum-regels;

constaterende dat een goede staat van het autopark van groot belang is, zowel voor de verkeersveiligheid, brandstofgebruik en luchtverontreiniging;

stelt vast dat de minister kleine verbeteringen voorstelt en wellicht een sterkere versoepeling op termijn;

spreekt uit dat op korte termijn een sterkere versoepeling mogelijk en wenselijk is, binnen de genoemde randvoorwaarden;

verzoekt de regering, op korte termijn een versoepeling door te voeren via het volgende genuanceerde pakket:

A na 1 januari 2006 op geel kenteken gestelde nieuwe auto's worden gekeurd volgens het jaarritme 4/2/2/1/1/1 enzovoort, aangezien nieuwe auto's veiliger, schoner en zuiniger zijn;

B voor bestaande en nieuwe auto's op grijs kenteken blijft de huidige keuringsfrequentie gehandhaafd, omdat deze voertuigen in het algemeen intensiever worden gebruikt en ook door wisselende gebruikers;

C voor zware bestelwagens, c.q. lichte vrachtwagens, met een maximaal vermogen tussen 2000 en 3500 kg wordt, in goed overleg met de sector, gestreefd naar de verplichte snelheidsbegrenzer, af te stellen op 120 km/u, omdat deze voertuigen zowel objectief als subjectief een (te) grote bijdrage leveren in de verkeersonveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (30300-XII).

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goed werkend (straat)taxisysteem van groot belang is, vooral als aanvulling op het openbaar vervoer;

constaterende dat de liberalisering van de straattaxi, met name in de grote steden, volledig is mislukt;

spreekt uit dat de straattaxi sterk moet worden verbeterd

en dat dit het beste kan gebeuren door overheveling van taken, bevoegdheden en budgetten naar de G4;

verzoekt de regering, hierover in overleg te treden met de G4 en te bezien welke wetswijzigingen hiervoor noodzakelijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (30300-XII).

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de brandstofprijzen bij tankstations langs rijkswegen vaak niet goed zichtbaar zijn;

overwegende dat duidelijk bekend maken van deze brandstofprijzen middels prijspalen de concurrentie tussen verschillende tankstations kan bevorderen;

verzoekt de regering, zorg te dragen voor:

1. prijspalen bij tankstations langs rijkswegen waarop de brandstofprijzen duidelijk staan vermeld;
2. prijspalen langs de rijkswegen waarop de brandstofprijzen van de eerstvolgende drie à vier tankstations langs de desbetreffende rijksweg duidelijk zichtbaar worden gemaakt;

verzoekt de regering, de Kamer vóór 1 april 2006 te informeren over de invoering van het een en ander,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (30300-XII).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het invallen bij deze begrotingsbehandeling was een van de hoogtepunten in mijn politieke bestaan, met name omdat ik de heer Hofstra hier te keer hoorde gaan over de mislukte marktwerking in de taxibranche. Ik vond het een feest om dat aan te horen. Het mondt nu ook nog uit in een motie. Wij mochten niet meedoen – dat soort deeltjes wordt hier gesloten – maar wij zullen die van harte ondersteunen. De motie gaat mij eigenlijk niet ver genoeg. Het draait nu om de G4. Ik zou het ook buiten de G4 beter geregeld willen zien, maar dit is een eerste stap om ervoor te zorgen dat het beter gaat in de taxibranche. Dat lijkt mij heel goed.

De fractie van GroenLinks vindt dat de keuzevrijheid van de klant moet worden vergroot. Daarom dien ik de volgende motie in.

## Van Gent

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het doel van de liberalisering van de taximarkt was dat de klant meer keuze zou krijgen;

constaterende dat hiervan nog weinig terecht is gekomen;

verzoekt de regering, zich krachtig in te zetten voor het verbeteren van het taxivervoer in het belang van de klant;

verzoekt de regering, actief te bevorderen dat klanten ook voor een milieuvriendelijke taxi kunnen kiezen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 25 (30300-XII).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister neemt de luchtkwaliteit op zichzelf serieus, maar wij zijn toch nog niet helemaal overtuigd. Zij lijkt wel te voelen voor ons amendement op stuk nr. 24 over verschuiving van middelen in 2006 naar het spoor, zo nodig in overleg met ProRail. Voor de pauze was onduidelijk wat ProRail ervan vond. Wij hadden verschillende informatie en er is nog heen en weer gebeld. Ik heb begrepen – dit is zeer recente informatie – dat er met ProRail te praten valt over de projecten die wij in ons amendement noemen en dat het niet onmogelijk is om er binnenkort iets mee te doen. Zo nodig kunnen wij een en ander bij de Voorjaarsnota regelen. Kan de minister bij ProRail nagaan wat er mogelijk is? Als er concrete voorstellen van ProRail liggen waarmee men snel kan beginnen en waarvoor geld nodig is, wil de minister dan met voorstellen komen, te financieren bij de Voorjaarsnota? Misschien kunnen wij dat op die manier regelen. Dan zou mijn amendement niet meer per se nodig zijn. Ik krijg er graag opheldering over.

Wij krijgen nog graag nog een gefundeerde reactie op ons amendement op stuk nr. 20.

Wij steunen het amendement van de heer Van der Staaij over de veerponten. Bij de Voorjaarsnota moet de verdere invulling van het fonds geregeld worden. Het overleg tussen de verschillende partners moet op korte termijn gevoerd worden. Het blijft overigens vreemd dat ook gemeenten zonder pontjes indertijd geld hebben gekregen.

Tot slot dien ik een motie in die ook met de luchtkwaliteit te maken heeft. Als meer binnenvaartschepen een aansluiting voor walstroom krijgen, hoeven er minder scheepsmotoren te draaien om stroom op te wekken.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het aanbieden van walstroom in havens een waardevolle innovatie is die een grote bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, in samenwerking met de zeehavens, maar ook de binnenhavens, het aanbieden van walstroom te bespoedigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 26 (30300-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik was even bang dat deze begrotingsbehandeling de historie zou ingaan als het veerpontjesdebat. Wij steunen het prachtige amendement van de heer Van der Staaij overigens, maar ik ben blij dat vandaag ook maatregelen zijn aangekondigd om de zwakke schakels in de kust aan te pakken. Voor de geschiedschrijving lijkt mij dit een beter motto dan veerpontjes. Wij maken de staatssecretaris een compliment voor de gepresenteerde aanpak van de zwakke schakels.

Krijgt de Kamer nog bericht of de decentrale overheden en de NS zich kunnen vinden in de ov-ambassadeur?

Ik dien tot slot twee moties in over motorrijders. In de eerste wordt meer gestructureerde aandacht voor gemotoriseerde tweewielers gevraagd.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gemotoriseerde weggebruikers geen plaats hebben in de Nota Mobiliteit, noch in de begroting van Verkeer en Waterstaat;

van mening dat deze groep weggebruikers explicietere aandacht verdient;

verzoekt de regering, in de volgende begroting specifiek aandacht te schenken aan de groep gemotoriseerde tweewielers,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Hermans, Dijksma, Hofstra, Van Hijum en Van der Staaij. Zij krijgt nr. 27 (30300-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Mijn laatste motie betreft de zogenaamde cable barrier. Daar is er nog maar één van in Nederland en daar moet het zeker bij blijven. Ik zie eigenlijk het liefst dat die ene ook nog wordt verwijderd, want die dingen worden niet voor niets eiersnijders genoemd.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de zogenaamde "cable barrier" een te groot gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid van gemotoriseerde tweewielers en dat Europese regelgeving deze verbiedt;

van mening dat daarom de plaatsing van de "cable barrier" in Nederland zou moeten worden voorkomen;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat plaatsing van de "cable barrier" wordt verboden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hermans, Dijksma, Hofstra, Van Gent, Gerkens, Slob, Van Hijum en Van der Staaij.

Zij krijgt nr. 28 (30300-XII).



De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor hun reactie op mijn opmerkingen en de antwoorden op mijn vragen. Ik dank hen ook voor de toezeggingen, zoals die ten aanzien van de zwakke schakels in de kust. Eigenlijk moet ik zeggen: de bijna zwakke schakels in de kust. Door de versnellingslag wordt voorkomen dat die schakels echt zwak worden.

Voorzitter. Ik ben ook positief over de bereidheid die de minister uitstraalde om te komen tot een versnelde aanpak van achterstallig onderhoud van de vaarwegen. Ik wacht nog even met een amendement tot de technische vertaling van die 50 mln. bekend is. Mevrouw Gerkens heeft daar al aandacht voor gevraagd.

Ik ben verder tevreden met de reactie van de minister op het punt van de verkeersveiligheid. In eerste termijn gaf ik aan dat er onduidelijkheid was over het landelijk initiatief verkeersveiligheid, maar ik ben gerustgesteld.

De heer Hermans sprak al over veerponten in relatie tot de begroting. Ik dank de minister voor haar welwillende reactie op het amendement, dat ik onverkort handhaaf. Naar mijn mening wordt een stap voorwaarts gezet als het Rijk een financiële injectie geeft. Daarmee wordt een gezonde basis gelegd voor een toekomstvaste exploitatie van veerponten. Het gaat voor 2006 om een bedrag van 10 mln. maar vanwege de noodzakelijke vervangingsinvesteringen ligt het in de rede om een groter bedrag toe te kennen, eventueel uit te smeren over een aantal jaren. Het lijkt mij echter niet verstandig om dat nu te bepalen. Laat de minister eerst met de provincies en de VNG overleggen en heldere afspraken maken. Het gaat niet om zomaar een financiële impuls, maar om een impuls die gecombineerd wordt met heldere afspraken, een reglement en een landelijk verenigd fonds. Op die manier zijn de afspraken en de verantwoordelijkheidsverdeling duidelijk. Over de precieze uitwerking en uitvoering kan heel goed met de provincies, de VNG en de exploitanten gesproken worden. Ik zie dat overleg met vertrouwen tegemoet en

ik ga ervan uit dat de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

De vergadering wordt van 20.31 uur tot 20.42 uur geschorst.



Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik hoop dat ik eruit kom, want ik heb hier heel veel papier. Ik hoop dat ik compleet ben; anders hoor ik het wel.

Mevrouw Dijksma vroeg naar de ov-arbiter. Ik heb heel goed geluisterd naar wat die arbiter volgens haar zou moeten doen. Ik stel voor dat ik aan de slag ga met die voorstellen, kijk wat er mogelijk is en dat in een notitie terugkoppel naar de Kamer. Wij doen dan recht aan het voorstel. Wij moeten heel goed kijken hoe dit met de Vervoerskamer te regelen is en hoe de regeling van de Opta er uitziet. Dan kunnen wij erover praten in de commissie.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is een uitstekende toezegging. Ik hoef mijn motie dan niet in stemming te brengen. Ik had haar ook nog niet opgevoerd, maar dan weet de minister bij dezen dat ik haar brief graag afwacht.

Minister **Peijs**: Mevrouw Dijksma vraagt in haar motie op stuk nr. 17 om een volledig inzicht in de onderuitputting vanwege de nieuwe situatie inzake de luchtkwaliteit. Ik heb geen enkel bezwaar tegen de aanname van deze motie. Wij hebben al in oktober in een brief gezegd wat wij gingen doen. Toen hebben wij gewacht of de Kamer zou reageren. Er is geen reactie gekomen. Wij hebben het toen vast getimmerd bij de Najaarsnota, zoals met de Kamer was afgesproken. De nieuwe voorstellen voor 2006 zullen wij bij de Voorjaarsnota inbrengen. Ik kan deze motie volledig onderschrijven; ik omarm haar zelfs. Ik vind haar helemaal fantastisch.

Dan heb ik hier de motie op stuk nr. 18 van de heren Van Hijum, Hofstra en Hermans over de Europese richtlijnen zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Luchtkwaliteitsrichtlijn, de Europese kaderrichtlijn water enzovoort. Ik beschouw deze motie als een ondersteuning van het beleid. Ik heb dat in eerste termijn al toegelicht. Het Rijk wil nooit verder gaan dan Europa. Wij zullen gaan inventariseren. Het ministerie van LNV heeft dat al gedaan. Deze motie is uitsluitend een ondersteuning van beleid; in zoverre vind ik haar overbodig.

De heer Van Hijum heeft op stuk nr. 26 een motie ingediend over de extra wegwerkzaamheden. Wij zullen monitoren en rapporteren aan de Kamer. Ik vind het prima als wij het zo uitvoeren; ik heb geen bezwaar tegen de aanname van deze motie.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kom even terug op de motie op stuk nr. 18. Ik heb niet veel behoefte aan het indienen van overbodige moties. De minister zegt dat deze motie een ondersteuning is van het beleid. De indruk bij mijn fractie is echter dat Nederland op tal van terreinen nog steeds verder gaat dan het Europese minimum. Bovendien vragen wij in de motie om op Europees niveau aan te kaarten of de regelgeving en rapportageverplichtingen kunnen worden teruggedrongen. Kan dit niet als een wat concretere werkafpraak



## Peijs

worden vormgegeven, zodat wij deze motie kunnen intrekken?

Minister **Peijs**: Dat is wel een beetje veel gevraagd van een eenvoudige minister van Verkeer en Waterstaat, want zij gaat niet over alles in Europa. Laten wij het volgende doen. Voor iedere richtlijn is in Europa wel een evaluatie afgesproken. Eerder dan dat krijg je het niet voor elkaar. Dat is vragen naar het onmogelijke. Ik ben bereid om de Kamer een brief te schrijven waarin ik uiteenzet wanneer de evaluaties van de verschillende richtlijnen plaatsvinden, zodat wij daarop kunnen inspelen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat lijkt mij een goede eerste stap. Aan de hand daarvan kunnen wij de discussie dan verder voeren. Ik trek de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van Hijum c.s. (30300-XII, nr. 18) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: Ik heb hier de motie van mevrouw Gerkens en mevrouw Van Gent over de externe adviseurs van de regering. Ik ontraad aanname van deze motie ten zeerste. Er ligt al een motie waarin staat dat de rapporten van externen naar de Kamer moeten worden gestuurd en dat de kosten moeten worden aangegeven. Het is al erg complex om die motie uit te voeren. Deze motie acht ik onwerkbaar. Ik denk ook dat de Kamer controleert en niet regeert.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat antwoord verbaast mij een beetje, want ik kan natuurlijk pas controleren als ik weet wat er gebeurt. Hoe complex is het om de Kamer eerst te informeren over wat u van plan bent om te doen boven die € 4500 waarbinnen je kunt inhuren?

Minister **Peijs**: Ik vind dat het tot mijn competentie behoort dat ik gewoon iemand aanstel als ik denk dat ik iemand nodig heb die mij ondersteunt in mijn contacten met decentrale overheden en vervoerders. Ik ga ook niet ieder personeelslid aanmelden bij mevrouw Gerkens.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Over welke motie hebt u het? Hebt u het over de motie op stuk nr. 20?

Minister **Peijs**: Ik heb het over de motie op stuk nr. 19.

De **voorzitter**: In deze motie wordt de regering verzocht voortaan, voordat het ministerie externe adviseurs inhuurt, de Kamer hierover en over de kosten te informeren. Dat is de motie op stuk nr. 19.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan begrijp ik nog steeds de opmerking van de minister niet. De minister heeft de mogelijkheid om tot € 4500 in te huren. Als de minister daarboven gaat, hoe vreemd is het dan om de commissie daarover vooraf op de hoogte te stellen?

Minister **Peijs**: Dat staat hier niet. Er staat: verzoekt de regering voortaan vóórdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat externe adviseurs inhuurt, de Kamer hierover ... Wij hebben daarvoor binnen het kabinet een gedragslijn afgesproken. Ik vind dit een goede gedragslijn. Ik wil niet bij iedere externe adviseur naar mevrouw Gerkens.

Vervolgens heb ik hier de motie op stuk nr. 20, ook van mevrouw Gerkens. Zij zegt dat de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer. Mevrouw Gerkens wil geen ov-ambassadeur. Ook aanname van deze motie ontraad ik, want ik wil die ambassadeur wel.

Mevrouw **Gerkens**: Ik wil de motie aanhouden, omdat de minister net heeft gezegd dat zij nog met nadere voorstellen naar de Kamer komt. Ik verzoek de minister dan wel om die stukken binnen twee maanden naar de Kamer te sturen, zodat het aanhouden van de motie ook zin heeft. Ik heb nu nog geen nader oordeel, wat de minister overigens wél over mijn motie heeft.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Gerkens stel ik voor, haar motie (30300-XII, nr. 20) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Peijs**: Ik ontraad aanname van deze motie, want ik denk dat er een belangrijke rol is weggelegd voor de ov-ambassadeur. Ik zal echter, zoals ik aan mevrouw Dijkema heb beloofd, een notitie opstellen.

In de motie op stuk nr. 21 stelt mevrouw Gerkens dat de hoge tarieven voor het gebruik van de Westerschelde-tunnel ongewenst zijn. Ik heb al gezegd dat ik de verhoging acceptabel vind en ik heb ook gezegd waarom. Deze verhoging gaat namelijk bijdragen aan een nieuwe tunnel die in Zeeland zeer gewenst is, omdat men daar langer dan drie kwartier per uur voor een gesloten brug staat. Ik denk dat de verhoging alleszins acceptabel is en daarom ontraad ik aanname van de motie.

In de motie op stuk nr. 27 constateert mevrouw Gerkens dat er nog steeds sprake is van achterstallig onderhoud op de wegen, het spoor en de vaarwegen. Zij overweegt dat er onvoldoende geld is uitgetrokken om deze problemen snel geheel op te lossen, dat er nog meevallers bij het FES zullen komen, enzovoort, enzovoort, enzovoort. Ik wil graag de midterm review afwachten in 2006. Ik denk dat wij niet alles door elkaar heen moeten laten lopen. In het midden van 2006 gaan wij kijken hoe alle onderhoudsgelden zijn besteed en waar die het meest nodig zijn. Dan kunnen wij daar onze conclusies uit trekken. Daarom ontraad ik aanname van de motie.

De heer Hofstra vroeg waarom op het lijstje van nog uit te voeren projecten de ZZL, de A6-A9 en de A4 Midden-Delfland ontbraken. Doet de minister daar niets mee? Wij hopen voor februari een bestuursakkoord te hebben met Midden-Delfland. Daarna gaan wij daar verder mee aan de slag. Ik denk dat het een belangrijke stap is. Wij gaan volgend jaar over de Zuiderzeelijn praten. Dat hebben wij met elkaar afgesproken. Ik kan dus nu niet zeggen wat er met de Zuiderzeelijn gebeurt en of die zal worden aangelegd of niet. Wij hebben met elkaar een procedure afgesproken en die ga ik volgen. Hetzelfde geldt voor de A6/A9. Wij doen op dit moment een studie. De richtinggevende afspraken worden half december verwacht en in april gaan wij er definitief over praten, ook in relatie met wat er met Almere en de rest van de Noordvleugel gaat gebeuren. Eind 2006 of begin 2007 wordt er een standpunt ingenomen over de A4

## Peijs

Midden-Delfland. In februari 2006 wordt er een bestuurlijke overeenkomst gesloten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb deze drie projecten niet toevallig genoemd. Het zijn projecten waar wij heel veel waarde aan hechten. Dit is toch ook het kabinet van de daadkracht en de vooruitgang. Het is toch wel triest, zeg ik ook in de richting van de oppositie, dat dit niet kan worden gerealiseerd tijdens een regeerperiode. Ik ben bang dat ik geen asfaltmachines daar zie voordat u aftreedt, maar misschien kunt u wel toezeggen dat u alles in het werk zult stellen om zo veel mogelijk met geld te beleggen voor een zo lang mogelijke termijn. Hiermee kan worden voorkomen dat een volgend kabinet, dat ongetwijfeld minder verstandig zal zijn, de verkeerde beslissingen neemt.

Minister **Peijs**: Over de A4 Midden-Delfland wordt nu veertig jaar gesproken. Dat komt omdat er nooit voldoende draagvlak was te vinden voor de aanleg van die weg. Wat wij nu aan het doen zijn, leidt ertoe dat die weg inderdaad wordt aangelegd, maar dan met draagvlak. Dat doen wij heel zorgvuldig, dus heb daar vertrouwen in. Wij praten met alle mensen en dat duurt wel lang, maar het duurt geen veertig jaar meer. Hij komt er nu gewoon. Wat er al die jaren is misgegaan, dat er geen draagvlak was, wordt nu in elk geval opgelost. Wij proberen nu om die weg echt aan te leggen. Gun mij die zorgvuldigheid want anders gaat het weer mis.

De heer Hofstra wil een nadere toelichting op de afkopen en een specificatie van de overboekingen van de 377 mln. Ik ga eerst in op de uitsplitsing van het bedrag en de toelichting van de afkopen. De specificatie van en de toelichting op de afkopen wil ik u geven, inclusief de vrijval over de jaren. Het uitsplitsen van de vertragingen na 2006 over de kasjaren 2007, 2008 en 2009 en verder wordt een beetje speculatief en schijnnaauwkeurig. Ik zou daar onze energie niet op willen richten. Ik hoop dat u voldoende hebt aan een specificatie van de afkopen en de vrijval over de jaren heen. De specificatie van de overloop van 2005 naar 2006 per project, hebt u schriftelijk ontvangen in antwoord op vraag 60. In de tabel over de onderuitputting 2005 kunt u zien uit welke projecten het bedrag van 377 mln. is opgebouwd. Ik hoop dat dit voor u voldoende is en anders vraag ik een keer aan iemand van Rijkswaterstaat of hij u even bij wil praten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel de informatie graag met mijn collega's in de Kamer. Wij hebben die informatie graag voor de behandeling van het MIT en liefst een beetje daarvoor, want dan is het interessant om te zien waar die vrijvallen zitten.

Minister **Peijs**: Dat is een heel ingewikkeld proces. Wij hebben het over het MIT voor het volgende jaar. U weet alles wat u moet weten voor 2006 en 2007. Als u over de rest iets wilt weten, duurt dat echt langer.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat begrijp ik niet. Wij hebben budgetrecht en wij kunnen dus ook in redelijkheid zeggen dat het ons verstandig lijkt om iets in plaats van zus, zo te doen. Het kan zijn dat u besluit om iets af te kopen als u een post tegenkomt van 100 mln.

Minister **Peijs**: Ik heb u toegezegd dat ik u een overzicht geef van de afkopen met de bijbehorende bedragen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen dat graag voor de behandeling van het MIT ontvangen.

Minister **Peijs**: Ook dat heb ik toegezegd. Nogmaals, u krijgt dat.

Voorzitter. De heer Hofstra heeft de volgende vraag gesteld. Als er geld naar "infra" gaat, met name naar het stads- en streekvervoer, kan de minister toezeggen dat de kostendekkingsgraad toeneemt? Welnu, als het geld afkomstig is van de BDU, beoordeelt de provincie of de stadsregio zelf of het kosteneffectief is en of de kostendekkingsgraad genoeg is. Dat is de beleidsvrijheid waarover mevrouw Dijkma sprak. Ik wil mij dus eigenlijk niet meer bemoeien met dat deel van het beleid. Wel krijgen wij achteraf een overzicht van de onderdelen waaraan het geld besteed is. Als men lege bussen wil laten rijden, erger ik mij daar dood aan, heeft men die vrijheid. Wij hebben nu eenmaal een beleidsvrijheid afgesproken. Als wij daarover weer gaan beginnen, moet dat onderdeel weer helemaal op zijn kop.

Als er geld uit het MIT komt, worden er uiteraard een verkenning en een planstudie gemaakt. Daarbij telt de kostendekkingsgraad uiteraard mee. Het maatschappelijk rendement moet immers vastgesteld worden. Als het bijvoorbeeld gaat over een lightrailverbinding zonder zicht op een voldoende aantal passagiers, leidt dat niet tot een opname in het MIT. De beleidsvrijheid bij de BDU moet echt aan de decentrale overheden worden overgelaten. Bij het MIT heeft men gelijk als men zegt dat wij daarover gaan. Daarbij kijken wij ook naar de kostendekkingsgraad.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij met deze partiële toezegging. Ik hoop wel dat de minister het met mij eens is dat wij, als wij jaar na jaar zien dat er toch heel veel geld in de exploitatie wordt gestopt via exploitatie-subsidies en er een heel slechte kostendekkingsgraad is, met elkaar wel iets gaan bedenken om die ontwikkeling om te buigen.

Minister **Peijs**: De eerste kans daarvoor is er in 2007. In dat jaar gaan wij dus voor de eerste keer de BDU herzien. Daar kunnen wij dan al een oordeel over vellen.

Ik kom te spreken over de heer Hofstra en de motie over de apk. Nederland is wat dit betreft het strengst keurende land. Ik heb aangeboden om de wet aan te passen. Als er een Europese uitspraak komt die geen al te groot effect op verkeersveiligheid heeft, moet men mij mijn gang laten gaan. Ik kan het namelijk niet over mijn hart verkrijgen om mijn beleid te ondermijnen. De Europese Unie gaat uit van nieuwe auto's. Mede om die reden is men bezig met een nieuw onderzoek.

Als de Europese Unie dus komt met een verkeersveilige voorstelling met minder ijkpunten dan wij nu hebben, neem ik die over. Ik herhaal dat die wel verkeersveiliger moet zijn. Ik heb al gezegd dat ik de wet al aanpas. Als ik nu iets in de wet moet wijzigen, doe ik daar al een jaar over. Ik wil dan ook graag in de wet zetten dat er sprake moet zijn van een apk met een bepaald ritme. Ik heb begrepen dat men het ritme op zich graag in een regelgeving op een lager niveau opgenomen zag. De hele wet hoeft zo niet iedere keer

## Peijs

gewijzigd te worden. Daarbij ga ik uit van nieuwe auto's. De ingangsdatum zal 1 januari 2006 zijn.

Ik denk dat wij over de taxi's op een reusachtige manier langs elkaar hebben gepraat. Wat de heer Hofstra en mevrouw Dijkstra willen, is precies wat ik vóór de kerst ga doen met de vier wethouders van de grote steden. Wij hebben volledige overeenstemming bereikt. Ik heb de randvoorwaarden vastgesteld en de wetgeving is er. De wethouders van de grote steden gaan dus geheel zelfstandig aan de slag. Als daarbij een rijksregelgeving in de weg zit. Zo zouden zij kunnen zeggen dat zij voor het station van Amsterdam alleen maar keurmerk-taxi's zouden willen hebben, kan dat. Noem maar op wat zij zouden willen. Alleen maar gele auto's in plaats van auto's in allerlei kleuren. Dat kan. Waarom niet? Dat mogen zij allemaal zelf bepalen. Ik zal hen voordat wij het convenant sluiten, expliciet vragen of zij denken dat er in de landelijke regelgeving iets is waarvan zij denken dat het hen zou kunnen hinderen bij een voortvarend taxibeleid. Als dat zo is en er iets moet worden gewijzigd in wet- of regelgeving, kom ik bij de Kamer terug, want die heb ik daarvoor nodig. Ik hoop dat ik het op deze manier met u kan afspreken. Ik verwacht dat wij er dan heel snel mee klaar kunnen zijn. Na het afsluiten van het convenant stellen wij een budget voor handhaving ter beschikking van de gemeenten. Wij spreken met hen af hoe wij onze inspectie inzetten. Ik veronderstel dat wij langs elkaar heen hebben gesproken. Nu treedt het tijdperk in, waarin precies gaat gebeuren wat de heer Hofstra wil.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker als de minister van mening is dat wij langs elkaar heen praten, moeten wij de veiligheid als uitgangspunt nemen. Dan breng ik deze motie dus in stemming. Ik zie de verdere ontwikkelingen met belangstelling tegemoet.

Minister **Peijs**: Ik val in de motie over het zinnetje waarin staat "constaterende dat de liberalisering van de straattaxi, met name in de grote steden, volledig is mislukt". Wij hebben helemaal geen geliberaliseerde taxi meer. Wij hebben ons het afgelopen jaar hartstikke uitgesloofd om er allerlei dingen op te verzinnen. Er is geen sprake meer van een geliberaliseerde taximarkt. Die hadden wij wel. Maar die hebben wij gezamenlijk, in vereniging en in grote harmonie, teruggedraaid. Het is dus een raar zinnetje. Ik zou het volgende met de Kamer willen afspreken. De motie wordt aangehouden tot een overleg in januari 2006. Ik sluit het convenant af. Daarbij stel ik de vraag aan de grote steden. Als hun reactie is dat er bepaalde zaken moeten worden veranderd, kom ik daarmee terug bij de Kamer. De Kamer kan als zij dat wil vervolgens altijd nog over de motie stemmen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb een tegenvoorstel. Ik haal het woordje "volledig" weg en wij brengen de motie in stemming.

De **voorzitter**: De motie-Hofstra/Dijkstra (30300-XII, nr. 23) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goed werkend (straat)taxi-systeem van groot belang is, vooral als aanvulling op het openbaar vervoer;

constaterende dat de liberalisering van de straattaxi, met name in de grote steden, is mislukt;

spreekt uit dat de straattaxi sterk moet worden verbeterd en dat dit het beste kan gebeuren door overheveling van taken, bevoegdheden en budgetten naar de G4;

verzoekt de regering, hierover in overleg te treden met de G4 en te bezien welke wetswijzigingen hiervoor noodzakelijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (30300-XII)

Minister **Peijs**: Op dit moment ontraad ik het aannemen van deze motie. Laat ik liever zeggen dat ik de motie overbodig acht. Het is een volstrekte ondersteuning van het beleid dat al gereed is en in gang wordt gezet. Beide ondertekenaars hebben daaraan meegewerkt. Waarvoor dank.

De heer Hofstra heeft een vraag gesteld met betrekking tot de brandstofprijzen, die bij tankstations langs de snelweg vaak niet staan aangegeven. Dit is een heel interessante motie, waarvan ik de strekking omarm al heb ik niet alles op dit terrein in mijn macht. Ik kan een benzinstation niet tot iets dwingen op hun eigen grondgebied. Ik wil wel met hen in conclaaf gaan en hen verzoeken om dit te doen. Maar ik zou niet willen dat er palen langs de rijkswegen komen, waarbij ik ervoor moet gaan zorgen dat daarop de juiste prijzen staan vermeld en dat als er één ambtenaar een keer een dag te laat is om daarop de prijs te veranderen – en die kan nu eenmaal elke dag veranderen – ik zou worden aangeklaagd omdat ik een verkeerde prijs op het bord heb staan. Daar voel ik helemaal niks voor. Daarvoor wil ik niet verantwoordelijk zijn. En de Kamer ook niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil de minister helpen. Zij mag de voorschriften geven hoe deze borden er mogen uitzien. Wat er op die borden staat, en ook de prijs van de borden, is de verantwoordelijkheid van de exploitanten langs de snelweg. Eventueel moet zij de plaatsing ervan met een wetswijziging afdwingen.

Minister **Peijs**: Oké. Ik ga de consequenties onderzoeken. Zodra ik weet in hoeverre dit mogelijk is, kom ik met deze informatie terug naar de Kamer.

De **voorzitter**: Het is nog wel van belang dat wij weten wat uw oordeel over de motie is.

Minister **Peijs**: Ik meen dat de motie niet hoeft te worden ingediend.

De **voorzitter**: Dat maakt de Kamer zelf uit. Ik vraag u wat uw oordeel erover is.

## Peijs

Minister **Peijs**: Ik ga de motie uitvoeren.

De **voorzitter**: Nadat de motie aangenomen is, of neemt u de strekking over? Vindt u het een ondersteuning van beleid?

Minister **Peijs**: Ik heb toch gezegd dat ik de strekking overneem? Ik heb zelfs gezegd dat ik de strekking wil omarmen.

De **voorzitter**: De indiener wil de motie in stemming laten brengen.

Minister **Peijs**: De heer Hermans heeft een motie op stuk nr. 28 ingediend over de cable barrier. De cable barrier is niet het grootste probleem van Nederland. Wij hebben geen enkele aanvechting om nog maar ergens een cable barrier aan te brengen. Er staat er ergens in Groningen een, om een bepaalde reden. Ik zeg toe dat ik met decentrale overheden en andere wegbeheerders zal bespreken of ook zij de ban willen uitspreken over de cable barrier.

De **voorzitter**: Ook hier dezelfde vraag: wat is het oordeel over de motie?

Minister **Peijs**: Ik neem de motie over.

De **voorzitter**: Zij is een ondersteuning van het beleid. De indiener wil haar toch in stemming brengen.

Minister **Peijs**: In mijn ogen is zo'n motie dan overbodig, maar vooruit.

In de motie op stuk nr. 27 vraagt de heer Hermans specifieke aandacht voor de gemotoriseerde tweewielers. Daar moet wel aanleiding voor zijn. Ik heb niets tegen motorrijders, integendeel. Wij zullen de mogelijkheden bezien. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. In eerste termijn heeft de minister mij toegezegd in tweede termijn terug te zullen komen op de doelmatigheid van de onderhoudsprogramma's en de betrokkenheid van het CPB daarbij, naar aanleiding van de moties die ik het vorig jaar heb ingediend.

Minister **Peijs**: U hebt gelijk. Ik heb het echter niet meer nagevraagd.

De heer **Hermans** (LPF): Wat mij betreft, kunt u er ook op terugkomen bij de behandeling van de Nota Mobiliteit.

Minister **Peijs**: Dat zal ik doen. Dank u wel voor uw soepelheid. Neem mij niet kwalijk dat ik het vergeten heb.

Mevrouw Van Gent, mevrouw Dijkma en mevrouw Gerkens hebben een motie ingediend over de liberalisering van de taximarkt en de keuze van de klant. Ik ontraad die motie. Wij hebben op rijksniveau alles gedaan wat wij konden om het taxivervoer te verbeteren. Op de rest moeten zij, zoals mevrouw Dijkma en de heer Hofstra zeiden, de decentrale overheden aanspreken. Handhaving van de sociale veiligheid is werk van de politie en de gemeenten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb toch de indruk dat de minister nu wat door elkaar haalt. Wij vragen de minister de optie van de milieuvriendelijke taxi te bevorderen. Zij is wel in gesprek en doet wel veel. Zij vindt de motie van de heer Hofstra eigenlijk ook overbodig. Is het echter niet leuk als de klant kan kiezen voor een milieuvriendelijke taxi? Kan de minister daar geen werk van maken?

Minister **Peijs**: Ik blijf bij mijn oordeel. Ik ontraad aanneming van de motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is toch redelijk dat je in het parlement een inhoudelijk antwoord krijgt, of vergis ik mij nu?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent heeft een antwoord gekregen. De minister heeft verwezen naar haar eerdere antwoorden. Derhalve heeft zij geantwoord. Dat antwoord bevalt mevrouw Van Gent misschien niet, maar dat is iets anders.

Minister **Peijs**: Mevrouw Van Gent vroeg of ik bij ProRail kan nagaan of er concrete projectvoorstellen zijn, weliswaar te financieren bij voorjaarsnota. Ik heb vanmiddag en ook nog vanavond bij ProRail geïnformeerd of er concrete projectvoorstellen zijn. Wij krijgen daar verschillende signalen over. Ik zeg mevrouw Van Gent toe dat ik nogmaals bij ProRail navraag zal doen en haar schriftelijk zal informeren over het antwoord van ProRail. Ik zal daarbij zeggen hoe wij daarmee zullen omgaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dank de minister daarvoor. Ik mag aannemen dat ik bij die schriftelijke beantwoording een overzicht krijg. Als daarbij blijkt dat er nog wel degelijk projecten zijn die uitgevoerd kunnen worden, kan dan in de brief tevens de financiering worden aangegeven? Ik heb daar een voorstel voor gedaan.

Minister **Peijs**: Ik ben even kwijt wat uw dekking was.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De dekking was dat er maximaal 277 mln. op de plank ligt voor wegen die niet aangelegd kunnen worden vanwege de luchtproblematiek.

Minister **Peijs**: Dat is geen dekking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nu, daar wil ik niet met u over twisten. Ik heb een bod gedaan en ik wacht uw tegenbod af. Dan zullen wij daar opnieuw over komen te spreken. Het bod moet echter niet nul zijn, want dat vind ik te laag. Het moet een substantieel bedrag zijn, want anders kunnen wij geen zaken doen.

Minister **Peijs**: U weet nog helemaal niet of ik wel zaken wil doen! Wat ik heb toegezegd, is dat ik bij ProRail ga vragen of daar inderdaad nog ruimte is. Ik ben het niet eens met uw financiering, want de wegen die vandaag niet worden uitgevoerd, worden morgen wel uitgevoerd. Dat betreft de prioriteiten die wij samen met deze Kamer hebben vastgesteld.

Voorzitter. Mevrouw Van Gent, mevrouw Gerkens, mevrouw Dijkma en de heer Hermans hebben gevraagd

## Peijs

naar walstroom. Het betreft hier een belangrijke motie, maar deze is niet zo eenvoudig uit te voeren als je misschien zou denken. Als het bijvoorbeeld gaat om een zeeschip in Rotterdam dat op walstroom moet overgaan, dan vergt dit op het schip een investering van 1 mln. Je kunt namelijk niet volstaan met het aanbrengen van een stopcontact op de wal waarop het schip wordt aangesloten. Het halve schip moet daarvoor worden omgebouwd. Het is niet zo eenvoudig; ik ben er niet alleen met de walstroom. Er moet een gigantische ombouw op de schepen zelf plaatsvinden. Ik kan toezeggen dat er serieus naar zal worden gekeken bij de Tweede Maasvlakte. Dat betreft een nieuwe infrastructuur en daarin zullen wij dit meenemen, want de Tweede Maasvlakte moet een groene haven worden.

De **voorzitter**: Wat is het oordeel van de minister over de motie?

Minister **Peijs**: Ik heb u de moeilijkheden genoemd; ik heb verder geen oordeel over de motie. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft zelf gezegd dat zij dit een heel belangrijk onderwerp vindt en dat ben ik geheel met haar eens; dit geldt ook voor mijn mede-indieners. Als de minister zegt dat het niet eenvoudig is, dan zou ik de minister willen zeggen dat zij het zich weliswaar niet te moeilijk moet maken, maar dat wachten op de Tweede Maasvlakte mij te lang duurt. Laten wij proberen het als volgt af te spreken. Als de minister zegt dat zij op korte termijn gaat onderzoeken wat de drempels en de onmogelijkheden zijn waarna wij erop terugkomen, dan hoef ik mijn motie nu niet in stemming te brengen. Ik zou mijn motie aldus kunnen aanhouden, als de minister bereid is om op korte termijn in beeld te brengen wat de drempels en de bezwaren zijn. Wij vinden het allebei belangrijk; op dat punt vinden wij elkaar.

Minister **Peijs**: Ik kan een brief sturen naar de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, waarin ik aangeef dat ik graag zou willen dat zij bij nieuwe schepen rekening houden met een toekomstig gebruik van walstroom. Ik kan echter niet een reder dwingen om grote bedragen uit te geven om bestaande schepen om te bouwen voor walstroom, die misschien alleen hier in één haven wordt aangeboden. Er zijn overigens nog geen havens die dit hebben. Wij zijn erop aan het studeren om de Tweede Maasvlakte zo groen mogelijk te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hier is sprake van een misverstand. Ik begrijp wat de minister zegt over bestaande schepen; daar moeten wij aan werken. Het gaat er echter om dat er walstroom beschikbaar komt, zodat de schepen die daar al wel voor zijn uitgerust, erop aangesloten kunnen worden. De minister dient alvast wat vooruit te denken en ik verzoek haar om op het punt van de walstroom in te gaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u bent al bezig met het invullen van de wijze waarop het zou kunnen. De minister heeft aangegeven welke belemmeringen er zijn. Misschien is het goed om eerst over de motie te stemmen om te zien of er een meerderheid voor is.

Indien dit het geval is, kan de minister ermee aan de slag en heeft zij een steuntje in de rug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien kan de minister nu al aan de slag en begrijpen wij elkaar nog niet goed. Wij komen elkaar niet zo vaak tegen, zodat ik het hier nog even probeer duidelijk te maken...

Minister **Peijs**: Ik snap u heel erg goed, mevrouw Van Gent. In de motie vraagt u om in samenwerking met zeehavens en binnenhavens aanbieden van walstroom te bespoedigen. Ik heb er niets aan om walstroom aan te bieden als er niemand is om het te gebruiken. Ik geloof dat er één schip rondvaart dat dit aankan. Ik laat het oordeel van de motie over aan de Kamer.

Het amendement van de heer Slob heeft betrekking op betrouwbare netwerken en acceptabele rijtijden en op de innovatie in het openbaar vervoer. Ik ontraad de Kamer aanvaarding van dit amendement. Op dit ogenblik hebben sommige provincies zelf al een innovatiebudget uit de BDU. Als één provincie dat kan, kunnen zij het allemaal. Het lijkt een budgetverhoging en de budgetten zijn pas dit jaar vastgesteld. Ik zou het daarbij willen laten.

Mevrouw Gerkens stelt voor om de gebruiksheffing goederenvervoer niet te sterk te laten stijgen uit de efficiency van ProRail. Ik heb voorgesteld dat wij daarover zullen praten bij de MOU Betuweroute. Wij hebben het nu alleen maar over 2006. Over de andere jaren komen wij nog te spreken.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Het is te gemakkelijk om dat steeds maar bij de Betuweroute te betrekken. Het gaat over het bestaande spoor. Het gaat niet over toekomstig spoor. Het gaat over 2006, niet over 2007. Ik wil graag een oordeel over een amendement op de begroting 2006. Ik wil niet als antwoord dat het uitgesteld wordt tot de Betuweroute.

Minister **Peijs**: Dan ontraad ik aanvaarding van het amendement. Ik ben van mening dat de gebruiksheffing niet te sterk gestegen is. Wij zijn nog steeds de allergeodkoopste van Europa. De vervoerders zeggen dat wij 30% korting hebben gegeven, maar dat is niet zo. Ik heb op de lijst van ProRail 70% korting gegeven en wij zijn nog steeds het allergeodkoopste.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik snap niet hoe de minister bij dit verhaal komt. Er zijn stijgingen tot 275%, er is aan alle kanten vraagtuitval. De vervoerders zijn hier geweest om de noodklok te luiden en de minister zegt dat zij niet van plan is om iets te doen want het stijgt niet zo sterk als de rest van Europa. Wij moeten wel stijgen, maar langzaam.

Minister **Peijs**: Wij kunnen dat maar beperkt doen, want er ligt een Europese richtlijn die stelt dat het passagiersvervoer en het goederenvervoer moeten worden betaald. Wij hebben echt een heel geleidelijke ingroeiëregeling. Wij zijn de allergeodkoopste in vergelijking met de ons omringende landen. Wij overvragen het goederenvervoer niet.

Het amendement van de heer Duyvendak stelt voor, de eerste fase van de bijdrage kosten voor de tolheffing te schrappen. Wij hebben de aanbevelingen van de commissie-Nouwen volledig onderschreven en niet

## Peijs

alleen de tweede fase. Ik ontraad dan ook aanvaarding van dit amendement.

Het amendement van mevrouw Gerkens strekt ertoe om voor urgente knelpunten in de hoofdvaarwegen 70 mln. te reserveren. Wij hebben gesproken over 50 mln. Ik wil erop wijzen dat er geen plannen gereed liggen voor projecten op de hoofdvaarwegen voor 50 mln. Ik wil wel toezeggen dat ik uit het bedrag van 50 mln. zo veel mogelijk projecten vaarwegen zal doen. Het geld dat overblijft gaat wel naar het water, of naar ruimte voor de rivier en dergelijke projecten. Dus voorzover wij de aanwending van de middelen in de tijd naar voren kunnen halen, gebruiken wij die voor verbetering van de vaarwegen. Al het geld dat u hiervoor wilt besteden hebben wij eenvoudigweg niet beschikbaar, mevrouw Gerkens. Ik kan de middelen niet aanmaken. Als u dus zegt dat 25 mln. voor onderhoud van de vaarwegen moet worden uitgetrokken, lukt mij dat. Echter, 50 mln. kan ik niet vrijmaken.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat verbaast mij. Dit amendement heb ik namelijk uit-en-ter-na besproken met de vertegenwoordigers van de organisaties die mij ook geadviseerd hebben. Zij wilden meer geld. Zij zeiden echter ook dat alles niet in 2006 gedaan kan worden. Op mijn vraag wat zij wel zouden kunnen doen, antwoordden zij dat zij voor 70 mln. projecten zouden kunnen uitvoeren. Nu zegt de minister 50 mln. beschikbaar te hebben. Dan zeg ik: laten wij het bedrag van het amendement verlagen tot 50 mln., maar dan wil ik wel graag dat die 50 mln. ook wordt besteed aan verbetering van de vaarwegen. Als de minister om welke reden dan ook te maken krijgt met onderuitputting, komt zij vanzelf terecht bij het lijstje van mevrouw Dijkstra. Ik vind het evenwel echt te vroeg om nu al een voorbehoud te maken.

Minister **Peijs**: Maar dat is toch zonde, voorzitter, dan hebben wij straks een nog grotere onderuitputting. Wat ik mevrouw Gerkens toezeg is dat wij datgene voor de vaarwegen doen wat wij kunnen doen. Echter, wat ik niet weg kan zetten, gebruik ik voor een ander project waarvan ik dan de versnelling kan realiseren. Daarbij denk ik aan het project Ruimte voor de rivier. Ik vind het zonde om het geld dat eventueel daarvoor beschikbaar is in de onderuitputting te laten zitten. Laten wij dus de projecten uitvoeren die wij ook kunnen uitvoeren. Ik hoop dat de Kamer met dit voorstel akkoord kan gaan.

De **voorzitter**: Wat is uw oordeel over dit amendement?

Minister **Peijs**: Dat hangt van mevrouw Gerkens af. Misschien mag ik het amendement zo lezen dat ik voor 50 mln. zo veel mogelijk aan de vaarwegen doe en dat ik het geld dat ik op die manier niet kan wegzetten, aanwend voor het project Ruimte voor de rivier en andere waterprojecten. Als ik het amendement zo mag lezen, wil ik het overnemen.

De **voorzitter**: Anders ontraadt u aanneming ervan?

Minister **Peijs**: Ja, anders kan ik het niet uitvoeren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben benieuwd wat mevrouw Gerkens hiervan vindt. Met deze uitleg kan

mijn fractie goed leven. Ik hoop dat dat ook voor de indiener van het amendement geldt.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voor mijn fractie geldt precies hetzelfde. Ook wij leven in de veronderstelling dat wij 50 mln. zouden kunnen wegzetten voor het onderhoud aan vaarwegen. Als dat niet kan, kan het geld gebruikt worden op de manier die de minister aangeeft en dan kan het dus worden aangewend voor waterprojecten. Daarmee ga ik akkoord, mits eerst dus zo veel mogelijk van het beschikbare geld wordt aangewend voor het onderhoud aan de vaarwegen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil nog een praktische suggestie doen. Andere jaren is ook gebleken dat over onderwerpen waarover bij de behandeling van de begroting wordt gesproken, bij de behandeling van het MIT meer duidelijkheid komt. Kan de minister voor de behandeling van het MIT overleg plegen met de sector en nagaan welke mogelijkheden er het komende jaar voor versnelling zijn?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik wil nog antwoorden op de vraag van de heer Van Hijum. Ik zal in ieder geval mijn amendement aanpassen en het bedrag dat daarin wordt genoemd verlagen naar 50 mln. Verder zal ik overleg plegen met de sector en de vertegenwoordigers daarvan vragen of zij een invulling weten voor de besteding van dat bedrag. Afhankelijk van hun antwoord zal ik handelen.

Minister **Peijs**: Ik verbaas mij over dit antwoord. Dat wekt de indruk dat de sector de projecten zal uitvoeren. Ik meen dat uitvoering van de projecten afhankelijk is van de planvorming bij Rijkswaterstaat. Daar moet men de uitvoering aankunnen. Ik herinner mij dat wij in het eerste jaar 35 mln. beschikbaar hadden, maar omdat er geen projecten klaar voor uitvoering waren, konden wij dat bedrag niet wegzetten. Dat heeft nog een jaar langer geduurd. Tegen mevrouw Gerkens zeg ik dat ik een groot voorstander ben van het in de tijd naar voren halen van de uitvoering van vaarwegprojecten. Daarom wil ik met de Kamer afspreken dat wij zo veel mogelijk het geld uitgeven voor de uitvoering van vaarwegprojecten, maar dat wij geen onderuitputting laten ontstaan.

De **voorzitter**: Stel dat mevrouw Gerkens haar amendement handhaaft. Als het bij de stemming wordt aangenomen, kan de minister vervolgens zeggen wat wel en wat niet gedaan kan worden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Volgens mij begrijpen wij elkaar behoorlijk goed. Ik hoor maandag graag meer van u. Ik zal er ook naar kijken en wellicht kunnen wij maandag nog kort bespreken hoe wij hiermee verder gaan.

Minister **Peijs**: Oké.

Ik kom bij de 1,5 mln. voor de renovatie van de Kolksluis. Dat gaan wij doen, mijnheer Van Hijum. Uw kolksluis is binnen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn avond kan niet meer stuk. Nu het amendement is overgenomen, kan ik het intrekken.

## Peijs

De **voorzitter**: Het amendement-Van Hijum (30300-A, nr. 22) is ingetrokken.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Vervolgens kom ik bij het amendement van de heer Van der Staaij op stuk nr. 23. Wij hebben afgesproken dat wij met 10 mln. aan de slag gaan en dat ik bij u terugkom om te vertellen over mijn wedervaren bij de provincies. Wij gaan aan de slag met 10 mln. en niet meer.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het amendement gaat inderdaad over de 10 mln. voor 2006. Wij hebben nadrukkelijk ook aangegeven dat wij ons er niet op moeten vastpinnen dat het die 10 mln. en geen cent meer is. Uit het overleg van de minister zou kunnen blijken dat een hogere rijksbijdrage wenselijk en redelijk is voor een gezonde basis. Laten wij dat nu niet uitdiscussiëren, maar laat dat de inzet bij het overleg van de minister zijn. Wij zijn het er in ieder geval over eens dat het geen structurele bijdrage is die elk jaar wordt herhaald, maar dat het de bedoeling is om een keer een financiële injectie te geven. Dat kan uiteindelijk een hoger bedrag zijn dan deze 10 mln.

Minister **Peijs**: Ik ben daar niet voor. Laten wij beginnen met die 10 mln. Het is echt een beloning op slecht gedrag. Wij hebben afspraken gemaakt met de provincies. Een provincie doet dat keurig en de rest laat het erbij zitten, steekt het geld in de zak en doet niks. Er zijn afspraken gemaakt en ik wil de provincies zien als een serieuze gesprekspartner. Als ik dat niet kan, dan kan ik ook alle andere afkopen niet met hen bespreken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Laat dat de inzet zijn van de minister in het overleg. De provincies zouden ook het argument kunnen aanvoeren: wacht eens minister, het is ook naar gemeenten gegaan die helemaal geen veerponten hebben, dus dat kunt u ons toch niet kwalijk nemen. Dat is dan een ander argument. Hier zijn wij het over eens en de rest van de discussie volgt daar.

Minister **Peijs**: Hier zijn wij het erover eens.

De heer Duyvendak heeft het amendement op stuk nr. 24 ingediend om verbeteringen van het openbaar vervoer uit de onderuitputting te financieren. Ik ontraad de Kamer dit amendement aan te nemen. Ik wil de onderuitputting opnieuw inzetten voor de projecten waarvoor die is bedoeld.

De heer Van Hijum heeft een amendement ingediend over 105 mln. voor het spoor. Dat zullen wij doen voor spoorprojecten Brabantstad-Randstad.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Hermans zei dat dit de begroting van de zwakke schakels was geworden. Ik ken het tv-programma waarin dat geen geuzennaam is. Ik weet niet of hij deze begroting echt zo wil noemen, maar ik ben in ieder geval blij met de enthousiaste reacties en met de steun voor het verdergaande voorstel voor de versnelling.

Op het amendement van mevrouw Snijder heb ik in eerste termijn al gereageerd. Amendementen en moties waarmee een claim op het FES wordt gelegd, wil het kabinet behandelen bij de discussie over het FES in het

voorjaar. Ik ontraad het in stemming brengen van dit amendement.

Ik kom op de Waterwolf. De heer Duivesteijn zei: de begrotingsbehandeling is toch eigenlijk om te fantaseren. Ik zou hem daarin allerm minst willen belemmeren; ik weet dat die fantasieën zeer ver gaan. Sterker nog, ook ik ben zeer geïnteresseerd in planologie en ruimtelijke ontwikkeling, zeker als het gaat om een combinatie met water. De heer Duivesteijn sprak over de tijd van de drooglegging van de Haarlemmermeer. Hij pleitte voor intellectuele beschouwingen in plaats van een bespreking van de dagelijkse gang van zaken. Ik dacht toen aan het Leidse Meer, dat ook voor een deel is drooggelegd. Het deel dat niet is drooggelegd, heet nu de Kagerplasen. Het is niet drooggelegd omdat de stad Leiden wateraanvoer wilde behouden voor de bierbrouwerij en voor het spoelen van de grachten. Het hele veiligheids-idee dat er toen achter zat, hield in één keer op toen het ging over de dagelijkse gang van zaken. Men moest nog gewoon een biertje kunnen maken en de grachten een beetje kunnen doorspoelen. Besluitvorming rond ruimtelijke inrichting zal altijd een combinatie zijn van langetermijnstrategieën en intellectuele beschouwingen over wat er allemaal met wat samenhangt, over de dagelijkse gang van zaken, over de dingen die opkomen, over de waan van de dag.

Ik krijg veel boekjes, waaronder het boekwerk van Schiphol. Ik ben ook dol op filosoferen. Ik heb de heer Duivesteijn al vaker uitgenodigd om eens met z'n tweeën wat vergezichten te bespreken. Dat ik dat bij de begrotingsbehandeling niet gedaan heb, heeft er alles mee te maken dat ik het inhoudelijk oneens ben met de link met de privatiseringsdiscussie. Wat mij betreft heeft privatisering geen invloed op de ruimtelijke ontwikkelingen van en rondom Schiphol. Ik heb een aantal argumenten genoemd, bijvoorbeeld dat de ruimtelijke inrichting in de Nota Ruimte thuishoort, dat het luchthaventerrein na privatisering in handen van de overheid komt, dat het LIB voor het terrein dat eromheen ligt de ruimtelijke beperkingen en kansen aangeeft. Bovendien kijk ik naar de portefeuillevverdeling in het kabinet. Ruimtelijke inrichting en meer specifiek de gebiedsgerichte ruimtelijke inrichting ligt bij VROM. Verkeer en Waterstaat is er intensief bij betrokken, omdat wij alles integraal willen aanpakken. De minister trekt het Noordvleugelproject. Nogmaals, dit is niet het moment en de plek om het hierover te hebben. Als ik naar de portefeuilles kijk, is dit niet de aangewezen plek voor deze discussie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Als ik naar de portefeuilles kijk, is dit niet de aangewezen plek voor deze discussie. Dat is nou precies de kern van het probleem. Ruimtelijke ordening zit in een andere portefeuille. Er is nog een projectminister die iets aan die Noordvleugel doet. Het zit in de buurt, maar het is toch een andere portefeuille. Dat betekent dat wij het hele debat over Schiphol versmald hebben tot het bedrijf Schiphol. Ik vind dat treurig. De invloed van het bedrijf Schiphol is fenomenaal, zowel positief als negatief. Ik ben erg positief over de kracht die erin zit, maar er zijn geweldige risico's aan verbonden. Ik begrijp niet dat de staatssecretaris de discussie wil versmallen tot wat zij een portefeuille noemt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geeste-**

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

**ranus:** Ik ben het absoluut niet met u eens dat er sprake is van een versmalling. Er zijn weliswaar projectministers en ministers die bepaald beleid trekken, maar er is sprake van een integraal beleid. U probeert mij tot een discussie over de ruimtelijke inrichting van het gebied rond Schiphol te verlokken. Die discussie wordt echter in een ander verband gevoerd, namelijk in het kader van de ruimtelijke ordening en ook in het kader van Pieken in de Delta. Ik werk intensief met mijn collega's samen. U zult straks zien dat ook het MIT is gericht op ontsluiting van de luchthaven. Ik wil geen discussies overdoen die zojuist in een ander kader zijn gevoerd. Ik sta echter wel degelijk achter de Nota Ruimte, Pieken in de Delta en de plannen voor de Noordvleugel. Ik adviseer u, op het juiste bord te schaken.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de Noordvleugel. Ik neem aan dat in dat kader ook een relatie wordt gelegd met de luchthaven. Ik spreek in dit verband het kabinet aan. Leest u mijn tekst er maar op na. Ik kan mij voorstellen dat u juist deze gelegenheid aangrijpt om visionair uiteen te zetten waar het bij uw deel van deze portefeuille om draait. Ik vind het heel vreemd dat u deze knip aanbrengt. Eigenlijk voel ik mij een beetje beledigd dat u die uitdaging niet aanneemt. U bent het er blijkbaar mee eens dat het beleid wordt versmald.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Wij behandelen vandaag een begroting en dan is versmalling van het beleid zeker niet aan de orde. Wij voeren een integraal beleid. De Kamer zou mij er terecht streng op aanspreken als ik ineens onderdelen van de portefeuilles van mijn collega's ga behandelen. Ik heb onlangs nog met de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol hierover gesproken. In die groep zijn ook de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland vertegenwoordigd. Toen is terecht door wethouder Stadig opgemerkt dat er ook raakvlakken zijn met het cultuurbeleid van Amsterdam. Er blijken ook aspecten van het immigratiebeleid aan de orde te zijn vanwege de behoefte aan kenniswerkers. Het gaat om veel meer dan alleen om de ontwikkeling van het vastgoed in deze omgeving. Je moet goed onderscheiden wat je in welk kader bespreekt. Ik heb u al vele malen uitgenodigd. Op een ander moment zet ik daar graag met u een boom over op.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Iedereen mag mij uitnodigen, maar ik voer de debatten graag hier. De Kamer is een openbaar lichaam. Ik wil best een keertje gezellig met u praten, maar dan niet over Schiphol. Daarover dienen wij hier in alle openbaarheid het gesprek aan te gaan.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Dat gebeurt ook in de Kamer, namelijk bij de debatten over de Nota Ruimte, de gebiedsinrichting en de Noordvleugel. Ik nodig u van harte uit om daarbij uw denkbeelden hierover in te brengen.

In de Nota Mobiliteit staan de opmerkingen over de regionale luchthavens niet onder de essentiële beslissingen. Alleen het deel van de nota met de essentiële beslissingen wordt vastgesteld. De mening van de heer Haverkamp is duidelijk. Bij een volgende gelegenheid kan hij opnieuw aangeven welke delen van de regie naar

zijn mening overgeheveld moeten worden. Het wetsvoorstel komt al in januari naar de Kamer. Het ligt nu bij het ministerie van Justitie dat het officieel moet aanbieden.

Ik kom op mijn laatste reactie, over Toezicht in beweging. De heer Haverkamp vroeg mij wanneer dat rapport gereed is. Dat rapport komt in 2007 beschikbaar. Ik kan nagaan of er eerder duidelijkheid is over de MLA's. Ik stel voor om bij de volgende begrotingsbehandeling op dat punt een soort tussenrapportage te verschaffen. Overigens heb ik zelf geen signaal ontvangen over knelpunten, maar in de tussenrapportage komen wij daarop terug. Dan kan bezien worden of dat onderdeel naar voren gehaald moet worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): De volgende begrotingsbehandeling ligt nog ver weg. Ik neem aan dat u in de tussentijd, voor het zomerreces, nog informatie kan verschaffen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** De nota Toezicht in beweging gaat over veel verschillende aspecten van de Inspectie. Daarbij is de samenhang tussen pakketten aan de orde. Op sommige punten gebeurt meer dan op andere. Het is vrij lastig om zomaar een onderdeel eruit te lichten. Het is belangrijk om eerst een totaaloverzicht te hebben voordat een onderdeel eruit wordt gelicht en daarop een bepaald concept wordt losgelaten. Halverwege 2007 wordt de nota naar de Kamer gestuurd. Ik bied u aan om bij de begrotingsbehandeling 2007, veel eerder dus, een tussenstand te geven.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Zowel de minister als de staatssecretaris heeft geen reactie gegeven op een aantal amendementen dat ik heb ingediend. Ik kan daar wel mee leven, maar ik hoor toch graag wat zij vinden van mijn voorstellen over gratis openbaar vervoer voor 65-plussers en kinderen die jonger zijn dan twaalf jaar.

Minister **Peijs:** Voorzitter. Ik ga daar graag op in. Als ik de voorstellen van mevrouw Dijkzma volg, dan hebben de beleidsmakers in de regio straks volledige vrijheid om het openbaar vervoer terug te brengen naar het nultarief. Het staat het decentrale bestuur dan vrij om op die manier een concessie uit te geven. De centrale overheid mag echter niet om financiering ervan gevraagd worden. Budget daarvoor moet uit de BDU komen. Mevrouw Gerken weet echter heel goed hoe ik in het algemeen over gratis openbaar vervoer denk. Openbaar vervoer is niet gratis. Als besloten wordt om dat in te voeren, dan is dat een beleidskeuze van een decentrale overheid. Die heeft daar het recht toe. De decentrale overheid mag van mij een nultarief vaststellen, maar ik betaal daar niet voor.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dit is een interessant maar uitermate verwarrend antwoord. De minister zegt dat zij geen voorstander is van gratis openbaar vervoer en niet garant staat voor de dekking, maar besluiten van een decentrale overheid op dit punt niet tegenhoudt. Impliciet zegt zij daarmee dat gratis openbaar vervoer een mogelijkheid is in Nederland.

Minister **Peijs:** De decentrale overheden hebben gewoon beleidsvrijheid. Er zijn verschillende afspraken gemaakt, bijvoorbeeld over groei en dekking, maar niet over



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

tarieven. Met de invoering van de chipkaart kunnen zij zelf de tarieven bepalen. Als een nultarief wenselijk wordt geacht, dan kan dat worden ingevoerd. De BDU verhoog ik daar echter niet voor. Invoering van het nultarief moet uit eigen budget betaald worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is enige verwarring ontstaan. In de Nota Mobiliteit staat: "Dit hoofdstuk is de planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de ruimtelijke ordening en in dit deel staan de essentiële onderdelen." Vervolgens is een heel stuk opgenomen over decentralisatie en regionale en kleine luchthavens. De staatssecretaris gaf echter aan dat het in het niet-essentiële deel staat. Ik verzoek de staatssecretaris om het stuk uit dit gedeelte te halen, zodat wij daar maandag een blanco pagina aantreffen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat de oranje pagina's, of liever gezegd de roze pagina's, de essentiële onderdelen bevatten en dat het daar niet in staat. Als de heer Haverkamp zegt dat het er wel in staat, moeten wij daar even naar kijken. Bij de behandeling van de Nota mobiliteit zullen wij daarop een reactie geven. Dat lijkt mij het handigste.

De heer **Haverkamp** (CDA): Maar ter voorbereiding van...

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij kunnen daar wel wat over te weten komen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de ingediende moties te stemmen en aanstaande donderdag over de amendementen en de begroting.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 21.45 uur

□

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

1. de volgende voorstellen van wet:

Vaststelling van de begrotingsstaat van de Staten-Generaal (IIA) voor het jaar 2006 (30391-AII);

Vaststelling van de begrotingsstaat van de Raad van State, de Algemene Rekenkamer, de Nationale ombudsman, de Kanselarij der Nederlandse Orden, het kabinet van de Gouverneur van de Nederlandse Antillen en van het kabinet van de Gouverneur van Aruba (IIB) voor het jaar 2006 (30391-IIB);

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Algemene Zaken, het Kabinet der Koningin en de Commissie van toezicht betreffende inlichtingen- en veiligheidsdiensten (III) voor het jaar 2006 (30391-III);

Vaststelling van de begrotingsstaat van Koninkrijksrelaties (IV) voor het jaar 2006 (30391-IV);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (VIII) voor het jaar 2006 (30391-VIII);

Vaststelling van de begrotingsstaat van de Nationale Schuld (IXA) voor het jaar 2006 (30391-IXA);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het gemeentefonds voor het jaar 2006 (30391-B);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het provinciefonds voor het jaar 2006 (30391-C);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 2006 (30391-D);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Diergezondheidsfonds voor het jaar 2006 (30391-F);

Vaststelling van de begrotingsstaat van het BTW-compensatiefonds voor het jaar 2006 (30 391-G).

Deze voorstellen van wet zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Volksrepubliek China inzake de wederzijdse erkenning van graden van instellingen voor hoger onderwijs en de toegang tot hoger onderwijs; Peking, 30 mei 2005 (30394);

vier, van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van rapport over actualisering van het Toetredingspartnerschap EU=lidmaatschap Macedonië (23987, nr. 57);

een, over de uitbreiding van de Europese Unie (23987, nr. 58);

een, ten geleide van voortgangsrapporten voor de landen van de Westelijke Balkan (23987, nr. 59);

een, ten geleide van voortgangsrapporten toetreding Kroatië en Turkije (23987, nr. 60);

drie, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over het leer-plusarrangement VO (27020, nr. 54);

een, ten geleide van het advies van de Onderwijsraad Leraren opleiden in school (27923, nr. 21);

een, over het actieplan Onderwijs, Cultuur en Wetenschap Verandert (29362, nr. 68);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over het Unidroit-verdrag (29314, nr. 19);

een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het 10-puntenplan "afscheid van Asbest" (30300-XI en 25834, nr. 68);

een, van de minister van Economische Zaken, over de Doelstelling van de ICES/KIS-3programma's (25017, nr. 54);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, inzake de resultaten van de Transparantiebenchmark 2005 (26485, nr. 38);

vier, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, te weten:

een, ten geleide van de agenda Raad voor de werkgelegenheid 8 december 2005 te Brussel (21501-31, nr. 85);

een, over de toekomst van de Werkloosheidwet (WW) (30109, nr. 18);

een, over de vergroting van de arbeidsdeelname (30300-XV, nr. 12);

een, over het wetsvoorstel Aanvullend overgangsrecht (30330, nr. 10);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over het Uitvoeringsbesluit WTZi (27659, nr. 67);